

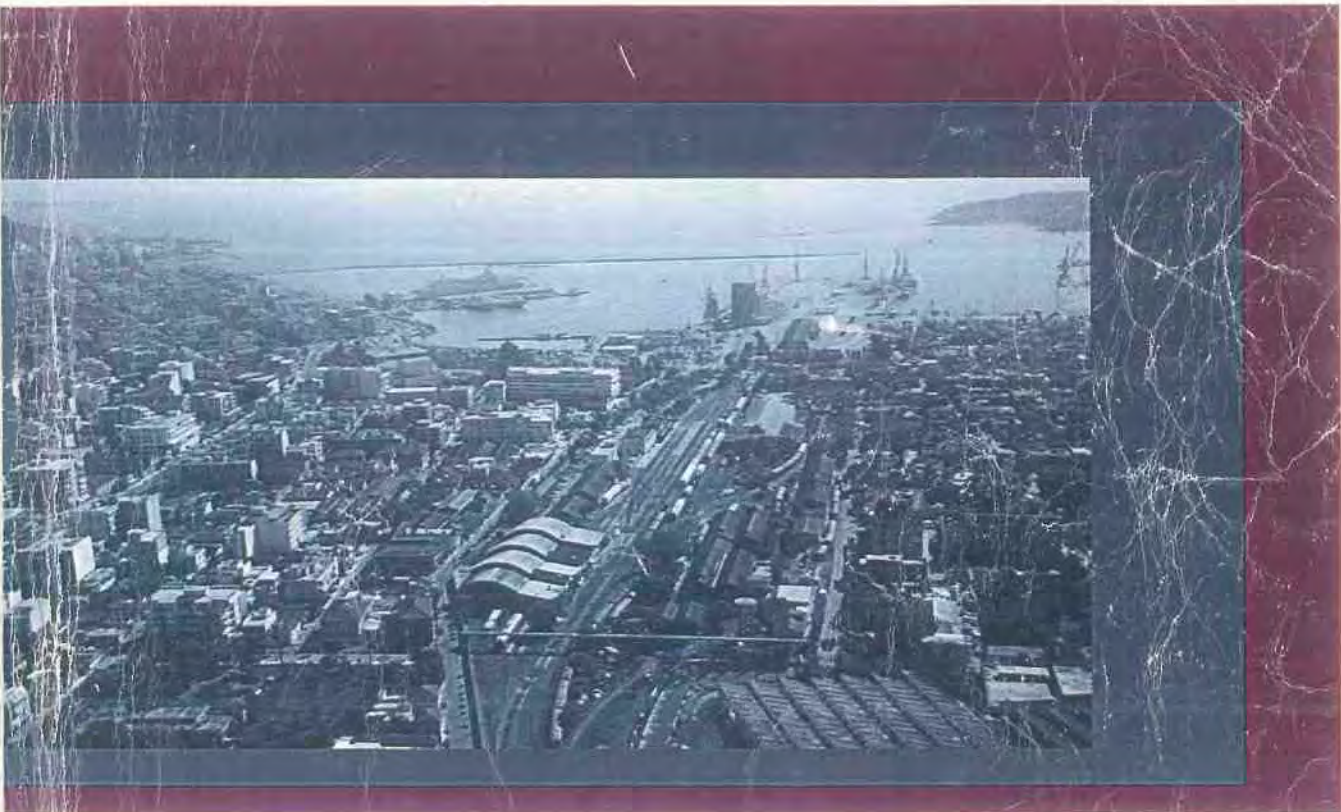
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

&  
Περιφερειακής Ανάπτυξης

**διπλωματική  
εργασία**

Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης  
του αστικού χώρου του Βόλου  
ως πύλη τουριστικής κίνησης



επιβλέπων καθηγητής  
Κοκκώσης Χάρης

φοιτήτριες

Λιγνού Βασιλική

Ψυχούλη Ελένη

Βόλος, 2005



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ  
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 3445/1  
Ημερ. Εισ.: 22-06-2005  
Δωρεά: Συγγραφείς  
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ  
2005  
ΛΙΓ

K

*Στους γονείς μας*

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η επιλογή του θέματος βασίζεται στη γενικότερη ανάγκη να εισάγουμε το φαινόμενο του *αστικού τουρισμού* στην πόλη του Βόλου και να ανακαλύψουμε τις ευκαιρίες που διανοίγονται σ' αυτήν, μέσα από μια πιο ολοκληρωμένη και συστηματική προσέγγισή του. Το ερέθισμα δόθηκε από την υπάρχουσα τουριστική κίνηση, λόγω της γειννίας της πόλης με το Πήλιο και τα νησιά των Σποράδων και της διέλευσης τουριστών μέσα από αυτήν για τους δύο παραπάνω προορισμούς. Έχοντας, λοιπόν, την ιδιότητα της *πόλης - πόλης τουριστικής κίνησης* οδηγούμαστε στην εξεύρεση της καταλληλότερης στρατηγικής και του πλαισίου των σχεδίων δράσης που εκτιμούμε ότι πρέπει να γίνουν για να καταφέρει η πόλη να αξιοποιήσει αυτό το χαρακτηριστικό της. Άλλωστε, η πόλη του Βόλου διαθέτει αξιόλογους φυσικούς, πολιτιστικούς, αθλητικούς, τουριστικούς και μη τουριστικούς πόρους που τις δίνουν τη δυνατότητα να κινηθεί προς την κατεύθυνση αυτή και να αποκτήσει τον τίτλο της *τουριστικής πόλης*, υπό το πρίσμα της βιώσιμης ανάπτυξης. Η εφαρμογή ενός ορθολογικού στρατηγικού σχεδιασμού της τουριστικής δραστηριότητας, το οποίο θα στοχεύει στην προστασία του περιβάλλοντος και την οικονομική αποτελεσματικότητα, είναι βέβαιο ότι θα θέσει τις βάσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και του τουριστικού της προϊόντος.

**Λέξεις κλειδιά:** Τουρίστας, Αστικός Τουρισμός, Στρατηγικός Σχεδιασμός, Τουριστικοί Πόροι.

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

<b>Περίληψη</b> .....	σελ.1
<b>Αρκτικόλεξα</b> .....	σελ.5
<b>Ευχαριστίες</b> .....	σελ.7
<b>Εισαγωγή: Σκοπός της Εργασίας και Μεθοδολογία</b> .....	σελ.8
<b>Κεφάλαιο 1: Στρατηγικός Σχεδιασμός</b>	
1.1 Εισαγωγή.....	σελ.11
1.2 Πόλεις Μεσαίου Μεγέθους και Στρατηγικός Σχεδιασμός.....	σελ.12
1.3 Τι Είναι Στρατηγικός Σχεδιασμός.....	σελ.16
1.4 Πού Αποβλέπει.....	σελ.18
1.5 Προϋποθέσεις Επιτυχημένου Στρατηγικού Σχεδιασμού.....	σελ.18
1.6 Επίπεδα Σχεδιασμού.....	σελ.19
1.7 Αστική Διαχείριση.....	σελ.21
<b>Κεφάλαιο 2: Αστικός Τουρισμός – Θεωρητική Προσέγγιση</b>	
2.1 Εισαγωγή.....	σελ.24
2.2 Τουρισμός και Αστική Οικονομική Ανάπτυξη.....	σελ.24
2.3 Το Θεωρητικό Πλαίσιο του Αστικού Τουρισμού.....	σελ.27
2.4 Παραδείγματα Αστικού Τουρισμού.....	σελ.27
2.4.1 Η Περίπτωση των Η.Π.Α.....	σελ.27
2.4.2 Η Περίπτωση της Ισπανίας.....	σελ.29
2.4.3 Η Περίπτωση των Βρετανικών Πόλεων.....	σελ.30
2.5 Η Εξέλιξη του Αστικού Τουρισμού και οι Προοπτικές του .....	σελ.31
2.6 Η Πορεία προς τον Εναλλακτικό Τουρισμό.....	σελ.33
2.7 Ειδικές, Νέες και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού στον Αστικό Χώρο....	σελ.35
2.8 Τουριστική Εμπειρία και Επιπτώσεις της Ανάπτυξης του Τουρισμού στις Πόλεις.....	σελ.36
2.8.1 Η Τουριστική Εμπειρία.....	σελ.36
2.8.2 Οι Επιπτώσεις του Αστικού Τουρισμού.....	σελ.39
2.9 Στρατηγικές Αστικής Ανάπτυξης – Η Έννοια της Βιώσιμης Τουριστικής Ανάπτυξης.....	σελ.43
2.10 Ο Φυσικός Σχεδιασμός στον Αστικό Τουρισμό.....	σελ.46
2.11 Τουριστικοί Πόροι.....	σελ.49
2.11.1 Το Παράδειγμα της Βαλτιμόρης.....	σελ.53

2.11.2 Προοπτικές των Ελληνικών Πόλεων.....	σελ.55
---	--------

### **Κεφάλαιο 3 : Η Φυσιογνωμία της Πόλης του Βόλου**

3.1 Εισαγωγή.....	σελ.59
3.2 Ιστορική Εξέλιξη.....	σελ.59
3.2.1 Η Παλαιά Πόλη .....	σελ.59
3.2.2 Η Νέα Πόλη .....	σελ.60
3.2.3 Πνευματική Ζωή και Καλλιτεχνική Δημιουργία.....	σελ.61
3.2.4 Οι Δρόμοι του Μύθου.....	σελ.62
3.2.5 Η Εικόνα της Πόλης.....	σελ.62
3.3 Δημογραφικά Στοιχεία.....	σελ.64
3.4 Απασχόληση.....	σελ.68
3.5 Χρήσεις Γης.....	σελ.71
3.6 Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά.....	σελ.72
3.7 Διοικητική και Χωρική Δομή της Πόλης.....	σελ.73
3.8 Μεταφορές – Μετακινήσεις.....	σελ.75
3.8.1 Λιμάνια και Θαλάσσιες Μεταφορές.....	σελ.78
3.9 Η Οικονομία της Πόλης.....	σελ.80

### **Κεφάλαιο 4: Ο Τουρισμός στην Πόλη του Βόλου**

4.1 Τουριστικό Προφίλ.....	σελ.82
4.1.1 Λιμένας Βόλου.....	σελ.82
4.1.2 Τρενάκι Πηλίου.....	σελ.87
4.1.3 Πολιτιστικό Προφίλ.....	σελ.88
4.1.4 Αθλητική Υποδομή και Αθλητικές Εκδηλώσεις.....	σελ.97
4.2 Τουριστικές Υποδομές.....	σελ.100
4.3 Αστική Πολιτική για τον Τουρισμό.....	σελ.104
4.4 Προβλήματα Τουριστικών Φορέων.....	σελ.110
4.4.1 Προβλήματα που Εντοπίζουν οι Τουριστικοί Φορείς.....	σελ.110
4.4.2 Προβλήματα που Αντιμετωπίζουν οι Ξενοδόχοι του Νομού Μαγνησίας.....	σελ.113
4.5 Προβολή Τουριστικού Προϊόντος – Πολιτικές – Προγράμματα.....	σελ.115
4.5.1. Κοινοτική Πρωτοβουλία Interreg ΠΙΒ – CADSES.....	σελ.115
4.5.2 Δίκτυο «ΑΡΓΩ».....	σελ.117
4.5.3 Κοινοτική Πρωτοβουλία Interreg ΠΙC.....	σελ.120
4.5.4 Πολιτικές – Προγραμματιζόμενα Έργα.....	σελ.121
4.5.5 Τουριστικά Έργα σε Εξέλιξη.....	σελ.127

4.6 Ανάλυση SWOT (Πλεονεκτήματα – Μειονεκτήματα – Ευκαιρίες – Απειλές).....σελ.128
--

### **Κεφάλαιο 5: Προτάσεις**

5.1 Εισαγωγή.....σελ.133
--------------------------

5.2 Στόχος Τουριστικών Δικτύων.....σελ.133
--

5.3 Άξονες Δράσης.....σελ.135
-------------------------------

5.4 Συμπεράσματα.....σελ.149
------------------------------

### **Παράρτημα 1: Χάρτες**

### **Παράρτημα 2: Φωτογραφικό Υλικό**

### **Παράρτημα 3: Γενικά Στοιχεία**

### **Βιβλιογραφία**

**ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ**

ΑΓΕΤ	: Ανώνυμος Γενική Εταιρεία Τσιμέντων
ΑΕ	: Ανώνυμη Εταιρεία
ΑΕΠ	: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΑΜΕΑ	: Άτομα Με Ειδικές Ανάγκες
ΑΝΕΜ	: Αναπτυξιακή Εταιρεία Μαγνησίας
ΒΙΟΠΑ	: Βιοτεχνικό Πάρκο
ΒΙΟΠΑΛ	: Βιομηχανία Παραγωγής Αλουμινίου
ΒΙΠΕ	: Βιομηχανική Περιοχή
ΓΠΣ	: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
CD	: Compact Disc
ΔΔ	: Δημοτικό Διαμέρισμα
ΔΕΗ	: Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
ΔΕΜΕΚΑΒ	: Δημοτική Επιχείρηση Μελετών Και Ανάπτυξης Βόλου
ΔΗΚΙ	: Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας Και Τεκμηρίωσης
ΔΗΠΕΘΕ	: Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο
ΔΗΤΕΒ	: Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση Βόλου
ΔΟΥ	: Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία
ΔΣ	: Δημοτικό Συμβούλιο
DEAR	: Developing the Economies of Airport Regions
ΕΑΚ	: Εθνικό Αθλητικό Κέντρο
ΕΒΕΤΑΜ	: Εταιρεία Βιομηχανικής Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Μετάλλων
ΕΓΕΚ	: Ελληνική Γενική Εταιρεία Κατασκευών
ΕΕ	: Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΛΤΑ	: Ελληνικά Ταχυδρομεία
ΕΟΤ	: Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
ΕΠΠΕΡ	: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον
ΕΣΥΕ	: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
ΕΣΤ	: European Places of the Spirit
ΗΠΑ	: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΙΜ	: Ιερά Μητρόπολη
ΙΧ	: Ιδιωτικής Χρήσης

ΚΠΣ	: Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
ΚΤΕΑΛ	: Κοινό Ταμείο Επαγγελματιών Αστικών Λεωφορείων
ΚΤΕΛ	: Κοινό Ταμείο Επαγγελματιών Λεωφορείων
ΛΤΝΜ	: Λιμενικό Ταμείο Νομού Μαγνησίας
ΜΜΕ	: Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις
ΝΑΜ	: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας
ΝΑΤ	: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Τρικάλων
ΝΕΤΠ	: Νομαρχιακή Επιτροπή Τουριστικής Προβολής
ΝΟΒΑ	: Ναυτικός Όμιλος Βόλου Αργοναύτες
ΝΠΙΔ	: Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου
ΟΑΕΔ	: Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού
ΟΟΣΑ	: Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΟΣΕ	: Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
ΟΤΕ	: Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος
ΠΑΘΕ	: Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι (οδικός άξονας)
ΠΑΚΘ	: Περιφερειακό Αθλητικό Κέντρο Θεσσαλίας
ΠΕΠ	: Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
ΠΙΚΠΑ	: Πατριωτικό Ίδρυμα Κοινωνικής Πρόνοιας και Αντίληψης
ΠΣ	: Πολεοδομικό Συγκρότημα
ΠΣΤΤ	: Παγκόσμιο Συμβούλιο Ταξιδιών και Τουρισμού
ΣΕΠΟΣ	: Σύνδεσμος Ελλήνων Επαγγελματιών Οργανωτών Συνεδρίων
ΣΣ	: Στρατηγικό Σχέδιο
SWOT	: Strengths – Weaknesses- Opportunities – Threats
ΤΜΧΠΠΑ	: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
ΥΠΕΘΟ	: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
ΥΠΕΧΩΔΕ	: Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΧΥΤΑ	: Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων



**ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε κατά το ακαδημαϊκό έτος 2004 – 2005, στα πλαίσια της φοίτησής μας στο προπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Θεωρούμε υποχρέωσή μας να ευχαριστήσουμε όσους μας βοήθησαν για την ολοκλήρωσή της. Δίνονται, λοιπόν, ευχαριστίες:

Στον επιβλέποντα καθηγητή μας στην εργασία κ. Χάρη Κοκκώση (καθηγητή Πολεοδομίας - Χωροταξίας) και στον κ. Απόστολο Παρπαίρη (αρχιτέκτονα μηχανικό – εντεταλμένο διδασκαλίας του ΤΜΧΠΠΑ) για τις πολύτιμες συμβουλές τους και καθοδηγήσεις στη μεθοδολογία της εργασίας.

Στον κ. Γιώργο Φώτη (επίκουρο καθηγητή Ποσοτικής Χωρικής Ανάλυσης – Χωροθετικού Σχεδιασμού) και στον κ. Λεγαντή Γιανέλο (μηχανικό Ηλεκτρονικών Υπολογιστών Συστημάτων ΤΕ-ΕΤΕΠ του Κέντρου Πληροφοριακών Συστημάτων του ΤΜΧΠΠΑ) που μας ήταν χρήσιμοι στο τεχνικό μέρος της εργασίας.

Τέλος, στους φίλους μας Ελευθερία, Νίκο, Γιώργο και Γιώτα τόσο για την ψυχολογική συμπαράσταση όσο και για την ουσιαστική συμβολή τους στην προσπάθεια αυτή.

Ιδιαίτερα ευχαριστούμε τους γονείς μας και τα αδέρφια μας για τη στήριξη, τη συμπαράσταση και την υπομονή τους καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μας.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Ο τουρισμός σαν δραστηριότητα εκφράζει την ανάγκη του ανθρώπου για ψυχαγωγία, ανάπαυση, φυγή από την καθημερινότητα και γνωριμία νέων τόπων και λαών. Με τη σημερινή του μορφή αποτελεί μια δυναμική κοινωνική και οικονομική δραστηριότητα, η οποία εξελίσσεται αλματωδώς σε διεθνές και πανελλήνιο επίπεδο. Όσον αφορά στην περίπτωση της Ελλάδας, η οποία ανέκαθεν θεωρείται τουριστική χώρα, η βιομηχανία του τουρισμού έχει ιδιαίτερη σημασία και αποτελεί από τους κυριότερους οικονομικούς πόρους για πολλές περιοχές της.

Βέβαια, παρουσιάζονται προβλήματα λειτουργίας και αποτελεσματικής οργάνωσης του τουριστικού της προϊόντος. Η ελληνική τουριστική υποδομή και ανωδομή χαρακτηρίζεται από αναχρονιστικές συνθήκες, ανεπαρκή οργάνωση και διαχείριση, χαμηλή βιωσιμότητα των τουριστικών μονάδων, έλλειψη κατάρτισης του δυναμικού που ασχολείται με τον τουρισμό, χαμηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών ενώ ανασταλτικό παράγοντα αποτελεί η υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Παρόλαυτά, η ποικιλομορφία του Ελληνικού χώρου προσφέρει δυνατότητες για μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων, καθώς διαθέτει φυσικούς και ανθρωπογενείς πόρους ικανούς να φιλοξενήσουν δραστηριότητες τόσο στον ορεινό και στον παράκτιο χώρο όσο και στον αστικό.

Δεδομένου ότι ο διεθνής αστικός ανταγωνισμός αποτελεί μια πραγματικότητα, ιδιαίτερα για τις πόλεις που βρίσκονται στις πρώτες θέσεις της αστικής ιεραρχίας, το φαινόμενο του αστικού τουρισμού με τα θετικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα που μπορεί να προσδώσει σε μια πόλη αποκτά βαρύνουσα σημασία μεταξύ των στρατηγικών για την αστική ανάπτυξη και προώθηση. Παράλληλα, όμως, αποτελεί και μια καλή στρατηγική για την αναζωογόνηση των πόλεων που γνωρίζουν οικονομική ύφεση. Πολλές μεγάλες πόλεις, ιδιαίτερα αυτές του ανεπτυγμένου κόσμου, ασχολούνται σοβαρά με το θέμα του αστικού τουρισμού και, μάλιστα, έχουν υιοθετήσει συγκεκριμένες στρατηγικές δράσης, έχουν εκπονήσει ειδικά σχέδια για την ανάπτυξή του και τον συμπεριέλαβαν στο φυσικό και οικονομικό τους σχεδιασμό (Law, 1992).

Από τις μορφές εναλλακτικού τουρισμού στην Ελλάδα, είναι λιγότερο διαδεδομένες αυτές που λαμβάνουν χώρα στις πόλεις, ενώ η πολιτική που έχει υιοθετηθεί από πολλές χώρες όπου ο εναλλακτικός τουρισμός χρησιμοποιείται για να ενισχύσει την οικονομική βάση των πόλεων εδώ βρίσκεται σε εμβρυακό στάδιο. Το παράδειγμα της

πόλης του Βόλου –χαρακτηριστική περίπτωση πόλης υπό καθεστώς αποβιομηχάνισης- είναι χαρακτηριστικό της μη ολοκληρωμένης πολιτικής, που θα βασίζεται σε στρατηγικές ανάπτυξης και θα θέσει άξονες παρεμβάσεις και μακροπρόθεσμους στόχους για την ενίσχυση του εναλλακτικού τουρισμού σε περιπτώσεις όπου η πόλη βιώνει οικονομική κρίση.

Όπως παρατηρείται ολοένα και περισσότερο, η πρόοδος της πόλης εξαρτάται από τη δυνατότητά της να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του μέλλοντος και να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα. Τα νέα αυτά δεδομένα απαιτούν αποσαφήνιση του ρόλου της πόλης μεσαίου μεγέθους στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον. Η πόλη του Βόλου πρέπει να στηριχθεί (πέρα από τη βιομηχανία) στον τουρισμό, τον πολιτισμό και τον αθλητισμό. Πράγματι, η ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος της πόλης, λόγω της γειννιάσής της με το Πήλιο και τις Σποράδες, σε συνδυασμό με την κεντρική της θέση στον ελληνικό χώρο και την ύπαρξη επιβατικού λιμανιού, δίνει μεγάλες δυνατότητες για την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού.

Ο ορθολογικός στρατηγικός σχεδιασμός θα τοποθετήσει τις βάσεις για την μετατροπή της πόλης σε περισσότερο ανταγωνιστική ως προς το τουριστικό της προϊόν και τις παρεχόμενες υπηρεσίες, ικανή να προσελκύσει υψηλού επιπέδου (οικονομικού, πνευματικού και πολιτιστικού) τουρίστες. Επίσης οι πολιτικές ανάπτυξης του τουρισμού πιστεύεται ότι θα μειώσουν σημαντικά την ανεργία στην πόλη και θα αυξήσουν την ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητά της. Άλλωστε, δεν πρέπει να παραβλέψουμε ότι η διαβίωση σε ένα λειτουργικά και αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό περιβάλλον είναι μια εμπειρία που δικαιούνται να βιώσουν οι ίδιοι οι κάτοικοι της πόλης που είναι οι άμεσοι και καθημερινοί χρήστες αυτού του αστικού χώρου.

Σκοπός, λοιπόν, της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να ερευνηθούν, να αναδειχθούν, να προβληθούν και να αξιοποιηθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της πόλης του Βόλου που σχετίζονται άμεσα και έμμεσα με τον τουρισμό και να βιώσει η πόλη τα θετικά και πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα του αστικού τουρισμού.

Η μεθοδολογία που ακολουθείται για την προσέγγιση του θέματος εστιάζεται αρχικά στην ερμηνεία του θεωρητικού υπόβαθρου το οποίο πλαισιώνει τις αρχές του στρατηγικού σχεδιασμού (Κεφάλαιο 1) και του φαινομένου του αστικού τουρισμού (Κεφάλαιο 2). Στη συνέχεια παρατίθεται η φυσιογνωμία της πόλης του Βόλου (Κεφάλαιο 3), ακολουθεί η παράθεση της υπάρχουσας τουριστικής εικόνας της πόλης και η ανάλυση SWOT (Κεφάλαιο 4) και ολοκληρώνουμε με τις προτάσεις και τα

*συμπεράσματα για την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού στον αστικό χώρο του Βόλου (Κεφάλαιο 5).*

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

### 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το διεθνές και ευρωπαϊκό οικονομικό περιβάλλον έχει εισέλθει κατά τις τελευταίες δεκαετίες σε μια διαδικασία συνεχούς μεταβολής. Γενικότερα, οι αλλαγές που κυριαρχούν στην παγκόσμια οικονομία συντελούν σε δύο κατευθύνσεις: από τη μία πλευρά έχουμε την ολοένα αυξανόμενη διεθνοποίηση των οικονομιών και του κεφαλαίου και από την άλλη την διαρκώς αυξανόμενη σημασία του τοπικού στοιχείου ως βασικό αναπτυξιακό παράγοντα. Οι δύο αυτές, φαινομενικά συγκρουόμενες κατευθύνσεις, καθορίζουν το σχεδιασμό και τις απαραίτητες πολιτικές για την ανάπτυξη ενός τόπου. Η πρόοδος των πόλεων εξαρτάται και από τη δυνατότητά τους να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις του μέλλοντος, να αφομοιώσουν τις αλλαγές και να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα. Φυσικά, στο νέο και δυναμικό περιβάλλον δεν μπορούν εύκολα να ανταποκριθούν οι περιφέρειες με παραδοσιακή, ανελαστική και εσωστρεφή παραγωγική οργάνωση.

Ως αντίδοτο στα νέα δεδομένα, έρχεται η διαδικασία του *στρατηγικού σχεδιασμού*, με στόχο να βοηθήσει στην έγκαιρη ανταπόκριση της περιφέρειας στις προκλήσεις της Ενιαίας Αγοράς, στην τεχνολογική έκρηξη και στο μοντέλο της βιώσιμης ανάπτυξης, προκειμένου να αποτελέσει πόλο έλξης κεφαλαίου και ανθρώπινου δυναμικού και να αυξήσει το ανταγωνιστικό μερίδιό της στην Ευρώπη και τον κόσμο.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός βασίζεται στην αποτελεσματική αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της μιας πόλης/περιοχής έτσι ώστε οι οικονομικές της δραστηριότητες να επιδρούν θετικά, όχι μόνο στην αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος των κατοίκων, αλλά και σε μία πιο σφαιρική ανάπτυξη της περιοχής. Άλλωστε, «τοπική ανάπτυξη είναι μια διαδικασία ανάπτυξης και διαρθρωτικής αλλαγής που επιδρά σε μία χωρικά καθορισμένη κοινότητα και αποβλέπει στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της». Η ανάπτυξη αυτή προκύπτει μέσα από την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της πόλης μέσω της ενεργοποίησης και της συνεργασίας τοπικών παραγόντων (επιχειρήσεων, φορέων, οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, πολιτών), στοχεύοντας κυρίως στη βελτιστοποίηση της τοπικής, παραγωγικής βάσης (Βαμβακάς κ.ά., 1997).

Κρίνεται, λοιπόν, απαραίτητο, κυρίως για τις μεσαίες και λιγότερο ευνοημένες ευρωπαϊκές πόλεις, να εφαρμόζουν τις διαδικασίες του στρατηγικού σχεδιασμού, έτσι

ώστε να ενισχύσουν ή να αποκτήσουν συγκριτικά πλεονεκτήματα στους τομείς που υπερτερούν ενισχύοντας παράλληλα το ρόλο τους στα ευρωπαϊκά τεκταινόμενα.

## 1.2 ΠΟΛΕΙΣ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Λέγοντας «πόλη μεσαίου μεγέθους» εννοούμε αυτή που ο πληθυσμός της κυμαίνεται μεταξύ των 100 και 500 χιλιάδων κατοίκων. Οι μεσαίες πόλεις συγκεντρώνουν συνήθως μέχρι και το 20% του αστικού πληθυσμού, κάτι που δείχνει πως τα μεγάλα αστικά κέντρα συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό του αστικού πληθυσμού διεθνώς. Το γεγονός αυτό δίνει σοβαρές προοπτικές στις μεσαίες πόλεις για να διατηρήσουν χωρική ισορροπία μέσα στο νέο διεθνές περιβάλλον. Ο νέος ρόλος των μεσαιών πόλεων μπορεί και πρέπει να είναι αντισταθμιστικός ανάμεσα στις μικρές πόλεις και στις μητροπολιτικές περιοχές.

Τα τελευταία χρόνια, οι μεσαίες πόλεις υφίστανται έναν αδιάκοπο και άνισο ανταγωνισμό με τις μεγάλες πόλεις, ως τόποι διαβίωσης και επιχειρηματικής δραστηριότητας. Επομένως, πρωταρχικός στόχος ενός στρατηγικού σχεδίου για μία μεσαία πόλη πρέπει να είναι η ανάπτυξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της και η ενίσχυση του ρόλου της σε εθνικό, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο, αποφεύγοντας ταυτόχρονα τάσεις πόλωσης γύρω από μητροπολιτικές περιοχές.

Η ανάπτυξη ενός στρατηγικού σχεδίου για μία μεσαία πόλη πρέπει να βασίζεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της, ενισχύοντας τα δυνατά και αποδυναμώνοντας τα αδύνατα σημεία της. Τα κυριότερα πλεονεκτήματα των μεσαιών πόλεων είναι τα ακόλουθα:

- Λόγω του ότι βρίσκονται μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων και των μικρών αγροτικών, αποτελούν εναλλακτική λύση αντί της διαμονής στη μεγάλη πόλη, συνεισφέροντας έτσι στην πληθυσμιακή ανακούφιση των μητροπολιτικών περιοχών
- Παράλληλα λειτουργούν σαν δυναμικοί πόλοι στις γύρω αγροτικές περιοχές, αφού παρέχουν εργασία και στους κατοίκους της πόλης και σε αυτούς των κοντινών περιοχών
- Έχουν επάρκεια γης σε χαμηλό κόστος
- Διαθέτουν καλύτερη ποιότητα φυσικού περιβάλλοντος και καλύτερη ποιότητα ζωής

- Το μέγεθός τους είναι ικανοποιητικό για να πιστοποιήσουν την ύπαρξη σημαντικών οικονομιών κλίμακας, αλλά ταυτόχρονα τόσο μικρό ώστε να αποφύγουν προβλήματα που πλήττουν μεγάλες πόλεις, όπως περιβαλλοντικά, κοινωνικά, κλπ.

- Οι κάτοικοι έχουν έντονη αίσθηση κοινωνικής ταυτότητας και ατομικότητας

Φαίνεται, λοιπόν, ότι οι πόλεις μεσαίου μεγέθους έχουν τα εφόδια ώστε να αποτελέσουν έναν από τους δυναμικότερους παράγοντες αναδιάρθρωσης με σκοπό την παραγωγική και διοικητική αποκέντρωση και την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη. Δεν μπορούν, ωστόσο, να παραβλεφθούν και κάποια προβλήματά τους, όπως:

- Η αύξηση του πληθυσμού των μεγάλων αστικών κέντρων έχει διαπιστωθεί ότι σχετίζεται αρνητικά με την αύξηση του πληθυσμού των μεσαίων πόλεων στις περισσότερες πόλεις της Ε.Ε., με αποτέλεσμα οι τελευταίες να αποδυναμώνονται σημαντικά

- Το δεύτερο πρόβλημα αφορά τις σχέσεις των πόλεων με το γύρω αγροτικό χώρο και γενικά την ενδοχώρα τους. Στην περίπτωση που η πόλη αποκοπεί από τη γύρω περιοχή της τα οφέλη από την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας δεν διαχέονται στην ενδοχώρα.

- Συχνά, οι πόλεις μεσαίου μεγέθους τείνουν να εξειδικεύονται στην μεταποίηση και, μάλιστα, σε μικρό αριθμό βιομηχανικών κλάδων παραγωγής κυρίως τυποποιημένων προϊόντων, αντλώντας τα περισσότερα οφέλη από την ενδοκλαδική εξειδίκευση και συνεργασία (κάτι που παρατηρείται κυρίως στην Ελλάδα). Κάτι τέτοιο όμως αυξάνει τις πιθανότητες να αντιμετωπίσουν δυσκολίες διαρθρωτικής προσαρμογής στα δεδομένα του διεθνοποιημένου οικονομικού περιβάλλοντος. Το γεγονός ότι εξειδικεύονται σε παραδοσιακούς και κατά κανόνα φθίνοντες κλάδους παραγωγής (δευτερογενή και όχι τριτογενή τομέα) απειλεί με συρρίκνωση την παραγωγική τους βάση.

Εύλογα συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι απαιτείται στρατηγικός σχεδιασμός που θα περιλαμβάνει πολιτικές αναδιάρθρωσης και διαφοροποίησης της παραγωγικής βάσης, καθώς και πολιτικές που θα τείνουν να εξειδικεύουν τις πόλεις αυτές στον τομέα των υπηρεσιών. Επιπλέον, απαιτούνται στρατηγικές που θα αυξήσουν την ελκυστικότητά τους ως τόπο χωροθέτησης επενδύσεων και ξένων κεφαλαίων, προτέρημα που προς το παρόν έχει η πλειοψηφία των μητροπολιτικών κέντρων.

Φυσικά, κάθε πόλη αποτελεί από μόνη της ξεχωριστή περίπτωση και χρειάζεται γι' αυτό ειδικές αναπτυξιακές πολιτικές. Εδώ έγκειται και ο ρόλος του στρατηγικού σχεδιασμού που έρχεται να μετατρέψει κάθε κίνδυνο σε δυνατότητα και κάθε απειλή σε ευκαιρία, λαμβάνοντας υπόψη κοινά χαρακτηριστικά και διαφορετικότητες για κάθε μεσαία πόλη.

Πίνακας 1.1

<b>Κοινά Χαρακτηριστικά Μεσαίων Πόλεων</b>	<b>Ευκαιρίες</b>	<b>Απειλές</b>	<b>Στρατηγική Παρέμβαση</b>
Μέσο πληθυσμιακό μέγεθος	<p>Διαθέτουν τα πλεονεκτήματα των μεγάλων πόλεων, χωρίς όμως πολλά από τα μειονεκτήματά τους (π.χ. καλύτερο περιβάλλον)</p> <p>Συνδυάζουν αρμονικά τα οφέλη από εθνικές/ευρωπαϊκές και τοπικές/περιφερειακές πολιτικές</p> <p>Συνέργια και ανταγωνιστικότητα στη διοίκηση</p>	<p>Δυσκολία στη δημιουργία μεγάλων οικονομιών κλίμακας</p> <p>Δυσκολία στο να εφαρμοστούν σε αυτές πολιτικές που απαιτούν κάποιο κρίσιμο μέγεθος</p>	<p>Αξιολόγηση των δυνατοτήτων</p> <p>για ισόρροπη ανάπτυξη που θα εξασφαλίζει οικονομική επάρκεια και ανταγωνιστικότητα, ποιότητα περιβάλλοντος και δομημένου χώρου, καθώς</p> <p>και κοινωνική ισότητα και δημοκρατική συμμετοχή</p>
Λειτουργική θέση ανάμεσα στις μεγαλουπόλεις και τα μικρά αστικά κέντρα	<p>Εναλλακτική λύση κατοικίας, αποφεύγοντας το συνοστισμό των μεγάλων πόλεων</p> <p>Δυναμικοί πόλοι ανάπτυξης για τις γύρω περιφέρειες</p>	<p>Η συγχώνευσή τους στις διαδικασίες μητρο-πολιτικής ανάπτυξης, χάνοντας έτσι την αυτονομία και την ταυτότητά τους</p> <p>Σταδιακή αποκοπή από τις γύρω περιοχές, μείωση οικονομικής και κοινωνικής αλληλεγγύης</p>	<p>Επαναπροσδιορισμός λειτουργικών σχέσεων και σύσφιξη δεσμών με άλλα αστικά και περιφερειακά κέντρα</p> <p>Βελτίωση συνθηκών για συνεργασία σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, έτσι ώστε τα μικρότερα αστικά κέντρα να επωφελούνται από τα μεγαλύτερα στους τομείς της επιστήμης και της</p>



			τεχνολογίας (RECITE 1994)
Ιδιαίτερες μορφολογικές και κοινωνικο-πολιτιστικές συνθήκες	Ελκύουν, συγκεντρώνουν και διατηρούν πληθυσμό Διατηρούν επίσης εντονότερα αισθήματα συντροφικότητας και αλληλεγγύης μεταξύ των πολιτών, απ'ότι οι μεγάλες πόλεις Επενδύουν στη διαφορετικό-τητά τους σε έναν κόσμο που τείνει προς την ομοιομορφία	Οι ίδιες συνθήκες απειλούνται από τη διεθνή τάση ομοιομορφίας	Αξιολόγηση και εκμετάλλευση της κοινωνικής, πολιτιστικής, δομημένης κληρονομιάς ως δείκτη ταυτότητας και ανταγωνιστικότητας

Πηγή: "Guide line for the realization of strategic development plans in medium-sized cities", Commision of the European Communities, Lisbon, November 1994.

Όσον αφορά την Ελλάδα, παρά τις ριζικές μεταβολές που λαμβάνουν χώρα αυτή τη στιγμή στο ευρωπαϊκό οικονομικό περιβάλλον, παρατηρείται έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού ο οποίος θα αναλάμβανε να συμβαδίσει τις ελληνικές πόλεις με τα νέα δεδομένα. Η έννοια του στρατηγικού σχεδίου δεν έχει ακόμη εισαχθεί θεσμικά στην Ελλάδα. Όλα τα άλλα επίπεδα σχεδιασμού είναι πρωτοβουλία δημόσιων φορέων, ενώ τα στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης είναι συνήθως ιδιωτική και δημόσια πρωτοβουλία, εφόσον απουσιάζει το κατάλληλο πλαίσιο που θα τα στηρίξει.

Κρίνεται, καταρχήν, αναγκαία η θέσπιση και υλοποίηση πολιτικών που θα στηρίζονται στις τοπικές δυναμικές αλλά και σε ένα ευρύτερο εθνικό σχέδιο ανάπτυξης για τις πόλεις. Το σχέδιο αυτό θα πρέπει, μέσα από την καταγραφή, την ανάλυση, τη συμμετοχή και το διάλογο σε όλα τα επίπεδα, να αναζητά το ρόλο (την ταυτότητα) της κάθε ελληνικής πόλης στη νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα. Ο ελληνικός στρατηγικός σχεδιασμός πρέπει «να στοχεύει στον συνεχή εμπλουτισμό των τοπικών παραγωγικών δομών αφενός με γνώση ... και αφετέρου με νέες δραστηριότητες που θα διαφοροποιούν το τοπικό προϊόν και θα ενισχύουν τις διασυνδέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων, συμβάλλοντας στη δημιουργία οικονομιών συγκέντρωσης στην περιφέρεια» (Πετράκος, 2000).

### 1.3 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Η έννοια του στρατηγικού σχεδιασμού πρωτοεμφανίζεται στον στρατιωτικό χώρο, αναφερόμενη στην ανταγωνιστική ανταπόκριση σε ένα δυναμικό – εχθρικό περιβάλλον, για την επίτευξη κάποιας κοινής αποστολής (Miller και Jensen, 1997). Η ανταγωνιστική αυτή ανταπόκριση ξεκινά με την ανάλυση του πού βρισκόμαστε και συνεχίζει με το πού θα θέλαμε να φτάσουμε και γιατί.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80 ο στρατηγικός σχεδιασμός πέρασε στον επιχειρηματικό τομέα, μεταδίδοντας την ανάγκη του σχεδιασμού και σε άλλα επίπεδα κι έτσι έχουμε σήμερα, πέραν του επιχειρησιακού, χωροταξικό, αστικό, περιφερειακό, πολεοδομικό και άλλα είδη στρατηγικού σχεδιασμού.

Σε μια οργανωμένη προσπάθεια αποσαφήνισης του όρου, ο στρατηγικός σχεδιασμός ορίζεται ως «μια οργανωμένη και λογική προσπάθεια επιλογής των καλύτερων δυνατών εναλλακτικών λύσεων και μέσων για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων» (Βασενχόβεν, 1984). Σύμφωνα με μια άλλη εκδοχή, «σχεδιασμός είναι η κατάλληλη μελλοντική δράση σε μια σειρά επιλογών» (Reiner, 1962) ή αλλιώς, «στρατηγικός σχεδιασμός είναι η συστηματική προσπάθεια αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης και ακολούθως πρόβλεψης των δυνατών εξελίξεων, ώστε να προσδιοριστούν οι στόχοι και να επιλεγούν στρατηγικές και μέτρα πολιτικής που εκτιμάται ότι θα οδηγήσουν στους επιλεχθέντες στόχους» (Σαρσέντης, 1996). Τέλος, ένας πιο πρόσφατος ορισμός αναφέρεται στο σχεδιασμό ως «μια κοινωνική και οργανωτική δραστηριότητα για την ανάπτυξη της βέλτιστης στρατηγικής προς την εκπλήρωση των επιθυμητών στόχων» (Λουκίσσας, 2000).

Εάν συγκεράσουμε τα κυριότερα στοιχεία κάθε ορισμού, ο σχεδιασμός είναι μία συνειδητή προσπάθεια και διαδικασία για τη δημιουργία πιθανών λύσεων, οι οποίες θα εφαρμοστούν για την επίτευξη ορισμένων στόχων. Περιλαμβάνει, δε, τον συνεχή καθορισμό στόχων, εφόσον έχει αποφασιστεί μια επιθυμητή μελλοντική κατάσταση, καθώς και την ανάπτυξη πολιτικών για την επίτευξη των στόχων αυτών. Είναι ή πρέπει να είναι διαδικασία εξωγενής, με μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα, έτσι ώστε να διαφαίνονται τα θετικά αποτελέσματα του στρατηγικού σχεδίου.

Παρόλα αυτά, ο στρατηγικός σχεδιασμός, ως περιεχόμενο, δεν μπορεί να ταυτιστεί με τα παραδοσιακά μοντέλα σχεδιασμού. Διαφέρει επί της ουσίας με αυτά στα εξής σημεία: α) δίνει έμφαση κυρίως στη δράση και λιγότερο στον προγραμματισμό, β) καθορίζει τις επιδιώξεις του λαμβάνοντας υπόψη του ένα ευρύ σύνολο συμφερόντων, ενίοτε αντικρουόμενων, γ) δίνει ιδιαίτερη προσοχή και βαρύτητα στην αξιολόγηση

των δυνατοτήτων και των αδυναμιών τόσο του άμεσου όσο και του έμμεσου περιβάλλοντος και δ) αναλύει και αξιοποιεί τόσο τους πραγματικούς όσο και τους εν δυνάμει δρώντες παράγοντες (Bryson και Einsweiller, 1998).

Στην πραγματικότητα, ο στρατηγικός σχεδιασμός ως διαδικασία συνδυάζει το φυσικό, οικονομικό και κοινωνικό προγραμματισμό (ή αλλιώς την πολιτική, τεχνοκρατική, επιχειρησιακή και οικονομική διάσταση) και εμπίπτει σε μια ιεραρχία σχέσεων και επιπέδων σχεδιασμού (από τα ανώτερα προς τα κατώτερα), ώστε να υπάρχει σαφής εναρμόνιση και συνοχή μεταξύ στρατηγικής και υλοποίησης μέτρων πολιτικής. Με άλλα λόγια, μέσα από την έννοια του στρατηγικού σχεδιασμού αναδεικνύεται έντονα το στοιχείο της εφικτότητας των προγραμματικών μεγεθών. Βασική, δε, προϋπόθεση για την επιτυχή εφαρμογή του στρατηγικού σχεδιασμού είναι το ιεραρχημένο αυτό σύστημα σχεδιασμού να είναι επαρκώς δυναμικό και ευέλικτο (Αραβαντινός, 1997).

Όλα τα παραπάνω στοιχεία του στρατηγικού σχεδιασμού βρίσκουν εφαρμογή στον Στρατηγικό Σχεδιασμό της Πόλης. Η δημιουργία στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης για την πόλη έχει αφετηρία της την έρευνα του εξωτερικού περιβάλλοντος της πόλης, ώστε να διαπιστωθούν ευκαιρίες και απειλές, καθώς και του εσωτερικού ώστε να διαπιστωθούν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα (S.W.O.T. Analysis).

Πράγματι, ο στρατηγικός σχεδιασμός προϋποθέτει την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης εντός και εκτός της πόλης. Απαιτείται, δηλαδή, εμπειριστατωμένη γνώση των θετικών και αρνητικών σημείων που χαρακτηρίζουν το δυναμικό της πόλης προκειμένου να εντοπιστούν οι αδυναμίες και οι κίνδυνοι του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος. Έμφαση πρέπει να δίνεται στην αναγνώριση της εξωτερικής δύναμης του συστήματος καθώς και στις εθνικές – διεθνείς τάσεις που επικρατούν σε οικονομία, παραγωγή, κλπ. Ακολούθως θα πρέπει να αναπτυχθεί μία διαδικασία πρόγνωσης των δυνητικών μελλοντικών εξελίξεων, ώστε να γίνει εφικτός κάποιος προσδιορισμός περιθωρίων δραστηριότητας και αναπτύξεως αναφορικά με:

- Την πόλη
- Τον ανταγωνισμό
- Το γενικό οικονομικό περιβάλλον.

Όλα αυτά συνιστούν πλαίσιο ανάπτυξης σχεδίου δραστηριότητας, το οποίο εφόσον αναφέρεται σε στόχους μακρόχρονης προοπτικής, αποκαλείται Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης.

#### 1.4 ΠΟΥ ΑΠΟΒΛΕΠΕΙ

Με το στρατηγικό σχέδιο δράσης η πόλη αποβλέπει σε:

- Μεγιστοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της
- Ελαχιστοποίηση των αδυναμιών της, έναντι του ανταγωνισμού της με άλλα κέντρα
- Μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση των ευκαιριών που παρέχει το οικονομικό περιβάλλον της (περιφερειακό, εθνικό, διεθνές)
- Παράκαμψη των κινδύνων που ενδεχομένως αντιμετωπίζει ή που προβλέπεται να αντιμετωπίσει (Σαρσέντης, 1996).

Με άλλα λόγια, το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης της πόλης αποβλέπει σε μια συλλογική ανάπτυξη του αστικού κέντρου σε όλους τους τομείς και όχι μόνο στην οικονομία, έτσι ώστε οι κάτοικοί του να ζουν σε ένα καλύτερο παραγωγικό, οικονομικό, πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον που θα τους προσφέρει ποιοτικές συνθήκες διαβίωσης και εργασίας. Στοχεύει, με άλλα λόγια, στη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη που δημιουργεί συνθήκες υγιούς κοινωνικής αναπαραγωγής.

#### 1.5 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ο Επιτυχημένος Στρατηγικός Σχεδιασμός:

- Αμφισβητεί την αποτελεσματικότητα της παρούσας κατάστασης
- Χτίζει ένα κοινό όραμα πάνω σε γερές βάσεις
- Οδηγεί σε δράση, εφόσον καθορίζει με σαφήνεια τις λειτουργικές αποφάσεις και παρέχει σκελετό ανάπτυξης και εφαρμογής ενεργειών
- Είναι ανοιχτός σε αναπροσαρμογές, λόγω της μεταβλητότητας του εξωτερικού περιβάλλοντος της πόλης
- Δίνει έμφαση στην αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτηση των δράσεων, χωρίς να βλέπει την κάθε ενέργεια αυτόνομα και αποσπασματικά
- Είναι μια περιεκτική, σαφής και συμμετοχική διαδικασία
- Στηρίζεται σε αστική διαχείριση που αναλαμβάνει ευθύνες και αναπτύσσει πρωτοβουλίες, καθώς και στην αρμονική συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα
- Συνενώνει τα συγκρουόμενα συμφέροντα των κοινωνικών ομάδων της πόλης με το κοινό όραμα γι' αυτήν και επαναπροσδιορίζει το ρόλο και την ταυτότητα της πόλης στο χώρο

- Συμβαδίζει με τις απαιτήσεις του εξωτερικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε οι στόχοι του να μπορούν να αντεπεξέλθουν στις προκλήσεις και προοπτικές του μέλλοντος
- Συνδέει τις επιδιώξεις του με τους στόχους του οικονομικού και κοινωνικού προγραμματισμού, για λόγους βιωσιμότητας
- Δίνει έμφαση στην κατάλληλη στελέχωση.

(Σαρσέντης, 1996, Bryson και Einsweiler, 1998).

Ωστόσο, η βάση όλων των παραπάνω είναι τόσο η εκπλήρωση της νέας απαιτούμενης οργανωτικής δομής, όσο και η εξασφάλιση της κοινωνικής συναίνεσης για την πραγματοποίηση του σχεδίου (μέσω συνομιλιών και συζητήσεων ανάμεσα σε πολίτες, ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς που εμπλέκονται στον προγραμματισμό της πόλης). Ο σωστός στρατηγικός σχεδιασμός στηρίζεται στην επικοινωνία μεταξύ των κοινωνικών ομάδων που συμμετέχουν, όπως και στην ανατροφοδότηση (ανοιχτή διαδικασία σχεδιασμού). Δίχως ανοιχτή και αμφίδρομη επικοινωνία, ακόμη και με τις παραπάνω «συνταγές επιτυχίας», το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης δεν μπορεί να θεωρηθεί υγιές. Παράλληλα, με τον κοινωνικό διάλογο, καίριας σημασίας είναι και η διασύνδεση του σχεδιασμού και με τις άλλες μορφές προγραμματισμού, ιδίως του οικονομικού. Μια τέτοια διασύνδεση συμβάλλει σημαντικά στη διασφάλιση της βιωσιμότητας των στρατηγικών επιδιώξεων.

### 1.6 ΕΠΙΠΕΔΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ο επιτυχημένος στρατηγικός σχεδιασμός αποτελείται από μια λογική σειρά ενεργειών, αλληλεπιδρόμενες μεταξύ τους. Με παραδείγματα χωρών της δυτικής Ευρώπης οι Healy, Knakee και Needman παρουσίασαν το 1997 τον σκελετό μελέτης του Χωρικού Σχεδιασμού (case study framework of spatial planning), στοχεύοντας στο να συμβάλλουν στην κατανόηση των όσων πρέπει να ληφθούν υπόψη πριν την εφαρμογή ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης.

Ο προτεινόμενος σκελετός του χωρικού σχεδιασμού περιλαμβάνει τα εξής στάδια:

**1<sup>ο</sup> στάδιο:** Δυνάμεις που υποκινούν το σχεδιασμό (driving forces). Ποιες είναι οι δυναμικές για την ανάπτυξη στρατηγικών χωρικών σχεδίων και πώς συνδέονται με το σχεδιασμό.

**2<sup>ο</sup> στάδιο:** Θεσμοθετημένες δυναμικές του σχεδιασμού (institutional dynamics). Ποιοι εμπλέκονται στη διαδικασία του σχεδιασμού. Πόσο και πώς θα διαφέρει το σχέδιο από προηγούμενα.

**3<sup>ο</sup> στάδιο:** Πολιτικές και απόψεις οργάνωσης του χώρου (policies and spatial organizing ideas). Πεδία και στόχους που αφορά ο στρατηγικός σχεδιασμός. Ποια η σχέση μεταξύ των πεδίων αυτών και των πολιτικών σχεδιασμού. Πώς ενσωματώνεται η περιοχή στο σχεδιαστικό πλάνο και στο περιβάλλον.

**4<sup>ο</sup> στάδιο:** Μέθοδοι (methods). Πώς οργανώνεται η σχεδιαστική δραστηριότητα. Πώς γίνεται η αξιολόγηση. Πώς συνδέονται οι πολιτικές και οι δράσεις. Πώς παρουσιάζονται τα σχέδια.

**5<sup>ο</sup> στάδιο:** Συνέπειες (consequences). Ποιες οι συνέπειες και τα αναμενόμενα αποτελέσματα του χωρικού σχεδιασμού. Ποιες οι αναμενόμενες επιδράσεις στην ανάπτυξη της περιοχής (στις επενδύσεις, στην οικονομία, στον πολιτισμό, στο περιβάλλον, στη διοίκηση, κλπ.).

Έπειτα από την παραπάνω σειρά στρατηγικών σκέψεων προτείνονται κάποια συγκεκριμένα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και αποτελεσματικού στρατηγικού σχεδίου:

- Διάγνωση του εσωτερικού και εξωτερικού άμεσου περιβάλλοντος της πόλης από την οποία θα προκύψουν κίνδυνοι – ευκαιρίες – αδυναμίες – μειονεκτήματα
- Προσδιορισμός της αποστολής της πόλης (του κοινού οράματος, της ταυτότητας που θα θέλαμε να έχει στο χώρο)
- Επιλογή και υιοθέτηση γενικών στόχων προς τους οποίους θα αποβλέπει το σχέδιο δράσης
- Επιλογή στα θέματα – κλειδιά, στους κύριους τομείς που θα δώσει έμφαση το στρατηγικό σχέδιο
- Θέσπιση επιμέρους στόχων για κάθε τομέα δράσης. Εδώ πρέπει να εξασφαλιστούν οι ακόλουθες συνθήκες πραγματοποίησης των στόχων, προτού προχωρήσουμε στο επόμενο βήμα:
  - Συνθήκη αποδοχής (απαιτείται συνεργασία, διεκπεραίωση των μηνυμάτων της διοίκησης)
  - Συνθήκη κατανόησης (απαιτείται συνεργασία, σαφήνεια)
  - Συνθήκη εφικτού (απαιτείται διαθεσιμότητα πόρων, υποδομές, ευνοϊκό περιβάλλον)
  - Συνθήκη πληρότητας (απαιτείται σύγκλιση στόχων, όχι κενά συνοχής, όχι λειτουργικές αδυναμίες)

- Επιλογή των δυνατών εναλλακτικών οδών ενέργειας που οδηγούν στους επιλεχθέντες στόχους (προγράμματα και μέτρα πολιτικής) και διαχωρισμός του σχεδίου σε επιμέρους στάδια και φάσεις
- Επιμερισμός και αξιοποίηση των διαθέσιμων οικονομικών πόρων στις επιμέρους λειτουργίες και ενθάρρυνση υπεύθυνων φορέων μετά από πειστική διοχέτευση των απαραίτητων πληροφοριών και μηνυμάτων
- Συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση τόσο των ενδιάμεσων, όσο και των τελικών αποτελεσμάτων του επιλεχθέντος σχεδίου. Δίνεται έτσι η δυνατότητα ανατροφοδότησης του στρατηγικού σχεδίου για τυχόν αναγκαίες αναθεωρήσεις των αποφάσεων και των μέτρων πολιτικής.

Όπως προαναφέρθηκε, η ύπαρξη κάποιων παραγόντων μπορεί να οδηγήσει στην αποτυχία ενός στρατηγικού σχεδίου, γι' αυτό πρέπει να αποφεύγονται – αντιμετωπίζονται από τα αρχικά ακόμη στάδια του σχεδιασμού. Τέτοιοι παράγοντες είναι:

- Μη αποσαφήνιση της έννοιας ή του σκοπού του στρατηγικού σχεδιασμού
- Ασαφής διαχωρισμός μεταξύ της *διαμόρφωσης* και της *εφαρμογής* του στρατηγικού σχεδιασμού. Διαμόρφωση σημαίνει στην ουσία η προσαρμογή του σχεδίου στις αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος, ενώ η εφαρμογή συμπεριλαμβάνει τις διάφορες προτάσεις, τοποθετήσεις και στάσεις που συνεπάγονται της υιοθέτησης του σχεδίου
- Μη ενασχόληση των τοπικών αρχών και αυτοδιοικήσεων με το στρατηγικό σχεδιασμό
- Εμμονή στον παραδοσιακό τρόπο σχεδιασμού (παραγωγή του σχεδίου χωρίς προσπάθεια συσχέτισης των διαθέσιμων πόρων της περιοχής, χωρίς συμμετοχικές διαδικασίες και ευελιξία).

### 1.7 ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Άμεσα συνδεδεμένη με τη διαδικασία του στρατηγικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη των πόλεων και των περιφερειών είναι η *αστική διαχείριση*, λόγω της αρμοδιότητάς της για λήψη αποφάσεων σχετικά με τη διαχείριση και τον καταμερισμό των διαθέσιμων πόρων μεταξύ των κοινοτικών ομάδων. Σύμφωνα με τον Sharma (1989), η αστική διαχείριση είναι αυτή που καθορίζει ένα πλέγμα δραστηριοτήτων το οποίο αποσκοπεί στην τοπική, κοινωνική, φυσική και οικονομική ανάπτυξη. Στόχος της αστικής διαχείρισης είναι η διασφάλιση των συστατικών της πόλης, τα οποία

εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη λειτουργία της, με σκοπό την ενθάρρυνση για οικονομική ανάπτυξη, παρέχοντας στους κατοίκους ολοένα και πιο βελτιωμένο επίπεδο διαβίωσης.

Το σίγουρο είναι ότι η αστική διαχείριση αποτελεί τον πυρήνα των αποφάσεων που έχουν στρατηγική σημασία για την εξέλιξη του σχεδίου (Μεταξάς, 2001). Το κρισιμότερο σημείο στο στρατηγικό σχεδιασμό, που σχετίζεται με την αστική διαχείριση, είναι το πώς η τελευταία θα μετατρέψει το σχεδιασμό σε εφαρμογή, πώς θα φτάσει στα επιθυμητά αποτελέσματα και τελικά πώς θα συνδέσει τη θεωρία με την πράξη και θα συντονίζει όλες τις ποικίλες δραστηριότητες σε εθνικά ή τοπικά επίπεδα. *Ικανός Δημόσιος Τομέας* είναι, σύμφωνα με τον Polidano (2000), αυτός ο οποίος σε κυβερνητικό επίπεδο εφαρμόζει πολιτικές, μεταφέρει υπηρεσίες και παρέχει συμβουλευτική πολιτική σε όσους παίρνουν τις αποφάσεις σε τοπικό διοικητικό επίπεδο.

Ο Roberts (1995), εξετάζοντας την ανάπτυξη περιφερειών της Μεγάλης Βρετανίας, πιστεύει ότι μια αποτελεσματική διοίκηση/διαχείριση του στρατηγικού σχεδιασμού, μπορεί να οδηγήσει στην περιφερειακή ανάπτυξη, αν αγγίζει τα εξής:

- Αξιοποίηση των δεδομένων του παρελθόντος και συσχέτισή τους με το παρόν
- Ανάλυση τάσεων και προκλήσεων σε επίπεδο ευρωπαϊκό και προσδιορισμός του στρατηγικού σχεδιασμού, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι
- Δημιουργία μιας συμμετοχικής και ευέλικτης διοικητικής δομής που θα εξασφαλίζει την πραγματοποίηση του σχεδίου.

Κατά την ίδια δεκαετία, ο Richardson (1992) υποστήριξε πως η αποτελεσματική αστική διαχείριση εξαρτάται από την ικανότητα των μητροπολιτικών managers:

- να εφαρμόσουν μία χωρική στρατηγική και
- να δημιουργήσουν μία καθολικά λειτουργική και ελκυστική πόλη,

ενώ λίγο αργότερα, οι Bryson και Einsweiler (1998) συμπέραναν πως σχεδιάζοντας στρατηγικά η αστική διαχείριση θα πρέπει να:

- Κατανοεί τα δεδομένα του περιβάλλοντος, να διατυπώνει το πώς θα έπρεπε να είναι τα δεδομένα αυτά και να διαμορφώνει έπειτα το κοινό όραμα για την πόλη. Η διαδικασία αυτή δεν μπορεί παρά να βασίζεται στην έρευνα του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος χρησιμοποιώντας τις αναλύσεις S.W.O.T.
- Εκμεταλλεύεται τις πιθανές κρίσεις που θα προκύψουν από την εφαρμογή πολιτικών και όχι να τις αποφύγει. Πράγματι, μέσα από καταστάσεις κρίσης, πολλές φορές μπορεί να εμφανιστούν ευκαιρίες για περαιτέρω βελτιώσεις ή νέες



ιδέες και ευκαιρίες. Μία πιθανή διαφωνία δεν προμηνύει πάντα εμπόδια, αλλά ίσως και διευκολύνσεις προς την επίτευξη των στόχων.

- Διαθέτει την ικανότητα των γρήγορων αποφάσεων, όταν οι καταστάσεις το κρίνουν απαραίτητο.
- Γνωστοποιεί τα επιμέρους θετικά αποτελέσματα του στρατηγικού σχεδίου στις ενδιαφερόμενες κοινωνικές ομάδες και όχι μόνο το τελικό αποτέλεσμα, στο τέλος του χρονοδιαγράμματος.

Γενικότερα, η αστική διαχείριση θεωρείται ότι δρα στρατηγικά, εάν φροντίζει για την επίτευξη της βέλτιστης ισορροπίας μεταξύ Πόλης και Περιβάλλοντος μέσω των Στρατηγικών, οι οποίες αποτελούν μεσολαβητικές δυνάμεις για το σκοπό αυτό (Bryson και Einsweiler, 1998).

Ο γενικότερος και ευρύς στόχος ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης πρέπει να είναι η Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη, η οποία έρχεται μέσα από αποτελεσματική και ευέλικτη αστική διαχείριση. Βέβαια, η αστική διαχείριση από μόνη της δεν μπορεί να οδηγήσει στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη, ούτε ο στρατηγικός σχεδιασμός οδηγεί σε βιώσιμη ανάπτυξη χωρίς αποτελεσματική αστική διαχείριση (Μεταξάς, 2001). Είναι απαραίτητα και τα δύο εφόδια για το μέλλον του κάθε αστικού κέντρου. Ωστόσο, η συνειδητοποίηση της ανάγκης στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης σε μία πόλη αποτελεί το πρώτο ουσιαστικό βήμα προόδου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

### 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πολλά προβλήματα έχουν δημιουργηθεί από τη νέα οικονομική δραστηριότητα των ανοιχτών αγορών και οικονομιών, ευρύτερα γνωστή ως παγκοσμιοποίηση (Oman, 1996). Στα τέλη της δεκαετίας του '70 και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80 ο ανεπτυγμένος κόσμος βιώνει την κρίση του φορντισμού, που πλήττει την οικονομική του βάση (Roobeek, 1997). Η κρίση εκδηλώνεται, ανάμεσα στα άλλα, με κορεσμό των αγορών για κάποια προϊόντα, με στασιμότητα στη ζήτηση άλλων προϊόντων, καθώς και με κλείσιμο επιχειρήσεων και βιομηχανιών (Λυμπεράκη, 1992). Η αποβιομηχάνιση που πλήττει τις αστικές κυρίως περιοχές, σε συνδυασμό με ευρύτερες κοινωνικές αλλαγές – στην πλειοψηφία των περιπτώσεων – προκαλούν δυσμενή φαινόμενα, όπως αυτό της ανεργίας και της παρακμής που έπεται. Για τους λόγους αυτούς οι κυβερνήσεις αναζήτησαν λύσεις σε εναλλακτικές μορφές οικονομικής παρέμβασης : μια από αυτές είναι και ο τουρισμός.

### 2.2 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η συμβολή του τουρισμού στην προώθηση της αστικής οικονομικής ανάπτυξης δεν αποτελεί ένα νέο ζήτημα. Έχει αποτελέσει αντικείμενο προβληματισμού ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '80. Η αποβιομηχάνιση που έπληξε στην κυριολεξία τις πόλεις, με ορατές συνέπειες τη συρρίκνωση των θέσεων εργασίας, την αύξηση της ανεργίας και τη δημιουργία παρακμιακών τομέων, κυρίως στα κέντρα των πόλεων, δημιούργησε την ανάγκη για εναλλακτικές μορφές οικονομικής ανάπτυξης, όπου το βάρος θα δινόταν σε δραστηριότητες προσανατολισμένες στην κατανάλωση. Τέτοιες ήταν οι δραστηριότητες αναψυχής, ψυχαγωγίας, αθλητισμού και βέβαια οι τουριστικές (Thorne, 1998).

Ο ανταγωνισμός σε παγκόσμιο επίπεδο σε συνδυασμό με τη διαρκή τεχνολογική εξέλιξη υποδηλώνει ότι οι πόλεις, αλλά και κατ' επέκταση οι περιφέρειες και οι χώρες, πρέπει να βρίσκονται σε διαρκή εγρήγορση ώστε να ανανεώνουν την οικονομική βάση και δομή τους και να αντιμετωπίζουν την πιθανή παρακμή. Σε αυτό παραπέμπει εξάλλου η αρχή της ευέλικτης εξειδίκευσης, στην οποία στηρίζονται οι σύγχρονες οικονομίες. Η έννοια της ευελιξίας έχει πολυάριθμες προσεγγίσεις.

Οι πολιτικές επιλογές σε μια πόλη θα πρέπει να κατευθύνονται προς την επιλογή και στήριξη τομέων που διακρίνονται από ευελιξία και έχουν τη δυνατότητα να

δημιουργούν θέσεις απασχόλησης στο εντόπιο εργατικό δυναμικό. Χωρίς να υπάρχει η πρόθεση για εξειδίκευση σε οποιαδήποτε οικονομική δραστηριότητα παρά μόνο η πρόθεση για διαφοροποίηση της οικονομικής βάσης τους, υπήρξαν πόλεις που επέλεξαν τον τουρισμό ως λύση στην οικονομική κρίση που επήλθε από τις αλλαγές σε παγκόσμια κλίμακα (Law, 1996a).

Όπωςδήποτε, η επιλογή πολιτικής βασιζόμενης στην προώθηση του τουρισμού δεν αποτελεί πανάκεια για τις αστικές οικονομίες. Παρολ' αυτά αποτελεί μια βιομηχανία που δύναται να δώσει νέα πνοή στις παρηκμασμένες πόλεις, διότι ως οικονομική δραστηριότητα ο τουρισμός μπορεί να έχει μακροπρόθεσμα οφέλη, τα οποία να βασίζονται στην αύξουσα ευημερία, στον αύξοντα ελεύθερο χρόνο και στον ευκολότερο τρόπο μετακίνησης.

Οι περισσότερες πόλεις είναι πιθανό να έχουν κάποια μορφή τουριστικής βιομηχανίας, έστω και παραγνωρισμένη. Αυτή περιλαμβάνει μια σειρά από υπηρεσίες, όπως μουσεία, αίθουσες τέχνης, θέατρα, έντονη ζωή και ευκαιρίες διασκέδασης και ψυχαγωγίας, στα οποία όμως δεν δίνεται η δέουσα σημασία ακριβώς επειδή είναι αρτιογί συνυφασμένα με τη ζωή στην πόλη. Κοινωνοί, δηλαδή, των υπηρεσιών και των διευκολύνσεων αυτών είναι κατά πρώτο λόγο οι κάτοικοι των πόλεων και κατά δεύτερο λόγο οι επισκέπτες.

Η συνειδητοποίηση του ρόλου που μπορεί να παίξει η πόλη εξ' ορισμού για τον επισκέπτη είναι το πρώτο βήμα για τη διαμόρφωση υποστηρικτικών πολιτικών για την ενίσχυση της τουριστικής βιομηχανίας, που υφίσταται μεν, δεν αναγνωρίζεται όμως πάντα ως σημαντική οικονομική δραστηριότητα, η οποία μπορεί να εξελιχθεί σε βασική οικονομική βιομηχανία για την πόλη.

Η μορφή των υπηρεσιών και των διευκολύνσεων που παρέχονται στα πλαίσια της τουριστικής στρατηγικής είναι του τύπου αυτού που ανταποκρίνεται στα στελέχη επιχειρήσεων που ταξιδεύουν συχνά (π.χ. θέατρα, αίθουσες μουσικής, κλπ). Η υποδομή αυτή είναι σημαντική για τι αποτελεί τη βάση για έμμεσες επενδύσεις στις πόλεις, είτε με τη μορφή κατασκευών, είτε με τη μορφή υπηρεσιών. Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι αποφάσεις για τη χωροθέτηση επιχειρήσεων λαμβάνονται τόσο βάσει οικονομικών παραγόντων όσο και βάσει του τρόπου ζωής των στελεχών των επιχειρήσεων, διαπιστώνεται ότι η τουριστική ανάπτυξη είναι συμβατή και ταυτόχρονα υποστηρίζει αυτής της μορφής τις οικονομικές στρατηγικές.

Το θέμα της διαφήμισης της πόλης μέσω των τουριστικών εκστρατειών είναι επίσης σημαντικό, καθώς προσφέρει περαιτέρω ενίσχυση στην οικονομία της πόλης διότι της

εξασφαλίζουν προβολή κρατώντας τη στο επίκεντρο της δημοσιότητας. Οπωσδήποτε, η τουριστική διαφήμιση, είναι αυστηρά επιλεκτική, διότι προβάλλει – τονίζοντας τα δεόντως – συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της πόλης, δημιουργώντας μια εντελώς νέα εικόνα. Το Μπέρμινγχαμ για παράδειγμα, δημιούργησε τις απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε να θεωρείτε το «Ευρωπαϊκό σημείο συνάντησης», χαρακτηρισμός που προϋποθέτει για μια πόλη ικανή να φιλοξενήσει συνέδρια και εκθέσεις, παράλληλα με ευρείες επιχειρηματικές δραστηριότητες (Law, 1996a).

Ένα επιπλέον όφελος του τουρισμού για τον αστικό χώρο είναι η συμβολή του στο θέμα των αναπλάσεων. Διάφορα έργα που λαμβάνουν χώρα στα πλαίσια της τουριστικής πολιτικής (συνεδριακά κέντρα, αθλητικά συγκροτήματα) συντελούν στην ανάπλαση παρηκμασμένων ή υποβαθμισμένων περιοχών. Μάλιστα μερικές από τις πιο θεαματικές αναπλάσεις που λαμβάνουν χώρα σε παραθαλάσσιες πόλεις έχουν γίνει σημεία αναφοράς, όπως για παράδειγμα το λιμάνι της Βαλτιμόρης.

Η ανάπλαση και αναζωογόνηση των αστικών κέντρων που οφείλεται στον τουριστικό προγραμματισμό πέρα από τα οφέλη που επιφέρει στον αστικό χώρο λόγω της έλξης επισκεπτών, ωφελεί κατά πρώτο λόγο τους ίδιους τους κατοίκους, που στις συγκεκριμένες περιοχές έχουν πληγεί περισσότερο από την αποβιομηχάνιση. Σαφέστατα, η επιλογή του κέντρου της πόλης δεν είναι τυχαία, αλλά έχει να κάνει με όλα τα πλεονεκτήματα που απολαμβάνει κάθε λειτουργία που χωροθετείται στο κέντρο μιας πόλης, βασικότερο εκ των οποίων είναι η μείωση της χρονοαπόστασης του μέσου καταναλωτή προς την υπηρεσία – λειτουργία – επιχείρηση.

Η προώθηση του αστικού τουρισμού απαιτεί όραμα, καθοδήγηση, συνεργασία αλλά και χρηματοδότηση, ενώ βασική προϋπόθεση για το σωστό σχεδιασμό που θα επιφέρει επιθυμητά αποτελέσματα είναι μια μακροπρόθεσμη πολιτική. Για ένα προϊόν υψηλής ποιότητας και μοναδικότητας απαιτείται ο συνδυασμός οικονομικών και φυσικών πλευρών, γι' αυτό συνήθως η καθοδήγηση τέτοιων έργων γίνεται από τον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος παράλληλα διαθέτει και την ικανότητα χρηματοδότησής τους. Οπωσδήποτε, υπάρχει και το σύνθημα σενάριο κατά το οποίο ο ιδιωτικός τομέας «αγκυρώνεται» από έργα που έχει ήδη κατασκευάσει ο δημόσιος τομέας σε υπό ανάδειξη τουριστικούς τομείς μιας πόλης, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση μουσείων, και ενισχύει τον εν λόγω τομέα με περαιτέρω υποδομές, όπως ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, κέντρα ψυχαγωγίας, κλπ. (Law, 1996a).

### 2.3 ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Το φαινόμενο που καλείται αστικός τουρισμός έχει ελάχιστα μελετηθεί τόσο σε θεωρητικό όσο και σε ερευνητικό επίπεδο. Αυτό εν μέρει οφείλεται στην τάση που έχει ο ίδιος ο τουρισμός από τη φύση του να βασίζεται σε περιγραφικά και εμπειρικά στοιχεία, τα οποία δεν συμβάλλουν στη θεωρητική ή μεθοδολογική προσέγγισή του. Κατά συνέπεια, δημιουργείται ένας φαύλος κύκλος: η απουσία έρευνας τόσο στο δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα καθιστά την πρόσβαση σε στοιχεία από δύσκολη έως αδύνατη. Το αισιόδοξο είναι ότι η αντίληψη αυτή αρχίζει σιγά-σιγά να αλλάζει, καθώς ο ιδιωτικός αλλά και ο δημόσιος τομέας έχουν πλέον ανάγκη από τουριστική πολιτική.

Ως τουριστικός προορισμός η πόλη αναδείχθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80, σε αντιπαράθεση με τα ειδυλλιακά τοπία και το πρότυπο των διακοπών που ο τουρίστας μέχρι τότε επέλεγε. Ταυτόχρονα, οι κυβερνήσεις συνειδητοποίησαν ότι ο τουρισμός θα μπορούσε να παίζει σημαντικό ρόλο στην αστική ανάπτυξη. Παρόλ' αυτά, η κλίμακα, η σημασία και η αξία του τουριστικού ρεύματος για τις πόλεις δεν αναγνωρίζεται. Αυτό ενδεχομένως συμβαίνει διότι ο αστικός τουρισμός είναι ένα φαινόμενο σύνθετο.

### 2.4 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

#### *2.4.1 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ Η.Π.Α.*

Η περίπτωση των Η.Π.Α. στο φαινόμενο του αστικού τουρισμού είναι ιδιαίτερη καθώς οι πόλεις αποτελούν στις Η.Π.Α. τον κυριότερο τουριστικό προορισμό. Οι αποκαλούμενες τουριστικές πόλεις των Η.Π.Α. χωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες: στις πόλεις που οι τουρίστες συρρέουν καθαρά για λόγους ψυχαγωγίας (leisure cities) και στις τουριστικές μητροπόλεις, όπου οι τουρίστες πηγαίνουν για διάφορους λόγους (εκτός ψυχαγωγίας). Ειδοποιός διαφορά τους, το είδος των τουριστικών προορισμών που κάθε μία προσφέρει (Gladstone, 1998).

Οι αιτίες που οδήγησαν στη διαφοροποίηση αυτή, εντοπίζονται καταρχήν στους ιστορικούς λόγους ύπαρξης των μεν και των δε. Για παράδειγμα, οι πόλεις της διασκέδασης στηρίζουν την ύπαρξή τους αυτή καθαυτή στον τουρισμό, όπως συμβαίνει με το Λας Βέγκας και το Ατλάντικ Σίτι. Οι τουριστικές μητροπόλεις απ' την άλλη, χαρακτηρίζονται από βιομηχανοποιημένους, υψηλής έντασης κεφαλαίου τουριστικούς πόλους (Gladstone, 1998).

Η δημογραφία των δύο κατηγοριών τουριστικών πόλεων επίσης διαφοροποιείται. Οι πόλεις της διασκέδασης συγκεντρώνουν περισσότερους συνταξιούχους και λιγότερες οικογένειες με παιδιά απ' ότι οι τουριστικές μητροπόλεις, γεγονός που ερμηνεύεται εν μέρει από το είδος των επαγγελματικών ευκαιριών που προσφέρει κάθε κατηγορία. Ένας άλλος παράγοντας που διαφοροποιεί τις δύο κατηγορίες πόλεων είναι οι οργανωτικές δομές και τα καθεστάτα ιδιοκτησίας. Οι τουριστικές μητροπόλεις έχουν περισσότερες μεγάλες επιχειρήσεις και λιγότερους αυτοαπασχολούμενους σε σύγκριση με τις πόλεις της διασκέδασης. Η παρουσία των μεγάλων επιχειρήσεων έχει μία σειρά από συνέπειες ως προς την αστική ανάπτυξη. Οι πόλεις έλξης για τους τουρίστες στις τουριστικές μητροπόλεις απαιτούν μεγάλο εργατικό δυναμικό και επιπρόσθετα τεράστια αποθέματα σε κεφάλαιο και σε δυναμικό ικανό για διαχείριση (Gladstone, 1998).

Μπορεί εύκολα να δημιουργηθεί το ερώτημα: τι είναι αυτό που αποτελεί τον πόλο έλξης στις πόλεις αυτές. Τα παραπάνω παραδείγματα αποδεικνύουν ότι πρόκειται για χαρακτηριστικά που δεν έχουν σχέση με ιστορικές ρίζες, αλλά όπου το τεχνητό στοιχείο παίζει μεγαλύτερο ρόλο από το πραγματικό. Παρά τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει κάθε μία από τις πόλεις αυτές, σε όλες τις περιπτώσεις δύο είναι οι παράγοντες που εξασφαλίζουν την κυριαρχία του τουρισμού: αφενός ότι η πλειονότητα του πληθυσμού των Η.Π.Α. (77,5%) ζει σε μητροπολιτικές περιοχές, αφετέρου το γεγονός ότι προσελκύουν ταξιδιώτες σε μία υψηλότερη κατά κεφαλήν αναλογία συγκριτικά με άλλες περιοχές της χώρας (Blank, 1996).

Οι τουρίστες προτιμούν τις πόλεις ως προορισμό τους γιατί αυτές συγκεντρώνουν μία πλειάδα χαρακτηριστικών, όπως φαίνεται στο ακόλουθο σχήμα.



#### 2.4.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η Ισπανία ακολουθεί μία επιτυχή προβολή των μεγάλων πόλεων της (Μαδρίτη, Βαρκελώνη, Σεβίλλη) με αφορμή διεθνείς κυρίως διοργανώσεις αλλά και ως συνέπεια σημαντικών πολεοδομικών παρεμβάσεων (Πετράκος και Οικονόμου, 1996). Στην Ισπανία ο αντίστοιχος με τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), οργανισμός προώθησης του τουρισμού, είναι το Patronato de Turismo που είναι οργανωμένος ανά δήμο. Οι οργανισμοί αυτοί λειτουργούν ως κέντρα πληροφόρησης και συντονίζουν εκστρατείες διαφήμισης (Priestley, 1996). Η Ισπανία αναφέρεται ως παράδειγμα λόγω των κοινών χαρακτηριστικών της με την Ελλάδα, διότι και οι δύο χώρες βασίζουν τον τουρισμό τους στο τετράπτυχο sun-sand-sea-sex. Ένα βασικό χαρακτηριστικό της χώρας όσον αφορά τη χάραξη τουριστικής πολιτικής είναι η απουσία μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων προοπτικών για την τουριστική ανάπτυξη.

Η συμβολή του αστικού τουρισμού στον συνολικό τουρισμό μπορεί να εκτιμηθεί από υπολογισμούς που βασίζονται στη διαθεσιμότητα κλινών. Στην περίπτωση της Ισπανίας (έτος αναφοράς 1994), το 17,7% του συνολικού αριθμού δωματίων βρίσκονταν στις 21 μεγαλύτερες πόλεις (Priestley, 1996).

Οι πόλεις της μεσογειακής ακτής είναι ιδιαίτερα ελκυστικές, κάτι που αποτελεί θετικό στοιχείο για την ανάπτυξη συνεδριακού-επιχειρηματικού τουρισμού. Η ταυτόχρονη ύπαρξη καλά οργανωμένων αερομεταφορικών δικτύων (σε σχέση με τον παράκτιο τουρισμό) κάνει το ταξίδι από ένα μεγάλο εύρος σημείων αναχώρησης τόσο εύκολο όσο και σχετικά φθηνό. Για παράδειγμα, η Μαδρίτη, η Βαρκελώνη και η Βαλένθια κυριαρχούν στον τομέα του εμπορίου και των εκθεσιακών εκδηλώσεων. Με βάση μια μελέτη που έγινε από ισπανικούς δήμους διαπιστώθηκε ότι ένα μεγάλο τμήμα του αστικού τουρισμού στην Ισπανία προέρχεται από ντόπιους, οι οποίοι ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους.

Το θετικό στοιχείο της Ισπανίας όσον αφορά τον αστικό τουρισμό είναι ότι οι πόλεις έχουν να επιδείξουν μία πληθώρα πραγμάτων, γεγονός που το εκμεταλλεύονται ανάλογα. Δεν είναι τυχαίο εξάλλου ότι οι μεγάλες πόλεις της χώρας αυτής λειτουργούν ταυτόχρονα και ως τουριστικά θέρετρα. Το ενδιαφέρον που άρχισαν πρόσφατα να επιδεικνύουν οι αρμόδιοι φορείς για την ενίσχυση του αστικού τουρισμού διαγράφει θετικές προοπτικές για την περαιτέρω ανάδειξή του.

### 2.4.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΒΡΕΤΑΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Πολλές επαρχιακές πόλεις της Βρετανίας έχουν προκύψει ως προϊόν της βιομηχανικής ανάπτυξης που σημειώθηκε κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Το Μπέρμινγχαμ, το Μπράντφορντ, το Μπρίστολ, το Κάρντιφ, το Λίβερπουλ, το Μάντσεστερ και η Γλασκώβη είναι μερικές από αυτές. Αν και οι περιπτώσεις των πόλεων αυτών έχουν συνδυαστεί με την εικόνα της βιομηχανικής πόλης υπάρχουν δείγματα που προέρχονται από αυτήν την περίοδο «της βιομηχανικής ακμής» και είναι ικανά να αναδείξουν έναν εντελώς διαφορετικό χαρακτήρα. Αυτά περιλαμβάνουν κτίρια εποχής, μουσεία, αίθουσες τέχνης, θέατρα και αθλητικούς χώρους (Law, 1996β).

Γιατί όμως οι προαναφερθείσες πόλεις επέλεξαν τον τουρισμό για να ανταπεξέλθουν στη βιομηχανική κρίση; Η απάντηση βρίσκεται σε κάποια εν δυνάμει χαρακτηριστικά των πόλεων, όπως η πολιτιστική κληρονομιά κάθε πόλης, η υφιστάμενη (ή μη) υποδομή, οι εργασιακές συνθήκες αλλά και η ικανότητα σχεδιασμού και χάραξης πολιτικής που είχαν οι αρμόδιες αρχές. Για παράδειγμα, η ανάμειξη του Μπέρμινγχαμ με τον τουρισμό ξεκινά από τη δεκαετία του '60 όπου οι κατασκευαστικές επιχειρήσεις που είχαν έδρα στην πόλη ζήτησαν τη δημιουργία εκθεσιακού χώρου για να εκθέτουν τα προϊόντα τους.

Όπως προαναφέρθηκε, όλες οι πόλεις αυτές είχαν να επιδείξουν διάφορα στοιχεία που σχετίζονταν με την ιστορική πορεία τους και που μπορούσαν να αποτελέσουν πόλους έλξης για τους τουρίστες. Η δυνατότητα εκμετάλλευσης τους ήταν καθαρά θέμα τοπικών αρχών και του κατά πόσο ήταν αυτές διατεθειμένες να επενδύσουν σε κτιριακό απόθεμα (παλαιά κτίρια, θέατρα κλπ) κάτι που ουσιαστικά γινόταν με την προώθηση των προγραμμάτων αστικού τουρισμού (Law, 1996β).

Η υποστήριξη του τουρισμού (σχεδιασμός και χρηματοδότηση προγραμμάτων, αναπλάσεις, δημιουργία νέων σημείων – πόλων έλξης) στις βρετανικές πόλεις έγινε αποκλειστικά από το δημόσιο τομέα. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στις δράσεις αυτές, ήταν δύσκολο να εξασφαλιστεί λόγω του υψηλού κινδύνου (ρίσκου) που υπάρχει σε αυτές τις περιπτώσεις. Η εμπειρία της Βαλτιμόρης παρολ' αυτά, έδειξε ότι η χρηματοδότηση τουριστικών προγραμμάτων μπορεί να ξεκινά από το δημόσιο τομέα, τη στιγμή όμως που γίνει εφικτό κάποιο «όριο επιτυχίας» (π.χ. αριθμός επισκεπτών σε ένα μουσείο), τότε ξεκινά η συμμετοχή και του ιδιωτικού τομέα (Shaw and Williams, 1994).

Το πρόβλημα της ανεργίας και της γενικότερης κρίσης που ενέκυψε για τις βρετανικές και βιομηχανικές πόλεις αποτελεί ζήτημα που χρήζει άμεσης παρέμβασης.



Λόγω των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι βρετανικές πόλεις, είναι εξαναγκασμένες να προωθούν οποιονδήποτε τομέα που μπορεί να τους εξασφαλίσει θέσεις απασχόλησης. Κατά συνέπεια, υπάρχουν αρκετά καλές προοπτικές για τη συνέχιση της στήριξης του τουρισμού από τις βρετανικές πόλεις.

## 2.5 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ

Το ερώτημα που μπορεί να ανακύψει είναι ‘γιατί να επισκεφτεί κάποιος μια πόλη;’ Ποιες είναι οι διαδικασίες αυτές που προκαλούν την άνοδο της δραστηριότητας αυτής και πως μεταβάλλονται χωρικά; Η απάντηση στις ερωτήσεις αυτές δεν είναι απλή, αλλά συντίθεται από ένα πλήθος παραγόντων. Ένας βασικός διαχωρισμός των ταξιδιών είναι τα ταξίδια αναψυχής και τα επαγγελματικά ταξίδια.

Τα νέα δεδομένα αποδεικνύουν ότι ο ελεύθερος χρόνος έχει αυξηθεί, δεδομένου ότι ο χρόνος που εργάζεται κάποιος (προκειμένου να αμειφθεί) έχει μειωθεί σημαντικά, σε συνδυασμό με τη μείωση του χρόνου για οικιακές ή άλλες μορφές άμισθης εργασίας<sup>1</sup>. Οποσδήποτε, οι τάσεις αυτές ποικίλουν από άτομο σε άτομο και από χώρα σε χώρα. Επίσης, είναι γεγονός ότι το υπόλοιπο του εισοδήματος που προκύπτει όταν πληρωθούν όλα τα βασικά κόστη επιβίωσης έχει αυξηθεί. Οι παραπάνω παραδοχές γίνονται για να αποδειχθεί ότι ο σύγχρονος άνθρωπος διαθέτει περισσότερες δυνατότητες (κυρίως οικονομικές), τις οποίες δύναται να διαθέσει προς προσωπική ψυχαγωγία και ξεκούραση. Κατά συνέπεια, δημιουργείται το υπόβαθρο για την ενίσχυση του τουρισμού της διασκέδασης (leisure tourism). Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει, εκτός των οικιακών μορφών ψυχαγωγίας, ψυχαγωγία εκτός σπιτιού, ημερήσιες εκδρομές, διακοπές, επίσκεψη σε συγγενείς και φίλους. Πρόκειται λοιπόν για μια διαδικασία που ενεργοποιεί έναν ολόκληρο οικονομικό κύκλο επενδύσεων και απασχόλησης σε ένα σύνολο οικονομικών δραστηριοτήτων (στα πλαίσια της παροχής υπηρεσιών) που περιλαμβάνουν επίσκεψη σε καφετέριες, κλάμπ, εστιατόρια, ξενοδοχεία, θέατρα, μουσεία και πληθώρα ακόμη δραστηριοτήτων η οποία έχει αυξηθεί κατακόρυφα τα τελευταία χρόνια. Εξάλλου, ο τομέας των υπηρεσιών έχει αποτελέσει έναν από τους βασικότερους τομείς της οικονομίας, κυρίως στα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα (Law, 1996α).

<sup>1</sup> Για να μην υπάρξει σύγχυση, θα πρέπει να επισημανθεί ότι αναφερόμαστε σε χώρες του ανεπτυγμένου κόσμου, εφόσον σε καμία περίπτωση δεν ισχύουν τα ίδια για τις αναπτυσσόμενες και πολύ λιγότερο για τις υποανάπτυκτες χώρες.

Η αύξηση των δραστηριοτήτων αναψυχής και διασκέδασης (που λαμβάνουν χώρα εκτός σπιτιού) και οι επενδύσεις που επακολουθούν, αποτελούν το πλαίσιο για την επέκταση του τουρισμού.

Η επιλογή του τόπου προορισμού είναι ένα άλλο ζήτημα. Καθοριστικός παράγοντας για την επιλογή είναι η δυνατότητα για ευκολότερη, γρηγορότερη και φθηνότερη μετακίνηση. Ο ιδιωτικός τομέας έχει ήδη αναλάβει πρωτοβουλίες σχετικά με επενδύσεις σε τουριστικούς πόλους έλξης, σε ξενοδοχεία και υποδομές γενικότερα, ενώ έχει επενδύσει κεφάλαια σε εταιρείες που διοργανώνουν ταξίδια. Μετά τον ιδιωτικό και ο δημόσιος τομέας άρχισε να δίνει έμφαση στις υποδομές και στον σωστό τρόπο οργάνωσης παρόμοιων δραστηριοτήτων, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την ανάπτυξη του τουρισμού (Law, 1996α).

Το θέμα της ποικιλίας των επιλογών που προσφέρει η πόλη δημιουργεί διάφορα ζητήματα, όπως για παράδειγμα το ζήτημα της τελικής επιλογής για το πού θα πάει. Ένα άλλο ζήτημα είναι το πώς οι μεγάλες πόλεις μπορούν να ανταγωνιστούν άλλους τουριστικούς προορισμούς. Εκτός λοιπόν από την πληθώρα δραστηριοτήτων και επιλογών στους τομείς της ψυχαγωγίας και της διασκέδασης, οι πόλεις έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα ότι στον τομέα που ενδιαφέρει τον κάθε τουρίστα, προσφέρουν την καλύτερη δυνατότητα από οποιονδήποτε άλλο προορισμό. Για παράδειγμα, αναφορικά με δραστηριότητες όπως επίσκεψη σε μουσεία ή μουσικές αίθουσες, υπάρχουν σαφώς μεγαλύτερες δυνατότητες σε μια πόλη απ' ότι σε κάποιον άλλο προορισμό. Απ' την άλλη, η πρόσβαση σε μια πόλη – προϋπόθεση βασική για τον επισκέπτη – είναι πολύ ευκολότερη από οπουδήποτε αλλού (Law, 1996α).

Ένα από τα πλεονεκτήματα των πόλεων είναι ότι ακριβώς λόγω ευρύτητας επιλογών ανταποκρίνονται σε διαφορετικές ομάδες τουριστών. Για παράδειγμα, η πόλη ανταποκρίνεται σε άτομα με αυξημένες πολιτιστικές ανησυχίες, καθώς και σε άτομα κάποιας ηλικίας που προτιμούν τις διευκολύνσεις που παρέχει η πόλη έναντι κάποιου πολυσύχναστου τουριστικού θέρετρου. Στο αντίθετο άκρο, η πόλη ανταποκρίνεται και στις ανησυχίες των νεότερων ανθρώπων που αναζητούν περισσότερο γρήγορους ρυθμούς και ένταση. Με άλλα λόγια, η πόλη έλκει επισκέπτες ακριβώς επειδή υπάρχει μεγάλο φάσμα επιλογών που «εξαναγκάζει» τον επισκέπτη να επιλέξει (Roobeek, 1997).

Η πόλη είναι – ανάμεσα σε όλα τα άλλα – ο προορισμός του ταξιδιώτη που ταξιδεύει για λόγους επαγγελματικούς. Ο αστικός χώρος ανέκαθεν αποτελούσε το επίκεντρο των εμπορευματικών-επιχειρηματικών συναλλαγών, γεγονός που προσδίδει ακόμα περισσότερη αίγλη στο ρόλο των μεγάλων αστικών κέντρων. Ταυτόχρονα, πολλές μεγάλες εταιρείες έχουν την έδρα τους εκεί (Commission of the European Communities, 1993).

Ενώ, ακόμα και η ανάγκη για επιμόρφωση των στελεχών εκπληρώνεται στα αστικά κέντρα, λόγω των διευκολύνσεων που υπάρχουν εκεί. Ο επιχειρηματικός τουρισμός έχει αποτελέσει τη βάση για την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού εδώ και πολλά χρόνια και έχει προωθήσει την επάνδρωση των πόλεων ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν περαιτέρω τουριστικές δραστηριότητες, όπως γίνεται για παράδειγμα με την αύξηση και τον εξοπλισμό των ξενοδοχειακών μονάδων.

Ένα διαφορετικό κομμάτι του επιχειρηματικού τουρισμού είναι ο εκθεσιακός τουρισμός (conference and exhibition tourism). Οι συγκεντρώσεις – όπως περιγράφηκαν παραπάνω – λαμβάνουν χώρα στα μεγάλα ξενοδοχεία και ενώ δεν έχουν μεγάλο αριθμό συμμετεχόντων, συνήθως γύρω στα εκατό άτομα, προσφέρουν το πλεονέκτημα ότι επαναλαμβάνονται πολλές φορές στη διάρκεια ενός έτους. Οπωσδήποτε, υπάρχουν και οι συγκεντρώσεις όπου συμμετέχουν χιλιάδες προσκεκλημένοι, γεγονός που προϋποθέτει αίθουσες ανάλογων διαστάσεων. Οι σύγχρονες ανάγκες και συνθήκες ζωής έχουν καταστήσει τέτοιου είδους και κλίμακας συγκεντρώσεις, σύνθητες φαινόμενο για μια μεγάλη ευρύτητα θεμάτων: πολιτικού, ιατρικού, θρησκευτικού ή κοινωνικού ενδιαφέροντος.

## 2.6 Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Μαζικός τουρισμός ως πρότυπο τουριστικής ανάπτυξης κυριάρχησε στον παγκόσμιο χώρο κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Κυρίαρχα χαρακτηριστικά του είναι η μαζική μετακίνηση, οι επιρροές των ταξιδιωτικών πρακτόρων (tour operators) στην επιλογή του τόπου προορισμού και ο πλήρως οργανωμένος τρόπος ταξιδιού. Για τις χώρες υποδοχής τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά είναι η μαζική υποδομή σε τουριστικές επιχειρήσεις και υπηρεσίες, οι αρνητικές επιπτώσεις στο φυσικό και στο δομημένο περιβάλλον, οι αρνητικές κοινωνικές επιπτώσεις, η σημαντική διάχυση εισοδημάτων στην τοπική κοινωνικοοικονομική δομή και η αδυναμία να ελεγχθεί η ανάπτυξη από τους ντόπιους (Σχίζας, 1998).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει μία εννοιολογική αποσαφήνιση. Οι όροι που χρησιμοποιούνται στην ενότητα αυτή είναι ο «μαζικός» και ο «εναλλακτικός» τουρισμός. Ο όρος μαζικός αναφέρεται αφενός στον τρόπο οργάνωσης των τουριστικών δραστηριοτήτων, αφετέρου στα μεγέθη που διακινούνται. Στον αντίποδα αυτού βρίσκεται ο μη μαζικός τουρισμός, που υπαγορεύει τους ακριβώς αντίθετους όρους από τον μαζικό (μη μαζικές μετακινήσεις, μη πλήρως οργανωμένο πρόγραμμα, κλπ).

Η εποχή του μαζικού τουρισμού χαρακτηρίζεται από το θρίαμβο των παράκτιων προορισμών. Η νίκη του καλοκαιριού είναι και η νίκη της μάζας, πράγμα που σημαίνει ότι ο τόπος προορισμού στην περίπτωση του μαζικού τουρισμού καθορίζεται από την ύπαρξη του ήλιου. Έτσι, ο τουρισμός επεκτάθηκε πέρα από τη Μεσόγειο, σε άλλους προορισμούς που μπορούσαν να προσφέρουν τα ίδια φυσικά χαρακτηριστικά, όπως για παράδειγμα οι Μαλβίδες και τα νησιά του Ειρηνικού. Η πραγματικότητα όμως αυτή δεν αναιρεί και άλλες μορφές μαζικού τουρισμού, πέρα από τον παράκτιο, όπως ο ορεινός. Ένας χαρακτηριστικός προορισμός ορεινού τουρισμού είναι οι Άλπεις (Σχίζας, 1998).

Οι αρνητικές συνέπειες των μαζικών τουριστικών εξορμήσεων δεν άργησαν να γίνουν φανερές: η τουριστορύπανση και η επερχόμενη καταστροφή του περιβάλλοντος είναι οι βασικότερες από αυτές, ενώ η ανεπανόρθωτη κατασπατάληση των φυσικών πόρων επιφέρει ή θα επιφέρει σημαντικές ελλείψεις στον ντόπιο πληθυσμό. Ο εσωτερικός αλλά και διεθνής τουρισμός δημιουργεί προβλήματα στην παράκτια και ορεινή φύση, θίγει πολιτιστικούς θησαυρούς και τροφοδοτεί μαζί με άλλες δυνάμεις τα φαινόμενα αποσταθεροποίησης της βιόσφαιρας. Το βασικότερο όμως, είναι ότι διεκδικεί φυσικούς πόρους που σπανίζουν σε διάφορες χώρες και ζητούνται δραματικά από τις ίδιες τις τοπικές κοινωνίες. Για παράδειγμα, στις οάσεις της Νότιας Τυνησίας τα ξενοδοχεία καταναλώνουν νερό με τέτοια ένταση ώστε ο υδροφόρος ορίζοντας να έχει κατέβει κατά αρκετά μέτρα σε σύγκριση με τα επίπεδα τις προτουριστικής περιόδου (Σχίζας, 1998).

Οι αρνητικές συνέπειες που επέφερε ο μαζικός τουρισμός οδήγησαν τη σκέψη και την πολιτική στη συνέχεια, στην στήριξη νέων μορφών τουρισμού, περισσότερο ήπιων, λιγότερο καταστροφικών, που σταμάτησαν να χαρακτηρίζονται από το πνεύμα της καθαρής διασκέδασης και απόλαυσης του ήλιου ή της θάλασσας. Αυτό που αξίζει να μελετηθεί από δω και πέρα είναι το πώς είναι δυνατό οι εναλλακτικές μορφές αστικού

τουρισμού να στηρίζουν τις πόλεις οικονομικά χωρίς να επιβαρύνουν περαιτέρω το περιβάλλον, φυσικό και ανθρωπογενές.

## 2.7 ΕΙΔΙΚΕΣ, ΝΕΕΣ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

- Στην αρχική φάση της μαζικής τουριστικής ανάπτυξης τα κίνητρα των τουριστών καθορίζονταν από το τρίπτυχο τιμή – ξεκούραση – περιήγηση. Με το πέρασμα των χρόνων η πρακτική αυτή φαίνεται να αλλάζει, καθώς ο μέσος τουρίστας προσπαθεί να εντάξει στο πρόγραμμα των διακοπών του όλο και περισσότερες δραστηριότητες. Οι νέες αυτές απαιτήσεις φέρνουν ουσιαστικές αλλαγές στα τουριστικά πακέτα που η βιομηχανία του τουρισμού μέχρι τώρα προσέφερε. Το τελικό αποτέλεσμα ήταν η διαμόρφωση δύο ειδών πακέτων προσφοράς διακοπών: το ένα – πλήρες οργανωμένο πακέτο – επιτρέπει ελάχιστη ή καθόλου αυτονομία στον τουρίστα, το άλλο επιτρέπει μερική αυτονομία ή, σε κάποιες περιπτώσεις, συμμετοχή στη διαμόρφωση του (Τσάρτας, (Α)).

Το συμπέρασμα από τη σταδιακή αυτή μεταβολή ήταν η δημιουργία ενός νέου προτύπου που χαρακτηριζόταν από στοιχεία ενεργούς συμμετοχής του τουρίστα σε δραστηριότητες που τον ενδιέφεραν, σε αντιπαράθεση με το προϋπάρχον πρότυπο των παθητικών διακοπών (π.χ. μάνιο, ξεκούραση, ψυχαγωγία). Σύμφωνα με τον Τσάρτα, οδηγούμαστε από ένα τουρισμό περισσότερο οργανωμένο και με συγκεκριμένα κίνητρα ταξιδιού, σε έναν τουρισμό λιγότερο οργανωμένο και πολυκίνητο, όσον αφορά τις επιλογές των τουριστών. Το πρότυπο αυτό επηρεάστηκε και από τη γενικότερη αλλαγή του καταναλωτικού και κοινωνικού προτύπου που προέκυψε μετά την δεκαετία του '70. Το άτομο άρχισε να κάνει ταξίδια από τη στιγμή που αυξήθηκαν οι υποχρεώσεις του (επαγγελματικές και προσωπικές) και μάλιστα περισσότερο από μια φορά ανά έτος. Η ευκαιρία για περισσότερα ταξίδια έδωσε το έναυσμα για ανάληψη δράσεων που σχετίζονται με τις ειδικές μορφές τουρισμού. Για παράδειγμα, κάποιος ο οποίος επισκεπτόταν μια πόλη για επαγγελματικούς λόγους μπορούσε να επωφεληθεί της ευκαιρίας και να επισκεφθεί π.χ. τα μουσεία της πόλης, θέτοντας τις βάσεις για την ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού. Μέσα από την αύξηση των ταξιδιών αυτών γεννήθηκε και η αύξηση των ειδικών μορφών τουρισμού, με κύρια χαρακτηριστικά της το σεβασμό στις ιδιαιτερότητες των τοπικών κοινωνιών, του πολιτισμού και του περιβάλλοντος (Τσάρτας, (Α)).

Οι εξελίξεις αυτές είναι που ουσιαστικά σηματοδοτούν την έναρξη των ειδικών και εναλλακτικών μορφών αποδεικνύοντας ότι μπορεί να υπάρξει ηπιότερη ανάπτυξη προς όφελος τόσο των κατοίκων όσο και των τουριστών.

Η βιομηχανία αυτών των μορφών τουρισμού αναπτύσσεται μέσω οργανωμένων επιχειρήσεων – πρακτορείων, οργανώσεων, φορέων - αλλά διατηρεί και μια σχετική αυτονομία – χωρίς δηλαδή να χρησιμοποιεί οργανωμένες υπηρεσίες. Στον τρόπο οργάνωσης έχουν πραγματοποιηθεί διάφορες καινοτομίες. Είναι σύνηθες, για παράδειγμα, σε περιπτώσεις πολιτιστικού ή συνεδριακού τουρισμού κάποιες οργανώσεις να αναλαμβάνουν την οργάνωση, την προβολή, τη διαφήμιση και τις πωλήσεις. Οι οργανώσεις αυτές μπορούν να αναλαμβάνουν μεμονωμένα την αποπεράτωση δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις νέες μορφές τουρισμού ή ακόμα και να είναι τμήματα οργανώσεων ή πρακτορείων που αναλαμβάνουν την οργάνωση τουριστικών δραστηριοτήτων όλων των μορφών, ακόμα και μαζικού τουρισμού (Τσάρτας, (Α)).

Μια ακόμη καινοτομία και ιδιαιτερότητα των ειδικών – εναλλακτικών μορφών τουρισμού είναι ότι ενσωματώνονται ήπια στο περιβάλλον και στα τοπικά χαρακτηριστικά του, δηλαδή εφαρμόζουν στην τοπική παραγωγική, περιβαλλοντική, κοινωνική δομή, χωρίς να την αποτρέπουν. Αυτό συνεπάγεται ότι μπορούν να αναπτυχθούν μοντέλα ήπιου και αειφορικού τουρισμού (Τσάρτας, (Α)).

Η ανάπτυξη των μορφών αυτών δεν ήταν το αποτέλεσμα μιας πολιτικής ή κάποιας μορφής σχεδιασμού. Ήταν η απόρροια ενός ευρύτερου κλίματος κοινωνικο-οικονομικών αλλαγών, δυσμενών επιπτώσεων της ανθρώπινης αλλά και τουριστικής δράσης στο περιβάλλον αλλά και των μεταβολών στην τουριστική ζήτηση.

## 2.8 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ

### 2.8.1 Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Χρησιμοποιούμε τον όρο "τουριστική εμπειρία" για να εκφράσουμε ένα πολυσύνθετο πλέγμα παραγόντων που επηρεάζουν τα συναισθήματα και τη γνώμη που σχηματίζουν οι τουρίστες για την επίσκεψη τους σε ένα μέρος (Graefe & Vaske, 1987). Αυτοί οι παράγοντες μπορεί να είναι περιβαλλοντικοί, κοινωνικοί ή προσωπικοί.

Ιδιαίτερα σημαντική κρίνεται η ανεκτικότητα του ατόμου προς άλλους. Υψηλά επίπεδα χρήσης ενός τουριστικού πόρου ή μιας εξυπηρέτησης (π.χ. του δικτύου κυκλοφορίας μέσα στην πόλη) θα οδηγήσουν στον συνωστισμό (κυκλοφοριακή συμφόρηση), γεγονός που μπορεί να μειώσει την τουριστική εμπειρία. Αυτό βέβαια ποικίλει από άτομο σε άτομο, καθώς μερικοί ενοχλούνται λιγότερο από άλλους από το συνωστισμό.

Η αξιολόγηση της ποιότητας της τουριστικής εμπειρίας είναι μια σύνθετη και δύσκολη διαδικασία που απαιτεί, μεταξύ άλλων, την προσεκτική εξέταση των κινήτρων της τουριστικής επίσκεψης. Αυτοί που εργάζονται στον τομέα της προσφοράς τουριστικών υπηρεσιών θα έβρισκαν ενδιαφέρουσα μια έρευνα που θα επιχειρούσε να εξακριβώσει σε ποιο βαθμό η τελική βιωμένη τουριστική εμπειρία ταυτίζεται με τις αρχικές προσδοκίες των τουριστών (Page, 1995: 24-25).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται μια σειρά παραγόντων, βάσει των οποίων μπορεί ο ερευνητής να αξιολογήσει τη βιωμένη τουριστική εμπειρία:

Πίνακας 2.1

❖ Οι καιρικές συνθήκες, κατά την περίοδο της επίσκεψης
❖ Το επίπεδο διαθεσιμότητας και η ποιότητα των <b>καταλυμάτων</b>
❖ Η <b>καθαριότητα</b> της πόλης
❖ Η <b>αισθητική αξία</b> της πόλης (π.χ. η τοποθεσία και οι ομορφιές της)
❖ Η <b>ασφάλεια</b> των τουριστών
❖ Η ευκολία <b>πρόσβασης</b> των αξιοθέατων της πόλης
❖ Η <b>εγκαρδιότητα</b> των κατοίκων
❖ Η <b>γνώση ξένων γλωσσών</b> από τους εργαζόμενους στον τουριστικό τομέα
❖ Το <b>εύρος πολιτιστικών</b> και καλλιτεχνικών <b>πόρων</b>
❖ Το <b>αστικό τοπίο</b>
❖ Το <b>επίπεδο συμφόρησης</b>
❖ Η <b>ύπαρξη</b> νυχτερινής ζωής και άλλων <b>ευκαιριών διασκέδασης</b>
❖ Το <b>εύρος</b> και η <b>ποιότητα των εστιατορίων</b> και γενικά των χώρων φαγητού
❖ Η προδιάθεση για <b>ψώνια - αγορές αναψυχής</b>
❖ Τα <b>επίπεδα των τιμών</b>
❖ Η <b>εξυπηρετικότητα</b> των κατοίκων
❖ Η διαθεσιμότητα <b>άμεσης ιατρικής περίθαλψης</b>

Πηγή: Page 1995, με βάση τους Haywood and Muller (1998)

Διάγραμμα 2.1 : Διαμόρφωση Τουριστικής Εμπειρίας



Πηγή: Page S., 1995: 26



### 2.8.2 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η αξιολόγηση των επιπτώσεων του αστικού τουρισμού στην πόλη είναι ένα θέμα που έχει προχωρήσει κυρίως σε επίπεδο μελετών περίπτωσης (Law, 1992). Πρόκειται για τις πόλεις οι οποίες διεξήγαγαν τέτοιες μελέτες είτε επειδή θέλησαν να εκτιμήσουν το βαθμό των αναμενόμενων ωφελειών από τη δυνητική ανάπτυξη του τουρισμού, είτε θέλησαν εκ των υστέρων να ανιχνεύσουν τις θετικές και αρνητικές συνέπειες που επέφερε στην πόλη η ανάληψη ενός ειδικού γεγονότος, η διοργάνωση ενός συνεδρίου ή η διεξαγωγή μιας ειδικής καμπάνιας για την προβολή της πόλης.

Στο θεωρητικό επίπεδο, το οποίο έχει διαμορφωθεί από τη συσσωρευμένη εμπειρία κυρίως των αμερικανικών και δυτικοευρωπαϊκών πόλεων, μπορεί κανείς να διακρίνει τέσσερις τομείς στους οποίους έχει επίδραση η ανάπτυξη του αστικού τουρισμού. Έτσι έχουμε:

- οικονομικές επιπτώσεις
- κοινωνικές και πολιτιστικές επιπτώσεις
- περιβαλλοντικές επιπτώσεις και
- επιπτώσεις ορισμένων ειδών ελκτικών στοιχείων ή εξυπηρέτησης

(Δέφνερ, 1999: 144)

Η θετική επίπτωση του τουρισμού στην οικονομία της πόλης, αποτέλεσε το σημαντικότερο κίνητρο για τη ανάπτυξη του αστικού τουρισμού κατά τη δεκαετία του '80 και βασικό μέλημα των περισσότερων δημοτικών αρχών. Γενικά, το οικονομικό όφελος διακρίνεται σε δύο σκέλη: τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την αύξηση του εισοδήματος. Οι νέες θέσεις εργασίας, έρχονται να ανακουφίσουν το εργατικό δυναμικό της πόλης από το πλήγμα της οικονομικής αναδιάρθρωσης. Αν και πολλοί ισχυρίζονται ότι η απασχόληση που δημιουργείται αφορά ως επί το πλείστον ανειδίκευτες και χαμηλών αποδοχών θέσεις εργασίας (Burton, 1991/1995:129), το σημαντικό είναι ότι ακόμα και αυτές οι θέσεις μπορούν να μειώσουν τα υψηλά ποσοστά ανεργίας του εργατικού δυναμικού του κέντρου της πόλης, που αποτελείται ως επί το πλείστον από ανειδίκευτους εργάτες ημεδαπούς και μετανάστες. Επιπλέον, στην περίπτωση του αστικού τουρισμού αναιρείται η εποχικότητα της εργασίας, εγγενές χαρακτηριστικό της τουριστικής απασχόλησης, γεγονός που δημιουργεί κάποιες προϋποθέσεις και για τη συνδικαλιστική οργάνωση των εργαζομένων. Γενικά τα είδη της απασχόλησης που προκαλεί ο αστικός τουρισμός είναι:

- Άμεση στις τουριστικές εγκαταστάσεις
- Έμμεση στον τομέα της τουριστικής προσφοράς και

- Πρόσθετη λόγω της κυκλοφορίας του χρήματος στην τοπική κοινωνία

(Page,1995:127)

Η αύξηση του εισοδήματος από την άλλη, προέρχεται από την εισροή και την κυκλοφορία στην τοπική οικονομία του χρήματος που δαπανούν οι επισκέπτες στην πόλη. Μάλιστα, η εισροή του τουριστικού συναλλάγματος δρα πολλαπλασιαστικά στην αύξηση του τοπικού εισοδήματος.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η φύση των τουριστικών δαπανών.

Πίνακας 2.2 : Τουριστικές δαπάνες, ανά κατηγορία

<b>A. ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΟΓΩ ΧΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ</b>
1. Αεροπορικά εισιτήρια
2. Λεωφορεία και πούλμαν
3. Σιδηροδρομικά εισιτήρια
4. Κρουαζιερόπλοια
5. Ταξί
<b>B. ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΠΟ ΧΡΗΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ</b>
1. Λειτουργικά κόστη Ι.Χ. αυτοκινήτου
2. Ενοικίαση αυτοκινήτου
<b>Γ. ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΤΕΓΑΣΗΣ</b>
1. Ξενοδοχεία, πανδοχεία
2. Ενοικιαζόμενα δωμάτια
3. Κάμπινγκ, χώροι κατασκήνωσης
4. Ιδιόκτητη παραθεριστική κατοικία
<b>Δ. ΔΑΠΑΝΕΣ ΓΙΑ ΔΙΑΤΡΟΦΗ</b>
1. Έτοιμο φαγητό σε εστιατόρια
2. Πρώτες ύλες από οπωροπωλεία, κ.λ.π.
<b>Ε. ΔΑΠΑΝΕΣ ΔΙΑΣΚΕΛΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ</b>
1. Εισιτήρια εισόδου σε θεματικά πάρκα και άλλα αξιοθέατα
2. Δαπάνες για μαθήματα σκι και για χρήση του λίφτ
3. Δαπάνες σε καζίνο
4. Άλλες δαπάνες αναψυχής και διασκέδασης
<b>ΣΤ. ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ / ΠΑΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ</b>
1. Ιατρική περίθαλψη
2. Κατανάλωση προσωπικών υπηρεσιών
3. Αγορά αναμνηστικών (souvenirs)
4. Αγορά καλλυντικών, ρούχων

Πηγή: Douglas C. F., στους Ritchie & Goeidner (eds) (1993): 374

Η επίδραση του τουρισμού στην κοινωνική και πολιτιστική ζωή της πόλης, εξαρτάται από τους ίδιους τους κατοίκους της, δηλαδή από τον τρόπο που αντιλαμβάνονται το φαινόμενο, τη στάση και τη συμπεριφορά τους απέναντι στους τουρίστες. Αυτά με τη σειρά τους καθορίζονται από το βαθμό στον οποίο έχει διαφυλάξει, συνειδητοποιήσει και εμπλουτίσει την παραδοσιακή *τοπική της ταυτότητα* ή τον βαθμό στον οποίο έχει δομήσει μια νέα ισχυρή τοπική ταυτότητα (Bassand M, 1990).

Η επίδραση είναι μεγαλύτερη στις μικρές πόλεις και μάλιστα όταν οι πολιτισμικές διαφορές τουριστών και ντόπιων είναι εμφανείς (Τσάρτας, 1998). Ωστόσο, πολλοί μελετητές υποστηρίζουν οι κοινωνικό-πολιτιστικές αλλαγές που αποδίδονται εξ' ολοκλήρου στον τουρισμό μπορεί να είχαν ήδη δρομολογηθεί από το πνεύμα της σύγχρονης εποχής και ο τουρισμός απλώς να επιτάχυνε αυτή τη διαδικασία (Smith, 1993) ή να προκλήθηκαν με τη συνέργια και άλλων μορφών οικονομικής δραστηριότητας και μέσων, όπως τα ΜΜΕ (Burton 1991/1995:122).

Γενικά στο πλαίσιο των κοινωνικό-πολιτιστικών επιπτώσεων του αστικού τουρισμού εγγράφονται:

- Αλλαγές στις πολιτικές και οικονομικές δομές (π.χ. δημιουργία νέων θεσμικών οργάνων για τον έλεγχο της τουριστικής ανάπτυξης)
- Αλλαγές στις αξίες, την ηθική και τη συμπεριφορά των ντόπιων (π.χ. με τη υιοθέτηση από τη νέα γενιά των προτύπων κοινωνικής συμπεριφοράς των τουριστών) (Burton 1991/1995:122)
- Αλλαγές στις παραδοσιακές καλλιτεχνικές πρακτικές (τα αντικείμενα της εθνικής τέχνης μετατρέπονται σε εμπορεύματα προς πώληση για τους τουρίστες)
- Εθνικοί παραδοσιακοί εορτασμοί, έθιμα, τελετές και φεστιβάλ μετατρέπονται σε γεγονότα προσέλκυσης θεατών – τουριστών για την επίτευξη οικονομικού οφέλους (Burton, 1991/1995:122)

(Δέφνερ, 1999:146)

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται ο βαθμός αποδοχής και βίωσης της τοπικής κουλτούρας από τα διάφορα είδη τουριστών.

Πίνακας 2.3 : Τύποι τουριστών και βαθμός αποδοχής της τοπικής κουλτούρας

Τύπος Τουρισμού	Αριθμός Τουριστών	Αποδογή τοπικής κουλτούρας
Εξερευνητής	Περιορισμένος	Πλήρης αποδοχή
Ελίτ	Σπάνιος	Πλήρης αποδοχή
Τυχαίος	Ασυνήθης, αλλά υπαρκτός	Καλή αποδοχή

Ασυνήθης	Σποραδικός	Μέτρια αποδοχή
Αρχικό στάδιο μαζικού τουρισμού	Σταθερή εισροή	Προτιμά τις δυτικές ανέσεις
Μαζικός τουρισμός	Συνεχείς εισροές	Προσδοκεί τις δυτικές ανέσεις
Οργανωμένος τουρισμός	Μαζικές αφίξεις	Απαιτεί τις δυτικές ανέσεις

Πηγή: Page 1995, με βάση τους V.L. Smith (1989) και Pearce

Όταν μιλάμε για περιβαλλοντικές επιπτώσεις του αστικού τουρισμού έχουμε πάντα ως πλαίσιο αναφοράς την πόλη, οπότε εννοούμε τις επιπτώσεις του τουρισμού στο *αστικό περιβάλλον*. Εξετάζουμε δηλαδή τις αλλαγές στη μορφή του πολεοδομικού ιστού, στις χρήσεις της αστικής γης, στις λειτουργίες των κτιριακών κελυφών και στις βασικές υποδομές της πόλης.

Συχνά για τις ανάγκες της ανάπτυξης του αστικού τουρισμού, η αστική γη επεκτείνεται σε βάρος της γεωργικής, είτε με τη μορφή της επέκτασης της δομημένης περιοχής, είτε με τη μορφή της δέσμευσης τεράστιων υπαίθριων εκτάσεων κοντά στις πόλεις για τη δημιουργία θεματικών πάρκων και αθλητικών εγκαταστάσεων ή τη διεξαγωγή καλλιτεχνικών φεστιβάλ. Αλλά και εντός της δομημένης αστικής περιοχής η ανάπτυξη του τουρισμού μπορεί να δρομολογήσει την αλλαγή των χρήσεων και γενικά της μορφής του κέντρου της πόλης. Το κέντρο των ιστορικών πόλεων με τη μεγάλη συρροή τουριστών αποτελεί ένα παράδειγμα τέτοιων αλλαγών. Στις θετικές αλλαγές αναφέρονται η πεζοδρόμηση του μεγαλύτερου τμήματος του οδικού δικτύου και η εισαγωγή νέων μορφών διαχείρισης της κυκλοφορίας. Ως αρνητικές επιπτώσεις στο κέντρο αναφέρονται η φθορά και η καταστροφή της φυσικής διάρθρωσης των κτισμάτων, η ηχορύπανση, τα απορρίμματα και η αύξηση της εγκληματικότητας (που μπορεί να ταξινομηθεί και στις κοινωνικό-πολιτιστικές επιπτώσεις) (Δέφνερ, 1999:146-7).

Η μεγάλη προσέλευση τουριστών μπορεί να επιβαρύνει την αστική υποδομή και μάλιστα στις περιπτώσεις μεγάλων πόλεων όπου τα δίκτυα είναι ήδη κορεσμένα. Η επιβάρυνση των δικτύων παίρνει τη μορφή της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο οδικό δίκτυο, της αδυναμίας ικανοποιητικής εξυπηρέτησης στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, τα λιμάνια και τα αεροδρόμια λόγω του συχνά μετακινούμενου πληθυσμού, της έλλειψης επαρκών χώρων στάθμευσης για τα αυτοκίνητα, της υπερφόρτωσης του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας, κλπ. Η επιβάρυνση των ήδη κορεσμένων αστικών δικτύων συντελεί στην υποβάθμιση της τουριστικής εμπειρίας. Από την άλλη, προκαταλαμβάνει τους κατοίκους της πόλης αρνητικά έναντι των τουριστών, επειδή τους θεωρούν (μαζί με τις δημοτικές αρχές) υπεύθυνους για την κακή εξυπηρέτησή τους. Η κατάσταση αυτή αντιμετωπίζεται

συνήθως με την παροχή πρόσθετης αστικής υποδομής και με τη λήψη μέτρων περιβαλλοντικής (αειφορικής) διαχείρισης των δικτύων.

Τέλος, αναφορικά με τις επιπτώσεις ορισμένων ειδών ελκτικών στοιχείων, αυτό που μας ενδιαφέρει περισσότερο είναι κατά πόσο ένας συγκεκριμένος πόλος έλξης (π.χ. μουσεία, θέατρα, αθλητικές εγκαταστάσεις, θεματικά πάρκα) στάθηκε ικανός να ανυψώσει το προφίλ της πόλης, να βελτιώσει την εικόνα της, να προσελκύσει τουρίστες και εν τέλει να δημιουργήσει οικονομικά οφέλη στην περιοχή. Για παράδειγμα, στο Λονδίνο υπολογίστηκε ότι το 35% των θεατών των θεάτρων είναι αλλοδαποί τουρίστες (Myerscough κ.ά., 1988α:81) γεγονός που αυξάνει την οικονομική σημασία των τεχνών για τη βρετανική πρωτεύουσα.

## 2.9 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η διαμόρφωση ειδικών στρατηγικών τουριστικής διαχείρισης στις πόλεις αποκτά όλο και μεγαλύτερη σημασία. Σε πολλές πόλεις, μετά από δύο δεκαετίες ανάπτυξης, ο αστικός τουρισμός έχει φτάσει σε *φάση ωρίμανσης* και απαιτείται η εγκαθίδρυση μίας νέας διαδικασίας που θα εξασφαλίζει το μακροχρόνιο σχεδιασμό του ώστε τα βραχυχρόνια οφέλη από την τουριστική ανάπτυξη να μην υπονομεύσουν το μέλλον της δραστηριότητας (Page, 1995:191).

Μέχρι σήμερα, στις περισσότερες περιπτώσεις πόλεων δεν είχε υιοθετηθεί μία συγκεκριμένη στρατηγική τουριστικής ανάπτυξης. Ο *τουριστικός σχεδιασμός* ήταν το αποτέλεσμα της ρύθμισης και αλληλεπίδρασης οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων (Heeley, 1981:61). Εξάιρεση αποτελούν οι καθαρά τουριστικές πόλεις (μικρές ιστορικές πόλεις και πόλεις – τουριστικά θέρετρα), οι οποίες επιχείρησαν να αναπτύξουν στρατηγικές σχεδιασμού και διαχείρισης λόγω του κυρίαρχου ρόλου του τουρισμού στην οικονομική τους βάση. Από το παράδειγμα και τις εμπειρίες αυτών των πόλεων θα διδαχθούν και οι υπόλοιπες.

Οι Mill και Morrison (1985) αναγνωρίζουν τους εξής βασικούς στόχους του τουριστικού σχεδιασμού:

- Προσαρμογή στις μεταβαλλόμενες συνθήκες (το γενικό οικονομικό περιβάλλον, τις κοινωνικές στάσεις και αξίες, την τύχη των σημαντικών για την περιοχή επιχειρήσεων)
- Διεύρυνση εναλλακτικών προσεγγίσεων (στην ανάπτυξη της τουριστικής υποδομής, στον τρόπο διαφήμισης της πόλης)

- Προστασία και διατήρηση (των φυσικών πόρων, των ιστορικών μνημείων, της τοπικής παράδοσης και του κοινωνικού ιστού)
- Αποτελεσματική ανάπτυξη (αποδοτική συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων παραγόντων, προώθηση μιας θετικής και ξεκάθαρης εικόνας της πόλης ως τουριστικό προορισμό)
- Αποφυγή ανεπιθύμητων επιπτώσεων. Ως τέτοιες αναφέρονται η απώλεια της πολιτιστικής ταυτότητας και των τοπικών παραδόσεων, η περιβαλλοντική μόλυνση, η ανεπανόρθωτη καταστροφή των φυσικών και ιστορικών πόρων, η επίδειξη αφιλόξενης συμπεριφοράς των κατοίκων προς τους τουρίστες, η υψηλή εποχικότητα της τουριστικής δραστηριότητας, ο συνωστισμός και υπερφόρτωση των δικτύων και υποδομών, η μείωση ή απώλεια του μεριδίου της περιοχής στην τουριστική αγορά, άλλοι περιορισμοί και προβλήματα που μπορεί να δημιουργηθούν από τον ανταγωνισμό μεταξύ των παραγόντων που εμπλέκονται στην διαδικασία ανάπτυξης του αστικού τουρισμού (Page, 1995:159).

Η τουριστική πολιτική ασχολείται με ζητήματα ανάπτυξης, προστασίας, διατήρησης και θέματα που σχετίζονται με τις χρήσεις γης, την οργάνωση της προσφοράς, το επιχειρηματικό περιβάλλον και την τοπική οικονομία (Page, 1995).

Η διαδικασία διαμόρφωσης μιας στρατηγικής για την ανάπτυξη και διαχείριση του τουρισμού στην πόλη αποτελείται από μερικά ξεκάθαρα στάδια – βήματα, τα οποία περιγράφονται σε συντομία παρακάτω:

1. Προετοιμασία της Μελέτης – Τουριστικού Σχεδίου. Η ευθύνη για την έναρξη της διαδικασίας σύνταξης του τουριστικού σχεδίου ανάπτυξης και διαχείρισης ανήκει, συνήθως, στις διοικητικές αρχές της πόλης (*δημοτική αρχή*), αλλά στη συνέχεια εμπλέκονται και ιδιωτικοί οργανισμοί και επιχειρήσεις που σχετίζονται με το ζήτημα.
2. Προσδιορισμός των Βασικών Στόχων. Τέτοιοι μπορεί να είναι η ενθάρρυνση της περαιτέρω ανάπτυξης του αστικού τουρισμού, η δημιουργία θέσεων απασχόλησης για τους ντόπιους, η μεγαλύτερη και ποιοτικότερη παροχή υποδομών για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης.
3. Αποτύπωση της Υπάρχουσας Κατάστασης. Στο στάδιο αυτό γίνεται συλλογή στοιχείων που αφορούν τόσο την προσφορά όσο και την τουριστική ζήτηση. Τέτοια στοιχεία είναι οι τάσεις της τουριστικής κίνησης και τα χαρακτηριστικά των επισκεπτών, η λίστα των ελκτικών στοιχείων της πόλης και η εκτίμηση της μελλοντικής διαθεσιμότητας των επενδυτικών κεφαλαίων.

4. Σύνδεση των Στοιχείων της Έρευνας. Οι Cooper και άλλοι (1993) αναφέρουν ως συνηθέστερες τεχνικές ανάλυσης την αξιολόγηση των πόρων, την έρευνα αγοράς, τον αναπτυξιακό σχεδιασμό και την αξιολόγηση των επιπτώσεων. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τις αναλύσεις χρησιμοποιούνται στη συνέχεια για τη διατύπωση των εναλλακτικών προτάσεων – επιλογών.
5. Διατύπωση της Πολιτικής και Σύνταξη του Σχεδίου. Εδώ προσδιορίζονται οι γενικές κατευθύνσεις και οι ειδικές δράσεις που απαιτούνται για την επίτευξη των βασικών στόχων. Σύμφωνα με τον Acernaza (στον Pearce, 1989), υπάρχουν τρία στοιχεία κοινά στις περισσότερες τουριστικές πολιτικές: η ικανοποίηση των επισκεπτών, η περιβαλλοντική προστασία και η δημιουργία οικονομικού οφέλους – απολαβών για τους επενδυτές. Αρχικά διατυπώνεται ένα πλήθος προτάσεων πολιτικής, οι οποίες συνεκτιμούνται, για να υιοθετηθούν τελικά εκείνες που ικανοποιούν τους περισσότερους από τους βασικούς στόχους.
6. Εκτίμηση άλλων Προτάσεων. Σ' αυτή τη φάση οι αρμόδιοι για τη σύνταξη του σχεδίου συζητάνε τις διάφορες παραμέτρους του με όλους τους ενδιαφερόμενους, ιδιωτικές επιχειρήσεις και πολίτες (συμμετοχική φάση του σχεδιασμού).
7. Εφαρμογή και Επίβλεψη του Σχεδίου. Όταν ετοιμαστεί το σχέδιο τίθεται σε εφαρμογή. Πολλές φορές προηγείται η θεσμική νομιμοποίησή του. Κάποιες φορές χρειάζεται να καταρτιστεί ένα ειδικότερο σχέδιο λεπτομερούς δράσης. Ο μηχανισμός επίβλεψης θα ενημερώνει δημόσιο και ιδιώτες για την πορεία της υλοποίησης του σχεδίου. Συνήθως για αυτά τα σχέδια ορίζεται ένας μεσοπρόθεσμος ορίζοντας δράσης πέντε περίπου ετών.
8. Περιοδική Αναθεώρηση. Η αναθεώρηση του αρχικού σχεδίου τροφοδοτείται από την *εκ των υστέρων αξιολόγηση* όλης της προηγούμενης διαδικασίας και δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τη βελτίωση του ίδιου του σχεδίου ή την επιτυχεστέρα σύνταξη και εφαρμογή ενός άλλου τουριστικού σχεδίου στο μέλλον (Page, 1995).

Κατά καιρούς έχουν αναπτυχθεί διάφορες προσεγγίσεις στον τουριστικό σχεδιασμό. Στη βιβλιογραφία αναφέρεται η προσέγγιση της προώθησης, η οικονομική προσέγγιση, η φυσικό-χωρική προσέγγιση, η συμμετοχική προσέγγιση. Η πιο πρόσφατη εξέλιξη σ' αυτόν τον τομέα είναι η αειφορική προσέγγιση, η οποία δεν περιορίζεται μόνο στα θέματα τουριστικού σχεδιασμού. Σε γενικές γραμμές, η προσέγγιση αυτή υποστηρίζει την προστασία των φυσικών και ιστορικών πόρων και τη βελτίωση τόσο της τουριστικής εμπειρίας όσο και της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Αυτό επιτυγχάνεται με την

εισαγωγή *όρων βιωσιμότητας* στις προτεινόμενες δράσεις, πράγμα που σημαίνει ότι σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να χρειαστεί να προωθηθούν νέες μορφές τουριστικής δραστηριότητας για τους επισκέπτες της πόλης ή (σε ακραίες περιπτώσεις) να τους ζητηθεί να πάνε κάπου αλλού (διαχείριση επισκεπτών αξιοθέατου) (Ashworth, 1992: 327). Όμως, είναι δύσκολο να υιοθετηθεί κάτι τέτοιο, ιδίως από ιδιωτικές επιχειρήσεις, ώστε να μειωθεί η πίεση στα ευαίσθητα αστικά οικοσυστήματα (Page, 1995:179).

## 2.10 Ο ΦΥΣΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Η ανάπτυξη τουριστικών πόρων σε μία πόλη, είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα στη διαδικασία του φυσικού της σχεδιασμού και πρέπει να αποτελεί κάτι παραπάνω από την απλή χωροθέτηση κτιριακών μονάδων και την τυχαία εναπόθεση ελεύθερων χώρων (Law, 1993: 127). Η ύπαρξη ενός ελκυστικού αστικού τοπίου, αποτελεί από μόνη της τουριστικό πόλο έλξης για την πόλη. Από την άλλη, ο τρόπος με τον οποίο θα χωροθετηθούν τα διάφορα αξιοθέατα και οι τουριστικές εγκαταστάσεις σε αυτό το υπόβαθρο – τοπίο, θα καθορίσει τη μορφή και τα χαρακτηριστικά του παραγόμενου “τουριστικού χώρου”, ο οποίος θα αποτυπωθεί στη μνήμη του τουρίστα.

Η εμπειρία πολλών πόλεων δείχνει ότι το δίλημμα που επικρατεί σχετικά με τη χωροθέτηση των τουριστικών πόρων είναι η συγκεντρωτική ή η διάσπαρτη ανάπτυξή τους, μέσα στην αστική περιοχή. Καθένα από τα δύο παραπάνω σχήματα χωροθέτησης έχει υπέρ και κατά.

Στις περισσότερες πόλεις επικράτησε η αντίληψη της συγκέντρωσης των τουριστικών πόρων σε συγκεκριμένες περιοχές, “τουριστικές συνοικίες”, οι οποίες πολλές φορές συνέπιπταν ή γειτνιάζαν με το Επιχειρηματικό και Διοικητικό Κέντρο της πόλης. Η επιλογή αυτή στηρίχτηκε σε μία σειρά πλεονεκτημάτων που παρουσιάζει μία τέτοια χωροθέτηση. Ειδικότερα, μέσω της συγκέντρωσης των αξιοθέατων διευκολύνεται και απλουστεύει η πρόσβαση των τουριστών σε αυτά, καθώς δεν απαιτείται η χρήση αυτοκινήτου ή δημόσιου μεταφορικού μέσου για την προσπέλασή τους. Γενικά, μία πόλη που προσφέρεται για περπάτημα και διαθέτει όμορφες διαδρομές και ενδιαφέρον αστικό περιβάλλον, έχει περισσότερες πιθανότητες να προτιμηθεί από τους δυνητικούς τουρίστες. Επιπλέον, η κρίσιμη μάζα αξιοθέατων και τουριστών που δημιουργείται, έλκει πρόσθετες επενδύσεις στην τουριστική περιοχή, λόγω οικονομιών κλίμακας, οι οποίες κινούνται συνήθως στους τομείς του εμπορίου, των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων και των χώρων φαγητού και ποτού, δηλαδή τους δευτερογενείς πόρους έλξης (Law, 1993: 128).



Ωστόσο, σημαντικά είναι τα μειονεκτήματα αυτής της χωροθετικής επιλογής, όπως δείχνει η διεθνής εμπειρία. Τα μειονεκτήματα αναφέρονται βασικά στο συνωστισμό και στον κορεσμό των τουριστικών περιοχών (Law, 1993:129), οι οποίες δεν παύουν να είναι ανθρώπινα οικοσυστήματα και να έχουν μία φέρουσα ικανότητα. Η υπέρβαση αυτού του ορίου δημιουργεί προβλήματα και δυσαρέσκεια τόσο στους επισκέπτες, που υποβαθμίζεται η τουριστική τους εμπειρία, όσο και στους ντόπιους, που αρχίζουν να αισθάνονται την πιεστική και ανεπιθύμητη τουριστική εισβολή.

Πολλές από τις πόλεις στις οποίες συναντάμε συγκέντρωση των τουριστικών πόρων κοντά ή μέσα στην κεντρική τους περιοχή, είναι παλιές βιομηχανικές πόλεις. Η αποβιομηχάνιση τους, οδήγησε στην εγκατάλειψη πολλών βιομηχανικών κτιρίων και μεγάλων εκτάσεων της κεντρικής περιοχής, η οποία έπεσε σε παρακμή και ερήμωσε. Η ανάγκη αναζωογόνησης αυτών των περιοχών, στην καρδιά της πόλης, συνδυάστηκε με την προοπτική της τουριστικής ανάπτυξης. Έτσι, οι εγκαταλειμμένες κεντρικές εκτάσεις καθαρίστηκαν και μετατράπηκαν σε τουριστικές συνοικίες, χώρους αναψυχής και διασκέδασης. Η συνήθης φυσική μορφή των περιοχών αυτών περιλαμβάνει το Διοικητικό και Εμπορικό Κέντρο, με τα γραφεία και τα εμπορικά καταστήματα, το οποίο περιβάλλουν δύο – τρεις τουριστικές συνοικίες, με τα αξιοθέατα και τους χώρους αναψυχής και, επιπλέον, σε μερικές πόλεις, μικρές περιοχές κατοικίας της νέας μεσοαστικής τάξης.

Συχνά, στις πόλεις που έχουν θάλασσα, η ανάπτυξη περιλάμβανε και την αναδιαμόρφωση της προκυμαίας, δηλαδή του θαλάσσιου μετώπου της πόλης, που φιλοξενούσε παλιά φθίνουσες λιμενικές δραστηριότητες. Η μεταμόρφωση της προκυμαίας σε ένα αισθητικά ενδιαφέρον τοπίο, σε συνδυασμό με τη χωροθέτηση σημαντικών εγκαταστάσεων ελεύθερου χρόνου και αναψυχής πάνω σ' αυτή, τη μετέτρεψε από επικίνδυνη περιοχή, σε ένα πολυσύχναστο και πολύ σημαντικό τουριστικό πόλο έλξης. Όσον αφορά το φυσικό σχεδιασμό της προκυμαίας, ένα σημείο που αξίζει να τονιστεί είναι η ανάγκη να διασφαλιστεί η άνετη προσπέλαση της από τους πεζούς. Πόλεις που έφραξαν τις φυσικές διόδους προς το θαλάσσιο μέτωπο, κατασκευάζοντας περιφερειακούς δρόμους κατά μήκος του, κατέστρεψαν αυτό το σημαντικό τους πλεονέκτημα (Law, 1993:134).

Κατά την προσωπική μας άποψη, η απόφαση μιας πόλης να αναπτύξει με τον έναν ή τον άλλο τρόπο τους τουριστικούς της πόρους, πρέπει να αποτελεί καθαρά δική της επιλογή, προσαρμοσμένη στις ιδιαίτερες παραμέτρους της υφιστάμενης προσφοράς και της εκτιμώμενης τουριστικής ζήτησης και εγγραφόμενη στις τοπικές, φυσικές, ιστορικές και

κοινωνικές συνθήκες. Ακόμα, μια πόλη θα μπορούσε να μην περιοριστεί στην αυστηρή εφαρμογή ενός από τα παραπάνω χωροθετικά σχήματα, αλλά να ακολουθήσει το ένα από αυτά στη χωροθέτηση κάποιων άλλων ή, θα μπορούσε ακόμα, να αναπτύξει ένα νέο δικό της χωροθετικό σχήμα. Στόχος του φυσικού σχεδιασμού πρέπει να είναι, σε κάθε περίπτωση, η βέλτιστη ανάπτυξη των τουριστικών πόρων μέσα στην αστική περιοχή, με κριτήρια λειτουργικά, αισθητικά, κοινωνικά και οικονομικά.

Σημαντικό ρόλο στην αναδιαμόρφωση και ανάδειξη του αστικού τοπίου της πόλης, έχει η κατασκευή μνημειακών κτιρίων. Αυτό έγινε από παλιά αντιληπτό, όπως δείχνει το παράδειγμα του ατσάλινου *Πύργου του Eiffel*, με σκοπό να αποτελέσει το κεντρικό έκθεμα της Διεθνούς Έκθεσης που διοργανώθηκε το 1899 στο Παρίσι. Η κατασκευή αυτή, που ήταν το υψηλότερο κτίσμα εκείνης της εποχής, καταδικάστηκε από πολλούς ως αισθητικό τερατούργημα και επρόκειτο να απομακρυνθεί μετά από 20 χρόνια. Όμως, 100 χρόνια αργότερα, βρίσκεται ακόμα στη θέση του και αποτελεί σήμα κατατεθέν της γαλλικής πρωτεύουσας. Στην Ισπανία, το μουσείο μοντέρνας τέχνης, *Guggenheim*, κατάφερε να αναζωογονήσει οικονομικά μια ολόκληρη πόλη, το Μπιλμπάο. Το κτίριο κατασκευάστηκε από τον Frank O. Gehry, εξ' ολοκλήρου από τιτάνιο και έκανε την πόλη γνωστή παγκοσμίως, καθώς εκτιμάται ότι περισσότερο από 1 εκατομμύριο τουρίστες την επισκέπτονται ετησίως, αποκλειστικά για το μουσείο της. Επίσης, 16 μεγάλα κρουαζιερόπλοια, έχουν προσθέσει το Μπιλμπάο στην διαδρομή τους και στην πόλη ετοιμάζεται μια καινούρια μαρίνα για να τα φιλοξενήσει (Λάμπρου, 2000).

Όπως ισχυρίζεται ο Thomas Michael Kruger, του ταξιδιωτικού γραφείου Ticket B, που ειδικεύεται σε αρχιτεκτονικές περιηγήσεις: «Η αρχιτεκτονική έγινε ξαφνικά το νέο είδος trademark». Το ερώτημα όμως που τίθεται εύλογα, είναι αν μπορούν όλες οι πόλεις να επαναλάβουν την επιτυχία του Μπιλμπάο. Η κατασκευή ενός πρωτοποριακού έργου στο σωστό μέρος και την κατάλληλη στιγμή είναι μια δαπανηρή, όσο και ριψοκίνδυνη υπόθεση. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το πολυδιαφημισμένο *Millenium Dome* του Λονδίνου, που από πολλούς χαρακτηρίστηκε αποτυχημένο. Πάντως, όλες οι σχετικές κριτικές έχουν και τον αντίλογο τους και σίγουρα επιδέχονται αμφισβητήσεις. Όπως είπε και ο Gustave Eiffel έναν αιώνα πριν: «Ο αισθητικός παράδεισος του ενός, μπορεί να είναι η αισθητική κόλαση του άλλου» (Λάμπρου, 2000).

## 2.11 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Στο σημείο αυτό θα εξετάσουμε αναλυτικότερα τα διάφορα είδη τουριστικών πόρων που διαθέτει ή μπορεί να αναπτύξει μια πόλη, τη δυναμική επίδραση τους στην αύξηση της τουριστικής κίνησης και τη χωροθέτηση τους μέσα στην πόλη.

Από την ομάδα των βασικών τουριστικών πόρων, ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση των συνεδρίων και των εκθέσεων, της τέχνης με τη γενική της έννοια (στην οποία περιλαμβάνονται τα θέατρα, οι μουσικές συναυλίες και ο κινηματογράφος), του αθλητισμού και των μουσείων. Από την ομάδα των δευτερευόντων τουριστικών πόρων, αξίζει να μελετηθεί η ελκτική επίδραση και η χωροθέτηση των ξενοδοχειακών καταλυμάτων μέσα στην πόλη.

Τα *συνέδρια* και *εκθέσεις* είναι ένας τουριστικός πόρος που χρήζει ιδιαίτερη προσοχή από μια πόλη. Ο συνεδριακός τουρισμός καλύπτει το μεγαλύτερο κομμάτι του επαγγελματικού αστικού τουρισμού. Αυτός ο τύπος αστικού τουρισμού, χαρακτηρίζεται από πολλούς ως πιο συμφέρον και πιο επιθυμητός για μια πόλη, επειδή η μέση διάρκεια παραμονής των επισκεπτών – συνέδρων είναι μικρή και τα έξοδα τους αυξημένα, συγκριτικά με αυτά των επισκεπτών που έρχονται στην πόλη για διασκέδαση. Σύγχρονα συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα υπάρχουν σε πολλές πρωτεύουσες χωρών.

Πρόκειται για μεγάλες εγκαταστάσεις, υψηλών προδιαγραφών. Τις περισσότερες φορές πρόκειται για ένα ενιαίο χώρο με πολλαπλότητα χρήσεων, ενώ σε άλλες περιπτώσεις κατασκευάζονται χωριστά συνεδριακά κέντρα και εξειδικευμένοι εκθεσιακοί χώροι. Αυτό ισχύει περισσότερο στις περιπτώσεις μεγάλων πόλεων, οι οποίες φιλοξενούν κατά περιόδους σημαντικές διεθνείς εκθέσεις. Σε κάθε περίπτωση πάντως, πρόκειται για εγκαταστάσεις μεγάλων οικονομικών απαιτήσεων, τόσο στο στάδιο της κατασκευής, όσο και κατά τη λειτουργία τους, γεγονός που καθιστά αυτό τον πόλο έλξης δυσπρόσιτο για τις μικρού και μεσαίου μεγέθους πόλεις. Εξάλλου, η οργάνωση παρόμοιων γεγονότων γίνεται από τις πλέον γνωστές και προσιτές πόλεις των χωρών που αποτελούν «τον πυρήνα της παγκόσμιας οικονομίας» (Burton 1991/1995:57). Από το 1984 ως και το 1990, σημαντικότερος προορισμός των διεθνών συνεδρίων ήταν το Παρίσι, ακολουθούμενο από το Λονδίνο (Δέφνερ, 1999:134).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται μερικές από τις δημοφιλέστερες πόλεις παγκοσμίως, αναφορικά με τη διοργάνωση συνεδρίων.

Πίνακας 2.4 : Δημοφιλέστερες πόλεις διοργάνωσης διεθνών συνεδρίων

Χώρα – Ήπειρος	Πόλεις
Καναδάς	Τορόντο & Βανκούβερ
Ευρώπη	Λονδίνο & Παρίσι
Μεξικό	Κάνουν & Ακαπούλκο
Καραϊβική	Μπαχάμες
Ασία	Τόκιο & Χόνγκ Κόνγκ

Πηγή: ίδια επεξεργασία στοιχείων, με βάση τους Carey C., Ritchie & Goeldner (eds) (1993): 282

Η γενική εκτίμηση που επικράτησε μέχρι σήμερα, είναι ότι οι τέχνες δεν αποφέρουν μεγάλα οικονομικά οφέλη σε μια πόλη. Αυτό οφείλεται στο περιορισμένο και εξειδικευμένο κοινό που έχουν τα συνηθισμένα καλλιτεχνικά γεγονότα. Οι λεγόμενοι «τουρίστες της τέχνης» μπορεί να είναι πιο ευκατάστατοι και να ξοδέψουν περισσότερα στην πόλη, αλλά ο αριθμός τους είναι σχετικά μικρός. Έτσι, μπορεί κάποιος να υποστηρίξει ότι οι τέχνες δεν αποτελούν πρωτεύοντα πόλο έλξης, υπό την έννοια ότι δεν είναι ικανές από μόνες τους να προσελκύσουν επισκέπτες στην πόλη. Αυτό δεν ισχύει, όμως, στην περίπτωση σημαντικών καλλιτεχνικών γεγονότων (φημισμένες θεατρικές παραστάσεις, κονσέρτα από γνωστές ορχήστρες, συναυλίες δημοφιλών τραγουδιστών), τα οποία μπορούν από μόνα τους να προσελκύσουν κοινό- επισκέπτες στην πόλη, ειδικά μάλιστα από την άμεσα ευρύτερη της περιοχή. Επιπλέον, οι τέχνες μπορούν να προσδώσουν στην πόλη μια ποιοτική πολιτιστική διάσταση και να ανυψώσουν το προφίλ της προς τον έξω κόσμο και αυτή η θετική προβολή συνιστά έμμεσο οικονομικό όφελος (Law, 1993:89). Οι καλλιτεχνικοί χώροι παρουσιάζουν μια ποικιλία χωροθετικών σχημάτων, που εξαρτάται τόσο από το είδος του πόλου, όσο και από τις ιδιαίτερες κοινωνικό – οικονομικές συνθήκες που επικράτησαν ιστορικά στην πόλη. Πάντως, πολλές από αυτές βρίσκονται παραδοσιακά χωροθετημένες στο κέντρο της πόλης. Ενώ, κάποιες πιο πρόσφατες μεγάλες επενδύσεις σε χώρους διασκέδασης και αναψυχής, γίνονται στα προάστια και μάλιστα των ευπορότερων κοινωνικών στρωμάτων, όπου υπάρχει και επάρκεια χώρου και αυξημένη ζήτηση.

Η οικονομική συμβολή του *αθλητισμού* στην πόλη, είναι περιορισμένη και παρόμοια με αυτή των τεχνών, προκειμένου για συνηθισμένες αθλητικές συναντήσεις. Και σ' αυτή την περίπτωση όμως, ο ρόλος του είναι πολύ σημαντικός στην περίπτωση φιλοξενίας σημαντικών αθλητικών γεγονότων. Η κάλυψη ενός σημαντικού αθλητικού γεγονότος από τα ΜΜΕ, επιφυλάσσει σημαντική προβολή στην πόλη. Επιπλέον, οι αθλητικές

εγκαταστάσεις, όπως εξάλλου και οι καλλιτεχνικές, αποτελούν μόνιμη αστική υποδομή για την εξυπηρέτηση όχι μόνο των τουριστών, αλλά και των κατοίκων της πόλης. Οι παραπάνω λόγοι οδήγησαν πολλές πόλεις στην κατασκευή σύγχρονων αθλητικών εγκαταστάσεων, όπως πολυδύναμα αθλητικά κέντρα και μεγάλα στάδια. Αυτά, ιδίως στις πόλεις της Αμερικής, χωροθετήθηκαν σε επαφή με την κεντρική περιοχή, για μια σειρά ωφελειών που προέκυπταν από τη χωροθέτηση αυτή, όπως η ενδυνάμωση της τουριστικής κίνησης στο κέντρο και η από κοινού με τα γραφεία χρήση των μεγάλων χώρων στάθμευσης που υπήρχαν στην περιοχή αυτή.

Τα *μουσεία*, είναι ένας πόλος έλξης που έχει ιδιαίτερη σημασία για τις Ελληνικές πόλεις. Ωστόσο, η επίδραση των μουσείων στην αύξηση της αστικής τουριστικής κίνησης είναι τις περισσότερες φορές περιορισμένη. Εξαιρέση αποτελούν, βέβαια, τα μεγάλα Εθνικά Μουσεία και τα σύγχρονα ή εξειδικευμένα μουσεία, τα οποία όμως είναι δύσκολο να συντηρήσει μια μικρή πόλη, για οικονομικούς, κυρίως, λόγους. Η απασχόληση στα μικρά μουσεία περιορίζεται σε ένα μικρό αριθμό θέσεων εργασίας, ενώ κάποιες φορές η λειτουργία τους βασίζεται και στην εθελοντική εργασία των ντόπιων. Έτσι, η απευθείας οικονομική τους επίδραση στην πόλη είναι μικρή και μπορούν να δράσουν θετικά, μόνο προσθετικά, σε συνέργια δηλαδή με τους άλλους αστικούς τουριστικούς πόρους (Law, 1993:87).

Τα σχήματα χωροθέτησης των μουσείων διαφέρουν από πόλη σε πόλη. Αλλού εμφανίζονται διάσπαρτα μέσα στην πόλη και αυτό το σχήμα είναι το αποτέλεσμα μιας ανάπτυξης κατά τη διάρκεια πολλών δεκαετιών. Αλλού (όπως στην Κολωνία) παρουσιάζονται συγκεντρωμένα στις περιοχές όπου βρίσκονται κι άλλοι πρωτεύοντες πόλοι έλξης, δηλαδή στο κέντρο και στις τουριστικές συνοικίες και αυτή είναι η περίπτωση χωροθέτησης των πιο πρόσφατα κατασκευασμένων μουσείων (Δέφνερ, 1999:133). Ενδιαφέρον και επιτυχία παρουσιάζει το χωροθετικό σχήμα των μουσείων στη Γλασκόβη. Τα μουσεία χωροθετούνται σε πάρκα, έξω από το κέντρο της πόλης και η διευκόλυνση της κίνησης μεταξύ αυτών, γίνεται με ειδικούς τρόπους, όπως η ύπαρξη πεζοδρόμων με ειδικά σημάδια και σαφώς προσδιορισμένες διαδρομές για τα δημόσια μεταφορικά μέσα (Law, 1993:128-31).

Αναφορικά με την ελκτική επίδραση και τη χωροθέτηση των *ξενοδοχειακών καταλυμάτων*, έχουν γίνει αρκετές ενδιαφέρουσες μελέτες, κυρίως για λογαριασμό ιδιωτικών επιχειρήσεων. Είναι προφανές ότι η ύπαρξη αφθονίας ξενοδοχειακών καταλυμάτων καλής ποιότητας και σε προσιτές τιμές, θα δράσει ευνοϊκά στην επιλογή της πόλης, από την τουριστική αγορά. έχει εκτιμηθεί ότι η μέγιστη θετική οικονομική

επίδραση στην πόλη, προέρχεται από εκείνους τους τουρίστες που συνδυάζουν την παραμονή τους στην πόλη με διαμονή σε κάποιο ξενοδοχειακό κατάλυμα. Αξίζει να αναφερθεί ότι στη Μ. Βρετανία το 1991, το 83% των τουριστικών δαπανών, καταναλώθηκε σε δευτερεύουσες εξυπηρετήσεις, δηλαδή σε στέγαση, σίτιση και αγορές. Επιπλέον, ο ξενοδοχειακός επαγγελματικός τομέας συντηρεί ένα σημαντικό αριθμό θέσεων απασχόλησης. Πρόκειται, ως επί το πλείστον, για χαμηλόμισθες και ανειδίκευτες θέσεις εργασίας (Law, 1993).

Η τυπική παραδοσιακή χωροθέτηση των ξενοδοχειακών μονάδων στις περισσότερες Ευρωπαϊκές πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους (π.χ. Νυρεμβέργη) συμπίπτει με τη συγκέντρωση τους στο ιστορικό και εμπορικό κέντρο της πόλης. Αντίστοιχη συγκέντρωση ξενοδοχειακών μονάδων συναντάει κανείς και γύρω από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς (π.χ. προπολεμικό Βερολίνο). Σήμερα, ο ρόλος των σιδηροδρομικών σταθμών, ως πόλων έλξης των ξενοδοχείων, πέρασε στα αεροδρόμια και στα σημεία πρόσβασης στους μεγάλους αυτοκινητόδρομους. Έτσι, αρκετές σύγχρονες μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες χωροθετούνται έξω από την πόλη και μάλιστα, αρκετές φορές, σε συνδυασμό με εξυπηρετήσεις συνεδρίων (π.χ. στο Τριέρ) (Δέφνερ, 1999:134). Εξάλλου, σε πόλεις στις οποίες λαμβάνονται ειδικά μέτρα προστασίας του ιστορικού κέντρου, όπως στο Άμστερνταμ, η ακολουθούμενη πολεοδομική πολιτική δρα αποτρεπτικά στη χωροθέτηση νέων ξενοδοχείων στο κέντρο, κατευθύνοντας τα προς την περιφέρεια της πόλης (Burtenshaw κ.α., 1991:209).

Μεγαλύτερο ενδιαφέρον, όμως, παρουσιάζει η ανίχνευση νέων τύπων πόλων έλξης, οι οποίοι, λόγω πρωτοτυπίας, μπορούν να προσδώσουν μια τουριστική εξειδίκευση στην πόλη, ενδυναμώνοντας την ανταγωνιστικότητα της, σε σχέση με άλλες παρόμοιες πόλεις. Ενδεικτικά αναφέρονται οι παραδοσιακές βιομηχανικές μονάδες, τα μουσεία κέρινων ομοιωμάτων, οι ζωολογικοί κήποι, τα λούνα παρκ, τα ενυδρεία και τα αστεροσκοπεία. Πρόκειται για πόρους που μερικές πόλεις μπορεί να διαθέτουν ήδη. Ο εκσυγχρονισμός τους, όμως, κρίνεται απαραίτητος, για την πληρέστερη και εκ νέου αξιοποίηση τους ως τουριστικά αξιοθέατα.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των *ενυδρείων*. Από το 1970, γνώρισαν μεγάλη άνθηση στα αμερικανικές πόλεις, όπου παρουσιάστηκαν με δύο μορφές: μεγάλα ενυδρεία που περιλάμβαναν στην έκτασή τους και μικρά θαλάσσια πάρκα και περιορισμένης έκτασης ενυδρεία. Η εμπειρία αυτών των πόλεων έδειξε ότι ο νέος αυτός τύπος πόλου, έλκυε επισκέπτες από μια περιοχή μεγάλης εμβέλειας και αυτό ιδίως στις περιπτώσεις που ήταν μοναδικός στην περιοχή. Παρ' όλα αυτά, η κατασκευή ενός

σύγχρονου ενυδρείου, από οικονομικής απόψεως, ένα μάλλον δύσκολο εγχείρημα για τις περισσότερες πόλεις. Επιπλέον, όσες πόλεις αποφάσισαν να επενδύσουν σ' αυτόν τον πόλο έλξης, από τον κίνδυνο της τυποποίησης και της ομοιομορφίας, στράφηκαν προς την εξειδίκευση του σε συγκεκριμένα θέματα και προσπάθησαν να τους δώσουν και τις δύο διαστάσεις, τόσο την ψυχαγωγική όσο και την εκπαιδευτική (Law, 1993:86).

Γεγονός, πάντως, είναι ότι δεν έχουν όλες οι πόλεις τις ίδιες δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης. Αυτές καθορίζονται και, ως ένα βαθμό, περιορίζονται από τη ύπαρξη συγκεκριμένων πόρων – ελκτικών στοιχείων, όπως τα ιστορικά κτίρια και τα μνημειακά αξιοθέατα, τα οποία για προφανείς λόγους είναι από δύσκολο έως αδύνατο να δημιουργηθούν εξ αρχής. Οι προικισμένες με τέτοια στοιχεία, καθώς και με ένα ελκυστικό αστικό περιβάλλον, πόλεις βρίσκονται αναπόφευκτα πιο ψηλά στην ιεραρχία της τουριστικής αγοράς, ενώ κάποιες άλλες πόλεις ακολουθούν με μια εμβέλεια περιορισμένη σε τοπικά πλαίσια (Law, 1993:14).

### *2.11.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΒΑΛΤΙΜΟΡΗΣ*

Η Βαλτιμόρη είναι μια Αμερικανική πόλη που, μαζί με μερικές άλλες πόλεις των ΗΠΑ, αποτέλεσε πρότυπο αναφοράς για την Ευρώπη, όσον αφορά το θέμα της φυσικής αναγέννησης του αστικού ιστού, με στόχο την ανάπτυξη του τουρισμού στην πόλη. Το παράδειγμα της Βαλτιμόρης χαρακτηρίστηκε γενικά επιτυχημένο από την εκ των υστέρων αξιολόγηση. Κι αυτό επειδή τα σχέδια φυσικής αναζωογόνησης της πόλης, συντέλεσαν ώστε μέσα σε ένα μικρό διάστημα 15 περίπου ετών, να μεταστραφεί η αρνητική εικόνα που επικρατούσε στην τουριστική αγορά για την πόλη.

Η Βαλτιμόρη είναι μια πόλη με πληθυσμό 2,25 εκ. περίπου, που βρίσκεται στη βόρειο-ανατολική ακτή των ΗΠΑ, ανάμεσα σε δύο άλλες μεγάλες και σημαντικές πόλεις, τη Φιλαδέλφεια και την Ουάσινγκτον. Η γειτνίαση αυτή, καθώς και το γεγονός ότι η οικονομία της πόλης στηρίζονταν παραδοσιακά στους φθίνοντες κλάδους της βιομηχανίας και στο λιμάνι, συντέλεσαν στην οικονομική παρακμή της. Τα προβλήματα της φτώχειας και της εγκατάλειψης, έγιναν ιδιαίτερα αισθητά στην κεντρική περιοχή της προκουαίας, ήδη από το 1950. Οι περιοχές αυτές έχασαν ένα σημαντικό κομμάτι του πληθυσμού τους και των τριτογενών δραστηριοτήτων που φιλοξενούσαν (μεγάλη απώλεια αναφέρεται για τις εμπορικές δραστηριότητες), που μετακινήθηκε προς τα προάστια (Law, 1993:136).

Από τα μέσα του '50, ένα πλήθος πολιτικών, σχεδιαστών και επιστημόνων, ασχολήθηκαν με την κατάρτιση στρατηγικών και σχεδίων αναζωογόνησης των κεντρικών περιοχών και

την προκουμαίας της πόλης. Ως αποτέλεσμα, παράχθηκε μια σειρά Σχεδίων Αναζωογόνησης, με πιο σημαντικά το Charles Center project (1955) και το Inner Harbor project (1965). Το πρώτο σχέδιο, αφορούσε την κεντρική περιοχή και προώθησε την ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα, αφού προόριζε το μεγαλύτερο μέρος του χώρου για την κατασκευή γραφείων, αλλά παράλληλα προέβλεπε μια περιοχή κατοικιών και τη δημιουργία θεάτρου, ξενοδοχείων και πολιτιστικού κέντρου. Το δεύτερο σχέδιο, ήταν χωρικά εστιασμένο στην περιοχή της προκουμαίας που συνορεύει με την κεντρική περιοχή. Προέβλεπε την βελτίωση – ανάπλαση της προκουμαίας, τη δημιουργία πάρκου και περιοχής κατοικιών. Το κόστος αυτού του σχεδίου ήταν υψηλό και καλύφθηκε σχεδόν εξολοκλήρου από κρατικές δαπάνες, όπως έγινε άλλωστε και για το πρώτο σχέδιο. Τη διαχείριση και των δύο σχεδίων ανέλαβε μια ημιαυτόνομη αναπτυξιακή δημοτική εταιρία ( Law, 1993:136-138).

Από τα μέσα του '70, άρχισε να διαδίδεται στις αμερικανικές πόλεις η ιδέα της ανάπτυξης του τουρισμού και η Βαλτιμόρη ήταν μια από τις πρώτες πόλεις που ενσωμάτωσαν σχετικές προτεραιότητες στο φυσικό και αναπτυξιακό σχεδιασμό τους. Εξάλλου, η επιτυχία των σχεδίων που προηγήθηκαν είχε δημιουργήσει ένα θετικό κλίμα και μεταξύ των ιδιωτών επιχειρηματιών, οι οποίοι ενθαρρύνθηκαν έτσι να επενδύσουν στην κατασκευή αστικών υποδομών αναψυχής, ιδιαίτερα από το 1980, όταν η αυξανόμενη προσέλευση των τουριστών έδινε θετικές προοπτικές στη βιωσιμότητα τέτοιων επενδύσεων. Μεταξύ των υποδομών – τουριστικών πόλων έλξης που κατασκευάστηκαν περιλαμβάνονται μουσεία, επιστημονικά και συνεδριακά κέντρα, εξειδικευμένα εμπορικά κέντρα, πολυτελή ξενοδοχεία, ενυδρεία και μαρίνες. Η επιτυχία των σχεδίων οδήγησε στην επέκταση της περιοχής σχεδιασμού. Έτσι, στα δυτικά κατασκευάστηκαν στάδια, στα ανατολικά χωροθετήθηκε ο δευτερογενής τομέας και οι λιμενικές δραστηριότητες, ενώ στα βόρεια και τα νότια προβλέφθηκε η δημιουργία περιοχών κατοικίας, η διαμόρφωση πεζοδρόμων και η κατασκευή μαρίνων. Επίσης, από το 1985, ένα δίκτυο γραμμών τρόλεϊ διατρέχει το μεγαλύτερο μέρος της πόλης, συνδέοντας τις περιοχές αξιοθέατων μεταξύ τους, οι οποίες μ' αυτόν τον τρόπο μπορούν να συστήσουν ένα ολοκληρωμένο, χωρικά ισόρροπο, αστικό τουριστικό σύστημα ( Law, 1993:138).

Εδώ βέβαια, πρέπει να σημειωθεί ότι οι παραπάνω αναπλάσεις δημιούργησαν ένα αναβαθμισμένο αστικό περιβάλλον, γεγονός που συντέλεσε στην αύξηση των τιμών των διαμερισμάτων και γενικά του κόστους διαβίωσης στις περιοχές αυτές, οι οποίες απευθύνονται σε μια νέα μεσαία αστική τάξη. Η ανέχεια και τα στεγαστικά προβλήματα



όμως παραμένουν, γεγονός που οδηγεί κάποιους μελετητές στο συμπέρασμα ότι η περίφημη επιτυχία της Βαλτιμόρης, είναι στην ουσία επιδερμική και, πάντως, χωρίς κοινωνικούς στόχους.

Η επιτυχία της πόλης, όταν μετράται με όρους αύξησης των επισκεπτών, είναι σημαντική. Οι αρμόδιες αρχές της πόλης υποστηρίζουν ότι κάθε χρόνο έρχονται στην πόλη πάνω από 20 εκ. επισκέπτες. Η επιτυχία αυτή ερμηνεύεται βασικά από έναν παράγοντα, την καλή διαχείριση της αστικής αναζωογόνησης. Αυτή βασίστηκε στη μακροχρόνια και αποδοτική συνεργασία μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων φορέων και στη έντονη δραστηριοποίηση της δημοτικής εταιρίας που είχε τη διοικητική ευθύνη της όλης επιχείρησης για την ανάπτυξη της πόλης (Law, 1993:139).

### 2.11.2 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Σε πολλές χώρες, ένα μεγάλο μέρος του ΑΕΠ παράγεται από τον τουρισμό. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις χώρες που βρίσκονται σε ευνοημένες περιοχές αναφορικά με το φυσικό τους περιβάλλον, όπως αυτές της λεκάνης της Μεσογείου, όπου συγκεντρώνεται μια πληθώρα ελκτικών τουριστικών πόρων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας χώρας αποτελεί η Ελλάδα, στην οποία, το 1992, η τουριστική οικονομία ευθύνονταν για την παραγωγή του 10% του ΑΕΠ της. Το 1997, βάση στατιστικών στοιχείων, η χώρα μας κατέχει τη 17<sup>η</sup> θέση μεταξύ των 20 πρώτων διεθνών τουριστικών προορισμών (Κυριαζής Α., 2001:2).

Ο διεθνής τουρισμός στην Ελλάδα είναι, ως επί το πλείστον, τουρισμός των θερινών διακοπών, που, μάλιστα, κατανέμεται χωρικά ανισόρροπα, κατευθυνόμενος κυρίως προς τη νησιωτική χώρα. Ο παρακάτω πίνακας αναφέρεται στους λόγους επίσκεψης της χώρας μας, από αλλοδαπούς τουρίστες, για το 1989 και το 1990.

Πίνακας 2.5 : Αλλοδαποί τουρίστες στην Ελλάδα, ανά σκοπό επίσκεψης

Έτος	Επαγγελματικό ταξίδι (%)	Διακοπές (%)	Επίσκεψη σε συγγενείς ή φίλους (%)	Άλλοι λόγοι (%)	Σύνολο (%)
1989	9.1	81.1	4.0	5.8	90.9
1990	9.1	82.8	3.9	4.1	90.9

Πηγή: ίδια επεξεργασία, βάση του ΟΟΣΑ (1992) *Τουριστική Πολιτική και Διεθνής Τουρισμός*

Οι διοικητικές αρχές των ελληνικών πόλεων μόλις τώρα άρχισαν να αντιλαμβάνονται τις μεγάλες οικονομικές, πολιτιστικές και κοινωνικές ευκαιρίες που διανοίγονται, δια μέσω

της ανάπτυξης της βιομηχανίας του αστικού τουρισμού. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι, στο παρελθόν, εκτός ελάχιστων και μεμονωμένων περιπτώσεων, δεν εκδηλώθηκε από κάποιον ελληνικό δήμο συνειδητή προσπάθεια για την αξιοποίηση των τουριστικών πόρων της πόλης και πάντως, πουθενά δεν υπήρξε επίσημα εκφρασμένη τουριστική πολιτική σε δημοτικό επίπεδο. Μεταξύ των λίγων και, ομολογουμένως, επιτυχημένων εξαιρέσεων συγκαταλέγονται οι δήμοι:

α) *Καλαμάτας*. Δημιούργησε το πρώτο στην Ελλάδα (1987) θεματικό πάρκο μικρής κλίμακας, το «Δημοτικό Πάρκο των Τραίνων»

β) *Βόλου*. Κάθε χρόνο διοργανώνεται στην πόλη το Διεθνές Φεστιβάλ Μουσικού Θεάτρου.

Από τον ιδιωτικό, πάντως, τομέα και κυρίως τα τελευταία χρόνια, έχουν γίνει και προβλέπεται να γίνουν σημαντικές επενδύσεις στον αστικό χώρο. Ενδεικτικά και χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν:

α) Το *καζίνο* Hyatt Regency, στη Θεσσαλονίκη. Περιλαμβάνει ξενοδοχειακό συγκρότημα και θέατρο και πρόκειται για επένδυση ύψους 40δισ (η μεγαλύτερη ιδιωτική επένδυση που έχει γίνει, μέχρι σήμερα, στη Βόρεια Ελλάδα).

β) Τα All Sport Club και Village Center (με 10 κινηματογραφικές αίθουσες), στο Μαρούσι της Αττικής

γ) Το Village Park στο Ρέντη (Δέφνερ, 1999:135)

Αλλά και η κρατική πολιτική, τα τελευταία χρόνια, ενσωματώνει στοιχεία που δείχνουν ότι άρχισε να συνειδητοποιείται η ανάγκη και η ευκαιρία για ανάπτυξη μιας πιο ολοκληρωμένης πολιτιστικής και τουριστικής πολιτικής. Απόδειξη αποτελεί η κατάρτιση του επιχειρησιακού προγράμματος «Τουρισμός – Πολιτισμός», το οποίο έχει τρία σκέλη:

- 1) Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού (ορεινός, πολιτιστικός, θεραπευτικός τουρισμός), με στόχο την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου
- 2) Δημιουργία ειδικής τουριστικής υποδομής (συνεδριακά κέντρα, γήπεδα γκόλφ, λίμνες αναψυχής, υδροθεραπευτήρια), με στόχο την προσέλκυση υψηλής ποιότητας τουρισμού. Ένας μεγάλος αριθμός τέτοιων έργων τουριστικής υποδομής, προβλέπεται να γίνει κοντά ή μέσα σε αστικές περιοχές. Τις σχετικές ενέργειες κατευθύνει ο ΕΟΤ, με τη βοήθεια του ΥΠΕΘΟ
- 3) Προώθηση του ποιοτικού εκσυγχρονισμού υφιστάμενων ξενοδοχειακών μονάδων, με στόχο την αναβάθμιση των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών (Δέφνερ, 1999:137)

Τα πλεονεκτήματα που διαθέτουν και πρέπει να εκμεταλλευτούν οι ελληνικές πόλεις είναι πολλά και μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται ο πλούτος των αρχαιολογικών ευρημάτων, η σχετικά χαμηλή περιβαλλοντική μόλυνση των αστικών περιοχών, τουλάχιστον σε σύγκριση με πολλές αστικές περιοχές της Ευρώπης, και η ευκολότερη κοινωνική αποδοχή του φαινομένου, δεδομένων των παραδοσιακά αναπτυγμένων αισθημάτων κοινωνικότητας και φιλοξενίας του λαού μας.

Πρέπει να γίνει μια σημαντική επισήμανση, αναφορικά με τη θεώρηση των αρχαιολογικών ευρημάτων ως τουριστικό πόρο. Όντας μέσα σε ένα διεθνές και ανταγωνιστικό αστικό δίκτυο, οι ελληνικές πόλεις δεν μπορούν πλέον να βασιστούν – εγκλωβιστούν μόνο στην προβολή των μνημειακών έργων της αρχαιότητας. Χρειάζεται να μετατοπισθεί η έμφαση από τους τουριστικούς πόρους της αρχαιότητας, σε σύγχρονους αστικούς πολιτιστικούς πόρους (Δέφνερ, 1999:138).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση των *μουσείων*. Η σημασία τους, ως τουριστικών πόρων, για τις ελληνικές αστικές περιοχές είναι μεγάλη, αν και σχετικά πρόσφατες έρευνες (ΕΣΥΕ, 1995), έδειξαν ότι η προσέλευση επισκεπτών σ' αυτά είναι μάλλον περιορισμένη, τουλάχιστον σε σύγκριση με τους αντίστοιχους αρχαιολογικούς χώρους. Μελλοντικά, το ενδιαφέρον πρέπει να επικεντρωθεί στα μουσεία σύγχρονης τέχνης. Ήδη, άρχισαν να γίνονται κάποια βήματα στον τομέα αυτό. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ο διπλασιασμός της Εθνικής Πινακοθήκης και η ίδρυση Μουσείου Μοντέρνας Τέχνης, για την Αθήνα. Για τη Θεσσαλονίκη, προβλέφθηκε η ίδρυση Κρατικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης και η εγκατάσταση Μουσείων Design και Κινηματογράφου σε ανακαινισμένες παλιές αποθήκες του λιμανιού (Δέφνερ, 1999:139).

Σχετικά με το πλεονέκτημα της χαμηλής περιβαλλοντικής μόλυνσης των ελληνικών αστικών περιοχών, θα πρέπει να τονιστεί ότι αφορά περισσότερο τις μικρές και μεσαίες επαρχιακές πόλεις και λιγότερο τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας. Κυρίως, οφείλεται:

α) Στην εκμετάλλευση από πολλούς ελληνικούς δήμους των ευρωπαϊκών πόρων που προορίζονταν για την κατασκευή έργων περιβαλλοντικής προστασίας (ΧΥΤΑ, Βιολογικοί Καθαρισμοί)

β) Στην περιορισμένη χρήση του αυτοκινήτου, λόγω των σχετικά μικρών αποστάσεων και της παράδοσης της πόλης

Στις περιπτώσεις, όμως, των μεγάλων Πολεοδομικών Συγκροτημάτων της χώρας προβλήματα, όπως αυτό της διάθεσης των στερεών απορριμμάτων και της μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αποτελούν μακροχρόνια και δισεπίλυτα βάρη στους ώμους των διοικητικών αρχών. Ειδικά στην περίπτωση της Αθήνας, το πρόβλημα είναι μεγάλο

και αυτό καταδεικνύεται από μια μελέτη με πεδίο αναφοράς το σύνολο των Ευρωπαϊκών πρωτευουσών, που ανέδειξε την Πλατεία Συντάγματος ως τον λιγότερο καθαρό τουριστικό πόρο. Αυτό αποτελεί σοβαρό μειονέκτημα για την ελκτική δύναμη της ελληνικής πρωτεύουσας στην τουριστική αγορά.

Όσον αφορά τώρα τη δυνατότητα ανάπτυξης του συνεδριακού τουρισμού στις ελληνικές πόλεις, αν και τα σχετικά στοιχεία τόσο των απογραφών της ΕΣΥΕ, όσο και του ΣΕΠΟΣ δείχνουν σημαντική αύξηση των επιστημονικών συνεδρίων (19,5% μέσος όρος ετησίως, για την περίοδο 1982-1989), οι προβλέψεις του ΠΣΤΤ για την εξέλιξη του επαγγελματικού τουρισμού στην Ελλάδα, για την πρώτη δεκαετία του 2000, είναι μάλλον δυσσείωνες. Πάντως, ένα άλλο σημαντικό μειονέκτημα της Αθήνας, είναι η έλλειψη ενός ειδικού συνεδριακού κέντρου μεγάλων διαστάσεων. Ωστόσο, στα τεχνικά έργα του Δήμου, προβλέπεται να κατασκευαστεί ένας τέτοιος χώρος. Αρχικά έγινε η πρόταση να χρησιμοποιηθεί ως συνεδριακός και εκθεσιακός χώρος, το αθλητικό συγκρότημα πολλαπλών χρήσεων του Φαλήρου, μετά τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 (Δέφνερ, 1999:139). Τελικά, όμως αποφασίστηκε η μετατροπή του κτιρίου του Ανατολικού Αεροδρομίου, στο Ελληνικό, σε συνεδριακό κέντρο.

Αναμενόμενο είναι στα αμέσως επόμενα χρόνια, να διαδοθούν και στον ελληνικό χώρο ζητήματα σχετικά με την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού. Μπορεί, βέβαια, για τις ελληνικές πόλεις τα πράγματα να καταστούν πολύ δύσκολα, ιδιαίτερα στην αρχή, λόγω της έλλειψης προηγούμενης εμπειρίας, αλλά και της κακής παράδοσης που έχει η χώρα μας στην επιλεκτική αποδοχή και κριτική ενσωμάτωση των θετικών παραδειγμάτων από τη διεθνή πρακτική. Χρειάζεται, όμως, να ασχοληθεί με το θέμα αυτό ένας ικανός αριθμός ελλήνων μελετητών, να αρχίσει η εφαρμογή των στρατηγικών σε μερικές πόλεις και να διαφανούν τα πρώτα τους αποτελέσματα, για να μπορέσουμε να μιλήσουμε με σχετική ασφάλεια για τις πραγματικές δυνατότητες των ελληνικών πόλεων να ασχοληθούν επιτυχώς με τη βιομηχανία του αστικού τουρισμού.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

### 3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πόλη του Βόλου βρίσκεται στο κέντρο της Ελλάδας, σε ίση σχεδόν απόσταση από τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Χτισμένη στο μυχό του Παγασητικού κόλπου, στους πρόποδες του Πηλίου, είναι η μοναδική διέξοδος προς τη θάλασσα της μεγαλύτερης γεωγραφικής περιφέρειας της χώρας, της Θεσσαλίας. Γεωγραφικά ανήκει στην κεντρική Ελλάδα και είναι η πρωτεύουσα του Νομού Μαγνησίας. Το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου με πληθυσμό 125.000 κατοίκους περίπου (απογραφή 2001) περιλαμβάνει κατά σειρά μεγέθους το Δήμο Βόλου με 82.439 κατοίκους, το Δήμο Νέας Ιωνίας με 31.929 κατοίκους, το Δήμο Ιωλκού και άλλες μικρότερες περιαστικές κοινότητες.

Από 4.887 κατοίκους που είχε το 1881 όταν η Θεσσαλία προσαρτήθηκε στο Ελληνικό κράτος, ο Βόλος μέσα σε έναν αιώνα αύξησε τον πληθυσμό του κατά εικοσιπέντε φορές. Αξιοποιώντας τη βιοτεχνική τεχνογνωσία του Πηλίου, το εργατικό δυναμικό της Θεσσαλίας και επενδύσεις από τα μεγάλα κέντρα του Ελληνισμού, εξελίχθηκε σε σπουδαίο βιοτεχνικό και βιομηχανικό κέντρο με το τρίτο κατά σειρά μεγέθους λιμάνι της Χώρας.

Τα κύρια γνωρίσματα του Βόλου λοιπόν είναι η ύπαρξη του Λιμανιού, της Βιομηχανίας, του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και του Τουρισμού. Κάθε ένα από αυτά, σε συνδυασμό με τη ζωντανή καλλιτεχνική και πνευματική ζωή, συμβάλλει στη διαμόρφωση της ταυτότητας της πόλης με το δικό του ξεχωριστό τρόπο, ενώ με τον κατάλληλο σχεδιασμό και πολιτικές, κάθε ένα από αυτά μπορεί να συμβάλλει στην ολοκληρωμένη και ουσιαστική ανάπτυξη της πόλης έτσι ώστε ο Βόλος να εξελιχθεί σε ένα δυναμικό κέντρο της Ευρώπης.

### 3.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

#### *3.2.1 Η ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ*

Το κάστρο του Βόλου, στη σημερινή συνοικία Παλαιά στο δυτικό τομέα της πόλης χτίστηκε στα μέσα του 6<sup>ου</sup> μ.Χ. αιώνα. Τον ίδιο καιρό ερήμωνε η κοντινή Δημητριάδα, μεγάλο και πολυάνθρωπο κέντρο της παλαιάς ναυπηγικής των κωπηλατών πλοίων, που είχε συνοικιστεί από το βασιλέα της Μακεδονίας Δημήτριο τον Πολιορκητή. Η νέα ναυπηγική με τα μικρά ιστιοφόρα αναπτυσσόταν σε πολλά σημεία του Παγασητικού κόλπου. Κυριαρχούσε πάλι η μικρή οικιστική κλίμακα καθώς αναπτυσσόταν οι ορεινές

κοινότητες του Πηλίου. Μια μικρή «σκάλα» στο νότιο μέρος του κάστρου ήταν αρκετή για τη διακίνηση των προϊόντων του Θεσσαλικού κάμπου και του Πηλίου, ενώ το μικρό φρουρίο, το «Καστρίν», ήταν αρκετό για την προστασία της «σκάλας» από τους νομάδες επιδρομείς.

Το κάστρο πέρασε στη δικαιοδοσία των υστεροβυζαντινών Φεουδαρχών, των Καταλανών και τελικά των Οθωμανών, οπότε και έπαψε να έχει τη χρήση του πολεμικού φρουρίου. Η τελευταία επίθεση που δέχθηκε ήταν από το βενετικό στόλο του Μοροζίνη το 1655. Από την εποχή αυτή η σημασία της σκάλας άρχισε να μεγαλώνει και με το χτίσιμο αποθηκών γύρω της να γίνεται λιμάνι, ενώ στην ανατολική πλευρά και έξω από το κάστρο αναπτυσσόταν μια συνοικία με κατοικίες των εμπόρων δημητριακών της Θεσσαλίας.

Από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα με την οικοδόμηση της νέας πόλης του Βόλου το κάστρο άρχισε να υποβαθμίζεται. Στα τέλη του αιώνα γκρεμίστηκε η νότια και η βόρεια πλευρά του τείχους του και ο εσωτερικός λαβύρινθος της πολεοδομίας του ρυμοτομήθηκε.

### 3.2.2 Η ΝΕΑ ΠΟΛΗ

Μετά το 1830 στην νοτιοανατολική πλευρά του Κάστρου, οι βιοτέχνες κάτοικοι των κοινοτήτων του Πηλίου με νέους κατοίκους που ήρθαν από το νεοσύστατο ελληνικό κράτος και από άλλα κέντρα του ελληνισμού άρχισαν να χτίζουν μια νέα πόλη με παράλληλες προς τη θάλασσα σειρές καταστημάτων, εργαστηρίων, κατοικιών. Εκεί εγκαταστάθηκαν σύντομα τα προξενεία των δυτικοευρωπαϊκών δυνάμεων. Η νέα πόλη, εξαιτίας της θέσης του λιμανιού της κοντά στη μεθόριο του ελληνικού κράτους, ακολούθησε σύντομα ανοδική πορεία με αυξανόμενη εμποροβιοτεχνική δραστηριότητα.

Με την προσάρτηση της Θεσσαλίας και του Βόλου στο ελληνικό κράτος το 1881, ξεκινάει μια νέα περίοδος άνθισης για την πόλη. Το λιμάνι που επεκτείνεται με νέες εγκαταστάσεις και ο σιδηρόδρομος που κατασκευάζεται, για να τη συνδέσει με τα κέντρα της Θεσσαλικής ενδοχώρας, προσδίδουν στο Βόλο αυξημένη οικονομική δύναμη. Την οικονομική ανάπτυξη συνοδεύει αυξημένη οικοδομική και πολεοδομική δραστηριότητα με μνημεία και κτίρια χαρακτηριστικά της εποχής, νεοκλασικά και «μόντερν στυλ». Μεγάλοι αρχιτέκτονες στόλισαν την πόλη με μεγαλοπρεπείς ναούς, τον Άγιο Νικόλαο, τη Μεταμόρφωση, τον Άγιο Κωνσταντίνο, που έδωσαν το όνομά τους σε αντίστοιχες συνοικίες. Ο σιδηροδρομικός σταθμός, οι μεγάλες αποθήκες, τα εργαστήρια και οι νεόδμητες βιομηχανίες εισάγουν μορφές βιομηχανικής αρχιτεκτονικής που κυριαρχούν στις πόλεις της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης.

Η οργάνωση της νέας πόλης προχώρησε με γρήγορους ρυθμούς και η τοπική βιοτεχνία εξελίχθηκε σε βιομηχανία με κύριες κατευθύνσεις τη μεταλλουργία, την υφαντουργία, την καπνοβιομηχανία, την κεραμουργία. Μια μικρή σιδηροδρομική γραμμή ένωσε το Βόλο με τις κοινότητες του Πηλίου, για να φτάσει ως την ορεινή κοινότητα των Μηλεών. Σημαντικές επενδύσεις επέτρεψαν στις μεταλλουργίες του Βόλου να τροφοδοτήσουν με γεωργικά μηχανήματα τη Θεσσαλία, την Ελλάδα και τις Βαλκανικές χώρες. Στον Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο πολλά άρματα μάχης προέρχονταν από τα εργοστάσια του Βόλου.

Μετά τη Μικρασιατική καταστροφή του 1922, ο Βόλος δέχθηκε ένα μεγάλο ρεύμα προσφύγων που συνέβαλλε σημαντικά στην πρόοδο της περιοχής. Στο μεσοπόλεμο η βιομηχανία τσιμέντων ΟΛΥΜΠΟΣ εγκαταστάθηκε στα ανατολικά της πόλης και επέκτεινε προοδευτικά τη δραστηριότητά της σε διεθνές επίπεδο.

Σταθμός στην εξέλιξη της πόλης υπήρξαν οι σεισμοί του 1955 που κατέστρεψαν τη μέχρι τότε αρχιτεκτονική μορφή του Βόλου και σήμαναν την απαρχή της σημερινής του πολεοδομικής φυσιογνωμίας. Η μεταπολεμική ανάπτυξη της πόλης συνδέεται με την ίδρυση της Βιομηχανικής Περιοχής (ΒΙΠΕ), την αναβάθμιση του λιμανιού και την ανάπτυξη του τουρισμού λόγω της γεωγραφικής θέσης του Βόλου στο επίκεντρο μιας ευρύτερης τουριστικής περιοχής (Πήλιο, Βόρειες Σποράδες, Εύβοια).

### 3.2.3 ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗ ΖΩΗ ΚΑΙ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ

Την πνευματική πρόοδο ακολούθησε μια μορφωτική και πνευματική εξέλιξη, ιδιαίτερα σημαντική για τα δεδομένα της εποχής, με την ίδρυση βιβλιοθηκών, πρότυπων σχολών, δημοτικού θεάτρου, εκδοτικών οργανισμών και την έκδοση περιοδικών και καθημερινών εφημερίδων.

Συνεχίζοντας την παλαιά παράδοση ζωγραφικής διακόσμησης των εκκλησιών και αρχοντικών του Πηλίου εργάστηκε εδώ από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα έως τη δεκαετία του 1930 ο λαϊκός ζωγράφος Θεόφιλος που φιλοτέχνησε πολλά έργα στο Βόλο και στο Πήλιο. Εδώ «ανακάλυψε» το Θεόφιλο το 1935 ο μοντέρνος ζωγράφος Γουναρόπουλος, ο ίδιος που ζωγράφισε το εκκλησάκι της Αγίας Τριάδας, στην παραλία, έξω από το νοσοκομείο του Βόλου.

Την εποχή που είχε πρωτοέρθει ο Θεόφιλος, γεννήθηκε στην πόλη και ένας άλλος μεγάλος ζωγράφος παγκόσμιας εμβέλειας, ο Giorgio de Chirico. Υιός του διευθυντή των σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, του Ιταλού μηχανικού Evaristo de Chirico που σχεδίασε και το περίφημο τρενάκι του Πηλίου, ο Giorgio πέρασε τα παιδικά του χρόνια στο Βόλο, όπου και ανακάλυψε μορφές και μυθολογικά στοιχεία που σφράγισαν το έργο του. Η

προσφορά της ζωγραφικής παράδοσης στη ζωή της πόλης συνεχίζεται αμείωτη ως τις μέρες μας.

Μεγάλοι ερμηνευτές και δημιουργοί του ελληνικού τραγουδιού έχουν άμεση σχέση με την πόλη του Βόλου, όπως ο Αττίκ, η Σοφία Βέμπο, ο Γιώργος Μητσάκης, ο Νίκος Γούναρης, ο Σώτος Παναγόπουλος, ο Αλέκος Πάντας, ο Φώτης Πολυμέρης και πολλοί άλλοι. Η μουσική παράδοση συνεχίζεται μέχρι σήμερα με παλαιά και νέα συγκροτήματα λαϊκής και μοντέρνας μουσικής και με κορυφαίους εκπροσώπους το Βαγγέλη Παπαθανασίου, τον Αλέξανδρο Μυράτ, τον Νίκο Πορτοκάλογλου και πολλά νέα ταλέντα που διεκδικούν σημαντικές θέσεις στο ελληνικό μουσικό στερέωμα.

### 3.2.4 ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΤΟΥ ΜΥΘΟΥ

Ο μύθος των Αργοναυτών, με αρχηγό τους τον Ιάσων, του Παγασητικού κόλπου που ξεκίνησαν να κατακτήσουν το ονειρεμένο «Ελντοράντο» της Ανατολής στα βάθη του Εύξεινου Πόντου, στην αρχαία Κολχίδα του Καυκάσου, μαγεύει πάντοτε του Έλληνες και τους άλλους Ευρωπαίους. Τόσο που δεν διστάζουν να ξανακατασκευάσουν τη θρυλική Αργώ και να κωπηλατήσουν, όπως στον καιρό του μυθικού Μονοσάνδαλου και των ιστορικών Τριηρών, για να επισκεφθούν τα ξακουστά παράλια της Μαύρης θάλασσας.

### 3.2.5 Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

«Όπως ένα αρχιτεκτόνημα, μια πόλη είναι μια κατασκευή στο χώρο, αλλά σε μεγάλη κλίμακα, και μπορεί να γίνει αντιληπτή μόνο μέσα από το πέρασμα του χρόνου». Η εικόνα της πόλης κατά τον Lynch (1960) είναι το αποτέλεσμα μιας αμφίδρομης διαδικασίας μεταξύ του παρατηρητή και του περιβάλλοντος. Το περιβάλλον προτείνει σχέσεις και διακρίσεις και ο παρατηρητής επιλέγει, οργανώνει και αποδίδει νόημα σε ό,τι βλέπει. Έτσι, η εικόνα μπορεί να διαφέρει σημαντικά για διαφορετικούς παρατηρητές. Μια εικόνα μπορεί να αναλυθεί σε τρία επιμέρους στοιχεία: ταυτότητα, δομή και περιεχόμενο (νόημα).

Στη συνέχεια παρατίθενται τα στοιχεία που δομούν την εικόνα της πόλης κατά τον Lynch. Γίνεται, δηλαδή, προσπάθεια να θεωρηθεί η μεταβολή του αστικού τοπίου μέσα από τα δομικά στοιχεία του Πολεοδομικού Συγκροτήματος.



### 1. Διαδρομές

Είναι τα «κανάλια» μέσα από τα οποία ο παρατηρητής κινείται. Πρόκειται για δρόμους, γραμμές δημοσίων συγκοινωνιών, σιδηροδρομικές τροχιές, κανάλια και πεζοδρόμους. Οι άνθρωποι παρατηρούν την πόλη καθώς κινούνται στο εσωτερικό της και κατά μήκος αυτών των διαδρομών τοποθετούνται, συσχετίζονται τα υπόλοιπα στοιχεία της πόλης.

Ως χαρακτηριστικότερη διαδρομή που πρόκειται να μεταβληθεί αναφέρουμε τη διαδρομή της προκουμιάς του Βόλου η οποία αποτελεί και το δημοφιλέστερο χώρο συνάθροισης και περιπάτου της πόλης. Επίσης, οι κοινωνιακές παρεμβάσεις πρόκειται να μεταβάλλουν τις διαδρομές των Ι.Χ. και των δημόσιων συγκοινωνιών στο εσωτερικό της πόλης. Τέλος, μια εντελώς νέα διαδρομή για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου αποτελεί η Περιφερειακή Οδός η οποία εκτός των άλλων θα απαλλάξει και τις υπόλοιπες αυτοκινητιστικές διαδρομές από τον περιττό κυκλοφοριακό φόρτο.

### 2. Όρια

Είναι τα γραμμικά στοιχεία που δεν θεωρούνται διαδρομές από τον παρατηρητή.

Πρόκειται για όρια μεταξύ δύο φάσεων, για γραμμικά σύνορα μιας συνέχειας: τοίχοι, όρια ανάπτυξης, ακτές κ.α.

Επίσης, το πιο χαρακτηριστικό όριο για την πόλη είναι το θαλάσσιο μέτωπο που ενώνει και διαχωρίζει τον πολεοδομικό ιστό από τη θάλασσα. Άλλα σημαντικά όρια για την πόλη είναι το όριο της κοίτης του χειμάρρου Κραυσίδαωνα που διαχωρίζει γραμμικά τους Δήμους Βόλου και Νέας Ιωνίας καθώς και η σιδηροδρομική γραμμή.

### 3. Περιοχές

Είναι τα τμήματα μιας πόλης τα οποία θεωρείται ότι έχουν κοινά χαρακτηριστικά στοιχεία που τα καθιστούν αναγνωρίσιμα και τα οριοθετούν. Πάντα αναγνωρίσιμα από το εσωτερικό τους, χρησιμοποιούνται επίσης για εξωτερική αναφορά.

Εδώ θα μπορούσε κανείς να διαχωρίσει τις περιοχές της πόλης είτε μεταξύ υποτιθέμενων ορίων, όπως για παράδειγμα το «κέντρο της πόλης» από το όριο της θάλασσας έως την οδό Αναλήψεως και από το όριο της σιδηροδρομικής γραμμής έως το χείμαρρο Ξηριά, είτε με βάση την κτιριακή πυκνότητα ή τα ύψη των κτιρίων. Στην περίπτωση αυτή οι περιοχές άλλαξαν από τις Ολυμπιακές παρεμβάσεις κυρίως με την αλλαγή στο κυκλοφοριακό η οποία προσθέτει και αφαιρεί κίνηση και ροές από αυτές αλλά και με σημειακές πολεοδομικές παρεμβάσεις που θα τους δώσουν άλλο ύψος. Μια αυτόνομη περιοχή που θεωρείται ότι δημιουργείται είναι το Πανθεσσαλικό Αθλητικό Κέντρο στη Νέα Ιωνία.

#### 4. Κόμβοι

Είναι στρατηγικά σημεία σε μια πόλη και αποτελούν εστίες από και προς τις οποίες ταξιδεύει ο παρατηρητής. Πρόκειται για διασταυρώσεις, σημεία διακοπής της συγκοινωνίας, περάσματα ή σύγκλιση διαδρομών ή σημεία αλλαγής της κατεύθυνσης. Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα αναφέρεται η είσοδος της πόλης στην οποία γίνονται συγκοινωνιακές και φυσικές παρεμβάσεις. Επίσης, ως κόμβος σύμφωνα με τον ορισμό που δίνεται μπορεί να θεωρηθεί και μια γέφυρα, όπως αυτή που θα συνδέει τις οδούς Γ. Δήμου και Παρασκευοπούλου.

#### 5. Τοπόσημα

Είναι άλλος ένας τύπος σημειακής αναφοράς στην πόλη αλλά στην περίπτωση αυτή ο παρατηρητής δεν μπορεί να εισχωρήσει μέσα τους, όπως γίνεται με τους κόμβους, απλώς τα παρατηρεί. Πρόκειται συνήθως απλά για φυσικά αντικείμενα, όπως κτίρια ή στοιχεία του περιβάλλοντος. Κάποια τοπόσημα είναι διακριτά από πολλές γωνίες και κατευθύνσεις έτσι ώστε να συμβολίζουν συνεχή κατεύθυνση. Μερικά από αυτά είναι πύργοι, τρούλοι εκκλησιών, λόφοι και άλλα. Άλλα τοπόσημα είναι ορατά μόνο από κοντινές αποστάσεις.

Ως τοπόσημα της πόλης θεωρούνται η εκκλησία του Αγίου Κωνσταντίνου, το κτίριο Παπαστράτου, το Δημαρχείο, αλλά και η πλαγιά του Πηλίου που βλέπει προς την πόλη, το βράδυ, με τους φωτεινούς σκελετούς των παραδοσιακών χωριών. Παρόλο που δεν προγραμματίζονται επεμβάσεις σε κτιριακά κελύφη εν όψει Ολυμπιακών, οι προγραμματιζόμενες παρεμβάσεις στον αστικό ιστό ενδέχεται να δώσουν έμφαση στην ύπαρξη των υφιστάμενων τοπόσημων.

### 3.3 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου διαθέτει 124.639 κατοίκους (ΕΣΥΕ, απογραφή 2001) και αποτελείται από τον κύριο Δήμο του Βόλου και το Δημοτικό Διαμέρισμα του Δήμου Νέας Ιωνίας καθώς και από έξι ακόμη μικρότερα δημοτικά διαμερίσματα τα οποία είναι ο Άνω Βόλος, η Αγριά, το Διμήνι, ο Άγιος Ονούφριος, η Ανακασιά και η Άλλη Μεριά.

Βλέπουμε παρακάτω την πληθυσμιακή εξέλιξη του Π.Σ. Βόλου, ανά δημοτικό διαμέρισμα, από το 1971 μέχρι σήμερα.

Πίνακας 3.1 : Πληθυσμιακή Εξέλιξη Π.Σ. Βόλου '71-'01

	1971	1981	1991	2001
Δήμος Βόλου	51.290	71.378	77.192	82.439
Δ.Δ. Αγριάς	3.538	3.997	4.544	5.229
Δ.Δ. Διμηνίου	1.276	1.608	1.956	2.125
Δ.Δ. Άνω Βόλου	614	688	749	632
Δ.Δ. Αγ.Ονούφριου	494	527	519	506
Δ.Δ. Ανακασιάς	779	834	847	933
Δήμος Νέας Ιωνίας	19.955	25.873	27.904	31.612
Δ.Δ. Άλλης Μεριάς	976	1.322	1.661	1.163
<b>Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου (σύνολο)</b>	<b>78.922</b>	<b>106.227</b>	<b>115.372</b>	<b>124.639</b>
		↑25,7%	↑7,9%	↑7,4%

Πηγή: ΕΣΥΕ, απογραφή 2001

Παρόλο που ο πληθυσμός του ΠΣ Βόλου αυξάνεται διαχρονικά παρατηρείται μείωση στο ρυθμό αύξησης του πληθυσμού σε σχέση με τις προηγούμενες απογραφές. Παρατηρείται, επίσης, πως ενώ ο πληθυσμός του Δήμου Βόλου και του Δήμου Νέας Ιωνίας αυξάνεται με υψηλούς ρυθμούς στα υπόλοιπα δημοτικά διαμερίσματα η αύξηση αυτή εμφανίζεται κατά πολύ λιγότερο ενώ στα Δ.Δ. Αγίου Ονουφρίου και Άλλης Μεριάς σημειώνεται μικρή μείωση κατά την τελευταία απογραφή.

Πίνακας 3.2 : Η Θέση του Βόλου στο Ελληνικό Σύστημα Αστικών Κέντρων

	1961	1971	1981	1991	2001
Π.Σ. Πρωτεύουσας	1.852.709	2.540.241	3.027.331	3.072.922	3.206.280
Π.Σ. Θεσσαλονίκης	380.654	557.360	706.180	749.048	786.550
Π.Σ. Πατρών	103.941	120.847	154.596	170.462	191.508
Π.Σ. Ηρακλείου	69.983	84.710	110.958	126.907	137.766
Λάρισα	55.858	72.760	102.426	114.334	124.376
Π.Σ. Βόλου	80.846	88.096	107.407	115.744	124.639
Αστικός Πληθυσμός (σύνολο των παραπάνω)	2.543.991	3.464.014	4.208.898	4.349.417	4.565.915
Αστικός Πληθυσμός Ελλάδα	3.628.105	4.675.313	5.670.442	6.041.870	6.434.591

Λόγοι					
Πληθυσμός ΠΣΒ/ Αστικό πληθυσμό Ελλάδα	2,22%	1,88%	1,89%	1,91%	1,93%
Πληθυσμός ΠΣΒ/ΠΣΠ	4,36%	3,46%	3,54%	3,76%	3,88%
Πληθυσμός ΠΣΒ/ΠΣΘ	21,20%	15,80%	15,20%	15,40%	15,80%
Πληθυσμός ΠΣΒ/	3,61%	2,84%	2,87%	3,02%	3,11%

(ΠΣΠ+ΠΣΘ)					
Πληθυσμός ΠΣΒ/ Σύνολο πληθυσμού των 4 μεσαίων πόλεων	26%	24%	22,50%	21,90%	21,55%

Πηγή: Ομάδα μελέτης του Εργαστηρίου Τοπικού και Περιφερειακού Προγραμματισμού, 2002 (από ΕΣΥΕ, προσωρινά αποτελέσματα απογραφής πληθυσμού έτους 2001, [www.economics.gr](http://www.economics.gr))

- Ο πληθυσμός του ΠΣ Βόλου προς τον αστικό πληθυσμό της Ελλάδας φτάνει σήμερα το 1,93%, αυξανόμενος κατά 0,02%, σε σχέση με την προηγούμενη απογραφή. Ο πληθυσμός του Βόλου σε αναλογία με εκείνον της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης έχει αυξηθεί κατά 0,12% και 0,4% αντίστοιχα.

Σε σύγκριση με το σύνολο των τεσσάρων μεσαίων ελληνικών πόλεων ο Βόλος διατηρεί το σημαντικό ποσοστό του 21,55%, το οποίο όμως είναι 0.33% χαμηλότερο, σε σχέση με την προηγούμενη απογραφή. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι οι υψηλότερες αναλογίες παρατηρήθηκαν στη χρονιά του 1961 ακολουθώντας έκτοτε μία αρνητική πορεία. Η αρνητική αυτή πορεία δηλώνει πως ο πληθυσμός του Βόλου αυξάνεται με ρυθμούς μικρότερους από αυτούς των άλλων πόλεων.

Πίνακας 3.3 : Η Δημογραφική Εξέλιξη του Π.Σ. Βόλου

	1961	1971	1981	1991	2001
Πληθυσμός Π.Σ.Βόλου	79.100	78.992	106.227	115.372	124.639
Πληθυσμός Ν.Μαγνησίας	163.369	161.392	182.222	198.393	207.336
Πληθυσμός Θεσσαλίας	695.385	659.913	695.654	734.846	753.888
Πληθυσμός Ελλάδας	8.398.050	8.768.372	9.379.589	10.252.580	10.964.020
Πληθυσμός Π.Σ.Β./ Πληθυσμό Ν.Μαγνησίας	48,40%	48,90%	58,20%	58,10%	60,10%
Πληθυσμός Π.Σ.Β./ Πληθυσμό Θεσσαλίας	11,40%	11,90%	15,30%	15,70%	16,50%
Πληθυσμός Π.Σ.Β./ Πληθυσμό Ελλάδας	0,94%	0,90%	1,13%	1,12%	1,13%
Πληθυσμός Ν.Μαγνησίας/ Πληθυσμό Θεσσαλίας	23,50%	24,40%	26,20%	27%	27,50%
Πληθυσμός Ν.Μαγνησίας/ Πληθυσμό Ελλάδας	1,94%	1,84%	1,94%	1,93%	1,89%

Πληθυσμός Θεσσαλίας/ Πληθυσμό Ελλάδας	8,30%	7,50%	7,40%	7,16%	6,87%
---	-------	-------	-------	-------	-------

Πηγή: Ομάδα μελέτης του Εργαστηρίου Τοπικού και Περιφερειακού Προγραμματισμού, 2002 (από ΕΣΥΕ, προσωρινά αποτελέσματα απογραφής πληθυσμού έτους 2001, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr), [www.economics.gr](http://www.economics.gr))

Το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού της Μαγνησίας συγκεντρώνεται στο ΠΣ Βόλου και αυτό επιβεβαιώνεται από το 60,1% που καταλαμβάνει ο Βόλος σε σχέση με το νομό. Σε σχέση με την Περιφέρεια Θεσσαλίας το ποσοστό είναι μικρότερο (16,5%), παρουσιάζει όμως αύξηση από το 1961. Η αναλογία του Βόλου με τον πληθυσμό της χώρας είναι σχετικά σταθερή και φτάνει σήμερα το 1,13%. Όσο για το Νομό Μαγνησίας, παρουσιάζει μικρή αύξηση σχετικά με την Περιφέρεια και μικρή μείωση σχετικά με την Ελλάδα.

Μικρή μείωση εμφανίζεται και στον πληθυσμό της Θεσσαλίας προς την Ελλάδα που από το 7,16% του '91 πέφτει στο 6,87%. Φαίνεται άλλωστε και στο πιο πάνω διάγραμμα πόσο δυσανάλογα αυξάνεται ο πληθυσμός της Θεσσαλίας σε σχέση με αυτόν του Βόλου και της Μαγνησίας γεγονός που ερμηνεύεται με τη σημαντική πληθυσμιακή αύξηση της Λάρισας.

Με πρωτεύουσα το Βόλο, ο Νομός Μαγνησίας συγκεντρώνει ποσοστό 1,9% του πληθυσμού της χώρας, ενώ παράγει το 1,9% περίπου του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της χώρας. Από άποψη μεγέθους είναι ο ένατος κατά σειρά νομός παρουσιάζοντας τάσεις σχετικής μείωσης του πληθυσμού. Ωστόσο μεταξύ των απογραφών 1991 και 2001 ο πληθυσμός του νομού παρουσίασε αύξηση 4,3%. Παρακάτω φαίνεται η διάρθρωση της παραγωγής και της απασχόλησης για το Νομό Μαγνησίας.

Πίνακας 3.4 : Διάρθρωση της Παραγωγής και της Απασχόλησης στο Ν. Μαγνησίας

	1971	1981	1991	1998
<b>Ν.Μαγνησίας</b>				
%συμμετοχή Α' Γενούς τομέα στο ΑΕΠ			11,89	11,11(1992)
%συμμετοχή Β' Γενούς τομέα στο ΑΕΠ			36,92	34,64(1992)
%συμμετοχή Γ' Γενούς τομέα στο ΑΕΠ			51,18	54,24(1992)
<b>Περιφέρεια Θεσσαλίας</b>				
%συμμετοχή Α' Γενούς τομέα στο ΑΕΠ	36,67	26,16	22	17,1
%συμμετοχή Β' Γενούς τομέα στο ΑΕΠ	17,32	29,48	26,01	22
%συμμετοχή Γ' Γενούς τομέα στο ΑΕΠ	46,01	44,36	52	61
<b>Σύνολο χώρας</b>				
%συμμετοχή Α' Γενούς τομέα στο ΑΕΠ	18,84	14,23	12,45	7,8

%συμμετοχή Β' Γενούς τομέα στο ΑΕΠ	23,2	31,9	24,34	23,6
%συμμετοχή Γ' Γενούς τομέα στο ΑΕΠ	57,96	53,87	58,21	68,6

Πηγή: Ομάδα μελέτης του Εργαστηρίου Τοπικού και Περιφερειακού Προγραμματισμού, 2002

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα η συμμετοχή του πρωτογενή τομέα στο ΑΕΠ μειώνεται διαχρονικά, όχι μόνο στη Μαγνησία αλλά και στη Θεσσαλία και την Ελλάδα, παρόλο που η Θεσσαλία είναι περιφέρεια με χαρακτήρα αγροτικό. Κατά 2,28 ποσοστιαίες μονάδες μειώθηκε και ο δευτερογενής τομέας στη Μαγνησία ενώ στη Θεσσαλία η μείωση ήταν μεγαλύτερη. Από το 1981 και μετά ο τριτογενής τομέας αυξάνεται, σε κάθε εξεταζόμενη περιοχή, ενώ από το '91 ως το '92 ο τομέας των υπηρεσιών αυξάνεται στη Μαγνησία κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες περίπου.

### 3.4 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Μέχρι και το 1993 η κατάσταση της ανεργίας κρίνονταν ικανοποιητική για το νομό αφού οι άνεργοι του ΠΣ Βόλου αντιπροσώπευαν το 3,1% του ενεργού πληθυσμού ενώ, στην ίδια χρονική περίοδο, ο μέσος όρος ανεργίας στις αστικές περιοχές της χώρας ήταν περίπου 5%. Στην περίοδο 1981 – 1993 προστέθηκαν περίπου 3200 νέες θέσεις εργασίας, αύξηση που αντιπροσωπεύει το 9,5%, ενώ κατά την ίδια περίοδο η πληθυσμιακή αύξηση ήταν 20%. Παρόλ' αυτά δεν παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση της ανεργίας, λόγω της αυξανόμενης γήρανσης του πληθυσμού και του υψηλού ποσοστού μη εξαρτημένων θέσεων απασχόλησης, στο πλαίσιο των οποίων η ανεργία παίρνει μορφή υποαπασχόλησης.

Στην ίδια χρονική περίοδο αρχίζουν να παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές και στην κλαδική δομή της απασχόλησης. Υπάρχει πλέον μια σαφής στροφή προς τις υπηρεσίες, με ταυτόχρονη μείωση της απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα, ιδιαίτερα στη μεταποίηση. Οι θέσεις εργασίας που χάθηκαν στη μεταποίηση καλύφθηκαν από νέες θέσεις στις λοιπές υπηρεσίες, οι οποίες κατά ένα μεγάλο ποσοστό αφορούν θέσεις στο δημόσιο τομέα.

Σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ το 1981 και με έρευνα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας το 1993 η απασχόληση στην πόλη κατά κλάδο έχει ως εξής:

Πίνακας 3.5 : Κλαδική Σύνθεση Απασχόλησης Βόλου

ΚΛΑΔΟΣ	1981(%)	1993(%)
Γεωργία/Κτηνοτροφία	5,4	2,6
Βιομηχανία/Βιοτεχνία	33,4	19,4
Οικοδόμηση/Δημόσια έργα	11,6	10,4
Εμπόριο/Εστιατόρια/Ξενοδοχεία	14,4	17,5
Μεταφορές/Επικοινωνίες	10,4	7,4
Τράπεζες/Ασφάλειες	3,2	3,3
Λοιπές υπηρεσίες	18,2	35,7

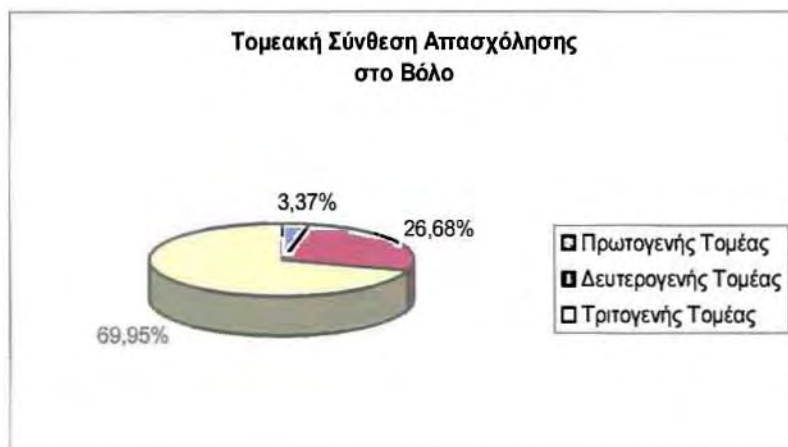
Πηγή: Μαλούτας, 1995

Όπως φαίνεται στον πίνακα μεταξύ 1981 και 1993 μειώθηκε πολύ η απασχόληση στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα ενώ αυξήθηκε στον τριτογενή. Για την ακρίβεια η ποσοστιαία τομεακή σύνθεση της απασχόλησης στο Βόλο και στο νομό για το 1991 είχε ως εξής (Μαλούτας, 1995):

Πίνακας 3.6 : Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης Βόλου

Πρωτογενής Τομέας	3,37%
Δευτερογενής Τομέας	26,68%
Τριτογενής Τομέας	69,95%

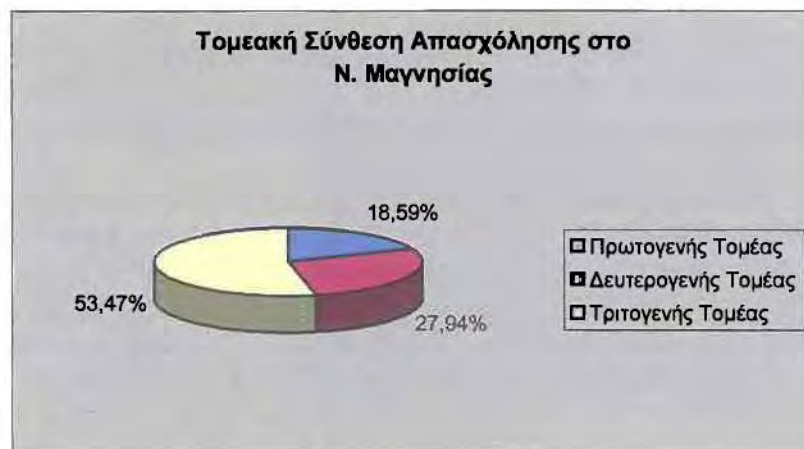
Πηγή: ΕΣΥΕ



Πίνακας 3.7 : Τομεακή Σύθεση Απασχόλησης Ν. Μαγνησίας

Πρωτογενής Τομέας	18,59%
Δευτερογενής Τομέας	27,94%
Τριτογενής Τομέας	53,47%

Πηγή: ΕΣΥΕ



Παρατηρείται πως η ουσιαστικότερη διαφορά έγκειται στο μεγαλύτερο ποσοστό που καταλαμβάνει στο Βόλο ο τριτογενής τομέας ενώ αντίστοιχα στη Μαγνησία είναι αρκετά αυξημένος ο πρωτογενής.

Ωστόσο, στα τέλη της δεκαετίας του '80 η πορεία για ολόκληρο το νομό και για την πόλη του Βόλου υπήρξε αρνητική μιας και τότε αρχίζουν οι επιπτώσεις της αποβιομηχάνισης. Οι μαζικές απολύσεις προσωπικού, λόγω του κλεισίματος πολλών μεγάλων βιομηχανιών (όπως η Μεταλλουργική, η Πειραϊκή-Πατραϊκή, η ΤΕΚΑΡ, η ΒΙΟΠΑΛ, η Βαμβακουργία, κλπ), έφτασε τους ανέργους για το 1995 σε 8600 άτομα καθιστώντας την ανεργία ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της περιοχής. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διάρθρωση της απασχόλησης για το Νομό Μαγνησίας από το 1971 έως το 1991:

Πίνακας 3.8 : Διάρθρωση Απασχόλησης στο Ν. Μαγνησίας

	1971	1981	1991
Εργατικό δυναμικό	53.372	63.187	69.322
Απασχολούμενοι	50.704	60.661	63.212
Άνεργοι	2.668	2.526	6.110

Πηγή: [www.allmedia.gr](http://www.allmedia.gr)



Από το παραπάνω σχήμα φαίνεται πως στη δεκαετία '81 – '91, παρά τη μικρή αύξηση του εργατικού δυναμικού στο νομό (8,8%), οι άνεργοι αυξήθηκαν κατά το συντριπτικό ποσοστό του 58,6% γεγονός που φανερώνει τις έντονες επιδράσεις της αποβιομηχάνισης στην τοπική οικονομία ([www.allmedia.gr](http://www.allmedia.gr)).

Παρόλ' αυτά μια σειρά από πιο πρόσφατα στοιχεία δείχνουν πως ο κύκλος της αποβιομηχάνισης τείνει να κλείσει αλλάζοντας το μέγεθος αλλά και το είδος της ανεργίας στο νομό. Αναμένεται, λοιπόν, στο μέλλον οι περισσότεροι άνεργοι να είναι νέοι που εισέρχονται στην αγορά εργασίας και όχι απολυθέντες, όπως παλιότερα.

Παράλληλα, η αύξηση των θέσεων εργασίας στον τομέα των υπηρεσιών, τα πανεπιστημιακά ιδρύματα, τα προγράμματα απασχόλησης του ΟΑΕΔ αλλά και τα αναπτυξιακά κίνητρα για την περιοχή προβλέπεται να μειώσουν τα επίπεδα της ανεργίας (Πετράκος, κ.α., 1998). Αξίζει ωστόσο εδώ να αναφερθεί πως το ποσοστό ανεργίας για το 2002, στο νομό, φτάνει το 12,2% ενώ ο μέσος όρος της χώρας είναι 10,5% ([www.allmedia.gr](http://www.allmedia.gr)). Παρά λοιπόν τη σχετική βελτίωση στο θέμα της απασχόλησης διαχρονικά φαίνεται πως ακόμη υπάρχει μεγάλο πρόβλημα στην περιοχή σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα.

### 3.5 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οι σημαντικότερες λειτουργίες της πόλης είναι ειδικές χωρίς βέβαια να παραβλέπεται η ύπαρξη των *κεντρικών*. Το χαρακτηριστικό αυτό προκύπτει από τη βιομηχανική εξειδίκευση της περιοχής καθώς και από τους αξιόλογους πόρους της. Οι κεντρικές λειτουργίες χωροθετούνται κυρίως γραμμικά κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων του αστικού ιστού καθώς και σε μια ευρεία περιοχή, τριγωνικού σχεδόν σχήματος, με κορυφές την Πλατεία Δημαρχείου, τη Νομαρχία και την περιοχή «Κύματα».

Στα δυτικά της πόλης συγκεντρώνεται η βιομηχανία σε 2 ζώνες, ενώ ανατολικά βρίσκεται μια από τις μεγαλύτερες τσιμεντοβιομηχανίες της Ευρώπης, η ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ, πολύ σημαντική για την οικονομία του Βόλου. Κεντρικά του πολεοδομικού ιστού και κατά μήκος του κεντρικού λιμανιού είναι συγκεντρωμένες οι υπηρεσίες. Η κύρια βιομηχανική ζώνη χωροθετείται νοτιοδυτικά της πόλης, βρίσκεται όμως και σχετικά διάσπαρτη σε ολόκληρο τον πολεοδομικό ιστό του Βόλου και κυρίως στο δυτικό τμήμα της περιοχής (δυτική Νέα Ιωνία, Νεάπολη) (Μαλούτας, 1995).

Η πολεοδομική και διοικητική οργάνωση του Βόλου χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη δύο μεγάλων Δήμων. Οι Δήμοι Βόλου και Νέας Ιωνίας έχουν ως φυσικό τους όριο τον χείμαρρο Κραυσίδωνα και τη σιδηροδρομική γραμμή Λάρισας – Βόλου, με αποτέλεσμα

την ανάπτυξη δύο σχετικά ανεξάρτητων πόλων έλξης κεντρικών λειτουργιών, οι οποίες συνδέονται μεταξύ τους μέσω του γραμμικού κέντρου του άξονα Δευτέρας Νοεμβρίου – Ειρήνης.

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας είναι αστικός πόλος μικρότερης δυναμικότητας, με συνεχή τάση επέκτασης προς Βορρά. Οι κεντρικές λειτουργίες του χωροθετούνται κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων (όπως των οδών Μαιάνδρου και Ειρήνης), οι οποίοι δημιουργούν ένα πλέγμα στον αστικό ιστό όπου ως χρήση κυριαρχεί η κατοικία (Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για το Βόλο, 1996).

### 3.6 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Η πολεοδομική ταυτότητα του Βόλου διαμορφώθηκε μέσα από τις δυναμικές της αγοράς, σύμφωνα με το ελληνικό πρότυπο της αντιπαροχής, καθώς και μέσα από την άμεση ανάγκη κάλυψης των αναγκών των εσωτερικών μεταναστών που προέρχονταν κυρίως από την υπόλοιπη Θεσσαλία. Έτσι, κάθε μετέπειτα σχεδιασμός στόχευε στη νομιμοποίηση των ήδη υπαρχόντων κατασκευών και όχι σε κάποια πρόβλεψη για τις μελλοντικές εξελίξεις και ανάγκες της πόλης και των κατοίκων της. Το αποτέλεσμα ήταν η άναρχη δόμηση, η ανεπάρκεια υποδομών και η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων στάθμευσης, δημιουργώντας μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα (Μαλούτας, 1995). Ενδεικτικά αναφέρεται πως το ποσοστό πρασίνου στο ΠΣ Βόλου είναι μόλις 3% ενώ για παράδειγμα στα Τρίκαλα είναι 5% (Σολιδάκης, 2002). Παράλληλα, με την έλλειψη δημόσιων χώρων και πλατειών είναι συχνά φανερή και η πυκνότητα των οικοδομών ακόμη και πολύ στενούς δρόμους.

Πολύ παράδοξο για την πόλη του Βόλου είναι ότι, παρά την πλούσια οικιστική του παράδοση, δεν διαθέτει μνημεία, ούτε μνημειακότητα στη διάρθρωση του χώρου του. Η Μεσαιωνική συνοικία του έχει από καιρό αφανιστεί. Κυριαρχεί ο λιτός ορθογωνικός ιστός, γνώρισμα του σχεδιασμού του 19<sup>ου</sup> αιώνα, που χαρίζει στην πόλη αυστηρότητα και χρηστικότητα η οποία όμως «σπάει» με την ανάμειξη και αταξία των λειτουργιών της. Το αστικό τοπίο του Βόλου εμφανίζει έντονη ποικιλομορφία, από την πολύβουη Ιάσωνος μέχρι τις ήσυχες μονοκατοικίες με τις πλακόστρωτες αυλές και τους κήπους (Χαστάογλου, 2001). Παράλληλα, τα αξιόλογα αρχιτεκτονήματα του μεσοπολέμου (όπως των Αρ. Ζάχου και Ν. Μητσάκη) συνυπάρχουν με τη συνοικία των «Παλαιών», με τη Νέα Ιωνία, με την Ιχθυόσκαλα αλλά και με τη μοντέρνα πόλη στολισμένη με τα μπαράκια και τα τσιπουράδικα (Χολέβας, 2001).

Αν οριστεί ως κέντρο της πόλης το τμήμα του πολεοδομικού ιστού που οριοθετείται νότια από τη θάλασσα, δυτικά από το χειμάρρο Κραυσίδαωνα, Βόρεια από την οδό Γ. Δήμου και ανατολικά του χειμάρρου του Άναυρου, ο χώρος εντός αυτών των ορίων είναι ασυνεχής και ανισοβαρής. Πράγματι, κύριο χαρακτηριστικό του Βόλου είναι η φυσική ασυνέχεια που δημιουργείται από τα κτίρια και τις γραμμές του σιδηροδρομικού σταθμού και από μερικά κτίρια του Οργανισμού Λιμένος, ανατολικά της περιοχής των Παλαιών. Ως αποτέλεσμα, ο κεντρικός ιστός χωρίζεται στο δυτικό τομέα που συμπεριλαμβάνει την περιοχή του Κάστρου, κάποιο τμήμα της παλιάς ΒΙΠΕ βόρεια του Κάστρου και τα Παλαιά και στον ανατολικό τομέα που περιλαμβάνει όλο το υπόλοιπο κέντρο. Οι συνδέσεις μεταξύ των δύο τμημάτων είναι μόνο οι οδοί Ζάχου, Παγασών και η λεωφόρος Λαμπράκη (Γοσποδίνη, 1999).

Επειδή το κέντρο του Βόλου είναι έντονα διαφοροποιημένο ως προς τη διάρθρωση των χρήσεων γης και τους ρυθμούς ανάπτυξης, οι πολεοδομικές ενότητες τους αποκτούν άνιση σημασία και βαρύτητα: οι δυτικές και κεντροδυτικές συνοικίες (Παλαιά, Επτά Πλατάνια, Οξυγόνο, Μεταμόρφωση) έχουν σχετικά χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και κατοικούνται από χαμηλά και μεσαία κοινωνικο-οικονομικά στρώματα. Από την άλλη μεριά η ανατολικές και βόρειες συνοικίες (Άγιος Νικόλαος, Ανάληψη, Άγιος Κωνσταντίνος) εμφανίζουν σχετικά υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και κατοικούνται από μεσαία και υψηλά κοινωνικο-οικονομικά στρώματα (Μαλούτας, 1995, Σολιδάκης, 2002).

Ενθαρρυντικό στοιχείο για την πολεοδομική αναβάθμιση της πόλης αποτελεί η πρωτοβουλία του Δήμου και του Πανεπιστημίου για αξιοποίηση των παλιών βιομηχανικών κτιρίων με την απόδοση σε αυτά δυνατότητας για νέες χρήσεις, όπως χώροι για θέατρο, συναυλίες, και άλλα, συντελώντας παράλληλα στη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς του Βόλου (Χολέβας, 2001, Μαλούτας, 1995).

### 3.7 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Το Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου αποτελείται από το Δήμο Βόλου, τον Δήμο Νέας Ιωνίας, τον Δήμο Ιωλκού και κάποια άλλα μικρότερα δημοτικά διαμερίσματα. Η ίδια η πόλη αντιμετωπίζεται διοικητικά σαν υποσύνολα μιας ευρύτερης περιοχής και όχι σαν ενιαίο πολεοδομικό συγκρότημα με ανάγκες ενιαίου σχεδιασμού, συλλογικής αντιμετώπισης προβλημάτων και συλλογικής νοοτροπίας.

Ενδεικτικά, οι κάτοικοι του Δ.Δ. Άλλης Μεριάς και Διμηνίου παρόλο που «χρησιμοποιούν» το Βόλο, εξυπηρετούνται από τις υπηρεσίες του, μετακινούνται

συχνότατα προς αυτόν και πολλοί εργάζονται σε αυτόν θεωρούνται κάτοικοι του Δήμου Πορταριάς και Αισωνίας, αντίστοιχα. Η ιδέα του Μητροπολιτικού Δήμου της κάθε περιοχής εξακολουθεί να υφίσταται, δεν μπορούν όμως να ζυγιστούν με ακρίβεια τα υπέρ και τα κατά μιας τέτοιας εφαρμογής. Υπάρχουν βέβαια κάποιες διαδημοτικές επιχειρήσεις που προωθούν τη συνεργασία μεταξύ των Δήμων, οι οποίες είναι:

1. Η ΔΕΥΑΜΒ, η οποία αναλαμβάνει την ύδρευση και αποχέτευση του Δήμου Βόλου, της Νέας Ιωνίας και του Διμηνίου. Τελευταία εμφανίζονται αιτήματα για επέκταση της στους Δήμους Ιωλκού, Πορταριάς και Αγριάς.
2. Ο Σύνδεσμος Διάθεσης Απορριμμάτων, ο οποίος καλύπτει τους ίδιους δήμους. Τα απορρίμματα όλων των δήμων συγκεντρώνονται στο ΧΥΤΑ, σε έναν χώρο λίγα χιλιόμετρα έξω από την πόλη.
3. Ο Σύνδεσμος Διαδημοτικού Κοιμητηρίου, για τους Δήμους Βόλου, Νέας Ιωνίας και για το Δημοτικό Διαμέρισμα Διμηνίου.

Με αυτές τις επιχειρήσεις καλύπτονται κάποια από τα ζητήματα που απαιτούν συνεργασία μεταξύ των Δήμων, όχι όμως όλα. Υπάρχουν πολλά ακόμη που θα έπρεπε να τυγχάνουν συλλογικής αντιμετώπισης μεταξύ των δήμων του Π.Σ. Βόλου, όπως τα θέματα συγκοινωνίας στην πόλη. Η κυκλοφορία αντί να ρυθμίζεται από όλους τους Δήμους της περιοχής αντιμετωπίζεται σήμερα από κάθε δήμο ξεχωριστά, σαν οι κάτοικοι της Νέας Ιωνίας να μην χρησιμοποιούν τους δρόμους του Βόλου κ.ο.κ. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το έργο του περιφερειακού δρόμου την υλοποίηση του οποίου έχει αναλάβει η Νομαρχία Μαγνησίας, μιας και δεν υφίσταται ενιαία πολιτική των Δήμων που απαρτίζουν το Π.Σ. Βόλου.

Παρακάτω παρατίθενται όλες οι δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες του Βόλου αναφορικά:

Υγεία-Πρόνοια: Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο, Δημοτικός Οργανισμός Υγείας και Κοινωνικών Θεμάτων, ΠΙΚΠΑ

Εκπαίδευση: 10 Γυμνάσια, 6 Λύκεια, 11 ειδικά σχολεία, 6 ΑΕΙ

Πολιτιστικά: Αίθουσα Τέχνης, Καλλιτεχνικός Οργανισμός Δήμου, Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο (ΔΗΠΕΘΕ), Κέντρο Μουσικού Θεάτρου, Στέκι Παιδιού, Συμφωνική Ορχήστρα, ΝΕΛΕ, Σχολή Χορού, Ωδείο, Κέντρο Τέχνης Τζόρτζιο Ντε Κίρικο, Μουσείο, Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας Βόλου, Πινακοθήκη

Αθλητισμός: Αθλητικό Κέντρο Χιλιαδούς, Δημοτικό Στάδιο Νεάπολης, Εθνικό Αθλητικό Κέντρο, Εθνικό Στάδιο Ν. Ιωνίας, Ολυμπιακός Αθλητικός Όμιλος, Όμιλος Αθλητικός

Γυμναστικός, Αθλητικός Όμιλος μοτοσικλέτας, Όμιλος Αντισφαίρισης, Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Ανοιχτής Θαλάσσης, Ναυτικός Όμιλος "Αργοναύτες"

Λοιπές υπηρεσίες: ΟΤΕ, ΔΕΗ, Δημοτική επιχείρηση ύδρευσης (ΔΕΥΑΜΒ), Δημοτική Επιχείρηση ΔΕΜΕΚΑΒ, Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση Βόλου, ΕΛΤΑ, ΟΑΕΔ, ΔΟΥ, Διεθνές Ερευνητικό Κέντρο για την Ανάπτυξη των Μεταφορών στη Μεσόγειο, Διεύθυνση Δασών, Διεύθυνση Χημικών Υπηρεσιών, Πρωτοδικείο, Εισαγγελία Πρωτοδικών, Διοικητικό Πρωτοδικείο, Ειρηνοδικείο, Πταισματοδικείο, Κτηματική Υπηρεσία, Διοίκηση Αγροφυλακής, Λιμεναρχείο, Λιμενικό Ταμείο, Πυροσβεστική Υπηρεσία, Αεροπορία, Στρατός, Τελωνείο, Υπηρεσία Στατιστικής, Υποθηκοφυλακείο, Δικαστικές Φυλακές, Αστυνομική διεύθυνση Μαγνησίας, Αστυνομικό τμήμα, Αστυνομικό τμήμα Ασφάλειας, Αστυνομικό τμήμα Αγορανομίας, Αστυνομικό τμήμα Τροχαίας, Αστυνομικό τμήμα περιφέρειας Βόλου, Ειδική Υπηρεσία Τελωνειακών Ερευνών Κεντρικής Ελλάδος, Διανομαρχιακή Δ/ση Περιφερειακού Εργαστηρίου Δημοσίων Έργων, ΙΓ Εφορεία Κλασικών Αρχαιοτήτων, 5η Εφορεία Νεότερων Μνημείων, Διανομαρχιακές υπηρεσίες: Υπουργείου Γεωργίας, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και διευθύνσεις νομαρχιακής αυτοδιοίκησης: Αγροτικής Ανάπτυξης, Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας, Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, Διοικητικών Υπηρεσιών, Εμπορίου και Τουρισμού, Εργασίας, Κτηνιατρικής, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομικών Υπηρεσιών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Πολεοδομικών Εφαρμογών, Πολιτικών Δικαιωμάτων και Προστασίας των Πολιτών, Προγραμματισμού και Ανάπτυξης, Πρόνοιας, Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, Τεχνικών Υπηρεσιών, Υγείας.

### 3.8 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

Εκτός Βόλου: Η οδική σύνδεση του Βόλου με την υπόλοιπη Ελλάδα πραγματοποιείται με δύο επαρχιακά δίκτυα που καταλήγουν στον άξονα Αθηνών – Θεσσαλονίκης. Η περιφέρεια Θεσσαλίας δεν συνδέεται προς το παρόν άμεσα με την Εγνατία οδό και τον άξονα Ηγουμενίτσας-Πάτρας, προγραμματίζονται όμως τα έργα για τη σύνδεσή της με αυτούς. Σε εθνικό επίπεδο είναι προγραμματισμένη η ολοκλήρωση του άξονα Βόλου-Ηγουμενίτσας, που συνδέει την πόλη με τη δυτική πύλη της χώρας (Σολιδάκης, 2002). Προβληματικό είναι και το οδικό δίκτυο προς τα χωριά του Πηλίου το οποίο είναι παλιό και απαιτεί διαπλατύνσεις και εκ νέου ασφαλτοστρώσεις (Τσεγενίδη, 2001)

Μεγάλο μέρος του πληθύσμού χρησιμοποιεί το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Βόλου για τις μετακινήσεις του εκτός πόλης. Το ΚΤΕΛ έχει δυναμικότητα 80 λεωφορείων περίπου.

Εκτελούνται καθημερινά δρομολόγια με κυριότερους προορισμούς τον Αλμυρό, τη Λάρισα, την Αθήνα, το Βελεστίνο, τη Θεσσαλονίκη και όλα τα χωριά του Πηλίου. Η χωροθέτηση του σταθμού του ΚΤΕΛ εξυπηρετεί πολύ τους κατοίκους και τους τουρίστες, λόγω του ότι βρίσκεται δίπλα στο σταθμό των αστικών γραμμών προσφέροντας άμεση πρόσβαση σε αυτόν.

Σε αντίθεση με το ΚΤΕΛ, ο ΟΣΕ Βόλου δεν είναι το ίδιο δημοφιλής για τους κατοίκους εξαιτίας των καθυστερήσεων, των χαμηλών ταχυτήτων και των συχνών αναγκών μετεπιβίβασης. Το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΣΕ περιλαμβάνει τις εξής γραμμές:

- Σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Λάρισα-Θεσσαλονίκη
- Σιδηροδρομική γραμμή Λάρισα-Βόλος
- Σιδηροδρομική γραμμή Βόλος-Μηλιές Πηλίου (για τουριστικές χρήσεις)

Σύγχρονου τύπου οχήματα κινούνται μόνο στην πρώτη γραμμή, ενώ η γραμμή Βόλου-Λάρισας εκτελείται με παλαιού τύπου οχήματα. Η σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη γίνεται μέσω Λάρισας και ενώ ο λογικός χρόνος για τρένα υψηλών ταχυτήτων δεν θα ήταν πάνω από 2-2,5 ώρες η διαδρομή καταλήγει να γίνεται σε πάνω από 4 ώρες, κάτι που κάνει το τρένο λιγότερο ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς σε σχέση με το λεωφορείο. Θετικό στοιχείο αποτελεί η ανακαίνιση των γραμμών του ΟΣΕ που πραγματοποιείται αυτή την περίοδο έτσι ώστε να δέχονται ηλεκτροκίνηση και αυτόματη ανταλλαγή τρένων.

Τακτική αεροπορική σύνδεση του Βόλου με την υπόλοιπη χώρα και τον υπόλοιπο κόσμο δεν υφίσταται. Η έλλειψη αεροπορικής εξυπηρέτησης του Βόλου αποτελεί σοβαρό, ανασταλτικό παράγοντα για την προσέλκυση επενδύσεων και τη δυναμική παρουσία της πόλης στον ελλαδικό και ευρωπαϊκό χώρο (Μαλούτας, 1995, Κυκλοφοριακή Μελέτη Βόλου, 1999).

Εντός Βόλου: Εύλογα η χωροθέτηση των οικονομικών δραστηριοτήτων καθορίζει τη μορφή των μετακινήσεων στην πόλη. Στο Βόλο οι αποστάσεις από την κατοικία ως την εργασία δεν θεωρούνται μεγάλες και ο μέσος όρος του χρόνου μετάβασης είναι σχετικά περιορισμένος, δηλαδή περίπου 15-20 λεπτά.

Από έρευνα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, το 1993 προέκυψε πως οι περισσότεροι κάτοικοι του Π.Σ. Βόλου εργάζονται μέσα στο Δήμο Βόλου και Νέας Ιωνίας, καθώς και στη Βιομηχανική περιοχή και στην ΑΓΕΤ (Αγριά). Θα πρέπει να σημειωθεί πως δεν υπάρχει κάποιο Μέσο Μαζικής Μεταφοράς προς τη ΒΙ.ΠΕ., ούτε καν για τις ώρες 'αιχμής'.

Οι περισσότεροι από τους ενεργούς κατοίκους διαθέτουν ΙΧ για τη μετάβαση στον τόπο εργασίας τους. Αρκετοί από αυτούς που εργάζονται στο κέντρο πηγαίνουν στην εργασία τους πεζοί, ενώ πολλοί λίγοι είναι όσοι χρησιμοποιούν τα δημόσια μέσα μεταφοράς.

Σύμφωνα με έρευνα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (1995), η γνώμη της πλειοψηφίας των κατοίκων για τις αστικές συγκοινωνίες του Βόλου ήταν αρνητική. Η μεγαλύτερη δυσαρέσκεια συγκοινωνιών εκφράζεται γεωγραφικά στις περιφερειακές συνοικίες του Δήμου Βόλου και στις περιφερειακές κοινότητες του ΠΣ. Αρκετά δυσαρεστημένοι είναι επίσης οι κάτοικοι των ΒΔ και ΒΑ συνοικιών του Δήμου λόγω αραιών δρομολογίων.

Οι γραμμές του αστικού ΚΤΕΑΛ Βόλου πραγματοποιούν 574 δρομολόγια ημερησίως και διακινούν 27.000 επιβάτες περίπου, αριθμός στον οποίο παρατηρείται συνεχής διαχρονική μείωση. Μάλιστα το 1999 το ποσοστό χρήσης των αστικών λεωφορείων ήταν μόλις 7% (Κυκλοφοριακή Μελέτη Βόλου, 1999, Μαλούτας, 1995). Αξιοσημείωτο είναι ότι ο Βόλος ανήκει στο δίκτυο πόλεων Car Free Cities, το οποίο προωθεί ανταλλαγή εμπειριών για την ενθάρρυνση των πεζών και των χρηστών ποδηλάτου. Βέβαια, υπάρχουν πολλά ακόμη να γίνουν ως προς αυτή την κατεύθυνση, είναι όμως σημαντικό που οι δημόσιες αρχές έκαναν ήδη το πρώτο βήμα. Σχετική έρευνα που έγινε πρόσφατα από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας έδειξε πως οι κάτοικοι του Βόλου είναι ιδιαίτερος θετικοί στην ιδέα χρήσης ποδηλάτου, αντί του αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης. Επομένως, ένα σωστό δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων θα μπορούσε να εξασφαλίσει άνετη κίνηση στους πολίτες αλλά και στους τουρίστες και να αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής στην πόλη, η οποία σήμερα υποβαθμίζεται από τα πολλά προβλήματα και τις ελλείψεις που παρουσιάζει το κυκλοφοριακό δίκτυο (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Επιτροπή Ερευνών, 2000, Τσεγενίδη, 2001).

Πέρα από τα παραπάνω, τα κύρια προβλήματα του κυκλοφοριακού δικτύου της πόλης είναι:

1. Το «δίδυμο φράγμα» που δημιουργείται από τον Κραυσίδαωνα και τη γραμμή του ΟΣΕ, το οποίο έχει ως επακόλουθο την έλλειψη δακτυλίων συνεχούς ροής που θα μπορούσαν να αποφορτίσουν τη βαριά κυκλοφορία που επιβαρύνει σήμερα τους ακτινικούς αρτηριακούς άξονες. Επίσης η θέση του στρατοπέδου στο κέντρο της Νέας Ιωνίας δημιουργεί παρόμοιο πρόβλημα.
2. Η κίνηση πεζών στα κέντρα Δήμων Βόλου και Νέας Ιωνίας δυσχεραίνεται κατά τόπους λόγω του μικρού πλάτους ορισμένων πεζοδρομίων και της έλλειψης διαβάσεων πεζών καθώς και της έλλειψης ειδικών διαμορφώσεων για την κίνηση ατόμων μειωμένης κινητικότητας.

3. Δια πιστώθηκε αυξημένη πίεση στάθμευσης στο τμήμα μεταξύ των οδών Κοραή, Αναλήψεως, Γκλαβάνη και Γαζή, το οποίο βρίσκεται εκτός του χώρου ελεγχόμενης στάθμευσης, ενώ αντίθετα οργανωμένοι χώροι ελεγχόμενης στάθμευσης υπολειτουργούν.
4. Η ύπαρξη μεγάλου αριθμού κάθετων προς την παραλία οδών με ασαφή ιεράρχηση και παρόμοιους κυκλοφοριακούς φόρτους δυσχεραίνει την κυκλοφορία στην πόλη.
5. Η μορφή του οδικού δικτύου δημιουργεί έντονο πρόβλημα στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, καθώς ο κύριος όγκος κυκλοφορίας διαχέεται κυρίως στις οδούς Βενιζέλου, Ιάσονος και Δημητριάδος. Επίσης, κυκλοφοριακή φόρτιση υπάρχει και στις οδούς Παγασών, Αναλήψεως και Αγ. Δημητρίου, εξαιτίας της διέλευσης φορτηγών με προορισμό την τσιμεντοβιομηχανία ΑΓΕΤ, κάτι που αναμένεται να βελτιωθεί μετά την ολοκλήρωση του περιφερειακού (από ΥΠΕΧΩΔΕ - Κυκλοφοριακή Μελέτη Βόλου 1999 – Στάδιο III: Οριστική Έκθεση).

### 3.8.1 ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

#### *Εμπορικά-Επιβατικά-Ειδικά*

Οι θαλάσσιες μεταφορές στην περιφέρεια Θεσσαλίας εξυπηρετούνται σήμερα, σχεδόν αποκλειστικά από:

- α) Τα λιμάνια της ευρύτερης περιοχής του Βόλου (λιμάνι Βόλου και ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις βιομηχανικών κυρίως μονάδων)
- β) Τα λιμάνια των νησιών των Β. Σποράδων (Σκιάθου, Σκοπέλου, Γλώσσας Σκοπέλου, Αγνώντα Σκοπέλου και Πατητήρι Αλοννήσου).

Η ακτοπλοϊκή διασύνδεση Βόλου – Σποράδων είναι καθημερινή μέσω οχηματαγωγών πλοίων (F/B), με εποχιακή διακύμανση. Το λιμάνι του Βόλου συνδέεται επίσης ακτοπλοϊκά με Αγ. Κωσταντίνο, Θεσ/κη-Κυκλάδες-Κρήτη και Χίο-Λέσβο. Στις βασικές διαδρομές εκτελούν επίσης δρομολόγια υδροπτέρυγα ταχύπλοα σκάφη (ιπτάμενα δελφίνια) που πραγματοποιούν και επιπλέον διασυνδέσεις εποχιακού κυρίως χαρακτήρα προσεγγίζοντας σε Εύβοια, Πήλιο (Αγ. Ιωάννης), κ.λ.π..

Η γεωγραφική θέση του λιμανιού του Βόλου είναι ιδιαίτερα πλεογεκτική, κεντροβαρική, τόσο ως προς το θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου όσο και προς το χερσαίο Ελλαδικό χώρο. Στο μέσο περίπου του σημαντικότερου άξονα ανάπτυξης της χώρας, συνδεδεμένο με το διευρωπαϊκό και κύριο εθνικό οδικό δίκτυο και με το βασικό εθνικό σιδηροδρομικό



δίκτυο, με φυσικό προλιμένα τον Παγασητικό κόλπο, καλύπτει τις προϋποθέσεις στήριξης της λειτουργίας της περιφέρειας ως κόμβου δικτύων. Ταυτόχρονα, οι πρόσφατες εξελίξεις στις σχέσεις Ελλάδας – Τουρκίας – Ε.Ε. διαγράφουν εξαιρετικά ευνοϊκές προοπτικές σχετικά με το ρόλο του. Πιστεύουμε ότι πρέπει να αναθεωρηθεί με βάση τα νέα δεδομένα ο ρόλος του λιμανιού του Βόλου, που σύμφωνα με το «Σ.Σ. Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής – Ελλάδα 2010» περιορίζεται σε περιφερειακό επίπεδο, λόγω του ανταγωνισμού που υφίσταται από τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας, Πειραιά – Θεσσαλονίκη. Για να ανταποκριθεί στις σημερινές, αλλά και με τις σύμφωνα προοπτικές του, ανάγκες το λιμάνι του Βόλου απαιτείται άμεσα η ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων που θα επιτρέψουν τη λειτουργική του αναβάθμιση τόσο ως εμπορικό εθνικής και διεθνούς εμβέλειας όσο και ως το κύριο επιβατικό, τουριστικό και αλιευτικό λιμάνι της περιφέρειας Θεσσαλίας.

Η εκτέλεση των αναγκαίων έργων εξυπηρέτησης της επιβατικής και τουριστικής κίνησης, που συνεχώς θα αυξάνεται στα επόμενα χρόνια καταλαμβάνοντας όλο και μεγαλύτερο τμήμα των χερσαίων λιμενικών εγκαταστάσεων, θα περιορίσει τον διαθέσιμο χώρο για την μελλοντική ανάπτυξη του εμπορικού τμήματος. Γι' αυτό θεωρούμε ορθή και επιβεβλημένη την προγραμματισμένη κατασκευή, παράλληλα, λιμενικών εγκαταστάσεων στην περιοχή Τσιγκέλι Αλμυρού, στην προοπτική δημιουργίας ειδικού εμπορευματικού λιμανιού που θα λειτουργεί συμπληρωματικά μ' αυτό του Βόλου, αναλαμβάνοντας άμεσα την εξυπηρέτηση των ιδιαίτερα οχλουσών λιμενικών δραστηριοτήτων.

Η προτεινόμενη θέση φαίνεται να διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα τόσο χωροταξικού (γεινίαση με προτεινόμενη ΒΙΠΕ και ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις μεγάλων βιομηχανικών μονάδων, δυνατότητα σύνδεσης με κύρια δίκτυα υποδομών, κ.λ.π.) όσο και τεχνικού χαρακτήρα (φυσικός όρμος, βάθη, κ.λ.π.). Για να υπάρξει έγκαιρα ο προγραμματισμός των αναγκαίων έργων μακροχρόνιας προοπτικής, απαιτείται άμεσα η ανάθεση ειδικής μελέτης με στόχο τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου λιμενικού συστήματος στην ευρύτερη περιοχή, που θα περιλαμβάνει και τις ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις που ήδη λειτουργούν.

Η επέκταση του επιβατικού και τουριστικού τμήματος στο λιμάνι του Βόλου θα επιτρέψει παράλληλα την εκτέλεση έργων αναβάθμισης της ποιότητας ζωής στην πόλη, που αποτελεί σημαντικό επίσης στόχο του χωροταξικού σχεδιασμού, αφού θα διευκολύνει την ένταξη σημαντικού τμήματος του θαλάσσιου μετώπου στον αστικό ιστό,

επιτρέποντας μάλιστα την επέκταση των κεντρικών λειτουργιών της πόλης που σήμερα ασφυκτιούν.

Ο ρόλος των άλλων εμπορικών/επιβατικών λιμανιών της περιφέρειας, περιορίζεται στην κάλυψη των αναγκών των νησιών και έχει αντίστοιχη με αυτά σπουδαιότητα. Τα πιο σημαντικά απ' αυτά, είναι, τα λιμάνια Σκιάθου, Σκοπέλου και Αλοννήσου (Πατητήρι) που έχουν να καλύψουν επιπλέον και τις ανάγκες της ολοένα αυξανόμενης τουριστικής κίνησης κατά τη θερινή περίοδο. Μικρότερης σημασίας είναι το λιμάνι στη Γλώσσα Σκοπέλου που βρίσκεται απέναντι από τη Σκιάθο σε θέση σχετικά απομακρυσμένη απ' τη χώρα της Σκοπέλου και εξυπηρετεί το Βόρειο τμήμα της νήσου τόσο ως επιβατικό/τουριστικό/εμπορικό όσο και ως αλιευτικό. Αντίθετα το τρίτο σε σημασία λιμάνι του νησιού που βρίσκεται στον Αγώντα έχει χαρακτήρα κυρίως εφεδρικού/επιβατικού λόγω της μικρής απόστασης του απ' το λιμάνι της Χώρας, εξυπηρετώντας τα σκάφη της ακτοπλοΐας όταν για λόγους δυσμενών καιρικών συνθηκών αδυνατούν να την προσεγγίσουν.

Πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στον εκσυγχρονισμό των λιμενικών τους εγκαταστάσεων ώστε να μπορέσουν να εξυπηρετήσουν τόσο τα νέας τεχνολογίας –ταχύπλοα σκάφη όσο και γενικότερα την αναμενόμενη αύξηση των αναγκών.

### 3.9 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Τις τελευταίες δεκαετίες, η τομεακή διάρθρωση της οικονομίας έχει αλλάξει σημαντικά για την πόλη του Βόλου, λόγω της γνωστής αποβιομηχάνισης. Ο ρόλος του δευτερογενή τομέα συρρικνώθηκε αρκετά, ενώ πρωταγωνιστικό ρόλο στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας παίζει πλέον ο τριτογενής τομέας παραγωγής.

Το βασικό χαρακτηριστικό του Βόλου είναι η ιδιόμορφη συνύπαρξη βιομηχανίας και τουρισμού. Ενώ ο τομέας της μεταποίησης συμμετέχει σε μεγάλο ποσοστό στην οικονομική δραστηριότητα του νομού Μαγνησίας, τα τελευταία χρόνια και η «βιομηχανία του τουρισμού» παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας. Η τουριστική κίνηση αυξάνεται σημαντικά στο Βόλο, λόγω της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας και φυσικής του ομορφιάς. Ωστόσο, οι περισσότεροι τουρίστες δεν διαμένουν αρκετά στην πόλη και τη θεωρούν ως «σταθμό» για το Πήλιο ή τα νησιά του Νομού. Μεγάλο ρόλο σε αυτό παίζουν οι ελλειπίες ξενοδοχειακές υποδομές, οι μη ολοκληρωμένες στρατηγικές προβολής της πόλης και ανάδειξης των αξιοθεάτων της και γενικά η μη οργανωμένη και συστηματική ανάπτυξη του αστικού τουρισμού.

Χαρακτηριστική είναι η έλλειψη ξενοδοχείων Α' κατηγορίας στο Βόλο, καθώς και σύγχρονου συνεδριακού κέντρου (Κουτσιανά, 2001).

Αρκετά σημαντικό ρόλο στην οικονομία της πόλης παίζουν η Εταιρεία Βιομηχανικής Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης Μετάλλων (EBETAM), η Αναπτυξιακή Εταιρεία Μαγνησίας (ANEM) και το Γραφείο Βιομηχανικής Αλλαγής του Νομού Μαγνησίας. Το τελευταίο ιδρύθηκε το 1997 και, μεταξύ άλλων, προωθεί το εξαγωγικό εμπόριο, προβάλλει τα τοπικά προϊόντα, καταγράφει τη φυσιογνωμία του Νομού κ.τ.λ. Η ANEM διαχειρίζεται ευρωπαϊκά προγράμματα και προωθεί την ανάπτυξη της πόλης και του Νομού. Τέλος, η EBETAM στοχεύει στην εφαρμογή και αξιοποίηση της επιστημονικής έρευνας και τεχνολογίας, με την παροχή τεχνολογικών υπηρεσιών στους συναφείς τομείς (Γσεγενίδη, 2001, [www.anem.gr](http://www.anem.gr)).

Φυσικά, σπουδαία είναι και η συνεισφορά του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας για την ανάπτυξη της πόλης. Έδρα του Πανεπιστημίου είναι ο Βόλος και λειτουργούν 14 τμήματα με ολοένα περισσότερο μεταπτυχιακά προγράμματα. Τα ερευνητικά εργαστήρια του Πανεπιστημίου, με τις μελέτες που έχουν πραγματοποιήσει για την περιοχή, αλλά και οι πολλαπλασιαστικές θετικές επιδράσεις που φέρνει η χωροθέτηση ενός Πανεπιστημίου σε μια πόλη συντελούν στη γενικότερη τοπική ανάπτυξη.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

### 4.1 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ

Το τουριστικό δυναμικό της περιοχής προσδιορίζεται από την ύπαρξη τουριστικών πόρων όπως:

- ◆ Αξιόλογη γραμμή ακτών στο χερσαίο τμήμα της πόλης που προσφέρονται για θαλάσσιο τουρισμό
- ◆ Πλούσια ιστορική και πολιτιστική παράδοση και πολιτιστική δραστηριότητα που καλύπτει όλες τις ιστορικές εποχές
- ◆ Εξαιρετικής ποιότητας περιβάλλον στο μεγαλύτερο τμήμα της πόλης
- ◆ Ύπαρξη Πανεπιστημίου που ενισχύει τον εκπαιδευτικό, επιστημονικό και συνεδριακό τουρισμό
- ◆ Πλούσια θρησκευτική παράδοση και κληρονομιά που ενισχύει το θρησκευτικό τουρισμό
- ◆ Αναπτυγμένη παραγωγική δομή που δύναται να στηρίζει την τουριστική ανάπτυξη
- ◆ Μοναδικό μουσειακό σιδηρόδρομο (Τρενάκι Πηλίου) και σιδηροδρομική κληρονομιά (Θεσσαλικοί σιδηρόδρομοι, τρία πλάτη γραμμής)
- ◆ Σωστή λειτουργία του λιμένα και των υπηρεσιών που δύναται να παρέχει

#### 4.1.1 ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ

Όσον αφορά το λιμάνι και τις παροχές του ισχύουν τα εξής:

Το κυριότερο λιμάνι της Θεσσαλίας είναι αυτό του Βόλου το οποίο περιλαμβάνει τις παρακάτω εγκαταστάσεις:

α) Προσήμεμος μόλος (κυματοθραύστης). Ο προσήμεμος μόλος βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα του μυχού του όρμου. Αποτελείται από δύο βραχίονες συνολικού μήκους 960m περίπου. Ο πρώτος έχει μήκος 180m και βάθος -3.50m. Ο δεύτερος βραχίονας έχει μήκος 780m και το βάθος του, εσωτερικά προς το λιμάνι, κυμαίνεται μεταξύ -6.00m έως και -9.00m. Είναι κατασκευασμένος από τεχνητούς ογκολίθους, η ανωδομή του είναι κατασκευασμένη από οπλισμένο σκυρόδεμα και διαθέτει, σ' ένα τμήμα του ηλεκτρικό δίκτυο φωτισμού και δίκτυο ύδρευσης. Έχει ήδη κατασκευασθεί μεταλλική γέφυρα σύνδεσής του με την παραλία. Στην εσωτερική πλευρά του έχει τοποθετηθεί πλωτή προβλήτα, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής. Τώρα γίνεται διαπλάτυνση της ανωδομής του κατά 1,25 μ. και επέκταση των δικτύων

ηλεκτροφωτισμού και ύδρευσης μέχρι το σημείο που έχει τοποθετηθεί η πλωτή προβλήτα.

β) Κεντρική προβλήτα Από την κεντρική προβλήτα εξυπηρετούνται κυρίως τα επιβατικά και τουριστικά σκάφη, τα Ο/Γ προς Β. Σποράδες, Α. & Ν. Αιγαίο και τα κρουαζιερόπλοια. Έχει διαστάσεις 240 x 115m περίπου, έκταση 27.600m<sup>2</sup> και ανάπτυγμα παραβολής 600m περίπου. Το βάθος του κατακόρυφου μετώπου κυμαίνεται από -7.00m έως -8.50m. Περιλαμβάνει το κεντρικό διώροφο κτίριο Διοίκησης (Λιμενικό Ταμείο, Λιμεναρχείο κ.ά.), στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους έκτασης 8.000m<sup>2</sup> και χωρητικότητας 25.000m<sup>3</sup> και υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους έκτασης 20.000 m<sup>3</sup>. Είναι κατασκευασμένη από τεχνητούς ογκολίθους σκυροδέματος και το κατάστρωμά της είναι επιστρωμένο με σκυρόδεμα και άσφαλτο και διαθέτει ηλεκτρικό δίκτυο φωτισμού και δίκτυο ύδρευσης.

γ) Προβλήτα ΣΙΑΟ (No 1). Βρίσκεται δυτικότερα της προαναφερθείσας κεντρικής προβλήτας. Η ανατολική πλευρά της έχει μήκος 475m, η δυτική 365m και το πλάτος στην κεφαλή της είναι 153m. Η έκτασή της είναι 75.000m<sup>2</sup> περίπου, το ανάπτυγμα παραβολής της τάξης των 1.000m και το βάθος του κατακόρυφου μετώπου -11.00m. Περιλαμβάνει κτίριο ΣΙΑΟ (με δύο πυλώνες) χωρητικότητας 15.000t, αποθήκη υπό τελωνειακό έλεγχο έκτασης 7.000m<sup>2</sup>, συνεργείο μηχανημάτων έκτασης 550m<sup>2</sup> και υπαίθριους χώρους έκτασης 28.000m<sup>2</sup>. Η ανατολική πλευρά της χρησιμοποιείται για την διακίνηση φορτίων γενικού εμπορίου και δημητριακών, η δυτική για την διακίνηση φορτίων σιδήρου (SCRAP, σίδερα σκυροδέματος κλπ) και η κεφαλή της για γενικά φορτία. Είναι κατασκευασμένη από τεχνητούς ογκολίθους και η επίστρωσή της από οπλισμένο σκυρόδεμα και διαθέτει ηλεκτρικό δίκτυο φωτισμού και δίκτυο ύδρευσης.

Στα άμεσα σχέδια του Α.Τ.Ν.Μ. είναι να προσκαλέσει σε εκδήλωση ενδιαφέροντος επενδυτές, που επιθυμούν να αναλάβουν την κατασκευή και εκμετάλλευση νέων σύγχρονων εγκαταστάσεων ΣΙΑΟ δηλ.: α) σύνταξη οριστικής μελέτης β) πλήρη κατασκευή των χερσαίων εγκαταστάσεων, σύμφωνα με τη μελέτη, καθώς και την προμήθεια εξοπλισμού ενός πλήρους και σύγχρονου σταθμού μεταφόρτωσης δημητριακών.

δ) Νηοδόχος παλαιού Λ/Χ. Εκτείνεται δυτικά της προβλήτας ΣΙΑΟ μέχρι την προβλήτα Νο 2. Έχει μήκος 150m, βάθος κατακόρυφου μετώπου -5.00m και περιλαμβάνει δύο (2) κεκλιμένα επίπεδα. Η χερσαία ζώνη, που έχει πλάτος 100m περίπου και έκταση 15.000m<sup>2</sup> περίπου, χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των φορτηγών αυτοκινήτων TIR. Η

νηοδόχος είναι κατασκευασμένη από τεχνητούς ογκολίθους, η επίστρωση του καταστρώματος από άσφαλτο και διαθέτει δίκτυο φωτισμού και ύδρευσης.

ε) Προβλήτα Νο 2. Η προβλήτα αυτή βρίσκεται αμέσως δυτικά της νηοδόχου, έχει σχήμα περίπου τραπεζοειδές και είναι σχεδόν παράλληλη με την προβλήτα Νο 1. Το συνολικό μήκος παραβολής είναι 980 m. περίπου και το βάθος του κατακόρυφου μετώπου - 11.00m. Η έκτασή του είναι 21.000m<sup>2</sup> περίπου. Είναι κατασκευασμένη από τεχνητούς ογκολίθους και ανωδομή και διαθέτει επίστρωση του καταστρώματος από οπλισμένο σκυρόδεμα. Στον εξοπλισμό της, εκτός από τα στοιχειώδη, προσκρουστήρες, δέστρες, κρίκους και το δίκτυο φωτισμού και ύδρευσης έχουν προστεθεί δύο ηλεκτροκίνητοι γερανοί ανυψωτικής ικανότητας 45t.

στ) Προβλήτα Containers. Η προβλήτα αυτή αποτελεί ουσιαστικά ένα από τα κυριότερα νέα λιμενικά έργα για την ανάπτυξη του λιμένα. Βρίσκεται σε απόσταση 150m περίπου νοτιοδυτικά της προβλήτας Νο 2, μετά την εκβολή του χειμάρρου Κραυσίδωνα. Προβλέπεται να έχει σχήμα περίπου τραπεζοειδές και η βόρεια πλευρά της θα έχει μήκος 500m, η νότια 450m και η κεφαλή της 200m και βάθος κατακόρυφου μετώπου -11m σ' όλες τις πλευρές της. Έχει ήδη κατασκευασθεί τμήμα της Α' φάσης, που συνίσταται σε κρηπίδωμα 120m, στη βάση της βόρειας πλευράς της προβλήτας και κατασκευάζεται επέκτασή της κατά 140m, βάθους -11m και η δημιουργία χερσαίων χώρων 80.000m<sup>2</sup>.

ζ) Προβλήτα Σιδηροδρομικού Πορθμείου. Αμέσως δυτικά της προβλήτας Νο 2 εκβάλλει ο ποταμός Κραυσίδωνας, και η προς νότο ακτή μήκους 1km περίπου είναι τελείως αδιαμόρφωτη μέχρι την προβλήτα του σιδηροδρομικού πορθμείου. Η προβλήτα αυτή βρίσκεται 500m περίπου νότια της εκβολής του χειμάρρου Ξηριά, στο νότιο άκρο του λιμενικού χώρου και λόγω της παρεμβολής της αδιαμόρφωτης ακτής είναι αποκομμένη από τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις, με τις οποίες συνδέεται μόνο μέσω της εξωτερικής αστικής οδού. Έχει κατασκευαστεί η βόρεια πλευρά της μήκους 201m, καθώς και η κεφαλή της πλάτους 70m. Το κατακόρυφο μέτωπο στα δύο αυτά τμήματα είναι - 7.50m. Έχει έκταση 14.000m<sup>2</sup> και πίσω χερσαίο χώρο της τάξης των 9.000m<sup>2</sup>.

Τα έργα που εκτελούνται σήμερα για την βελτίωση της υποδομής του λιμένα Βόλου είναι:

- Κατασκευή Β' φάσης προβλήτα CONTAINERS (κατασκευή κρηπιδώματος 140 μ.).
- Λιμενικά έργα Ιχθυόσκαλας Βόλου (κατασκευή κρηπιδώματος 100 μ. κατ' επέκταση του υπάρχοντος κρηπιδώματος της Ιχθυόσκαλας Βόλου).

- Διαμόρφωση κοίτης και νέας εισόδου χειμάρρου Κραυσίδανα (εκτροπή του χειμάρρου σε μήκος 200 μ.).
- Διαπλάτυνση στέψης και επέκταση δικτύων κυματοθραύστη (σε μήκος 70 μ. περίπου).
- Κατασκευή δικτύου ακαθάρτων στην Κ. Προβλήτα.
- Ηλεκτρική τροφοδότηση γερανών 2<sup>ης</sup> προβλήτας.

Τα έργα που προβλέπονται να κατασκευαστούν είναι:

α) Από Δημόσιες Επενδύσεις:

- Γεφύρωση χειμάρρου Ξηριά (οδική και σιδηροδρομική γέφυρα μήκους 60m και πλάτους 20m).
- Αξιοποίηση εσωτερικού χώρου προβλήτας CONTAINERS (Έργα υποδομής - οδικοί άξονες - σιδηρόδρομος κλπ).
- Θωράκιση νοτίου τμήματος προβλήτας CONTAINERS και αξιοποίησή της ως επισκευαστικής μονάδας Φ/Γ πλοίων.
- Προμήθεια μηχανημάτων ξηράς:
  - α) Περονοφόρου ανυψωτικού μηχανήματος.
  - β) Αυτοκινούμενου γερανού.
- Κατασκευή Γ' φάσης προβλήτα CONTAINERS.
- Προμήθεια γερανογέφυρας.

β) Από τον προϋπολογισμό του Λ.Τ.Ν. Μαγνησίας:

- Κατασκευή αποθηκευτικών χώρων στις προβλήτες Ν<sup>ο</sup> II και CONTAINERS.
- Κατασκευή μόλου παζαροκάικων: Το έργο αυτό θα εξυπηρετεί τις ανάγκες της Μαρίνας περιοχής Τελωνείου για σκάφη αναψυχής, την παραβολή παραδοσιακών σκαφών και στην κεφαλή του μόλου την παραβολή των παζαροκάικων της περιοχής.
- Κατασκευή Αλιευτικού Καταφυγίου στην εκβολή του Χειμάρρου Αναύρου: Διευθέτηση και εκβάθυνση της εκβολής του χειμάρρου Αναύρου και κατασκευή Α.Κ. δυναμικότητας 100 θέσεων.
- Κατασκευή Μαρίνας στο χώρο που σήμερα βρίσκεται η Ιχθυόσκαλα και το Τελωνείο: Λιμενικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης τουριστικών και σκαφών αναψυχής, συμπληρωματικές αυτών που έχουν δημιουργηθεί στον κυματοθραύστη.

Ο λιμένας του Βόλου παρουσιάζει πολλά θετικά χαρακτηριστικά:

- Η γεωγραφική του θέση είναι πλεονεκτική τόσο ως προς τον θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου όσο και ως προς τον χερσαίο Ελλαδικό χώρο (κεντροβαρική) και με τις προτεινόμενες οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις (άξονας Ηγουμενίτσας-Βόλου) η ενδοχώρα μπορεί να επεκτείνεται σε όλο το τρίγωνο Αθήνα-Ιωάννινα-Θεσσαλονίκη
- Βρίσκεται πλησίον της κεντρικής οδικής αρτηρίας Βορρά –Νότου και υπάρχει η υποδομή (σιδηροδρομικό πορθμείο) για την σύνδεσή του με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.
- Έχει το συγκριτικό πλεονέκτημα να έχει σαν φυσικό προλιμένα του τον Παγασητικό κόλπο και να δημιουργεί κατάλληλες συνθήκες για την προσέλευση των πλοίων.
- Εξυπηρετεί την ευρύτερη ενδοχώρα της Θεσσαλίας η οποία παρουσιάζει μεγάλο τουριστικό ενδιαφέρον (Πήλιο, Μετέωρα, Σποράδες)
- Η προβλεπόμενη δημιουργία Ελεύθερης Αποθήκης με προοπτική να επεκταθεί σε Ελεύθερη Εμπορευματική Ζώνη αποτελεί ένα πρόσθετο συγκριτικό πλεονέκτημα για την προσέλκυση νέων γραμμών ναυσιπλοΐας (κυρίως μικρών αποστάσεων για προορισμούς τρίτων μή Κοινοτικών χωρών)

Υπάρχουν όμως και αρκετοί παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά την λειτουργία και ελκυστικότητα του λιμένα όπως:

- Η ύπαρξη σε σχετικά μικρή απόσταση των δύο μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας (Πειραιά, Θεσσαλονίκη) που είναι και ο τελικός προορισμός του 75% των φορτίων.
- Η μείωση της οικονομικότητας της ενδοχώρας (φθίνουσα) λόγω μείωσης των βιομηχανικών μονάδων στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας. Παράλληλα παρατηρείται τάση αυτονόμησης αρκετών βιομηχανιών και επιχειρήσεων που διαθέτουν θαλάσσιο μέτωπο στις εγκαταστάσεις τους και τείνουν να διακινούν τα φορτία τους από ιδιωτικές εγκαταστάσεις (π.χ. ΑΓΕΤ).

Από το 1970 με τα έργα υποδομής που έγιναν αναβαθμίστηκε και λειτούργησε για κάποια χρόνια (1978-1983) σαν διαμετακομιστικό λιμάνι σύνδεσης του Ελλαδικού και Ευρωπαϊκού χώρου με την Μ. Ανατολή με συνδυασμένες μεταφορές τύπου Ro-Ro(φορτηγό σε πλοίο). Σήμερα όμως οι συνθήκες έχουν αλλάξει και δεν υπάρχουν προοπτικές επαναλειτουργίας της γραμμής. Οι οδικές και σιδηροδρομικές προσβάσεις του λιμένα κρίνονται ανεπαρκείς. Για την επιβατική κίνηση και ιδίως τα μεγάλα πλοία και κρουαζιερόπλοια η αποβάθρα πρόσδεσης και ο περιβάλλον χώρος εξυπηρέτησης είναι ακατάλληλοι και δημιουργούν αρνητική εικόνα για το λιμάνι. Η κυκλοφορία και



στάθμευση των οχημάτων που επιβιβάζονται στα Ε/Ο Ο/Γ πλοία το καλοκαίρι γίνεται με πολλά προβλήματα.

Επισημαίνεται ότι πρέπει να υπάρξει κατάλληλη σήμανση, βελτίωση των χώρων εξυπηρέτησης επιβατών, καθώς και των χώρων αναμονής προς επιβίβαση.

Από πλευράς λειτουργίας του εμπορικού λιμένα η εξυπηρέτηση θεωρείται καλή και η υπάρχουσα υποδομή εξοπλισμού (γερανογέφυρες) ικανοποιητική. Όμως οι εγκαταστάσεις του σιλό δημητριακών είναι πεπαλαιωμένες και χρειάζονται σημαντικές βελτιώσεις.

#### 4.1.2 ΤΡΕΝΑΚΙ ΠΗΛΙΟΥ

Όσον αφορά το τρενάκι του Πηλίου ισχύουν τα εξής:

Ο ιστορικός σιδηρόδρομος Βόλου - Μηλεών, το τρενάκι του Πηλίου, όπως είναι πιο γνωστό, κατασκευάστηκε σε δύο στάδια από το 1894 μέχρι το 1903. Ο θρυλικός πλέον "Μουτζούρης" συνέδεσε το εμποροβιομηχανικό κέντρο του Βόλου με την εύφορη και πλούσια περιοχή του Δυτικού Πηλίου, στις πλαγιές και στους ελαιώνες του βουνού των Κενταύρων.

Μέχρι το 1950 ο συρμός με τις βελγικές μηχανές "Μηλαία", "Ιάσων", "Πήλιον", "Βόλος", "Τσαγκαράδα" και τα βαγονάκια του, με μικρότερες μηχανές εξυπηρετούσαν και τις ανάγκες της πόλης ως τροχιόδρομος για την αστική συγκοινωνία του Βόλου. Για 80 χρόνια υπήρξε σημείο αναφοράς για την ευρύτερη περιοχή. Μετά την κατάργηση του το 1971 έγιναν προσπάθειες για την επαναλειτουργία του σαν (μουσειακού) τουριστικού σιδηροδρόμου σε ένα περιβάλλον ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς. Μετά από σημαντικά έργα ανακατασκευής μέρους της υποδομής, μπήκε και πάλι σε λειτουργία το 1996.

Για την επανέναρξη των δρομολογίων απαιτήθηκαν δίμηνες εργασίες προκειμένου να απομακρυνθούν χώματα από κατολισθήσεις και να αντιμετωπισθούν προβλήματα που είχαν προκληθεί από διαβρώσεις.

Η γραμμή του, έχει πλάτος 60 εκ., είναι η στενότερη σιδηροδρομική γραμμή στην Ελλάδα και μια από τις στενότερες στον κόσμο. Η διαδρομή Άνω Λεχωνίων - Μηλεών, μέσα σε καταπράσινες πλαγιές και με την πανέμορφη θέα του Παγασητικού, περνάει μέσα από γραφικές πέτρινες καμάρες πάνω από οκτώ λιθόκτιστες γέφυρες με πελεκητή μαρμαρόπετρα (δίτοξες, τρίτοξες και μια πεντάτοξη) καθώς και από μια μεταλλική γέφυρα όπου η καμπύλη γραμμή γράφεται μέσα σε ευθύγραμμο φορέα, σύμφωνα με τα σχέδια φημισμένων γεφυροποιών της εποχής. Την ευθύνη κατασκευής της γραμμής είχε

ο φημισμένος Ιταλός μηχανικός Εβαρίστο ντε Κίρικο. Ήταν ο πατέρας του διάσημου υπερρεαλιστή ζωγράφου Τζιόρτζιο ντε Κίρικο, που αποτύπωσε την φιγούρα του μικρού τρένου σε μερικούς από τους διάσημους πλέον πίνακές του.

Το τρενάκι επαναδρομολογήθηκε στη γραμμή Άνω Λεχώνια - Μηλιές, μήκους 15 χλμ. Η διαδρομή διαρκεί 90 λεπτά, με 15λεπτη στάση στην Άνω Γατζέα και η μέγιστη ταχύτητά του είναι 20 χλμ. την ώρα.

Υπάρχει το παραδοσιακό τροχαίο υλικό, ατμάμαξες του 1903 και του 1912, ξύλινα βαγόνια με εξώστες όσο και δύο νέες ντηζελάμαξες που αποκτήθηκαν από τον ΟΣΕ το 2000. Η τιμή εισιτηρίου για να απολαύσει κανείς την υπέροχη αυτή διαδρομή είναι 12,90 ευρώ ενώ τα δρομολόγια έχουν ως εξής: τις καθημερινές πραγματοποιείται ένα δρομολόγιο το οποίο αναχωρεί 10:00, το πρωί, από τα Λεχώνια και 15:30, το μεσημέρι, από τις Μηλιές, ενώ, το Σαββατοκύριακο πραγματοποιούνται δύο δρομολόγια, 10:00, το πρωί, και 13:45, το μεσημέρι, από Λεχώνια και 11:55, το πρωί και 15:30, το μεσημέρι, από τις Μηλιές.

#### *4.1.3 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ*

Μεγάλη σημασία για την πολιτιστική ζωή της πόλης και ιδιαίτερα για τους νεαρότερους κατοίκους της, έχει η χωροθέτηση των χώρων διασκέδασης. Επειδή, μάλιστα, αυτό το κομμάτι του πληθυσμού της πόλης αυξάνεται συνεχώς τα τελευταία χρόνια, λόγω, κυρίως, της ίδρυσης νέων πανεπιστημιακών τμημάτων, έχει ενδιαφέρον να δούμε τη διασπορά αυτών των πολυσύχναστων χώρων, μέσα στον αστικό ιστό. Οι χώροι διασκέδασης είναι διαφόρων ειδών και δύνανται πολλών κατηγοριοποιήσεων. Γι' αυτό, επιλέχθηκε η εξέταση δύο μόνο κατηγοριών, των μεγαλύτερων και πιο προσφιλών ανάμεσα στο νεανικό και μη, πληθυσμό της πόλης, τα τσιπουράδικα και τα cafes.

Η περιοχή μελέτης της χωρικής κατανομής των δύο παραπάνω δραστηριοτήτων περικλείεται από τις οδούς Αργοναυτών – Αχιλλοπούλου και Αγίου Δημητρίου, Σταδίου – Καπαδιστρίου και Παγασών. Κατά τη μελέτη στην περιοχή αυτή συλλέξαμε ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα από 60 τσιπουράδικα και 73 καφετέριες.

Παρατηρείτε ότι ο χωρικός μέσος των δύο δραστηριοτήτων βρίσκεται πολύ κοντά στον Άγιο Νικόλαο και είναι ένα πρώτο ενδεικτικό στοιχείο για το γεγονός ότι οι δύο αυτές κατανομές εμφανίζουν κοινά στοιχεία.

Και οι δύο δραστηριότητες εμφανίζονται με υψηλά ομαδοποιημένη μορφή. Η μεγαλύτερη συγκέντρωση παρατηρείται στην περιοχή του Αγίου Νικολάου και κατά

μήκος της Αργοναυτών. Ωστόσο, τα τσιπουράδικα εμφανίζουν μεγαλύτερη διασπορά στην πόλη του Βόλου σε σχέση με τις καφετέριες.

Στην κατανομή των τσιπουράδικων φαίνεται καθαρά (λόγω της πολύ μεγάλης διασποράς τους) ότι πρόκειται για μια δραστηριότητα πολύ πιο ανταγωνιστική από τις καφετέριες. Αυτό είναι λογικό συμπέρασμα, μιας και οι καφετέριες αποτελούν καθαρά είδος αναψυχής, ενώ τα τσιπουράδικα είναι και κατά κάποιο βαθμό μέσο που σχετίζεται με την ανάγκη του ανθρώπου για διατροφή, άρα είναι και πιο ισοκατανεμημένα στο χώρο. Ακόμα, τα τσιπουράδικα είναι πιο διασκορπισμένα διότι απευθύνονται σε όλες τις ηλικίες, ακόμα και τις μεγαλύτερες, που είναι δύσκολο να καταβάλουν μεγάλη μετακίνηση για να βρεθούν στο μέρος ψυχαγωγίας τους, άρα πρέπει να βρίσκονται όσο το δυνατόν κοντά τους.

Τα τσιπουράδικα και τα cafes, δεν αποτελούν παρά ένα μόνο κομμάτι της πολιτιστικής υποδομής του Βόλου. Η πόλη διαθέτει ένα ευρύ φάσμα καλλιτεχνικών και άλλων πολιτιστικών χώρων ψυχαγωγίας. Η καταγραφή τους, οδήγησε στην ταξινόμηση του Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.1 : Πολιτιστικοί Χώροι ΠΣ Βόλου

Πολιτιστικός Χώρος	Περιγραφή	Διεύθυνση - Περιοχή
Δημοτικό Θέατρο (ΔΗΠΕΘΕ)	Χωρητικότητα 1000 θέσεων Υπαρξη βοηθητικού ανοιχτού χώρου για θερινές παραστάσεις	Πλατεία Ρήγα Φεραίου (Δημαρχείου)
Δημοτικό Ωδείο	Εδρα της Συμφωνικής Ορχήστρας Βόλου Παλιό Νεοκλαστικό Κτίριο	Μεταμορφώσεως - Δημητριάδος
Δημοτική Βιβλιοθήκη	Το κτίριο ανακατασκευάζεται	Μεταμορφώσεως - Ερμού
Λαϊκή Βιβλιοθήκη	Πρόσφατα ανακαινισμένο κτίριο	Κωνσταντά - Αντωνοπούλου
Δημοτική Πινακοθήκη	Στεγάζεται στο Δημαρχείο Κτίριο Πηλιορείτικης Αρχιτεκτονικής	Πλατεία Ρήγα Φεραίου (Δημαρχείου)
Αρχαιολογικό Μουσείο (Αθανασάκειον Μουσείο)	Ίδρυση 1909 Νεοκλαστικό Κτίριο	Περιοχή Αναύρου
Κέντρο Τέχνης Giorgio De Chirico	Εκθεσιακό Κέντρο Σύγχρονο Κτίριο	Μεταμορφώσεως - Ερμού
Κτίριο Σπίρερ	Χώρος Πολιτιστικών εκδηλώσεων (κυρίως θεατρικών) Παλαιά Καπνακοθήκη	Μακρυνίτσης - Μικρασιατών
Κτίριο Παλαιάς Ηλεκτρικής	Χώρος Πολιτιστικών εκδηλώσεων (κυρίως θεατρικών) Εδρα Δημοτικής Σχολής Χορού	Κουταρέλια - Ρ. Φεραίου

<b>Κτίριο Εξωραϊστικής</b>	Φιλοξενεί Καλλιτεχνικές Εκθέσεις	Πολυμέρη - Ι. Καρτάλη
<b>Διάυλος</b>	Κέντρο Νεότητας	Τοπάλη - Δημητριάδος
<b>Χειμερινός Κινηματογράφος Αχιλλειών</b>	2 αίθουσες προβολής Νεοκλασικό Κτίριο	Κουμουνδούρου - Αργοναυτών
<b>Χειμερινός Κινηματογράφος LIDO</b>	2 αίθουσες προβολής Πρόσφατα ανακαινισμένο	Κ. Καρτάλη - Γαλλίας
<b>Θερινός Κινηματογράφος Εξωραϊστικής</b>	Η αυλή του κτιρίου της Εξωραϊστικής, κατάλληλα διαμορφωμένη για κινηματογραφικές προβολές	Πολυμέρη - Ι. Καρτάλη
<b>Πνευματικό Κέντρο ΙΜ Δημητριάδος</b>	Νεοκλασικό Κτίριο	Κ. Καρτάλη - Ανθ. Γαζή
<b>Εκκλησία Αγ. Νικολάου</b>	Μητροπολιτικός Ναός Θρησκευτικός χώρος	Πλατεία Αγ. Νικολάου
<b>Εκκλησία Αγ. Κωνσταντίνου</b>	Θρησκευτικός χώρος	Παραλία
<b>Καθολική Εκκλησία</b>	Θρησκευτικός χώρος	Ρήγα Φεραίου - Μαυροκορδάτου
<b>Πανεπιστημιακά κτίρια</b>	Παλιά Βιομηχανικά κτίρια	Πεδίον Άρεως Αργοναυτών - Φιλλελλήνων

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφερθούμε σε έναν θεσμό, εντελώς ιδιαίτερο και μοναδικό για τα ευρωπαϊκά καλλιτεχνικά δρώμενα, το *Διεθνές Φεστιβάλ Μουσικού Θεάτρου (International Festival of Music Theatre)*. Το Φεστιβάλ αυτό, διοργανώνεται στην πόλη του Βόλου, επί 9 συνεχόμενα χρόνια. Η διάρκεια του είναι δύο περίπου βδομάδες και λαμβάνει χώρα, συνήθως, το μήνα Δεκέμβριο. Οι προγραμματιζόμενες καλλιτεχνικές παραστάσεις φιλοξενούνται στους χώρους του Δημοτικού Θεάτρου και του κτιρίου Σπίρερ. Το Φεστιβάλ, συγκεντρώνει πανελλήνιο και ευρωπαϊκό ενδιαφέρον, καθώς συμμετέχουν γνωστές καλλιτεχνικές ομάδες από τις μεγαλύτερες επαρχιακές πόλεις (π.χ. ΔΗΠΕΘΕ Βέροιας), την Αθήνα (π.χ. συνεργασία με το Μέγαρο Μουσικής Αθηνών) και το εξωτερικό (π.χ. Μαύρο Θέατρο Πράγας). Η ευθύνη για τη διοργάνωση του Φεστιβάλ ανήκει στο Κέντρο Μουσικού Θεάτρου που λειτουργεί στην πόλη, σε συνεργασία με το Δήμο Βόλου, το Εθνικό Πολιτιστικό Δίκτυο Πόλεων και το Υπουργείο Πολιτισμού. Τέλος, μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει και το Αρχαιολογικό Μουσείο της πόλης, λόγω των σημαντικών εκθεμάτων του. Τα αρχαιολογικά ευρήματα που φιλοξενεί, προέρχονται από όλες σχεδόν τις περιόδους της ανθρώπινης ιστορίας και προϊστορίας. Από τα πιο γνωστά είναι τα αρχαιολογικά ευρήματα των προϊστορικών νεολιθικών οικισμών Σέσκλο και Διμήνι. Ακόμα, υπάρχουν ευρήματα από τη γεωμετρική εποχή, την κλασική εποχή

και την Αλεξανδρινή εποχή. Επίσης, εκτίθενται ανάγλυφα από την παλαιοχριστιανική και βυζαντινή εποχή (Ζάχος, 1994).

Η πολιτιστική υποδομή της πόλης του Βόλου έχει ως εξής:

#### 1. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ ΒΟΛΟΥ

Το Δημοτικό Θέατρο Βόλου εγκαινιάστηκε το 1988 και βρίσκεται στην πλατεία Ρ. Φεραίου. Έχει τη μεγαλύτερη σκηνή των Βαλκανίων και χωρητικότητα περίπου 1000 θέσεων.

Το παλιό Δημοτικό Θέατρο (1897) ήταν από τα σημαντικότερα της εποχής του όπως της Σμύρνης, Κωνσταντινούπολης, Θεσσαλονίκης. Στην πορεία φιλοξένησε γνωστά ονόματα καλλιτεχνών όπως της Κοτοπούλη, Νέζερ, Μερκούρη κλπ. Το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ. ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1994.

#### 2. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ ΒΟΛΟΥ (ΔΗ.Κ.Ι.)

Το Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης (ΔΗ.Κ.Ι.) είναι αμιγής δημοτική επιχείρηση. Λειτουργεί από το 1991 ως πρωτοβουλία του Δήμου Βόλου. Αρμοδιότητές του είναι:

- Η λειτουργία ιστορικού αρχείου στην πόλη το οποίο περιλαμβάνει το δημοτικό αρχείο και ιδιωτικά αρχεία, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τον Βόλο και την ευρύτερη περιοχή. Το Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας διαθέτει πλούσιο ιστορικό αρχείο, που αποτελείται από το αρχείο του Δήμου Βόλου (πλήρης σειρά των Πρακτικών και Ψηφισμάτων του Δημοτικού Συμβουλίου), 46 ιδιωτικά αρχεία, 6.000 περίπου φωτογραφίες και διαφάνειες καθώς και σημαντικές συλλογές σχεδίων κτηρίων, χαρτών και αεροφωτογραφιών.

- Η επιστημονική εποπτεία και ο συντονισμός των βιβλιοθηκών του Δήμου Βόλου. Η βιβλιοθήκη του Δημοτικού Κέντρου Ιστορίας περιλαμβάνει 5.500 τόμους με βιβλία, κυρίως ιστορικού ενδιαφέροντος, και 550 περίπου τίτλους περιοδικών, ενώ έχουν αποδελτιωθεί περισσότερα από 4.000 άρθρα. Έχει επιλεγεί για την εφαρμογή του προγράμματος Ηλεκτρονικής Ανάγνωσης. Το ΔΗ.Κ.Ι. έχει την επιστημονική εποπτεία των βιβλιοθηκών του Δήμου Βόλου. Σημαντικό κομμάτι της βιβλιοθήκης του αποτελεί η δωρεά της βιβλιοθήκης του καθηγητή του Συνταγματικού Δικαίου Ν.Ι. Πανταζόπουλου που αποτελείται από 10.000 τόμους, ανάμεσα στα οποία υπάρχουν πολλά σπάνια και

μοναδικά βιβλία.

- Η λειτουργία τμήματος τεκμηρίωσης, το οποίο συγκεντρώνει, διαχειρίζεται και επεξεργάζεται τις πηγές, που συνδέονται με τη διαχρονική εξέλιξη της πόλης και της περιοχής. Στα πλαίσια του επιχειρησιακού προγράμματος "Κοινωνία της Πληροφορίας" έχει εγκριθεί η δημιουργία "Περιφερειακού Εργαστηρίου Ψηφιοποίησης", το μοναδικό στη Θεσσαλία.

- Η προβολή της ιστορίας και της φυσιογνωμίας της πόλης και η ανακοίνωση στο κοινό των σύγχρονων δεδομένων της επιστήμης, του λόγου και της τέχνης μέσω της διοργάνωσης εκδηλώσεων, συνεδρίων, εκθέσεων, εκπαιδευτικών προγραμμάτων και εκδόσεων. Η εκδοτική δραστηριότητα του ΔΗ.Κ.Ι. περιλαμβάνει 27 εκδόσεις, και, την τριμηνιαία περιοδική έκδοση του Δήμου Βόλου εν Βόλω, το οποίο αριθμεί 11 τεύχη. Έχουν πραγματοποιηθεί εκδηλώσεις λόγου, σεμινάρια, συνέδρια, εκθέσεις, εκπαιδευτικά προγράμματα, ενώ για το 2004 προγραμματίζει σειρά δράσεων πανελλήνιας και διεθνούς εμβέλειας στην ολυμπιακή πόλη του Βόλου με στόχο να αναδείξει την πολιτιστική ταυτότητα και φυσιογνωμία της πόλης.

- Η επιστημονική εποπτεία και διαχείριση των δημοτικών συλλογών και των μουσείων που άπτονται της ιστορίας της πόλης. Ήδη εκπονεί τη μελέτη αξιοποίησης του Μουσείου Πλινθοκεραμοποιείας στο πρώην εργοστάσιο Τσαλαπάτα, λειτουργεί το Μουσείο-Πινακοθήκη της ζωγράφου Χρυσούλας Ζώγιας, και προγραμματίζει την προβολή όλων των συλλογών του Δήμου στο διαδίκτυο

- Η εκπόνηση και υλοποίηση ερευνητικών προγραμμάτων και η ενθάρρυνση ερευνητών και ερευνητικών ομάδων από την Ελλάδα και το εξωτερικό για την εκπόνηση μελετών με επίκεντρο τον Βόλο και την περιοχή του. Στα πλαίσια αυτά πραγματοποιείται μόνιμη συνεργασία σε ερευνητικά προγράμματα με το Εκπαιδευτικό Κέντρο του πανεπιστημίου Drury του Springfield στον Βόλο. Υλοποιείται επίσης η έκδοση της "Ιστορίας του Βόλου (1881-1955)", έργο που περιλαμβάνει τα νεότερα επιστημονικά δεδομένα για τη σύγχρονη ιστορία της πόλης.

Οι παρακάτω πίνακες αναφέρουν συνοπτικά τους πολιτιστικούς φορείς και συλλόγους:

<b>ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΛΛΟΓΟΙ</b>		
Καπαδόκες	Τοπάλη 56	24210-31707
Εγγλεζονησιώτες	Σταδίου	24210-67790
Πολιτιστική Λέσχη Εργαζομένων ΔΕΗ	Μεταμορφώσεως 44	24210-35244

<b>ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ</b>		
Εταιρεία Θεσσαλικών Ερευνών	Ιάσονος	24210-24729
Εταιρεία Αστρονομίας και Διαστήματος	Μπασδέκη 98	24210-51061
	Μαιάνδρου 75	24210-60900
<b>Πολιτιστική Εστία Μικρασιατών Ν.Ιωνίας</b>		
Πολιτιστικός Οργανισμός Δήμου Ν.Ιωνίας	Νικομηδείας	24210-67601
Πολιτιστικός Οργανισμός Δήμου Ιωλκού	Πλ.Ανακασιάς	24210-71390
Εταιρεία Κοινωνικής Παρέμβασης		24210-70951

Στα πλαίσια της πολιτισμικής δραστηριότητας ανήκουν, επίσης, και τα Μουσεία. Η πόλη του Βόλου παρέχει τόσο στον πολίτη όσο και στον εκάστοτε τουρίστα την ικανότητα να επιλέξει, ανάλογα με την ιδιοσυγκρασία του, το κατάλληλο μουσείο για να επισκεφτεί. Έτσι, τα μουσεία που απαρτίζουν την πόλη είναι τα εξής:

### *1. Αθανασάκειο Αρχαιολογικό Μουσείο Βόλου*

Το Μουσείο ανεγέρθηκε το 1909 με δωρεά του Αλεξίου Αθανασάκη. Είναι ένα από τα σημαντικότερα ελληνικά μουσεία με πρωτότυπη χωροθέτηση. Στις αίθουσές του εκτίθενται αντικείμενα από τους νεολιθικούς οικισμούς του Σέσκλου και του Διμηνίου, πήλινα ειδώλια και σκεύη της γεωμετρικής εποχής από το κάστρο του Βόλου, τα Πευκάκια, τη Νεάπολη αλλά και από περιοχές του ευρύτερου θεσσαλικού χώρου, γλυπτά της κλασικής εποχής καθώς και σπάνια αρθρωτά ειδώλια, ανάγλυφα της αλεξανδρινής εποχής από τη Δημητριάδα. Ιδιαίτερα σημαντικό έκθεμα αποτελούν φυσικά οι σπάνιες γραπτές στήλες του 3ου π.Χ. αι., που διασώζουν στοιχεία ζωγραφικής των αρχαίων Ελλήνων σε μαρμάρινα έργα τέχνης

### *2. Σιδηροδρομικό Μουσείο Θεσσαλίας στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Βόλου*

Ο γραφικός σταθμός του Εβαρίστο Ντε Κίρικο παραμένει ίδιος από το 1882, όταν η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου από την Εταιρεία Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων έδωσε την πρώτη ώθηση στην ραγδαία ανάπτυξη της πόλης. Στον όροφο του κτηρίου του σταθμού στεγάζεται το Σιδηροδρομικό Μουσείο Θεσσαλίας, που φιλοξενεί πλούσιο σιδηροδρομικό, κειμηλιακό και τεκμηριωτικό υλικό. Συγκεκριμένα στο μουσείο εκτίθεται ένας μοναδικός για την Ελλάδα πλούτος μικροαντικειμένων, όπως σπάνιες

παλιές φωτογραφίες στολές, τηλεγράφοι, ξύλινα εκδοτήρια εισιτηρίων του 19ου αιώνα, εργαλεία, ρολόγια σταθμών, ωρογράφοι και "πρωτόγονα" όργανα μέτρησης. Επίσης υπάρχουν αρχεία, έγγραφα, σπάνια βιβλία για τη σιδηροδρομική αρχιτεκτονική, αλλά και ιστορικά ντοκουμέντα και τα μοναδικά σχέδια του Εβαρίστο Ντε Κίρικο και των συνεργατών του -ιδιαίτερης ομορφιάς ακουαρέλες- σχετικά με την κατασκευή της γραμμής Βόλου - Λεωνίων - Μηλεών με το γραφικό τρενάκι του Πηλίου.

### *3. Μουσείο Αλέκου Κ. Δάμτσα στο Κέντρο Τέχνης Τζιόρτζιο ντε Κίρικο*

Το Κέντρο Τέχνης Τζιόρτζιο Ντε Κίρικο, οφείλει την ονομασία του στον σπουδαίο ιταλό ζωγράφο, που γεννήθηκε στον Βόλο. Στους τρεις ορόφους του κτηρίου εκτίθεται μόνιμα η πινακοθήκη του συλλέκτη Αλέξανδρου Δάμτσα, με 500 περίπου πίνακες από όλα τα σημαντικά καλλιτεχνικά ρεύματα του αιώνα μας. Τα παραπάνω έργα κατανέμονται σε γκραβούρες, χάρτες και ντοκουμέντα για την περιοχή, σε έργα Ελλήνων χαρακτών και σε έργα Βολιωτών, Μαγνησιωτών και Θεσσαλών καλλιτεχνών. Το μεγαλύτερο μέρος της δωρεάς καλύπτουν τα έργα Ελλήνων ζωγράφων του 19ου και των αρχών του 20ού αιώνα.

### *4. Λαογραφικό Μουσείο Κίτσου Μακρή*

Το Λαογραφικό Κέντρο Κίτσου Μακρή στεγάζεται στο σπίτι του λαογράφου, στην οδό Κίτσου Μακρή 38, και ανήκει στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Περιλαμβάνει τη λαογραφική συλλογή του σημαντικού ερευνητή με μοναδικά στο είδος τους εκθέματα, τη βιβλιοθήκη του, που αποτελείται από 4.000 τόμους βιβλίων και το αρχείο του, με 2.500 διαφάνειες και 4.000 φωτογραφίες, σε πολλές από τις οποίες απεικονίζονται θησαυροί της λαϊκής μας παράδοσης που δεν σώζονται σήμερα.

### *5. Μουσείο – Πινακοθήκη Ελένης Ζιώγα*

Το κόκκινο σπίτι στη συμβολή των οδών Βλαχάβα και Γαζή, γνωστό στους βολιώτες ως το "Σπίτι με το τριαντάφυλλο", λειτουργεί ως μουσείο - πινακοθήκη της ζωγράφου Χρυσούλας Ζιώγα. Πρόκειται για ένα χώρο τακτοποιημένο με περισσή φροντίδα από την ίδια τη ζωγράφο για να παρουσιάσει τόσο το έργο της όσο και τον χαρακτήρα της. Στο σπίτι - μουσείο βρίσκονται 200 περίπου έργα της ζωγράφου αντιπροσωπευτικά της διαδρομής της: προσωπογραφίες της περιόδου της μαθητείας της, τοπιογραφίες, παλιά



αρχοντικά και αποδόσεις εσωτερικών εκκλησιών. Το βλέμμα του επισκέπτη θα κερδίσουν όμως και η επίπλωση του σπιτιού, οι αμέτρητες σημειώσεις της ιδιοκτήτριας που βρίσκονται παντού, φωτογραφίες της, προσωπικά αντικείμενα, εκατοντάδες ζωγραφισμένα μπουκάλια και πολλά άλλα που αποκαλύπτουν την ιδιαίτερη προσωπικότητα της ιδιοκτήτριας.

#### *6. Τυπογραφικό Μουσείο Εφημερίδας Θεσσαλία*

Το Μουσείο της μακροβιότερης ελληνικής επαρχιακής εφημερίδας -αδιάλειπτη έκδοση από το 1898- δεν μπορεί παρά να είναι ένα ξεχωριστό τυπογραφικό μουσείο. Σε μια αίθουσα 350 τετραγωνικών στις εγκαταστάσεις της εφημερίδας στη Βιομηχανική Περιοχή του Βόλου φιλοξενούνται εκατό χρόνια καθημερινής ιστορίας και εκατό χρόνια τεχνολογίας. Λινοτυπικές μηχανές του 19ου αιώνα ακόμα, πιεστήρια, κόφτρες, εξαρτήματα τυπογραφείων, τραπέζια στοιχειοθεσίας, πλαισιώνονται από το παλιότερο και πληρέστερο αρχείο εφημερίδας στην Ελλάδα (περισσότερες από 1.000.000 σελίδες) και 40 βιτρίνες με ισάριθμα διακεκριμένα ιστορικά πρωτοσέλιδα.

#### *7. Εντομολογικό Μουσείο Αθανάσιου Κουτρούμπα*

Το εντομολογικό μουσείο του δρ. Γεωπονίας Αθανάσιου Κουτρούμπα στο Βόλο, είναι μοναδικό στο είδος του στην Ελλάδα και ένα από τα καλύτερα των Βαλκανίων. Εμπλουτίζεται διαρκώς με νέα είδη και σήμερα περιλαμβάνει 35.000 έντομα διαφόρων τάξεων, κυρίως λεπιδοπτέρων, που ανήκουν σε περισσότερα από 10.000 είδη, υποείδη και φυλές. Ανάμεσά τους βρίσκονται σπάνια ή και μοναδικά δείγματα όπως η μεγαλύτερη πεταλούδα στον κόσμο, η *Thysania agrippina* της Ν. Αμερικής με άνοιγμα πτερών 37-40 εκατοστά

#### *8. Μουσείο Θεόφιλου*

Η οικία Κοντού στην Ανακασιά είναι από τα σημαντικότερα νεότερα μνημεία της περιοχής, καθώς είναι το μοναδικό στο Πήλιο σωζόμενο αρχοντικό με ολοκληρωμένο ζωγραφικό πρόγραμμα. Η ζωγραφική διακόσμηση του σπιτιού άρχισε από τον ζωγράφο Θεόφιλο Χατζημιχαήλ το 1912 και χωρίζεται σε δύο ζώνες. Στην κάτω ζώνη ζωγράφησε διάφορα διακοσμητικά θέματα, όπως μια μεγάλη ποικιλία από γλάστρες με λουλούδια και πουλιά, συντριβάνια, αγρίμια και σκηνές κυνηγιού. Ακολουθεί η επάνω ζώνη στην

οποία βρίσκονται 14 μεγάλοι πίνακες με θέματα παρμένα από την Ελληνική Επανάσταση. Στο στενό μέρος της σάλας ζωγράφισε τέσσερις Θεούς του Ολύμπου και στον τυφλό τοίχο του ορόφου μια μεγάλη τοπιογραφία με θέμα την Ανακασιά και στο βάθος τη Μακρινίτσα και την Πορταριά.

Πέρα από τα μουσεία, τους πολιτιστικούς συλλόγους και τα δημοτικά πολιτισμικά κέντρα ενδιαφέρουσα εξόρμηση για έναν τουρίστα αποτελεί μια επιμορφωτική επίσκεψη στους αρχαιολογικούς χώρους που έχει να αναδείξει ο Βόλος.

#### *9. Αρχαιολογικός χώρος στο Σέσκλο*

Κοντά στο σημερινό χωριό Σέσκλο, 8 περίπου χλμ δυτικά του Βόλου, αναπτύχθηκε ο προϊστορικός οικισμός του Σέσκλου πάνω στον λόφο "Καστράκι". Ο οικισμός είναι από τους παλιότερους που ανακαλύφθηκαν στην Ευρώπη και κατοικήθηκε για πρώτη φορά στα μέσα της 7ης χιλιετίας. Οι ανασκαφές στον χώρο ανέδειξαν έναν νεολιθικό οικισμό, που στη 5η χιλιετία απέκτησε πρωτοφανή έκταση με μικρά σπίτια και στενά δρομάκια, που συχνά σχηματίζουν πλατείες. Οι κάτοικοι είχαν αναπτύξει αξιόλογο πολιτισμό, που χαρακτηρίζεται από τη γραπτή κεραμική, τη βελτιωμένη τεχνική ψησίματος πήλινων αντικειμένων και την εκτενή χρήση εργαλείων από πέτρα ή οψιανό.

#### *10. Αρχαιολογικός χώρος στο Διμήνι*

##### *Νεολιθικό Διμήνι*

Ο νεολιθικός οικισμός του Διμηνίου βρίσκεται 5 χλμ από τον Βόλο, στις βορειοδυτικές παρυφές του σημερινού χωριού Διμήνι. Κατοικήθηκε από το τέλος της 5ης χιλιετίας μέχρι το τέλος της Χαλκοκρατίας. Τα αρχιτεκτονικά λείψανα που εκτείνονται πάνω στον λόφο μας δίνουν την εικόνα μιας οργανωμένης νεολιθικής κοινότητας, που παρουσιάζει ένα μοναδικό αρχιτεκτονικό στοιχείο: τους έξι λιθόκτιστους περίβολους, που είχαν κατά ζεύγη κτιστεί γύρω από τον οικισμό.

##### *Μυκηναϊκό Διμήνι*

Το 1980 στα ΝΑ του λόφου με τα νεολιθικά λείψανα αποκαλύφθηκε σημαντικός μυκηναϊκός οικισμός. Η πόλη αυτή, σύμφωνα με τις νεότερες απόψεις, ταυτίζεται με την Ιωλκό, την πατρίδα του Ιάσονα. Από τον οικισμό έχουν ως τώρα αποκαλυφθεί οκτώ ανεξάρτητες ιδιωτικές οικίες. Επίσης, σώζονται τα θεμέλια ενός μεγάλου μυκηναϊκού μεγάρου, που βρισκόταν σε ηγεμονική θέση με πλήρη εποπτεία του Παγασητικού

κόλπου, καθώς και δύο θολωτοί τάφοι βασιλέων της Ιωλκού.

#### 4.1.4 ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Ένας σύντομος κατάλογος με την οργανωμένη αθλητική υποδομή της πόλης, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.2 : Αθλητική Υποδομή Βόλου

Α/Α	Υποδομή	Περιοχή
1	ΕΑΚ (Εθνικό Αθλητικό Κέντρο) Βόλου	Νέα Δημητριάδα
2	Κλειστό Αθλητικό Κέντρο "Ελικοδρόμιο"	Ν. Ιωνία
3	Αθλητικό Κέντρο "Άσυλο"	Χιλιαδού
4	Αθλητικό Κέντρο	Κάραγατς (στην οδό Κύπρου)
5	Αθλητικό Κέντρο Γυμναστικού	Άγιος Βασίλειος - Καλλιθέα (στην οδό Ιωλκού)
6	Εκθεσιακό Αθλητικό Κέντρο	Νεάπολη (Πεδιον του Άρεως)
7	Γήπεδο Ποδοσφαίρου Νεάπολης	Νεάπολη (Πεδιον του Άρεως)
8	Γήπεδο Ποδοσφαίρου Νίκης Βόλου	Ν. Ιωνία
9	Γήπεδο Ποδοσφαίρου Μαγνησιακός	Παλαιά
10	Γήπεδο Ποδοσφαίρου Σαρακηνός	Αγία Παρασκευή
11	Ν.Ο.Β.Α. (club ιστιοπλοΐας και κανό)	Άναυρος
12	Κωπηλατήριο	Άγιος Κωνσταντίνος
13	Ιππικός Όμιλος	Νεάπολη (Πεδιον του Άρεως)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων ΔΕΜΕΚΑΒ, 1996

Στις εγκαταστάσεις του ΕΑΚ Βόλου περιλαμβάνονται γήπεδο ποδοσφαίρου, κολυμβητήριο, κλειστό γυμναστήριο, γήπεδο τένις και σκοπευτήριο. Στις εγκαταστάσεις του Αθλητικού Κέντρου «Ελικοδρόμιο» στη Ν. Ιωνία περιλαμβάνονται κολυμβητήριο, κλειστό γυμναστήριο, γήπεδο τένις, γήπεδο μπάσκετ και γήπεδο βόλεϋ (Κυριαζής, 2001: 7).

Εντός της αστικής περιοχής και συγκεκριμένα στην περιοχή του Αναύρου, υπάρχουν τρεις οργανωμένες παραλίες, στις οποίες διοργανώνονται και αγώνες *beach volley*. Οργανωμένες και καθαρές παραλίες, στις οποίες διοργανώνονται τέτοιοι αγώνες κατά τους θερινούς μήνες, υπάρχουν και γύρω από την αστική περιοχή (Αλυκές, Αγριά, Ν. Αγχίαλος).

Στην ευρύτερη περιοχή βρίσκονται και άλλοι οργανωμένοι και σημαντικοί αθλητικοί χώροι. Ο πιο γνωστός από αυτούς και ειδικά ανάμεσα στους λάτρεις των χειμερινών αθλημάτων, είναι το Χιονοδρομικό Κέντρο «Αγριόλευκες», στα Χάνια Πηλίου. Απέχει 27χλμ από το Βόλο και βρίσκεται σε υψόμετρο 1500μ. διαθέτει έξι χιονοδρομικές πίστες

κατάβασης (6 ski routes), συνολικού μήκους 12.000μ. Οι χιονοδρόμοι εξυπηρετούνται από τρεις εναέριους αναβατήρες (οι δύο με μόνο κάθισμα και ο άλλος με διπλό) και δύο σύροντες αναβατήρες (lifts). Οι πίστες, κατά τους χειμερινούς μήνες, είναι ανοιχτές καθημερινά μεταξύ 9:00πμ και 16:00μμ. Το χιονοδρομικό κέντρο διαθέτει τις εξής εξυπηρετήσεις: καφετέρια και εστιατόριο με δυνατότητα εστίασης 150 ατόμων, καταφύγιο (Chalet accomodation) χωρητικότητας 60-65 ατόμων, χώρους στάθμευσης οχημάτων (3 πάρκινγκ συνολικής χωρητικότητας 800 αυτοκινήτων), υπηρεσίες ιατρικής περίθαλψης (σταθμός πρώτων βοηθειών), εκμάθησης σκι και ενοικίασης εξοπλισμού για σκι. Την ευθύνη διαχείρισης του Χιονοδρομικού Κέντρου έχει η ANEM.

Αξίζει, επίσης, να αναφέρουμε την πίστα *μότο – κρος* στο Σέσκλο και τις αγωνιστικές διαδρομές αυτοκινήτων *ράλι* στο Πήλιο (αγώνες «*Κένταυρος*» και «*ανάβαση Πηλίου*»). Οι παραπάνω αθλητικοί χώροι έχουν βαρύνουσα σημασία όχι μόνο για τη μοναδικότητα τους στη γύρω περιοχή, αλλά και επειδή διοργανώνονται σε αυτούς, σε μόνιμη βάση, αγώνες πανελληνίας εμβέλειας.

Οι παραπάνω χώροι κρίνονται ικανοποιητικοί και επαρκείς για την κάλυψη της σημερινής ζήτησης. Αυτή συνίσταται στις ανάγκες των κατοίκων της πόλης για άθληση και στην εξυπηρέτηση της διοργάνωσης των αγώνων κάποιων ομαδικών, κυρίως, αθλημάτων.

Ειδικότερα, σύμφωνα με έρευνες που έχουν γίνει για την πόλη, οι κάτοικοι του Βόλου, στην πλειονότητα τους δεν ασχολούνται με τον αθλητισμό ούτε παθητικά (παρακολούθηση) ούτε ενεργά (άθληση), ενώ αυτοί που ασχολούνται, βασικά, αποτελούν θεατές αθλητικών συναντήσεων και μάλιστα από την τηλεόραση (Δέφνερ, 1999). Μόνο το 14% των κατοίκων παρακολουθεί τακτικά κάποιο αθλητικό γεγονός, εκτός τηλεόρασης και μόνο το 12% των κατοίκων αθλείται σε μόνιμη βάση, ως και τρεις φορές την εβδομάδα (Κυριαζής, 2001: 6). Όπως δείχνει η έρευνα, τα σχετικά ποσοστά ποικίλουν ανάλογα με την ηλικία, το φύλο, το επίπεδο μόρφωσης, το επάγγελμα και το οικογενειακό εισόδημα. Τα μεγαλύτερα ποσοστά ενεργής συμμετοχής καταγράφονται μεταξύ των κατοίκων των βορείων αστικών περιοχών και του Αναύρου, όπου κατοικούν και τα υψηλότερα εισοδήματα. Η σειρά των αθλημάτων είναι ίδια για τους άνδρες και για τις γυναίκες που αθλούνται και είναι: γυμναστική, μπάσκετ, γυμναστήριο, ποδόσφαιρο. Το τακτικότερο κοινό παρακολούθησης αθλητικών συναντήσεων, εκτός τηλεόρασης, αποτελούν οι κάτοικοι των δυτικών συνοικιών και μάλιστα οι άνδρες (Δέφνερ, 1999).

Αναφορικά με τη διεξαγωγή αθλητικών γεγονότων, η πόλη διαθέτει κάποια εμπειρία, από τη διοργάνωση παραδοσιακών θεσμών, όπως ο ποδηλατικός γύρος, που διοργανώνεται

σε ετήσια βάση στην πόλη και το τουρνουά μπάσκετ «Παρασκευοπούλου», με τη συμμετοχή ομάδων της Α1 κατηγορίας. Επίσης, στους χώρους αυτούς διεξάγονται οι αθλητικές συναντήσεις των τοπικών ομάδων με άλλες ομάδες. Μάλιστα, η ομάδα ποδοσφαίρου του Ολυμπιακού Βόλου αγωνίστηκε από παρελθόν στην Α΄ Εθνική κατηγορία, με κορυφαίες ομάδες του ελληνικού πρωταθλήματος. Τέλος, στους χώρους αυτούς προπονούνται και προετοιμάζονται για τη συμμετοχή τους σε πανελλήνιους και διεθνείς αγώνες, οι αθλητές που κατάγονται από την περιοχή.

Το Περιφερειακό Αθλητικό Κέντρο Θεσσαλίας (ΠΑΚΘ) εντάχθηκε στα πλαίσια του Προγράμματος «Ελλάδα 2004», για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, και χαρακτηρίζεται ως *Ολυμπιακή αθλητική υποδομή*. Ο προϋπολογισμός των έργων που είχε αναλάβει να διεκπεραιώσει το πρόγραμμα ανέρχονταν στα 11,4 δις δρχ.

Σήμερα το ΠΑΚΘ, όντας ένα υφιστάμενο και υπό λειτουργία έργο, χωροθετείται στο Δήμο Ν. Ιωνίας και συγκεκριμένα μεταξύ του «Ελικοδρόμιου» και του περιφερειακού δρόμου. Πρόκειται για μια περιοχή με ελάχιστη δόμηση, που γειτνιάζει με χώρους κατοικίας, εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις και πολιτιστικούς χώρους. Οι εγκαταστάσεις αυτές, βρίσκονται κοντά στο διοικητικό κέντρο του Δήμου Ν. Ιωνίας και έχουν άμεση προσπελασιμότητα, τόσο δια μέσω αυτού, όσο και από την περιφερειακή οδό (Κυριαζής, 2001: 8).

Συνολικά, το ΠΑΚΘ καταλαμβάνει μια έκταση 350 στρεμμάτων. Από αυτά, 110 στρέμματα (το 32,5%) καταλαμβάνονται από αθλητικές εγκαταστάσεις, 93 στρέμματα (το 26,5%) διατίθενται για χώρους στάθμευσης και τα υπόλοιπα 147 στρέμματα (το 42%) για πράσινο και για την κυκλοφορία των πεζών (Κυριαζής, 2001: 8).

Ειδικότερα, στους χώρους στάθμευσης εξασφαλίζονται θέσεις για 371 λεωφορεία και 6183 ΙΧ. Ακόμα, προβλέφθηκε η δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων που θα διατρέχουν περιμετρικά και διαμετρικά όλο το χώρο του ΠΑΚΘ. Ειδική μέριμνα δόθηκε στη δυνατότητα προσέγγισης και κίνησης μέσα στο Κέντρο από άτομα με ειδικές ανάγκες. Υπολογίζεται ότι, συνολικά, μέσα στο χώρο του ΠΑΚΘ θα μπορούν να διακινούνται ταυτόχρονα γύρω στα 50.000 άτομα (Κυριαζής, 2001: 8).

Στον παρακάτω πίνακα περιγράφονται οι αθλητικές και λοιπές βοηθητικές εγκαταστάσεις που περιλαμβάνονται στο ΠΑΚΘ.

Πίνακας 4.3 : Εγκαταστάσεις ΠΑΚΘ

α/α	Εγκατάσταση	Χωρητικότητα (θέσεις θεατών)	Περιγραφή Εξυπηρετήσεις	Άλλες Βοηθητικές Εγκαταστάσεις
1	Πανθεσσαλικό Στάδιο	20.000	8 διαδρομές στίβου, νυχτερινές φωτισμός, τηλεοπτική κάλυψη, σκεπαστή κεντρική εξέδρα	Βοηθητικό γήπεδο
2	Κλειστό Κολυμβητήριο	4.500	Εκταση 5.500 τ.μ. Τμήμα καταδύσεων	
3	Κλειστό Γυμναστήριο	2.500	Για τους τοπικούς συλλόγους	
4	5 ανοιχτά γήπεδα τένις		Πλαστικό χλοοτάπητα	Βοηθητικοί Χώροι
5	Κλειστή Αίθουσα Γυμναστικής	5.500	Εκταση 7.000 τ.μ.	Υπάρχον γυμναστήριο
6	Ποδηλατοδρόμιο	5.000	Εκταση 20.500 τ.μ.	
7	Ξεώνας Αθλητών	200	Εξυπηρέτηση των αθλητών που προπονούνται	
8	2 εστιατόρια - αναψυκτήρια	Για αθλητές, θεατές και κατοίκους	Επιφάνεια 960 τ.μ	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Κυριαζή Α., 2001: 8

#### 4.2 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Στην πόλη του Βόλου εδρεύουν 21 γραφεία γενικού τουρισμού, τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.4 : Γραφεία Γενικού Τουρισμού στο Βόλο

α/α	Επωνυμία	Διεύθυνση
1	ASTERIS TRAVEL	Αντωνοπούλου 37
2	VIS TRAVEL	Αντωνοπούλου 3
3	ΒΟΥΤΣΙΝΟΥ ΝΙΚΗ	Κ. Καρτάλη 159
4	FALKON TOURS	Αργοναυτών 34
5	ΕΦΣΤΑΘΙΟΥ ΒΟΥΛΑ	Τ. Οικονομάκη 9
6	VOLOS TOWN TRAVEL	Αργοναυτών 23
7	ΚΤΕΛ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Ιάσωνος 86 - Σ.Σπυρίδη Ζάχου 5
8	ΚΟΡΩΝΑΙΟΣ ΤΟΥΡΣ	Κ. Καρτάλη 129
9	ΚΑΡΒΟΥΝΙΑΡΗΣ ΑΧ.	Ιάσωνος 77
10	ΙΟΝΙΣ TOURS	Κουμουνδούρου 20
11	SPORADES TRAVEL	Αργοναυτών 33
12	ΜΩΡΑΙΤΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Σ. Σπυρίδη 86

	ΚΑΝΕΛΛΟΥ ΒΑΣΩ Ε.Π.Ε	
13	ΜΠΑΡΔΑΣ ΤΟΥΡΣ	Τοπάλη 2
14	LES HIRONDELLES	Κουμουνδούρου 19
15	TOURIST AGENCY STEFANOS	Κουμουνδούρου 118
16	TRIANΤIS TRAVEL	Αργοναυτών 35
17	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ - ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΗΛΙΟΥ Ε.Π.Ε	Ιάσωνος 93 <sup>A</sup>
18	COOL Travel Agency	Κ. Καρτάλη 136
19	MINOAN FLYING DOLPHINS	Αντωνοπούλου 11Α
20	PELION TRAVEL	Γκλαβάνη 45
21	THEOFANIDIS HELLAS Ltd. TOURIST ENT./RENT A CAR	Ιάσωνος 131

Πηγή: ίδια επεξεργασία στοιχείων ΕΟΤ, 2002 και *Greek Travel Pages* (12.2002)

Στον Βόλο εδρεύουν 3 εταιρείες εκδρομικών πούλμαν (motorcoach companies).

Πρόκειται για τις:

- ❖ BARDAS TOYRS ( Τοπάλη 2). Παρέχονται και υπηρεσίες ιδιωτικής ξενάγησης
- ❖ KORONEOS TOYRS (Κ. Καρτάλη 189). Διαθέτει 2 πούλμαν, 49 και 52 θέσεων αντίστοιχα
- ❖ STEFANOS TRAVEL (Κουμουνδούρου 118). Διαθέτει 2 πούλμαν, 30 και 50 θέσεων αντίστοιχα

Στο Βόλο έχουν παραρτήματα οι εξής 4 εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων (rent a car offices). Αυτές είναι οι εξής: Autounion, Avis, Hertz και National Car Rental. Υπάρχουν επίσης οι εξής πρεσβείες και προξενεία:

- ❖ Πρεσβεία και προξενείο της Γερμανίας
- ❖ Πρεσβεία του Βελγίου
- ❖ Πρεσβεία Δανίας
- ❖ Πρεσβεία της Ιταλίας και
- ❖ Πρεσβεία της Ολλανδίας

Άλλοι σημαντικοί φορείς που εδρεύουν στην πόλη και παρέχουν τουριστικές υπηρεσίες είναι:

- ❖ ΕΟΤ, διεύθυνση Θεσσαλίας ( πλατεία Ρήγα Φεραίου)
- ❖ Τουριστική Αστυνομία (28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 179)
- ❖ Ένωση Ξενοδόχων Μαγνησίας (Κουμουνδούρου 31)

Το Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου – Ν. Ιωνίας αριθμεί σήμερα 31 ξενοδοχεία υπό λειτουργία, που παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.5 : Ξενοδοχεία Βόλου – Ν. Ιωνίας

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ	ΚΑΤ	ΔΩΜ	ΚΛ.	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΦΑΞ
Volos Palace Ξενοδοχείο	A	72	119	Ξενοφώντος & Θρακών, Βόλος	2410-76501	24210- 76507
Αίγλη Ξενοδοχείο	B	87	154	Αργοναυτών 24, Βόλος	24210-25691 24210-24471	24210- 33066
Αλέξανδρος Ξενοδοχείο	B	78	134	Τοπάλη 3, Βόλος	24210-31221- 4	24210-312
Αύρα Ξενοδοχείο	Γ	26	47	Σόλωνος 5, Βόλος	24210-25370	
Ηλέκτρα Ξενοδοχείο	B	38	71	Τοπάλη 16, Βόλος	24210-32671- 4	24210-312
Νεφέλη Ξενοδοχείο	B	53	100	Κουμουνδούρου 10, Βόλος	24210-30211- 3	24210-356
Παρκ Ξενοδοχείο	B	119	225	Δεληγιώργη 2, Βόλος	24210-36511- 5	24210-286
Ξενία Ξενοδοχείο	B	77	137	Πλαστήρα 1, Βόλος	24210-37793- 6	24210-377
Άδμητος Ξενοδοχείο	Γ	33	57	Αθ.Διάκου 3, Βόλος	24210-21117- 9	
Γαλαξίας Ξενοδοχείο	Γ	54	102	Αγ. Νικολάου 3, Βόλος	24210-20750- 2	24210-314
Ιωλκός Ξενοδοχείο	Γ	15	25	Δημητριάδος 37, Βόλος	24210-23416	
Κυψέλη Ξενοδοχείο	Γ	54	100	Αγ. Νικολάου 1, Βόλος	24210-24420 24210-26020	
Φίλιππος Ξενοδοχείο	Γ	39	73	Σόλωνος 9, Βόλος	24210-37607- 8	24210-395
Σάντη Ξενοδοχείο	Γ	39	67	Τοπάλη 7, Βόλος	24210-33341- 3	
Αναστασία Ξενοδοχείο	Δ	13	21	Μακεδονίας, Νέα Ιωνία	24210-64988 24210-85089	
Αργώ Ξενοδοχείο	Δ	22	43	Δημητριάδος 135, Βόλος	24210-25372 24210-37680	
Ιάσων Ξενοδοχείο	Δ	36	73	Παύλου Μελά 1, Βόλος	24210-26075 24210-26975	
Κεντρικόν Ξενοδοχείο	Δ			Τριανταφυλλίδη 117, Βόλος	24210-40735	
Πόλεως Ξενοδοχείο	E			54 <sup>ου</sup> Συν/τος ΕΛΑΣ 6,	24210-26442	



				Βόλος		
Ρουσσάς Ξενώνας	E	15	25	Ιατρού Τζάνου 1, Βόλος	24210-21732 24210-22987	24210-22987
Μπριστολ Ξενοδοχείο	E	7	17	Τσαριτσάνης, Βόλος	24210-24615	
Αδωνης Ξενοδοχείο	Γ	22	42	Νέες Παγασές	24210-88015-6	
Καλλονή Ξενοδοχείο	Γ	30	64	Νέες Παγασές	24210-88240-1	
Λαζάρου Ξενοδοχείο	Γ	19	39	Νέες Παγασές	24210-87265-7 24210-63881	24210-69446
Φιλοξένια Ξενοδοχείο	Γ	17	34	Νέες Παγασές	24210-88336 24210-88372	
Αργώ Ξενοδοχείο	Δ			Νέες Παγασές	24210-88053 24210-88808	
Γιούλι Ξενοδοχείο	Δ	22	43	Νέες Παγασές	24210-88273	
Γοργόνα Ξενοδοχείο	Δ	14	28	Νέες Παγασές	24210-88041	
Καραγιάννης Ξενοδοχείο	Δ	29	45	Νέες Παγασές	24210-88282	
Στέλλα Ξενοδοχείο	E	16	32	Νέες Παγασές	24210-88089	
Απόλαυση Διαμερίσματα	Γ	21	33	Νέες Παγασές	24210-88298	

Πηγή: [www.volos-city.gr](http://www.volos-city.gr)



Όπως φαίνεται στον Χάρτη 3, τα ξενοδοχεία αυτά, στην πλειοψηφία τους, χωροθετούνται στην κεντρική αστική περιοχή του Βόλου. Μόνο ένα ξενοδοχείο, το «ΑΡΙΣΤΟΝ», βρίσκεται στο Δήμο Νέας Ιωνίας. Η χωρική διασπορά των ξενοδοχείων της κεντρικής περιοχής, ακολουθεί την παραλιακή γραμμή και επεκτείνεται, το πολύ, μέχρι τον τρίτο από τη θάλασσα παράλληλο δρόμο, δηλαδή την οδό Ερμού (Κυριαζής, 2001: 6).

Συνολικά, σήμερα, η πόλη διαθέτει 1247 κλίνες, οι οποίες δεν επαρκούν για την κάλυψη της ζήτησης. Η πλεονάζουσα ζήτηση καλύπτεται από κλίνες που βρίσκονται στην ευρύτερη αστική περιοχή, δηλαδή στις Αλυκές, τη Ν. Αγχιάλο, την Αγριά, ακόμα και στις κοντινές κοινότητες του Πηλίου, Πορταριά και Μακρυνίτσα. Το σύνολο των κλινών σε όλη αυτή την περιοχή φτάνει σήμερα τις 2668 κλίνες (Κυριαζής, 2001: 6).

Ο κ. Μαμαλούκος, υποστηρίζει ότι από την περιοχή του Βόλου λείπουν οι ξενοδοχειακές μονάδες υψηλών προδιαγραφών και ποιότητας, γεγονός που ευθύνεται για τη μειωμένη τουριστική κίνηση στην πόλη. Βέβαια, αυτό δεν σημαίνει ότι η κατάσταση αυτή διατηρεί τη μονιμότητα της. Ήδη, με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες και συγκεκριμένα των

αθλημάτων που πραγματοποιήθηκαν στην πόλη του Βόλου, έχει κατασκευαστεί ένα ξενοδοχείο με πολύ υψηλές προδιαγραφές – παροχές, η ύπαρξη του οποίου τόσο αισθητικά όσο και λειτουργικά έρχεται σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα.

Την άποψη του κ. Μαμαλούκου εκφράζουν και οι εκπρόσωποι των ξενοδόχων. Υποστηρίζουν ότι, αναφορικά, με την ξενοδοχειακή υποδομή της πόλης, πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε δύο σημεία, τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων εγκαταστάσεων και την παράλληλη αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Βέβαια, ας μην ξεχνάει κανείς πως ένα πρώτο και αρκετά σημαντικό βήμα για τον εκσυγχρονισμό των ξενοδοχείων πραγματοποιήθηκε εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, το καλοκαίρι που πέρασε, αλλά πάντα υπάρχει περιθώριο βελτίωσης και στην συγκεκριμένη περίπτωση το περιθώριο είναι αρκετά μεγάλο.

Σύμφωνα με τον κ. Μαμαλούκο, στο μέλλον θα αυξηθούν παρόμοιες επενδυτικές προτάσεις για την περιοχή και από τοπικούς επενδυτές και από ξένους.

#### 4.3 ΑΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Τα προηγούμενα χρόνια ο Δήμος Βόλου δεν είχε εκφράσει κάποια συγκροτημένη και ενεργή πολιτική για την προσέλκυση επισκεπτών στην πόλη. Η συνειδητοποίηση της ανάγκης αύξησης της αστικής τουριστικής κίνησης, ήρθε, κυρίως, μετά και λόγω της κρίσης που έφερε η αποβιομηχανοποίηση της πόλης, η οποία παραδοσιακά στηρίζονταν στον δευτερογενή τομέα. Όταν, όμως, ένα σημαντικό μέρος του εργατικού της δυναμικού έμεινε χωρίς αντικείμενο εργασίας, ο τριτογενής τομέας και μάλιστα ο τουρισμός, φάνηκε ως μια ενδιαφέρουσα εναλλακτική κατεύθυνση για την ανάκαμψη της οικονομίας της πόλης. Πόσον μάλλον, αν συνυπολογιστεί το ευνοϊκό για την ανάπτυξη αυτής της δραστηριότητας φυσικό περιβάλλον και η παράδοση της ευρύτερης περιοχής στην άσκηση τουριστικών δραστηριοτήτων.

Σήμερα, ένα πλήθος φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης, όπως η *Νομαρχιακή Επιτροπή Τουριστικής Προβολής (NETΠ)* και επαγγελματικών ενώσεων και η Ένωση Ξενοδόχων Μαγνησίας, δραστηριοποιούνται στον τομέα της διαφήμισης και τουριστικής προβολής της πόλης. Ιδιαίτερα σημαντική κρίνεται η οκταετής δράση της NETΠ. Η επιτροπή, από την ίδρυση της μέχρι σήμερα, έχει καλύψει τις βασικές ανάγκες σε διαφημιστικό υλικό (έντυπο, εποπτικό και ηλεκτρονικό), έχει αναπτύξει διασυνδέσεις με δημοσιογράφους και ΜΜΕ στην Ευρώπη και ασχολείται με τη συστηματική και ολοκληρωμένη προβολή του Νομού σε επιλεγμένες τουριστικές αγορές της Ελλάδας και του εξωτερικού (Κρεμαστά, 2001).

Αναφορικά με τις πρωτοβουλίες του Δήμου, σ' αυτόν τον τομέα δραστηριοποιείται η Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση Βόλου και το Κέντρο Τουριστικής Πληροφόρησης.

Η Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση Βόλου είναι αμιγής Δημοτική Επιχείρηση (Ν.Π.Ι.Δ.) με κύριο στόχο την ανάδειξη της πόλης του Βόλου ως σημαντικού τουριστικού προορισμού μέσα από μοντέλα ανάπτυξης συνδεδεμένα με τις οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές ανάγκες της περιοχής και τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας

Η ΔΗ.Τ.Ε.Β. έχει συσταθεί το 1986 και λειτουργεί από τότε έως και σήμερα με τον ίδιο βασικό στόχο και προσανατολισμό. Η Επιχειρησιακή της διάρθρωση οργανώνεται σε έξι (6) τμήματα, τα οποία ουσιαστικά περιγράφουν και τις δραστηριότητες της σημερινής της λειτουργίας

Συνοπτικά μπορούν να αναφερθούν:

- Το τμήμα Τουριστικής Προβολής, που αναλαμβάνει τη συνολική προβολή της εικόνας της πόλης του Βόλου σε Τοπικό, Περιφερειακό, Εθνικό, και Ευρωπαϊκό επίπεδο.

- Το τμήμα Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης και διαφήμισης που εκμεταλλεύεται τη σύγχρονη διαθέσιμη υποδομή της επιχείρησης, προσπαθώντας να ενισχύσει πολλαπλασιαστικά το αποτέλεσμα της τουριστικής προβολής

- Παράλληλα οργανώθηκε και λειτουργεί μονάδα διαλογής ανακύκλωσης ώστε να διασφαλιστεί η ευαισθητοποίηση των κατοίκων της περιοχής παρέμβασης σε θέματα ανακύκλωσης, υγιεινής και κυρίως βιώσιμης ανάπτυξης με στόχο την ισόρροπη ανάπτυξη του κλάδου του τουρισμού, σε σχέση με το υπάρχον φυσικό περιβάλλον.

- Τμήμα ανάπτυξης, αξιολόγησης και προγραμματισμού, που στόχο έχει τη συνολική αντιμετώπιση της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής και τη συμμετοχή της επιχείρησης σε καινοτόμα προγράμματα ώστε να επιτυγχάνεται η μεταφορά της Εθνικής ή Ευρωπαϊκής εμπειρίας σε Τοπικό επίπεδο

- Τέλος τμήματα όπως Διοικητικών Υπηρεσιών ή Τεχνικής Στήριξης διασφαλίζουν την ομαλή επιχειρησιακή λειτουργία της προσπάθειας καθώς και την αξιολογή συντήρηση των τουριστικών υποδομών της περιοχής

Παράλληλα η επιχείρηση διαχειρίζεται δώδεκα (12) τουριστικού ή αθλητικού ενδιαφέροντος ακίνητα , γεγονός που της δίνει σημαντική εμπειρία διαχείρισης αλλά και οικονομική αυτονομία ώστε να μπορεί να διοικήσει αξιόπιστα ολοκληρωμένα έργα.

Με βάση τις παραπάνω παραμέτρους, στην επιχείρηση υπάρχει συσσωρευμένη εμπειρία αλλά και σημαντική υποδομή στις παρακάτω δραστηριότητες:

- Δράσεις προβολής με την οργάνωση και υλοποίηση ολοκληρωμένων τοπικών εκθέσεων

παρουσίασης των τοπικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων σε ιδιόκτητο εκθεσιακό χώρο  
 - Δράσεις προβολής σε Εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο, με την παρουσίαση της πόλης με τη συμμετοχή σε εκθέσεις

- Δράσεις ευαισθητοποίησης, με την υλοποίηση ημερίδων - συνεδρίων κλπ. αλλά και μαζικής συμμετοχής εκδηλώσεων

- Εκδοτική δραστηριότητα με τη δημιουργία και διανομή πληροφοριακού υλικού ή υλικού προβολής

- Παραγωγή υλικού με χρήση νέων τεχνολογιών όπως CD, VIDEO, SITES.

- Λειτουργία εκθεσιακών χώρων ή χώρων αναψυχής

- Υποδοχή και φιλοξενία προσκεκλημένων

- Υποδοχή τουριστών

- Συνδιοργάνωση αθλητικών δράσεων.

-Υποστήριξη τουριστικών και αθλητικών εγκαταστάσεων.

Το Κέντρο Τουριστικής Πληροφόρησης (Info Center) του Δήμου Βόλου αποτελεί το σημείο υποδοχής και παροχής τουριστικής πληροφόρησης για κάθε επισκέπτη που προσεγγίζει την περιοχή της Μαγνησίας και της πόλης του Βόλου. Βρίσκεται στην είσοδο της πόλης, στην ένωση των δύο βασικών οδικών εισόδων που συνδέουν το Βόλο με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

Εκεί ο επισκέπτης μπορεί:

- Να βρει τις απαντήσεις στις ερωτήσεις για την περιοχή, από εξειδικευμένα στελέχη στον τουρισμό.
- Να βρει δωρεάν έντυπα τουριστικής πληροφόρησης.
- Να έχει δωρεάν πρόσβαση στο ίντερνετ.
- Να βρει πληροφορίες για τα καταλύματα της περιοχής.
- Να ενημερωθεί για τις δυνατότητες μετακίνησής του.
- Να ενημερωθεί για τα τουριστικά σημεία και τα πολιτιστικά δρώμενα της πόλης του Βόλου και για άλλα θέματα που αφορούν έναν τουριστικό επισκέπτη.(www.volocity.gr)

Εκτός των δύο παραπάνω οργανισμών αξιοσημείωτες είναι και τα έργα του Δήμου Βόλου τα τελευταία χρόνια τα οποία παρατίθενται παρακάτω ανά κατηγορία.

## Έργα Τουρισμού

- Δημιουργία Κέντρου Τουριστικής Πληροφόρησης. Προϋπολογισμός: 111.225 ευρώ και  
Αποπεράτωση και εξοπλισμός του Κέντρου Τουριστικής Πληροφόρησης. Προϋπολογισμός: 190.000 ευρώ.
- Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου του πρώην πλινθοκεραμοποιείου "Τσαλαπάτα". Προϋπολογισμός: 161.409 ευρώ.
- Εξοπλισμός του "Τσαλαπάτα". Προϋπολογισμός: 289.000 ευρώ.
- Δημιουργία του Μουσείου Ιστορίας της Πόλης στα Παλιά, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Θεσσαλίας. Προϋπολογισμός: 1.225.000 ευρώ.
- Δημιουργία του "ΚοσμΟράματος" για το οποίο αναμένεται να δημοσιευτεί η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.
- Κατασκευή του μυθικού πλοίου "Αργώ" και αναβίωση της Αργοναυτικής Εκστρατείας. Το έργο έχει ήδη ανατεθεί σε ειδική μελετητική – ερευνητική

## Έργα Πολιτιστικών-Κοινωνικών Παρεμβάσεων

- Κατασκευή κτιρίου της Φιλαρμονικής στη συνοικία των Παλαιών, από πόρους του Δήμου Βόλου. Προϋπολογισμός: 161.000 ευρώ
- Δημιουργία Κέντρου Στήριξης της Επιχειρηματικότητας στο κτίριο Μπρισίμη, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Θεσσαλίας. Προϋπολογισμός: 704.000 ευρώ
- Επέκταση του Κέντρου Δημιουργικής Απασχόλησης στη Νεάπολη. Προϋπολογισμός: 210.000 ευρώ
- Κατασκευή Αθλητικού Κέντρου Ρυθμικής και Ενόργανης Γυμναστικής στο κτιριακό συγκρότημα Καραγάτς. Προϋπολογισμός: 1.041.820 ευρώ
- Κατασκευή του Κέντρου Ημερήσιας Φροντίδας Ηλικιωμένων, το οποίο ήδη λειτουργεί. Προϋπολογισμός: 226.357 ευρώ
- Επιχορήγηση για διάστημα τριών χρόνων της λειτουργίας Βρεφονηπιακού Σταθμού Ολοκληρωμένης Φροντίδας στη Νεάπολη. Προϋπολογισμός: 678.592 ευρώ
- Δημιουργία Κοινωνικού Κέντρου στη Νεάπολη, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Θεσσαλίας. Προϋπολογισμός: 295.000 ευρώ
- Συμπληρωματικές εργασίες αποπεράτωσης του κτιρίου Σπίρερ. (Το έργο έχει ολοκληρωθεί) Προϋπολογισμός: 302.275 ευρώ

### Πολεοδομικές και Κυκλοφοριακές Παρεμβάσεις

- Υπό κατασκευή βρίσκεται η γέφυρα Αλυκών - Βάχου. Προϋπολογισμός: 293.470 ευρώ
- Αισθητική ανάπλαση του κέντρου της πόλης (κατασκευή πεζοδρομίων, βελτίωση του φωτισμού), με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Θεσσαλίας. Προϋπολογισμός: 352.165 ευρώ
- Δημιουργία Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής στη Νεάπολη. Προϋπολογισμός: 55.000 ευρώ
- Προσβασιμότητα δημοτικών και δημοσίων κτιρίων σε ΑΜΕΑ. Προϋπολογισμός: 30.000 ευρώ
- Πολεοδομικές παρεμβάσεις στα Παλιά (πεζοδρομήσεις οδών, βελτίωση κοινοχρήστων χώρων κ.ά.), με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Θεσσαλίας. Προϋπολογισμός: 153.000 ευρώ

### Έργα Συντήρησης

- Συντήρηση οδών, πλατειών, δημοτικών και σχολικών κτιρίων, δημοτικού φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης

### Έργα Πρασίνου

- Παρεμβάσεις αναβάθμισης, αύξησης και βελτίωσης των χώρων πρασίνου του Δήμου (πάρκα, πλατείες, πεζοδρόμια, πεζοδρόμους), με νέες φυτεύσεις και συντήρηση του υπάρχοντος πρασίνου, με ίδιους πόρους και χρηματοδότηση από τη Γενική Γραμματεία Ολυμπιακών Αγώνων.

### Ολυμπιακά Έργα

#### 1) Έργα υποδομής

- Αναβάθμιση της εισόδου της πόλης (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, κατασκευή λοξής γέφυρας επί του χειμάρρου Κραυσίδα, αναβάθμιση κόμβων στο τρίγωνο Αθηνών-Λαμπράκη-Αλμυρού-Σέκερη. Ολοκλήρωση του Κέντρου Τουριστικής Προβολής και του περιβάλλοντος χώρου). Προϋπολογισμός: 1.760.000 ευρώ
- Κατασκευή γέφυρας στις οδούς Γ. Δήμου και Παρασκευοπούλου επί του χειμάρρου Κραυσίδα. Προϋπολογισμός: 586.940 ευρώ
- Αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της κεντρικής παράκτιας ζώνης του Βόλου από Τελωνείο μέχρι Γορίτσα (Α' φάση). Προϋπολογισμός: 1.173.882 ευρώ

- Επέκταση του Αρχαιολογικού Μουσείου Βόλου. Προϋπολογισμός: 1.936.904 ευρώ

## 2) Ολυμπιακά προπονητήρια

- Κλειστό Γυμναστήριο Βαρέων Αθλημάτων - πολλαπλών χρήσεων στη Νεάπολη, που βρίσκεται σε φάση δημοπράτησης. Προϋπολογισμός: 570.000 ευρώ

## 3) Προολυμπιακά προπονητήρια

- Κλειστό Γυμναστήριο ΕΑΚ Βόλου:
  - Επισκευή ξύλινου δαπέδου (24.241 ευρώ)
  - Εγκατάσταση κλιματισμού (197,388 ευρώ)
  - Συντήρηση ηλεκτρικής εγκατάστασης (20.777 ευρώ)
  - Επισκευή αποδυτηρίων και διαμόρφωση χώρων για φυσικοθεραπευτήριο (124.667 ευρώ)
  - Προμήθεια εξοπλισμού άρσης βαρών και πετοσφαίρισης (17.315 ευρώ)
  - Προμήθεια ειδικού εξοπλισμού ιατρείου (6.925 ευρώ)
- Εθνικό Κολυμβητήριο ΕΑΚ Βόλου:
  - Εγκατάσταση συστήματος υπερχειλίσης πισίνας (121.203 ευρώ)
  - Διαμόρφωση αίθουσας μυϊκής ενδυνάμωσης και χαλάρωσης αθλητών (41.555 ευρώ)
  - Προμήθεια εξοπλισμού αίθουσας μυϊκής ενδυνάμωσης και αίθουσας χαλάρωσης των αθλητών (27.703 ευρώ)
  - Προμήθεια ειδικού εξοπλισμού ιατρείου και φυσικοθεραπευτηρίου (17.315 ευρώ)
  - Προμήθεια πρόσθετου εξοπλισμού κολύμβησης (41.555 ευρώ)
  - Προμήθεια πρόσθετου εξοπλισμού υδατοσφαίρισης (10.388 ευρώ)
- Γήπεδο Αντισφαίρισης ΕΑΚ Βόλου:
  - Αντικατάσταση δαπέδου γηπέδων αντισφαίρισης (80.288 ευρώ)
  - Αντικατάσταση αποδυτηρίων γηπέδου αντισφαίρισης (61.692 ευρώ)
  - Διαμόρφωση χώρου φυσικοθεραπευτηρίου (6.925 ευρώ)
  - Αποκατάσταση των όψεων του κτιρίου (17.315 ευρώ)
  - Προμήθεια εξοπλισμού φυσικοθεραπευτηρίου (13.852 ευρώ)

#### 4.4 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Οι Τουριστικοί Φορείς για μια αστική πόλη είναι όλες οι υπηρεσίες εκείνες οι οποίες μπορούν να έχουν λόγο πάνω στην ανάπτυξη και στην πορεία του τουρισμού. Εμπλέκονται ενεργά τόσο με την έννοια όσο και με τη δράση του γι' αυτό και εξαρτώνται είτε ολικά είτε μερικά από αυτόν. Κατά συνέπεια, τα προβλήματα τα οποία έχουν τη δυνατότητα να εντοπίσουν οι εκάστοτε αυτοί φορείς μπορούν να αποτελέσουν με την επίλυση τους πρόλογο για μια δυναμική αστική τουριστική ανάπτυξη.

##### *4.4.1 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΝΤΟΠΙΖΟΥΝ ΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ*

###### Βασικά θέματα ανάπτυξης του εκπροσώπου του ΕΟΤ:

- Όσον αφορά τις τουριστικές υποδομές παρατηρείται από τη μια πλευρά η προσπάθεια για αναβάθμιση τους και από την άλλη, το πρόβλημα αντιμετώπισης του εκάστοτε πελάτη είτε από τον εστίατορα είτε από τον ξενοδόχο είτε από το προσωπικό του λιμενικού κ.α. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί η Σκιάθος με την πολύ κακή εντύπωση που έχει δώσει στο θέμα της εξυπηρέτησης και της φιλοξενίας.
- Ο Βόλος αντιμετωπίζει την έλλειψη ξενοδοχειακής και ποιοτικής στέγασης. Το ποσοστό διανυκτερεύσεων που έχει καταγραφεί είναι 60% στα γ' τάξης και 50% στα β' τάξης. Βέβαια το ποσοστό πληρότητας σαν διανυκτερεύσεις είναι ασήμαντο. Πρέπει να συμπαρασυρθούν και τα έσοδα των διανυκτερεύσεων αυτών, αν αυτά προέρχονται από μια απλή διαμονή ή διανυκτέρευση ή αν έχουν προέλθει και από άλλες παροχές εντός του ξενοδοχείου ( π.χ. εστιατόριο, καφέ, παιχνίδια ).
- Πρέπει να δοθούν κίνητρα σε επενδυτές και επιχειρηματίες έτσι ώστε να δημιουργηθούν σωστές και καλά οργανωμένες μονάδες.
- Η διαφήμιση που λαμβάνει χώρα για την προώθηση του τουριστικού προϊόντος θεωρείται ότι είναι υπερβολική με αποτέλεσμα τα τουριστικά αγαθά να κοστολογούνται κατά πολύ περισσότερο από ότι τους αξίζει. Μπορεί βέβαια ο τουρίστας να μένει ευχαριστημένος αλλά αυτό γίνεται ακριβώς γιατί το μεγαλύτερο ποσοστό των τουριστών μένει μόνο για μια νύχτα στην πόλη με αποτέλεσμα να μην μπορεί να σχηματίσει ολοκληρωμένη άποψη.



Βασικά θέματα ανάπτυξης του εκπροσώπου της Τουριστικής Αστυνομίας:

- Παρατηρείται ότι πολλά είναι τα παράπονα του κόσμου όσον αφορά τις τουριστικές υπηρεσίες.
- Ανεξέλεγκτη η υπαίθρια διαφήμιση. Ανάγκη άμεσης παρέμβασης του Δήμου για καλύτερη οργάνωση.
- Ανεξέλεγκτη χρήση και καταπάτηση χώρου των καταστημάτων εστίασης με τραπεζοκαθίσματα σε πεζόδρομους, πεζοδρόμια κ.α.
- Εμφανές είναι το πρόβλημα διαμονής στο Πήλιο σε περιόδους αιχμής από τουρίστες που αναζητούν ολιγοήμερη διαμονή. Ακολουθείται συγκεκριμένη πολιτική από ξενοδόχους.
- Κατάληξη των παραπάνω αποτελεί το γεγονός ότι πρέπει να γίνει κάποιου είδους κατάρτιση ή σεμινάρια για τους ξενοδόχους. Ακόμα περισσότερο στα πλαίσια της έλλειψης παιδείας θα πρέπει να γίνει υποχρεωτική παρέμβαση από την πολιτεία.

Βασικά θέματα ανάπτυξης του Διοικητή της Τροχαίας:

- Το κυκλοφοριακό θέμα του Βόλου εστιάζεται σε 2 φάσεις : α) τη ροή της κυκλοφορίας και β) το θέμα της στάθμευσης. Η ροή της κυκλοφορίας αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα λόγω έλλειψης περιφερειακού, γεγονός που τείνει να αντιμετωπισθεί εν όψει Ολυμπιακών αγώνων. Η στάθμευση αντιμετωπίζει ακόμα μεγαλύτερο πρόβλημα (λόγω έλλειψης θέσεων είτε από πεζοδρομήσεις είτε από απαγορεύσεις ) φέρνοντας έτσι τόσο τον τουρίστα όσο και τον πολίτη της πόλης του Βόλου σε απόγνωση. Άμεσα είναι τα σχέδια αλλά όχι και πολύ πειστικά για ανάκτηση θέσεων στα πλαίσια των Ολυμπιακών αγώνων.
- Υφίσταται πρόβλημα ύπαρξης και αναγνώρισης των πληροφοριακών πινακίδων. Συγκεκριμένα, ο τουρίστας αντιμετωπίζει πρόβλημα λόγω έλλειψης πληροφοριακών πινακίδων κατά την είσοδο του στην πόλη με αποτέλεσμα να μην κατευθύνεται σωστά. Επίσης δεν υπάρχει πληροφοριακή κάλυψη ως προς τους χώρους στάθμευσης οδηγώντας έτσι τον τουρίστα να παρκάρει παράνομα.

- Όσον αφορά τον προορισμό εκτός Βόλου για Πήλιο, πρέπει να γίνει συνεργασία των ομόλογων δήμων. Πρέπει να ληφθεί υπόψη η στάθμευση και στα τουριστικά χωριά του Πηλίου έτσι ώστε να διασφαλίζεται η κυκλοφορία.

- Προτείνεται η παροχή θέσεων στάθμευσης στα ξενοδοχεία με κίνδυνο βέβαια να μπλοκαριστούν κάποιες θέσεις και να μείνουν κενές.

#### Βασικά θέματα ανάπτυξης του Σημαιοφόρου του Λιμεναρχείου:

- Η έλλειψη δρομολογίων των πλοίων αποτελεί βασική αιτία για την ταλαιπωρία των τουριστών, οι οποίοι αναγκάζονται πολλές φορές να διανυκτερεύσουν στο λιμάνι του Βόλου λόγω πληρότητας των πλοίων.

- Παρατηρείται ανικανότητα να διατηρηθεί ο τουριστικός πληθυσμός που έρχεται με κρουαζιερόπλοια στην πόλη του Βόλου, με αποτέλεσμα ο πληθυσμός αυτός να διαφεύγει σε κοντινές τουριστικές περιοχές.

- Πρόταση για επαναλειτουργία γραμμής Βόλου – Συρίας λόγω των πλεονεκτημάτων της για την πόλη του Βόλου.

#### Βασικά θέματα ανάπτυξης του εκπροσώπου της Διεύθυνσης Εμπορίου και Τουρισμού:

- Είναι γενικά αποδεκτή η απουσία τουριστικής συνείδησης από τον πολίτη του Βόλου. Προτείνεται η διοργάνωση κάποιων ημερίδων ή σχολείων για την Παιδεία του πολίτη.

- Προτείνεται επίσης, να αξιοποιηθούν ακόμα και παραμικρές δυνατότητες που έχει η πόλη του Βόλου (π.χ. πάρκα, αρχαίο θέατρο κ.α.).

- Θα πρέπει, τελικά, να μάθει ο πολίτης του Βόλου σε έναν άλλο τρόπο σκέψης και αντίληψης. Να υιοθετήσει την συνήθεια να χρησιμοποιεί τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς αντί για το αυτοκίνητο του, κάνοντας καλό έτσι και στον εαυτό του και στο περιβάλλον είτε αυτό είναι φυσικό είτε τουριστικό.

#### 4.4.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΟΙ ΞΕΝΟΔΟΧΟΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Σοβαρά προβλήματα καλούνται να αντιμετωπίσουν οι ξενοδόχοι του Νομού Μαγνησίας, έπειτα από τις πρόσφατες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, που τέθηκαν σε ισχύ στο Βόλο και κάνουν δυσχερέστατη την πρόσβαση του κοινού στα ξενοδοχεία της περιοχής. Για το λόγο αυτό, έπειτα από πρόσκληση του Προέδρου της Ένωσης Ξενοδόχων Νομού Μαγνησίας, κ. Κώστα Λεβέντη, συνήλθε την Παρασκευή σε έκτακτη συνεδρίαση, το Διοικητικό Συμβούλιο της Ένωσης Ξενοδόχων Νομού Μαγνησίας, διευρυμένο, με τη συμμετοχή των ξενοδόχων του πολεοδομικού συγκροτήματος του Βόλου.

Τα θέματα προς συζήτηση, ήταν τα παρακάτω:

1. Εξέταση της κατάστασης, που έχει προκύψει μετά από τις πρόσφατες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις του Δήμου Βόλου
2. Εξέταση των επιπτώσεων, που έχουν προκληθεί
3. Λήψη αποφάσεων

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης του Δ.Σ., οι ξενοδόχοι είχαν τη δυνατότητα να αναπτύξουν τις απόψεις τους και να διαπιστώσουν ομόφωνα τη δεινή θέση, στην οποία έχουν περιέλθει οι ξενοδόχοι του κέντρου της πόλης του Βόλου από τις πρόσφατες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της δημοτικής αρχής, οι οποίες ήρθαν κι επιδείνωσαν το ήδη έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα, που αντιμετωπίζουν, όχι μόνο οι πολίτες, αλλά κι οι επισκέπτες της περιοχής. Επίσης, κατέγραψαν και τα αντίστοιχα προβλήματα σε άλλους Δήμους του Νομού.

Όπως επισημαίνει ο πρόεδρος της Ένωσης Ξενοδόχων του Νομού Μαγνησίας *"η θετική εξέλιξη, που είχε η ανάπλαση της παραλίας του Βόλου, που πραγματικά έδωσε άλλο χρώμα στην εικόνα της παραλίας, δυστυχώς δε συνοδεύτηκε με συγκεκριμένα μέτρα, που έπρεπε να ληφθούν για τους επαγγελματίες του ξενοδοχειακού κλάδου, οι οποίοι χρόνια τώρα έχουν δημιουργήσει τις απαραίτητες υποδομές, ώστε ο Βόλος να φθάσει στο σημερινό σημείο να είναι το επίκεντρο του τουριστικού επιχειρηματικού ενδιαφέροντος, παρασύροντας κι άλλους κλάδους στην αύξηση του κύκλου εργασιών και μετατρέποντας τον τουρισμό σε μια από τις μελλοντικές προοπτικές της περιοχής μας"*.

Παράλληλα, όλοι κατέγραψαν την αναγκαιότητα της επανεξέτασης θεμάτων που αφορούν τις κυκλοφορικές ρυθμίσεις και κατεγράφησαν άμεσες και μακροχρόνιες προτάσεις τις οποίες εξουσιοδοτήθηκε ο Πρόεδρος και το Δ.Σ. στο άμεσο χρονικό διάστημα να δρομολογήσουν, όχι μόνο στην κατεύθυνση της δημοτικής αρχής, αλλά και

σε άλλους φορείς, που εμπλέκονται, όπως στον Οργανισμό Λιμένος Βόλου, που τα τελευταία χρόνια απέκτησε 'εισόδημα' λόγω του προβλήματος της στάθμευσης, που έχει δημιουργηθεί στο κέντρο του Βόλου. Οι ενέργειες αυτές θα επεκταθούν και σε άλλες Δημοτικές – Αρχές.

Με αγανάκτηση, επίσης καταγράφηκε, η διακοπή οδικής πρόσβασης σε ορισμένα ξενοδοχεία από τους επισκέπτες, με νόμιμη διαδικασία θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια των οδηγών, των οχημάτων και των επιβατών, όπως π.χ. στις περιπτώσεις των τουριστικών λεωφορείων.

Ειδικότερα λοιπόν, το Δ.Σ. αποφάσισε:

1. Την άμεση στήριξη των ξενοδόχων που έχουν προσφύγει στη δικαιοσύνη με νομική εμπλοκή, αλλά και με συνδικαλιστικές ενέργειες.

- ο Την εξέταση της υπάρχουσας σήμανσης και με την τουριστική προσέγγιση, με τη βοήθεια ειδικών, όπως την αλλαγής σήμανσης με αλλαγή κατεύθυνσης δρόμων, σήματα στάθμευσης κι επιβίβασης και μέριμνα για την ολιγόλεπτη επιβίβαση κι αποβίβαση λεωφορείων πέραν από την είσοδο, που υπάρχει σήμερα στην οδό Ιάσονος, όπως στο χώρο της κεντρικής προβλήτας και σε σημεία, που θα σημειθούν ανάλογα (Ιάσονος, Δημητριάδος, Πολυμέρη).
- ο Να ζητήσει με όλα τα μέσα από τους φορείς κι ειδικότερα από τον Οργανισμό Λιμένος Βόλου παραχώρηση χώρου στάθμευσης χωρίς χρέωση, που θα ανέρχεται περίπου στο 10% της δυναμικότητας σε δωμάτια, στο χώρο της κεντρικής προβλήτας.
- ο Επίσης να ζητήσει ειδικό τιμολόγιο για στάθμευση των πελατών τους πλέον του 10%. της δυναμικότητας
- ο Ακύρωση νυχτερινής χρέωσης
- ο Να εξεταστεί η δυνατότητα προαγοράς μακροχρόνιας στάθμευσης

2. Κίνητρα για πολεοδομικές ρυθμίσεις για το άμεσο μέλλον

3. Να ζητήσει από την Επιτροπή για Συγκοινωνιακά θέματα του Δήμου Βόλου, να διαθέσει διπλάσιους χώρους για αποβίβαση κι επιβίβαση των πελατών μπροστά στα ξενοδοχεία.

4. Ο Νομικός Σύμβουλος της Ένωσης Ξενοδόχων να εξετάσει όλες τις περιπτώσεις τρόπων παρέμβασης τόσο στις επίδικες υποθέσεις των μελών της, αλλά και των επιπτώσεων στην τουριστική οικογένεια, που έχουν οι ενέργειες ή η μη λήψη αποφάσεων όλων των εμπλεκόμενων φορέων αφ' ενός μεν στο κυκλοφοριακό κομφούζιο, αφετέρου

στην απομόνωση, που έχουν δεχθεί τα ξενοδοχεία τα οποία κατά την κατάθεση των σχεδίων τους για άδεια καταλληλότητας οικοπέδου είχαν οδική πρόσβαση στο τότε σχέδιο πόλης.

Τέλος, ο Πρόεδρος της Ένωσης Ξενοδόχων κ. Κώστας Λεβέντης, δήλωσε στους παρευρισκομένους ότι *"στις τυχόν παραλείψεις, που μέχρι σήμερα έγιναν από το μη σωστό σχεδιασμό, με την παρέμβαση της Ένωσης Ξενοδόχων, θα δοθούν άμεσα λύσεις, ώστε και πρακτικά όλοι οι εμπλεκόμενοι να δείξουν ότι ενδιαφέρονται για την τουριστική προοπτική της πόλης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής"*.

#### 4.5 ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ – ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

##### *4.5.1. ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ INTERREG IIIB – CADSES.*

Έργο: EST – European Places of the Spirit (EST – Ευρωπαϊκοί τόποι του Πνεύματος).

*«Καινοτόμες Προσεγγίσεις για την Προστασία και Ανάδειξη του Πολιτιστικού Πλούτου και τη Διαφοροποίηση του Τουριστικού Προϊόντος στο Νομό Μαγνησίας»*

Το διακρατικό ευρωπαϊκό πρόγραμμα "EST - Τόποι του Πνεύματος" αποτελεί μία καινοτόμο πύλη πολιτισμού και ταυτόχρονα νέα προσέγγιση στην προστασία, ανάδειξη και αξιοποίηση του πολιτιστικού πλούτου και τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος του νομού Μαγνησίας. Στο πρόγραμμα συμμετέχουν η Αναπτυξιακή Εταιρία Μαγνησίας (ANEM), σε συνεργασία με τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας (NAM) και τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Τρικάλων (NAT).

##### Προσέλκυση νέων τουριστών

Η πρωτοβουλία αυτή, παράλληλα με τις υπόλοιπες δραστηριότητες που προωθεί η ANEM στο Νομό, έρχεται να αγκαλιάσει και να υποστηρίξει την προσπάθειά της για ανάδειξη της Μαγνησίας, αλλά και ευρύτερα της Περιφέρειας Θεσσαλίας, σε πύλη πολιτισμού και τόπο προσέλκυσης νέων ρευμάτων επισκεπτών που αναζητούν το διαλογισμό και την πνευματική ενασχόληση, ενισχύοντας με τον τρόπο αυτό και τις υπόλοιπες οικονομικές δραστηριότητες της περιοχής.

##### Από το 2004-2006

Το πρόγραμμα EST, που υλοποιείται στο πλαίσιο της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας INTERREG IIIB CADSES για το χρονικό διάστημα 2004-2006, φιλοδοξεί ν' αποτελέσει ένα καινοτόμο μεθοδολογικό εργαλείο για την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής του Ευρωπαϊκού χώρου μέσα από τη δημιουργία ενός θεματικού δικτύου σημείων πολιτιστικού και θρησκευτικού ενδιαφέροντος το οποίο θ' αναδείξει το νέο αυτό μοντέλο προσέλκυσης επισκεπτών, θα το προωθήσει στην αγορά και θ' αναπτύξει

μεθόδους αξιοποίησής του για την ανάπτυξη των περιοχών εφαρμογής. Ειδικότερα, το Πρόγραμμα εστιάζει σε μία ενιαία Ευρωπαϊκή προσέγγιση για την τοπική ανάπτυξη την οποία επιχειρεί να προωθήσει μέσα από τη δημιουργία ενός θεματικού δικτύου ανάμεσα σε Περιφέρειες εντός και εκτός των συνόρων της Ε.Ε. Ο σχεδιασμός κοινών διαδρομών σε τόπους πνευματικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος για τις συμμετέχουσες Περιφέρειες, η ανάληψη δράσεων από κοινού και η εφαρμογή ενιαίων μεθοδολογικών προσεγγίσεων, πέραν των όποιων άλλων θετικών επιπτώσεων, θα συμβάλει ουσιαστικά στην ενίσχυση της συνοχής των Περιφερειών της Ζώνης CADSES, αμβλύνοντας ανισότητες και αναπτύσσοντας κοινές αντιλήψεις, τόσο σε οικονομικό όσο και σε πολιτιστικό επίπεδο.

#### Νέο ρεύμα επισκεπτών

Τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τη διαφοροποίηση του τουριστικού μοντέλου, από αυτό του μαζικού τουρισμού σε μορφές μεγαλύτερης εξατομίκευσης των υπηρεσιών και προσέγγισης των ιδιαίτερων αναγκών των σύγχρονων καταναλωτών του τουριστικού προϊόντος, όπως και την προσέλκυση ενός νέου ρεύματος επισκεπτών που αναζητά το διαλογισμό και την πνευματική ενασχόληση για αποστασιοποίηση από το σύγχρονο έντονο τρόπο ζωής, αποτελούν ευκαιρία για την ανάδειξη νέων προορισμών και την αξιοποίηση του μεγάλου πολιτιστικού - θρησκευτικού πλούτου της χώρας μας. Η διασύνδεση παράλληλα του δημιουργούμενου ρεύματος τουριστών με τις ευρύτερες περιοχές των νέων προορισμών και η διάθεση προϊόντων και υπηρεσιών προσαρμοσμένων στις ανάγκες των επισκεπτών μπορούν να αποτελέσουν μοχλό κινητοποίησης της οικονομικής δραστηριότητας και προώθησης της τοπικής ανάπτυξης γενικότερα

#### Οι Δράσεις

Οι δράσεις του Προγράμματος αναφέρονται ειδικότερα στα παρακάτω:

- Μελέτη των συνθηκών για τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και την προσέλκυση σημαντικού τουριστικού ρεύματος στις συμμετέχουσες περιοχές μέσα από την καταγραφή των πολιτιστικών, ιστορικών και θρησκευτικών πόρων της κάθε περιοχής και τη διερεύνηση της σχέσης που διέπει την αξιοποίηση του πολιτιστικού πλούτου και την τοπική ανάπτυξη

- Καταγραφή, αξιολόγηση και διερεύνηση της δυνατότητας μεταφοράς "βέλτιστων πρακτικών" που εφαρμόζονται παγκοσμίως όσον αφορά το συγκεκριμένο τουριστικό μοντέλο
- Δημιουργία του δικτύου των "πνευματικών τόπων": Διερεύνηση των παραμέτρων ένταξης στο δίκτυο, σχεδιασμός του δικτύου, δημιουργία μοντέλου διαχείρισης του δικτύου, δημιουργία βάσης δεδομένων των προορισμών του δικτύου, δημιουργία λογισμικού για την ένταξη των προορισμών του δικτύου σε τουριστικά πακέτα
- Ανάπτυξη στρατηγικής προώθησης και προβολής του δικτύου και των "πνευματικών τόπων" για την αύξηση της ελκυστικότητας των περιοχών και τη σωστή τους τοποθέτηση στην αγορά
- Οργάνωση εκπαιδευτικών σεμιναρίων και ενημερωτικών εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των τοπικών και εθνικών αρχών, αλλά και των πολιτών, σχετικά με τους στόχους του προγράμματος και την προσαρμογή των πολιτικών που εφαρμόζονται στη φιλοσοφία του
- Δράσεις για τη διάδοση του προγράμματος και των αποτελεσμάτων του μέσα από την οργάνωση διακρατικών εκδηλώσεων στις περιοχές των εταίρων, την έκδοση ενημερωτικών δελτίων, τη δημιουργία μίας έκδοσης και ενός πολύγλωσσου CD-Rom.

Εκτός από την ANEM, τη Νομαρχία Μαγνησίας και τη Νομαρχία Τρικάλων, στην υλοποίηση του Προγράμματος EST εμπλέκονται 5 επιπλέον φορείς από την Ιταλία και τη Ρουμανία. Συντονιστής του Προγράμματος είναι η Περιφέρεια της Umbria στην Ιταλία.

#### 4.5.2 ΔΙΚΤΥΟ «ΑΡΓΩ»

Σκοπός του έργου είναι η διασύνδεση περιοχών της Μαύρης Θάλασσας με τη Μαγνησία στο πλαίσιο των παραδοσιακών δεσμών της Ελλάδας με τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, δεσμών που έχουν τη ρίζα τους στον πολιτισμό, την ιστορία και την οικονομία. Το έργο είχε τελματώσει προ μηνών και κατόπιν ενεργειών της διοίκησης λύθηκαν τα προβλήματα και χρηματοδοτήθηκε στο σύνολό του. Απομένει να πραγματοποιηθεί το διεθνές συνέδριο στο Βόλο, τον Ιούνιο του 2004 . Φορέας χρηματοδότησης του έργου είναι η Επιτροπή Αναπτυξιακής Βοήθειας D.A.C. ,

ενδιάμεσος φορέας είναι ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού και φορέας υλοποίησης είναι η ANEM A.E.. Συνεργαζόμενοι φορείς για την υλοποίηση του έργου είναι το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας και το Κέντρο Μελέτης και Ανάπτυξης του Πολιτισμού της Μαύρης Θάλασσας.

Το Έργο χωρίζεται σε τέσσερις φάσεις:

Η Α' Φάση είχε ως αντικείμενο την εξασφάλιση επικοινωνίας και συνεργασίας με φορείς όλων των εμπλεκόμενων περιοχών και τη συλλογή των πληροφοριών που περιγράφουν το προφίλ της κάθε περιοχής. Στην υλοποίηση των επιμέρους στόχων που έθετε η Α' Φάση συνεργάστηκαν με την ANEM A.E. επιστήμονες από το Κέντρο Μελέτης και Ανάπτυξης του Πολιτισμού της Μαύρης Θάλασσας και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Στόχος της Β' Φάσης ήταν η συγκέντρωση πληροφοριών για την τουριστική υποδομή, την τουριστική κίνηση, τα μέσα μεταφοράς, την κατάσταση των λιμανιών, τις προθέσεις και τα σχέδια κρατικών και ιδιωτικών φορέων για επιπλέον τουριστική αξιοποίηση των περιοχών αυτών από τη μία πλευρά και ο εντοπισμός και η καταγραφή με γραπτό κείμενο και εικόνα όλων των στοιχείων πολιτισμού όλων των πόλεων-λιμανιών που συνδέονται μέσα από το ταξίδι των Αργοναυτών από την άλλη. Με βάση αυτό το σχεδιασμό πραγματοποιήθηκε επιτόπια ερευνητική δουλειά, σε όλες τις πόλεις – λιμάνια, η οποία κατέληξε στη συγκέντρωση και ταξινόμηση όλου του αναγκαίου υλικού.

Ο εντοπισμός και η καταγραφή όλων αυτών των στοιχείων οδήγησαν στη διαμόρφωση συγκεκριμένων τουριστικών πακέτων όπου πέρα από την προβολή των περιοχών και των τουριστικών τους υποδομών δίνεται έμφαση στην προβολή των αρχαιολογικών χώρων, των στοιχείων λαϊκής παράδοσης - όπου υπάρχει κάποια σχέση με τους Αργοναύτες- και γενικά όλων εκείνων των στοιχείων που συντελούν στη δημιουργία τουριστικών πακέτων πρωτότυπων και θεματολογικά συγκεκριμένων. Αυτό αποτελεί το αντικείμενο της Γ' Φάσης του Έργου. Συγκεκριμένα προτάθηκαν τρία τουριστικά πακέτα. Το πρώτο έχει μετακίνηση μόνο μέσα από το οδικό δίκτυο των περιοχών αυτών (οδικό), το δεύτερο έχει μετακίνηση μέσα από το οδικό δίκτυο και μετακίνηση με πλοίο και αεροπλάνο (συνδυασμένο) και το τρίτο έχει μετακίνηση μόνο δια θαλάσσης με κρουαζιερόπλοιο (κρουαζιέρα).

Τα παραδοτέα των τριών αυτών φάσεων τα οποία υπάρχουν στην ANEM είναι τα εξής:

- Έντυπο με τις επαφές και τις επιστολές επικοινωνίας και συνεργασίας με τους φορείς όλων των εμπλεκόμενων περιοχών του δικτύου.
- Έντυπα με πληροφορίες για την τουριστική υποδομή, την τουριστική κίνηση, τα μέσα μεταφοράς, την κατάσταση των λιμανιών, τις προθέσεις και τα σχέδια



κρατικών και ιδιωτικών φορέων για επιπλέον τουριστική αξιοποίηση των περιοχών του δικτύου. Τα κείμενα και οι εικόνες που αναφέρονται σε ιστορικά και πολιτιστικά στοιχεία των περιοχών – πόλεων του δικτύου υπάρχουν και σε ψηφιακή μορφή σε cd-rom.

➤ Έντυπο με τα τρία προτεινόμενα τουριστικά πακέτα

➤ Βίντεο με πλάνα (εικόνα, ήχος, αφήγηση) από τις περιοχές του δικτύου

Αναμένεται η ολοκλήρωση της Δ' Φάσης κατά την οποία θα πραγματοποιηθεί διεθνές Συνέδριο, στο Βόλο. Το συνέδριο έχει ως στόχο τον εντοπισμό πεδίων για μελλοντική συνεργασία και ανάπτυξη πρωτοβουλιών για πιθανές χρήσεις και μορφές αξιοποίησης του δικτύου. Σε συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ANEM είχε αποφασιστεί το συνέδριο να πραγματοποιηθεί στις 25 και 26 Ιουνίου του 2004.

Στο συνέδριο θα συμμετέχουν :

- ✓ Εκπρόσωποι των φορέων υλοποίησης του προγράμματος (ANEM, Κέντρο Μαύρης Θάλασσας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας)
- ✓ Εκπρόσωποι των φορέων του νομού (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, Βουλευτές, Επιμελητήριο, Ένωση Ξενοδόχων)
- ✓ Εκπρόσωπος του Υπουργείου Εξωτερικών
- ✓ Εκπρόσωπος ΕΟΤ – Εκπρόσωπος Υπουργείου Τουρισμού

Εκπρόσωποι των φορέων των πόλεων του δικτύου:

Από Ελλάδα: Δήμαρχος Βόλου, Δήμαρχος Λήμνου, Δήμαρχος Σαμοθράκης, Νομάρχης & Δήμαρχος Θεσσαλονίκης. Από Ρουμανία: Νομάρχης & Δήμαρχος Κωνσταντίας, Νομάρχης, Δήμαρχος & Αντιδήμαρχος Τουλτσέας. Από Ατζαρία: Δήμαρχος από το Βατούμι και Σύμβουλος Προέδρου της Κυβέρνησης. Από Γεωργία: Δήμαρχος Πότι. Από Τουρκία: Δήμαρχος Κωνσταντινούπολης, Δήμαρχος Γκεμλίκ, Νομάρχης & Δήμαρχος Ορντού, Δήμαρχος Ηράκλειας, Δήμαρχος Τραπεζούντας, Πρόεδρος Επιμελητηρίου Κωνσταντινούπολης, Πρόεδρος Επιμελητηρίου Τραπεζούντας

Από το συνέδριο αναμένονται τα εξής αποτελέσματα:

- Προβολή των αναπτυξιακών στόχων και των τουριστικών χαρακτηριστικών των πόλων του δικτύου
- Προβολή του δικτύου, εξασφάλιση χρήσιμων στοιχείων για την προώθηση τουριστικών, πολιτιστικών και εμπορικών συνεργασιών.

- Δημιουργία ενός συντονιστικού οργάνου του δικτύου το οποίο θα παρακολουθεί και θα διασφαλίζει τους όρους για τη διαρκή συνεργασία μεταξύ των πόλεων ενώ παράλληλα θα υποστηρίζει την προσπάθεια αυτών να συνεργαστούν με άλλες χώρες της Ευρώπης.
- Δημιουργία λέσχης ΑΡΓΩ για τη διασφάλιση συνεργασίας μεταξύ των φορέων των εμπλεκόμενων στο δίκτυο περιοχών, στην οποία θα συμμετέχουν οι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, οι φορείς τουρισμού, πολιτισμού και εμπορίου, οι φορείς τοπικής κοινωνίας κάθε πόλης και οι φορείς εθνικής εμβέλειας κάθε χώρας του δικτύου.

#### 4.5.3 ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ INTERREG III C

Έργο: Οικονομική Ανάπτυξη Περιοχών με Περιφερειακά Αεροδρόμια (Developing the Economies of Airport Regions – DEAR)

Η ANEM συμμετέχει στο έργο DEAR (Developing the Economies of Airport Regions, Οικονομική Ανάπτυξη Περιοχών με Περιφερειακά Αεροδρόμια) στο Ευρωπαϊκό πρόγραμμα διαπεριφερειακής συνεργασίας INTERREG III C που εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση τον Ιανουάριο του 2004. Στην κοινοπραξία του έργου DEAR συμμετέχουν αυτοδιοικήσεις περιοχών που διαθέτουν περιφερειακά αεροδρόμια και τεχνολογικά πάρκα, από την Γερμανία (Σβερίν-Πάρτσιμ, Λαρ), Αγγλία (Θάνετ Μάνστον), και Πολωνία (Σλούρπσκ, Ράντομ).

Στόχοι του έργου DEAR είναι:

- Η αξιοποίηση περιφερειακών αεροδρομίων ώστε να συνεισφέρουν στην οικονομική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα της ευρύτερης περιοχής με καλύτερη πρόσβαση στις διεθνείς αγορές και υπηρεσίες και προσέλκυση νέων επιχειρήσεων, επενδύσεων και τουρισμού
- Συνεργασία μεταξύ περιοχών με περιφερειακά αεροδρόμια για ανταλλαγή εμπειρίας και μεγιστοποίηση των πλεονεκτημάτων των περιοχών αυτών με κοινές πρακτικές και πρωτοβουλίες
- Συμμετοχή των επιχειρήσεων και τοπικών φορέων στην αξιοποίηση των αεροδρομίων για περιφερειακή ανάπτυξη.

Μέσω του προγράμματος DEAR αναμένεται να ενισχυθεί η προσπάθεια της NAM και των φορέων του Ν. Μαγνησίας για αξιοποίηση του αεροδρομίου Ν. Αγχιάλου και την ανάδειξη του σε αεροδρόμιο Κεντρικής Ελλάδος, με αναπτυξιακά οφέλη για την ευρύτερη περιοχή.

#### 4.5.4 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΑ ΈΡΓΑ

Σύμφωνα με το σχεδιασμό προγραμματικής περιόδου 2000 – 2006 για το Νομό Μαγνησίας, στο ανώτερο επίπεδο σχεδιασμού, προτάθηκαν αρκετά έργα εθνικού επιπέδου από τα οποία εγκρίθηκαν τα εξής:

Έργα Εθνικού επιπέδου που επηρεάζουν έμμεσα το Π.Σ. Βόλου

- 1: Αυτοκινητόδρομος Ηγουμενίτσας-(Παναγιάς) προς Βόλο και Λαμία
- 2: Αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου
- 3: Παραγωγικές Υποδομές (ΒΕΠΕ Αλμυρού, ολοκλήρωση Α' φάσης και επέκταση ΒΙΟΠΑ Βόλου)
- 4: Ηλεκτροκίνηση γραμμής Βόλου- Λάρισας
- 5: Εμπορευματικό Κέντρο Θεσσαλίας

Έργα Εθνικού επιπέδου που αφορούν κατά κύριο λόγο το Π.Σ. Βόλου

- 1: Λιμάνι Βόλου
- 2: Διαχείριση υγρών και στερεών αποβλήτων (αποχετεύσεις, βιολογικοί καθαρισμοί και ΧΥΤΑ)
- 3: Νοσοκομείο Βόλου
- 4: Παράκαμψη Π.Σ. Βόλου
- 5: Πανθεσσαλικό Αθλητικό Κέντρο

#### Έργα για χρηματοδότηση από το Γ' ΚΠΣ

##### 1. Εθνικό Σκέλος

#### Έργα Οδοποιίας

1. Αυτοκινητόδρομος Ηγουμενίτσας -(Παναγιάς) προς Βόλο και Λαμία

Το οδικό αυτό έργο ανήκει στο βασικό διαπεριφερειακό οδικό δίκτυο της χώρας και έχει καίρια σημασία για τη Μαγνησία και ειδικότερα για το ΠΣ Βόλου.

Φορέας Υλοποίησης: ΥΠΕΧΩΔΕ (ΕΥΔΕ – ΠΑΘΕ Α.Ε.)

#### Έργα Λιμενικά

Λιμάνι Βόλου: Συνολικά για το λιμάνι του Βόλου εγκρίνονται αρχικά για έργα υποδομής, όπως επέκταση του κεντρικού προβλήτα, επέκταση του ανατολικού κρηπιδώματος και άλλα, 5.700 εκατ. δρχ.

Φορέας Υλοποίησης: Περιφέρεια Θεσσαλίας, Λιμενικό Ταμείο Βόλου

#### Έργα Αλιείας

Ιχθυόσκαλα Βόλου(κτιριακές εγκαταστάσεις): Το έργο θα υλοποιηθεί με χρηματοδότηση από το Τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του υπουργείου Γεωργίας. Προϋπολογισμός έργου: 1.250 εκατ. δρχ.

#### Έργα εκπαίδευσης

Ολοκλήρωση των έργων που αφορούν την επέκταση του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και γενικότερα της κτιριακής υποδομής που αφορά την Δευτεροβάθμια και Τριτοβάθμια εκπαίδευση. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι από το Β' ΚΠΣ διατέθηκαν 13 δις δρχ για κτιριακή και λοιπή υποδομή.

Φορέας Υλοποίησης: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, κ.α.

#### Έργα Περιβάλλοντος

1: Ανάπτυξη ολοκληρωμένης πολιτικής για την αειφόρο διαχείριση του Παγασητικού Κόλπου. Η πρόταση περιλαμβάνει εξοπλισμό, ολοκλήρωση αναγκαίων κτιριακών έργων, ερευνητικές δράσεις. Προϋπολογισμός: 236 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης : ΥΠΕΧΩΔΕ, ΝΑΜ, ΑΝΕΜ Α.Ε. και λοιποί φορείς

2: Διαχείριση απορριμμάτων και συμπληρωματικές εργασίες στο ΧΥΤΑ ΠΣ Βόλου

Προϋπολογισμός: Υπο διαμόρφωση.

Φορέας υλοποίησης: Δήμος Βόλου.

3: Αξιολόγηση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας του Π.Σ. Βόλου από αιωρούμενα σωματίδια.

Προϋπολογισμός: 30 εκ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: ΥΠΕΧΩΔΕ, ΝΑΜ και λοιποί Φορείς.

4: Χωροταξικός και Πολεοδομικός Σχεδιασμός

Τροποποίηση – Επικαιροποίηση των εγκεκριμένων ΓΠΣ του Νομού λαμβάνοντας υπόψη τη διοικητική μεταρρύθμιση με το Νόμο «Καποδίστρια»

5. Ολοκλήρωση διαφόρων Πολεοδομικών μελετών που είναι σε εξέλιξη στην περιοχή ενδιαφέροντος: Βόλου, Νέας Ιωνίας

Φορέας υλοποίησης : ΥΠΕΧΩΔΕ, ΝΑΜ, Περιφέρεια Θεσσαλίας

Έργα τουρισμού

Εναέριος μεταφορέας Πηλίου (Τελεφερίκ).

Πρόκειται για την εγκατάσταση και λειτουργία ενός δικτύου Τελεφερίκ στην περιοχή του Πηλίου με το οποίο θα συνδεθεί κατ' αρχήν το ΠΣ Βόλου και η ευρύτερη περιοχή με τους οικισμούς Πορταριά και Μακρινίτσα καθώς και με τον οικισμό Χάνια και το χιονοδρομικό κέντρο και πιθανόν με τα παράλια του Ανατολικού Πηλίου.

Προϋπολογισμός: Υπό διαμόρφωση.

Φορέας υλοποίησης : Τοπικοί Δημόσιοι Φορείς.

Έργα πολιτισμού

Επέκταση μουσείου Βόλου.

Πρόκειται για την κατασκευή προσθήκης 2800 τ.μ. στο υπάρχον κτίριο του μουσείου Βόλου η οποία δεν κατέστη εφικτό να υλοποιηθεί στα πλαίσια του ΄Β ΚΠΣ. Για την πλήρη αξιοποίηση και ανάδειξη του ευρύτερου χώρου του μουσείου Βόλου έχει ξεκινήσει η διαδικασία απόκτησης εξ' ημίσειας με το νοσοκομείο Βόλου ομόρων ιδιοκτησιών συνολικού εμβαδού 2396 τ.μ.

Προϋπολογισμός: ~700 εκ δρχ.

Φορέας υλοποίησης : ΙΓ' Ευφορία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων, Δήμος Βόλου.

Έργα Υγείας – Πρόνοιας

Νοσοκομείο Βόλου (ιατρικός και ξενοδοχειακός εξοπλισμός). Εκτιμάται ότι το έργο συνολικά θα ολοκληρωθεί στις αρχές του 2004, προϋπολογισμός 5.500 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: Υπουργείο Υγείας, ΔΕΠΙΑΝΟΜ Α.Ε., Περιφέρεια Θεσσαλίας

*2. Περιφερειακό Σκέλος*Έργα οδοποιίας

1: Παράκαμψη Π.Σ. Βόλου και είσοδος από Μικροθήβες (Τμήμα από Γορίτσα έως Αγριά), προϋπολογισμός 8.800 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: ΥΠΕΧΩΔΕ, Περιφέρεια Θεσσαλίας

2: Βελτίωση Εθνικής Οδού Βόλου έως Α/Κ Βελεστίνου

Προϋπολογισμός: 3000 εκ. δρχ

Φορέας υλοποίησης: ΥΠΕΧΩΔΕ, Περιφέρεια Θεσσαλίας

Λιμενικά έργα

Λιμάνι Βόλου,

Προϋπολογισμός 3.100 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: Περιφέρεια Θεσσαλίας, Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας

Υποδομές Εκπαίδευσης

Έργα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας).

Ολοκλήρωση των έργων που αφορούν την επέκταση του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και γενικότερα της κτιριακής υποδομής που αφορά την τριτοβάθμια εκπαίδευση. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι από το Β' ΚΠΣ διατέθηκαν 13 δις δρχ. για κτιριακή και λοιπή υποδομή.

Φορέας Υλοποίησης: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Διαχείριση απορριμμάτων - ΧΥΤΑ - Βιολογικός καθαρισμός

Διαχείριση απορριμμάτων και συμπληρωματικές εργασίες στο ΧΥΤΑ ΠΣ Βόλου

Προϋπολογισμός: Υπό διαμόρφωση.

Φορέας υλοποίησης: Δήμος Βόλου.

Εμπορικό κέντρο Θεσσαλίας

Προβλέπεται η δημιουργία εμπορευματικού κέντρου με σύγχρονους αποθηκευτικούς και εκθεσιακούς χώρους για ιδιωτικές επιχειρήσεις, συνεταιριστικές επιχειρήσεις ή ομάδες παραγωγών, κ.λ.π.

Προϋπολογισμός : υπό διαμόρφωση.

Φορέας Υλοποίησης: Υπουργείο Ανάπτυξης, Περιφέρεια Θεσσαλίας.

Κέντρο Μεταφοράς Τεχνολογίας και Καινοτομίας Θεσσαλίας

Από το Β' ΚΠΣ διατέθηκαν 500 εκ. δρχ για ολοκλήρωση των υπαρχόντων και επέκταση των κτιριακών εγκαταστάσεων, έργο το οποίο είναι στη φάση ολοκλήρωσης. Απομένει ο αναγκαίος εξοπλισμός ο οποίος θα πρέπει αντιμετωπιστεί άμεσα από το νέο ΠΕΠ Θεσσαλίας.

Προϋπολογισμός : Υπό διαμόρφωση.

Φορέας Υλοποίησης: Υπουργείο Ανάπτυξης, Περιφέρεια Θεσσαλίας.

*3. Έργα αρμοδιότητας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Μαγνησίας (ΝΑΜ)*

Καθαρισμός (απασφάλτωση) της γραμμής (ΟΣΕ) από Βόλο έως Άνω Λεχώνια.

Προϋπολογισμός: ~ 50 εκατ. δρχ.

Φορέας Υλοποίησης: Περιφέρεια Θεσσαλίας, ΟΣΕ, ΝΑΜ.

#### Υγεία – Πρόνοια

Νοσοκομείο Βόλου (ολοκλήρωση των οικοδομικών και ηλεκτρολογικών εργασιών της νέας πτέρυγας )

Εκτιμάται ότι το συνολικό έργο της νέας πτέρυγας του Νοσοκομείου Βόλου θα ολοκληρωθεί στις αρχές του 2004, οπότε και θα αποδοθεί σε χρήση.

Προϋπολογισμός: 8.500 εκατ. δρχ.

Φορέας Υλοποίησης: Υπουργείο Υγείας, ΔΕΠΙΝΟΜΟΥ ΑΕ Περιφέρεια Θεσσαλίας.

#### Πολιτισμός

Έργα αρμοδιότητας ΙΓ' Εφορίας Κλασικών και Προϊστορικών Αρχαιοτήτων.

1: Επανάκτηση Μουσείου Βόλου

Προϋπολογισμός: 50 εκατ. δρχ.

2: Ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων Διμηνίου

Προϋπολογισμός 150 εκατ. δρχ.

3: Αρχαιολογικός χώρος Δημητριάδος

Προϋπολογισμός 300 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: ΙΓ' Εφορία Κλασικών και Προϊστορικών Αρχαιοτήτων.

#### Νομαρχιακό Σκέλος

Αλιευτικά Καταφύγια

1: Αλιευτικό καταφύγιο στο Βόλο (Άναυρος ή Σωρός), προϋπολογισμός 600 εκ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: ΝΑΜ, Δ. Βόλου.

#### Υποδομές Εκπαίδευσης

1: 20<sup>ο</sup> δημοτικό Σχολείο Βόλου.

Προϋπολογισμός: 700 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: ΝΑΜ.

2: Προσθήκη αιθουσών στο 14<sup>ο</sup> δημοτικό σχολείο Βόλου.

Προϋπολογισμός: 191 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: ΝΑΜ.

3: 2<sup>ο</sup> ειδικό δημοτικό σχολείο Βόλου.

Προϋπολογισμός: 240,3 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: ΝΑΜ.

4: 22<sup>ο</sup> και 33<sup>ο</sup> δημοτικά σχολεία Βόλου.

Προϋπολογισμός: 1.300 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: ΝΑΜ.

5: Μουσικό Γυμνάσιο-Λύκειο Βόλου

Προϋπολογισμός: 1.350 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: ΝΑΜ.

#### Αστικές Αναπλάσεις

Αισθητική και λειτουργική Αναβάθμιση της κεντρικής παράκτιας ζώνης,

Προϋπολογισμός: 600 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: ΝΑΜ.

#### Έργα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής

Ήδη έχουν υποβληθεί ή ετοιμάζονται για υποβολή οι παρακάτω προτάσεις:

1: Ύδρευση – Αποχέτευση Π.Σ. Βόλου, προϋπολογισμός 16.000 εκατ. δρχ.

Φορέας υλοποίησης: ΟΤΑ, Δημοτικές Επιχειρήσεις, Διαδημοτικές Επιχειρήσεις.

#### Έργα για χρηματοδότηση από τις κοινοτικές πρωτοβουλίες.

Τα έργα για χρηματοδότηση από τις κοινοτικές πρωτοβουλίες αφορούν την οικονομική και κοινωνική αναβάθμιση των πόλεων.

Μέχρι σήμερα έχουν υποβληθεί προτάσεις που αφορούν το ΠΣ μέσω των κοινοτικών πρωτοβουλιών URBAN και EQUAL.

Φορέας υλοποίησης: Διάφοροι τοπικοί φορείς.

#### Έργα για χρηματοδότηση από το πρόγραμμα Ελλάδα 2004

Η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού αφού έλαβε υπόψη τις υπάρχουσες αθλητικές εγκαταστάσεις και την ελάχιστη απαιτούμενη αθλητική υποδομή ανά ΟΤΑ πρότεινε έργα αθλητικής και λοιπής υποδομής στο ΠΣ Βόλου, ενόψει των προκριματικών αγώνων ποδοσφαίρου στα πλαίσια της Ολυμπιάδας του 2004.

Προϋπολογισμός: 30,97 δις. Δρχ.

Φορέας υλοποίησης : Γενική Γραμματεία Αθλητισμού



Βέβαια είναι εύλογο πως κάποια από τα παραπάνω έργα έχουν ήδη πραγματοποιηθεί αφού το μεγαλύτερο χρονικό μέρος από το προβλεπόμενο διάστημα, για την εκπόνηση των έργων, έχει περάσει. Ενδεικτικά, στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων όλα τα προβλεπόμενα αθλητικά κέντρα κατασκευάστηκαν με άψογες προδιαγραφές, λειτούργησαν στο μέγιστο των δυνατοτήτων τους και απόσπασαν πολύ καλές κριτικές.

#### 4.5.5 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΈΡΓΑ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ

Ένα αρκετά μεγάλο έργο για τα δεδομένα της πόλης του Βόλου, είναι το Εμπορικό Κέντρο με την επωνυμία OLD CITY που ξεκίνησε να κατασκευάζεται από τα μέσα και μετά του 2004 και λίγο πριν τις γιορτές των Χριστουγέννων ξεκίνησε να λειτουργεί, χωρίς βέβαια να υπάρχει πληρότητα στην κάλυψη των χώρων. Την ευθύνη του έργου έχει αναλάβει ο επιχειρηματίας κ. Αντωνίου, ο οποίος είναι και αρμόδιος για την τελική του πορεία.

Το Εμπορικό Κέντρο αυτό ενώνει τους Δήμους Βόλου και Νέας Ιωνίας καθώς βρίσκεται στην συνοριακή τους γραμμή. Το γεγονός αυτό είναι πολύ θετικό για τον Δήμο της Νέας Ιωνίας και την ανάπτυξη του μιας και δημιουργείται ένα είδος εμπορευματικής κίνησης προς την κατεύθυνση αυτή. Το OLD CITY στεγάζεται σε ένα σύγχρονο πολυχώρο που την εποχή του 1980 την ιδιοκτησία του κατείχε το εργοστάσιο ΓΕΡΜΑΝΙΚΟ παράγοντας προϊόντα ένδυσης για μεγάλες εταιρείες στο εξωτερικό (π.χ. Adidas).

Το OLD CITY εφόσον αποπερατωθεί σαν έργο, θα αποτελέσει έναν αρκετά σημαντικό τουριστικό πόρο καθώς τόσο οι εμπορικές όσο και οι ψυχαγωγικές του δραστηριότητες θα προσελκύουν τόσο τον δημότη όσο και τον τουρίστα.

Ένα άλλο μεγάλο έργο που βρίσκεται σε εξέλιξη είναι αυτό της ανάπλασης του αστικού χώρου του πρώην πλινθοκεραμοποιείου Τσαλαπάτα που σταμάτησε να λειτουργεί το 1970. Ο χώρος αυτός ανήκει στο Δήμο Βόλου και είναι κέντρο πολιτιστικής κληρονομιάς και σύγχρονης δημιουργίας. Βρίσκεται δίπλα από τον ποταμό Κραυσίδωνα, στο κέντρο από τις εξής οδούς: Ζάχου, Νέα Οδός μεταξύ Μαγνησιακού και Τσαλαπάτα, Λαχανά, Γιαννιτσών, Παπακυριαζή και Παγασών. Η ανάπλαση του χώρου ξεκίνησε αρχικά από το Δήμο Βόλου με σκοπό ανάπτυξη πολιτιστικών, ψυχαγωγικών και εμπορικών χώρων. Το σενάριο αυτό ναυάγησε λόγω έλλειψης τόσο κονδυλίων όσο και πραγματικού ενδιαφέροντος και το έργο έμεινε ημιτελές. Κατόπιν, τη διαχείριση του ανέλαβε ο όμιλος εταιρειών ΕΓΕΚ και η ΕΡΜΗΣ επιχειρήσεις ακινήτων ΑΕ.

Το έργο, στη φάση αυτή, προβλέπει την εξής κατανομή και διαρρύθμιση των χώρων. Αρχικά, η μεγαλύτερη κατασκευή θα δοθεί στην Τράπεζα Πειραιώς για εκμετάλλευση

των μουσειακών χώρων. Το μουσείο προβλέπεται να αναβιώσει την λειτουργία του πλινθοκεραμοποιείου τόσο με εκθέματα όσο και φάσεις παραγωγής του. Τα μηχανήματα που θα βρίσκονται μέσα στο εργοστάσιο είναι μεγάλης αξίας καθώς αριθμούνται πολύ λίγα σε όλο τον κόσμο. Συγκεκριμένα αντίστοιχα μηχανήματα (που εκθέτονται επίσης σε μουσειακό χώρο) βρίσκονται μόνο στην Γερμανία.

Το χρονικό διάστημα της ανάδοξης εταιρείας ΕΓΕΚ είναι 50 χρόνια. Αυτή με τη σειρά της επανοικιάζει τους χώρους της σε ελεύθερους επαγγελματίες. Οι χώροι αυτοί προορίζονται για χώρους εστίασης, παιδότοπο, θερινό σινεμά, τουριστικά περίπτερα και συνεδριακό χώρο. Σε απόσταση 50 μέτρων η ίδια εταιρεία (ΕΓΕΚ) έχει αναλάβει την ανακατασκευή του παλαιού κτίσματος Λούλη. Η ανακατασκευή αυτή θα εφάπτεται με ένα νέο κτίσμα όπου θα λειτουργούν αίθουσες κινηματογράφου (multimedia cineplex), μπόουλινγκ (bowling) και χώροι εστίασης.

Το έργο Τσαλαπάτα έχει πολλές δυνατότητες και πολύ καλές προοπτικές για να λειτουργήσει τουριστικά. Περιέχει έναν δυνατό τουριστικό πόρο, το μουσείο. Σκοπός και μέλημα των υπευθύνων είναι να το αναδείξουν και να το προβάλλουν ελκυστικά τόσο για τους τουρίστες όσο και για τους κατοίκους της πόλης.

#### 4.6 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT (ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ – ΑΠΕΙΛΕΣ)

Η ανάλυση SWOT είναι μία μέθοδος που αναπτύχθηκε αρχικά με σκοπό την καθολική αξιολόγηση μιας επιχείρησης, μιας εταιρείας ή ενός οργανισμού, που θα βοηθούσε στην επιλογή των καταλληλότερων εναλλακτικών σεναρίων μελλοντικής δράσης για τη βελτίωση της λειτουργίας της. Επειδή, όμως, αυτή η μέθοδος, στην απλοποιημένη της μορφή κρίνεται εύκολη, γρήγορη και αρκετά αξιόπιστη μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σε άλλες περιπτώσεις (Αραβώσης, 1999).

Παρακάτω, με βάση τα στοιχεία που προέκυψαν από την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης εφαρμόζουμε την ανάλυση SWOT για την πόλη του Βόλου, λαμβάνοντάς την ως μια επιχείρηση που παράγει ένα συνολικό τουριστικό προϊόν με συγκεκριμένα και διαφοροποιημένα χαρακτηριστικά.

#### ***Πλεονεκτήματα***

- Η κεντροβαρική θέση της πόλης στον ελλαδικό χώρο

- Η γειτνίαση με το Πήλιο και τα νησιά των Β. Σποράδων, που εξασφαλίζουν ποιότητα φυσικού περιβάλλοντος και δυνατότητες ανάπτυξης τουρισμού και εναλλακτικών μορφών του
- Ο συνδυασμός βουνού - θάλασσας
- Η παραδοσιακή ταυτότητα του Πηλίου
- Η ύπαρξη του χιονοδρομικού κέντρου στα Χάνια
- Η γειτνίαση με αξιόλογες παραλίες
- Τουρισμός καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ✓
- Ο γρήγορα αναπτυσσόμενος τριτογενής τομέας και μάλιστα η αύξηση της προσφοράς τουριστικών υπηρεσιών
- Το επιβατικό και εμπορικό λιμάνι της πόλης
- Τα Ερευνητικά του Κέντρα και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, που διακρίνεται για την ερευνητική του παραγωγή και τη διοργάνωση σημαντικών συνεδρίων, καθώς και την πολυάριθμη και δραστήρια φοιτητική του κοινότητα
- Το σχετικά μεγάλο μέγεθος της πόλης
- Το αίσθημα ασφάλειας που προσφέρει με ικανοποιητική αστυνόμευση, χωρίς την εκδήλωση ιδιαίτερων φαινομένων βίας
- Οι μικρές αποστάσεις, η ύπαρξη της παραλίας και η αύξηση των πεζοδρομημένων τμημάτων, ιδίως στην κεντρική περιοχή, δημιουργώντας προϋποθέσεις για ευκολία κίνησης με τα πόδια μέσα στην πόλη
- Το όμορφο φυσικό περιβάλλον, ιδίως κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου και στην πλευρά του λόφου της Γορίτσας
- Το ευνοϊκό κλίμα, με ήπιους χειμώνες και δροσερά καλοκαίρια
- Η φιλικότητα των κατοίκων και η αποδοχή των τουριστών, λόγω της διαμονής τους σε μια πόλη – λιμάνι, που βρίσκεται σε μια ευρύτερη παραδοσιακά τουριστική περιοχή
- Η ιστορική της κληρονομιά (Ιάσων, Αργοναυτική εκστρατεία, κλπ.)
- Η ύπαρξη πολιτιστικών υποδομών (Δημοτικό Θέατρο, Δημοτικό Ωδείο, θερινός-χειμερινός Κινηματογράφος, Αρχαιολογικό Μουσείο, κλπ.)
- Η πλούσια και ενδιαφέρουσα πολιτιστική ζωή (διοργάνωση διεθνών φεστιβάλ, συναυλιών, κλπ.) καθώς και ο πρωτότυπος τρόπος αναψυχής των κατοίκων (διασκέδαση σε τσιπουράδικα)

- Η δραστηριοποίηση πολλών τοπικών αθλητικών συλλόγων και η ύπαρξη παράδοσης της πόλης αναφορικά με τη διοργάνωση αθλητικών γεγονότων (αποτέλεσε Ολυμπιακή Πόλη για τους Αγώνες το 2004)
- Σημαντικό απόθεμα ιστορικών και ενδιαφερόντων κτιρίων σε όλο τον αστικό ιστό

### ***Μειονεκτήματα***

- Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης, ιδίως στην κεντρική περιοχή, που δημιουργείται από την έλλειψη περιφερειακής οδού σε συνδυασμό με τη στενότητα των περισσότερων οδικών αξόνων
- Η έλλειψη επαρκών χώρων στάθμευσης
- Η ανυπαρξία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων, οι μέτριες αστικές συγκοινωνίες και η ανοχή της αυξημένης χρήσης Ι.Χ. μέσα στην πόλη
- Η περιορισμένη αισθητική εικόνα της πόλης (λόγω έλλειψης κτιρίων-συμβόλων, κατασκευής κτιρίων χαμηλής αρχιτεκτονικής αξίας, εκτόπιση πεζών από τα αυτοκίνητα, κλπ.)
- Η χαμηλή ποιότητα αστικών υποδομών (έλλειψη πάρκων, χώρων πρασίνου και πλατειών, καθώς και ανεπαρκείς δρόμοι σε κάποιες περιοχές)
- Ο διοικητικός κατακερματισμός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου, λόγω του γεγονότος ότι υπάρχουν πολλοί δήμοι, για την ίδια ουσιαστικά πόλη, με συχνά αντιφατικές πολιτικές
- Η έλλειψη διεθνούς πολιτικού αεροδρομίου με αποτέλεσμα την ελλιπή σύνδεση της πόλης με την υπόλοιπη χώρα και, κυρίως, με το εξωτερικό
- Οι μέτριες λιμενικές υποδομές και οι ανεπαρκείς διασυνδέσεις με άλλα μεγάλα λιμάνια, ιδίως κατά τους χειμερινούς μήνες
- Η μέτριας ποιότητας στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες
- Η έλλειψη επαρκών τουριστικών υποδομών
- Η ανεπαρκής και μέτριας ποιότητας υποδομή σε ξενοδοχειακές κλίνες – Έλλειψη ξενοδοχείων Α΄ κατηγορίας
- Η έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των φορέων που σχετίζονται με τον τουρισμό
- Η χαμηλή ποιότητα εξειδίκευσης και κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού της πόλης
- Η έλλειψη μεγάλου συνεδριακού κέντρου
- Η μη ικανοποιητική αξιοποίηση και ανάδειξη των φυσικών πόρων της πόλης (θαλάσσιου μετώπου και περιοχών πρασίνου)

- Η μη ικανοποιητική αξιοποίηση και ανάδειξη του ενδιαφέροντος κτιριακού αποθέματος της πόλης (παλιά βιομηχανικά κτίρια και νεοκλασικά κτίρια)
- Ρύπανση του Παγασητικού κόλπου και από το εργοστάσιο της ΑΓΕΤ Ηρακλής

### *Ευκαιρίες*

- Η προσπελασιμότητα του Βόλου κρίνεται καλή. Η πρόσβαση από το εξωτερικό διευκολύνεται, επειδή βρίσκεται πλησιέστερα από κάθε άλλη θεσσαλική πόλη στα δύο αεροδρόμια της Θεσσαλίας. Η πρόσβαση από το εσωτερικό διευκολύνεται, επειδή πρόκειται για πόλη-λιμάνι και, επιπλέον, βρίσκεται κοντά στο μεγάλο οδικό άξονα βορρά-νότου της χώρας (ΠΑΘΕ)
- Τα προγράμματα της Ε.Ε. και του Αναπτυξιακού Νόμου και η τάση για ταχεία ανάπτυξη του αστικού τουρισμού
- Ο Βόλος βρίσκεται σε προνομακή θέση, συγκριτικά με τις άλλες θεσσαλικές πόλεις. Λόγω της υψηλής αισθητικής αξίας του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, αποτελεί περιοχή υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος και υποχρεωτικό πέρασμα προς τους τουριστικούς προορισμούς του Πηλίου και των Σποράδων. Η συγκράτηση των τουριστών στην πόλη, με την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού, είναι μια σημαντική ευκαιρία για το Βόλο
- Οι πόλεις μεσαίου μεγέθους, όπως είναι ο Βόλος, αν διαμορφώσουν μια σαφή ταυτότητα με βάση τα υπάρχοντα και τα νέα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα, μπορούν να ανταγωνιστούν ευκολότερα στο νέο Ευρωπαϊκό περιβάλλον
- Η αξιοποίηση των ευκαιριών που δόθηκαν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες, καθώς και των έργων και υποδομών που κατασκευάστηκαν για αυτό το γεγονός
- Το πολιτικό αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου και η αναβάθμισή του δημιουργεί ευκαιρίες ανάπτυξης
- Ο εκσυγχρονισμός και η επέκταση του επιβατικού λιμένα και η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου της πόλης
- Η δημιουργία τελεφερίκ στο Πήλιο
- Η αξιοποίηση των μελετών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας για την περιοχή
- Η δημιουργία κέντρου τουριστικής πληροφόρησης στην είσοδο της πόλης
- Η δυνατότητα προσέλκυσης τουριστών από τρίτες χώρες (Αν. Χώρες, Ρωσία, Κίνα)
- Ο εμπλουτισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών των ξενοδοχείων (αθλητισμός, αναψυχή, spa, συνεδριακά κέντρα)

### Απειλές

- Η πλήρης απελευθέρωση στη μετακίνηση κεφαλαίου, εργασίας και υπηρεσιών. Η λειτουργία της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς δε δημιουργεί μόνο ευκαιρίες, αφού η πλήρης εξάλειψη εμποδίων στη διακίνηση των ατόμων, προϊόντων και κεφαλαίων βλάπτει τις αναπτυσσόμενες χώρες, αναιρώντας κάθε είδους προστατευτισμό, ενώ οι επιχειρήσεις τους έρχονται αντιμέτωπες με εκείνες του ανεπτυγμένου βορρά
- Ο οικονομικός ανταγωνισμός μεταξύ των ελληνικών και ξένων επιχειρήσεων του τουριστικού κυκλώματος, ο ανταγωνισμός από γειτονικές και φθηνότερες χώρες (Αν. Ευρώπη, Τουρκία), καθώς και ο πιθανός εσωτερικός ανταγωνισμός με τη νησιωτική Μαγνησία
- Το γεγονός ότι η Μαγνησία παρουσιάζει σημαντική έλλειψη σε αποτελεσματικές συνδέσεις, όπως ένα διεθνές θεσσαλικό αεροδρόμιο, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την προσέλκυση μεγάλων ευρωπαϊκών επενδύσεων. Η υστέρηση του νομού ως προς τον συνολικό χρόνο μεταφοράς και μετακινήσεων απειλεί την κάθε προσπάθεια διεθνοποίησης των πλεονεκτημάτων της περιοχής
- Η πτώση του τουρισμού λόγω οικονομικής δυσπραγίας
- Η συνάρτηση του τουρισμού με οικονομική και πολιτική αστάθεια
- Η νομισματική πολιτική της Ε.Ε., η οποία απαγορεύει την υποτίμηση του νομίσματος με στόχο την αύξηση του ανταγωνισμού
- Το μονοπώλιο από τους tour operators που δρούν κερδοσκοπικά
- Η προβολή της πόλης στηρίζεται κυρίως στην τοπική αυτοδιοίκηση, ενώ είναι περιορισμένες οι ιδιωτικές μονάδες που προβάλλουν την περιοχή
- Η Λάρισα είναι η έδρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας και ως εκ τούτου συγκεντρώνει, και τώρα και μελλοντικά, υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις υψηλού επιπέδου (διοικητικές, τεχνολογικές, χρηματιστηριακές, κλπ.). Πρόκειται, όμως, για έναν κίνδυνο που μπορεί να ξεπεραστεί με τη συνεργασία και τον υγιή ανταγωνισμό των δύο πόλεων
- Οι Νομοί Τρικάλων και Καρδίτσας παρουσιάζουν σημαντικό τουριστικό ενδιαφέρον. Η περιοχή των Μετεώρων, στο Ν. Τρικάλων, αποτελεί τουριστικό προορισμό υπερεθνικής εμβέλειας (θρησκευτικός τουρισμός). Η λίμνη Πλαστήρα, στο Ν. Καρδίτσας, παρουσιάζει τουριστικό ενδιαφέρον σε εθνικό, κυρίως, επίπεδο (Σαμαράς, 2001)
- Η μείωση του αριθμού των αφιχθέντων κρουαζιερόπλοιων
- Δεν υπάρχει συνολικός σχεδιασμός για τον τουρισμό σε επίπεδο Δ. Βόλου

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

### 5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Φάση αυτή της μελέτης αρχίζει με την παρουσίαση εναλλακτικών επιδιώξεων και στόχων για την ακολουθητέα στρατηγική βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου. Όλες οι επιδιώξεις και οι στόχοι έχουν διαφορετικές χρονικές προτεραιότητες του δημόσιου προγραμματισμού και διαφορετική μέθοδο, επιδιώκοντας την τελική επίτευξη των στρατηγικών στόχων, στο πλαίσιο της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης για το Βόλο.

### 5.2 ΣΤΟΧΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ

Η λογική της στρατηγικής του στόχου αυτού είναι να αντληθούν στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό τα οφέλη που έχει να αναδείξει η πόλη του Βόλου, με την εφαρμογή της πολιτικής των δικτύσεων και των συνεργασιών, που έχει επιτυχώς δοκιμασθεί στον ευρωπαϊκό αλλά και στον διεθνή χώρο.

Ο στόχος αυτός έχει ως προτεραιότητα τη δημιουργία μεγεθών κλίμακας μέσω της δικτύωσης και των συνεργασιών μεταξύ του Βόλου και των γύρω τουριστικών πόλων έλξης π.χ. κοινών μορφών εναλλακτικού ή θεματικού τουρισμού, ομοιότητας ή συμπληρωματικότητας του τουριστικού προϊόντος, συνεργασιών σε οικονομικές δραστηριότητες, καινοτομιών, νέων τεχνολογιών, ανθρώπινου δυναμικού κ.α.

Αναμενόμενες επιπτώσεις

#### ▪ ΥΠΕΡ

- ▶ Η αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητάς του Βόλου και η βελτίωση του μεριδίου του στην ελληνική και Διεθνή Αγορά.
- ▶ Η συνολική αύξηση της τουριστικής κίνησης με επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου καθώς και της διάρκειας παραμονής.
- ▶ Η προσέλκυση υψηλότερων εισοδηματικών κατηγοριών επισκεπτών.
- ▶ Η ανάδειξη και προβολή της πόλης του Βόλου μέσα από την δικτύωση αυτή αναμένεται να προσελκύσει ιδιωτικές επενδύσεις και να συμβάλλει στη βαθμιαία εγκατάσταση σε αυτές τουριστικών επιχειρήσεων.

- ▶ Οι περιοχές αυτές που παρουσιάζουν διαβαθμίσεις μεταξύ τους ως προς την τουριστική τους ανάπτυξη, θα οδεύσουν έγκαιρα εντός του πλαισίου της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και των θεματικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- ▶ Η αποτελεσματικότητα που αναμένεται να έχουν οι στοχοθετημένες παρεμβάσεις μιας και θα γίνουν βάσει προγραμματισμού και σχεδιασμού καθώς και η εξοικονόμηση δημόσιων χρηματοδοτήσεων με την ορθολογική κατανομή των δράσεων ανάλογα με το δίκτυο που εξυπηρετούν.
- ▶ Αντίστοιχα προβλέπεται η βαθμιαία κατεύθυνση ιδιωτικών επενδύσεων προς το Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου καθώς και η αξιοποίηση του δυναμικού τμήματος του πληθυσμού του για την βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής του.
- ▶ Η βελτίωση του βιοτικού και μορφωτικού επιπέδου καθώς και της ποιότητας ζωής

#### ▪ ΚΑΤΑ

- ▶ Η μικρή εμπειρία που υπάρχει στο πεδίο των δικτυώσεων και συνεργασιών και σε θέματα που, όπως οι δικτυώσεις, απαιτούν υψηλότερο από τον συνήθη βαθμό οργάνωσης. Ως παραδείγματα δικτυώσεων που ήδη λειτουργούν στο χώρο της Θεσσαλίας, αναφέρονται οι «Δρόμοι του κρασιού» και τα δίκτυα πιστοποίησης ποιότητας αγροτικών προϊόντων (Leader +).

Στο σημείο αυτό προτείνεται να ενεργοποιηθούν στη βάση της ανάπτυξης θεματικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού οι παρακάτω δικτυώσεις και συνεργασίες:

- ▶ Θαλάσσιος τουρισμός.
- ▶ Οικοτουρισμός
- ▶ Πολιτιστικός τουρισμός.
- ▶ Θρησκευτικός τουρισμός.
- ▶ Αθλητικός τουρισμός.
- ▶ Τουρισμός περιπέτειας.
- ▶ Συνεδριακός τουρισμός.
- ▶ Άλλες μορφές τουρισμού.



### 5.3 ΑΞΟΝΕΣ ΔΡΑΣΗΣ

Μέσα στα πλαίσια του παραπάνω στόχου, του οποίου μοναδικός σκοπός είναι η βιώσιμη αστική τουριστική ανάπτυξη της πόλης του Βόλου, κρίνεται απαραίτητη η παράθεση ορθολογικών αξόνων δράσεως. Με τον τρόπο αυτό η παραπάνω διαδικασία περνάει σε ένα πιο συγκεκριμένο επίπεδο.

#### ΑΞΟΝΕΣ ΔΡΑΣΗΣ :

- 1 Προστασία – ανάδειξη τουριστικών πόρων, έλεγχος τουριστικής ανάπτυξης/ Ρυθμίσεις χρήσεων γης.
2. Ανάπτυξη θεματικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού/ Δίκτυα – Συνεργασίες.
3. Προβολή τουριστικού προϊόντος, ενημέρωση και ευαισθητοποίησης, κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού.
4. Βιώσιμη ανάπτυξη τουριστικών καταλυμάτων
5. Βελτίωση τουριστικών πόρων και υποδομών
6. Βελτίωση μη τουριστικών υποδομών
7. Αναβάθμιση ποιότητας τουρισμού και υπηρεσιών

Αντίστοιχα, στο πλαίσιο των Αξόνων αυτών, προτείνονται συγκεκριμένα Μέτρα Δράσεων τα οποία παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 ΑΞΟΝΕΣ ΔΡΑΣΗΣ και ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ		
ΑΞΟΝΑΣ ΔΡΑΣΗΣ	ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
1. Προστασία – ανάδειξη τουριστικών πόρων, έλεγχος τουριστικής ανάπτυξης/ Ρυθμίσεις χρήσεων γης.	1.1.	Προστασία ή/και ανάδειξη φυσικών τουριστικών πόρων
	1.2.	Προστασία ή/και ανάδειξη πολιτιστικών πόρων.
	1.3.	Έλεγχος τουριστικής ανάπτυξης
	1.4.	Ρύθμιση χρήσεων
2. Ανάπτυξη θεματικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού/ Δίκτυα – Συνεργασίες.	2.1.	Αναπροσανατολισμός προς τη βιώσιμη ανάπτυξη και τον «επιλεκτικό» Τουρισμό.
	2.2.	Οικοτουρισμός
	2.3.	Πολιτιστικός Τουρισμός
	2.4.	Θρησκευτικός Τουρισμός
	2.5.	Αθλητικός τουρισμός
	2.6.	Τουρισμός Περιπέτειας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 ΑΞΟΝΕΣ ΔΡΑΣΗΣ και ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ		
ΑΞΟΝΑΣ ΔΡΑΣΗΣ	ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
	2.7	Συνεδριακός τουρισμός
	2.8.	Ανάπτυξη άλλων μορφών τουρισμού.
	2.9	Ανάπτυξη, οργάνωση, λειτουργία θεματικών δικτύων και συνεργασιών.
3. Προβολή τουριστικού προϊόντος, ενημέρωση και ευαισθητοποίησης, κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού.	3.1.	Προβολή τουριστικού προϊόντος
	3.2.	Ενημέρωση/ Κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού
	3.3.	Ευαισθητοποίηση πληθυσμού
4. Βιώσιμη Ανάπτυξη Τουριστικών Καταλυμάτων	4.1.	Οικονομική Ανάπτυξη
	4.2.	Κοινωνικός Στόχος
	4.3.	Περιβαλλοντικός Στόχος
	4.4.	Λειτουργικός Στόχος
	4.5	Συγκράτηση και αύξηση του τουρισμού
5. Βελτίωση τουριστικών πόρων και υποδομών	5.1	Θαλάσσιος Τουρισμός
	5.2	Ανάπτυξη – Βελτίωση Αεροπορικών Υποδομών
	5.3	Ανάπτυξη – Βελτίωση Άλλων Μεταφορικών Υποδομών
	5.4	Ανάπτυξη – Βελτίωση Αστικών Υποδομών
	5.5	Ανάπτυξη – Βελτίωση Ηλεκτρονικής Πληροφόρησης/ Εξυπηρέτησης Τουριστών
	5.6	Τουρισμός Πόλεων
6. Βελτίωση μη τουριστικών υποδομών	6.1	Περιβαλλοντική Προστασία
	6.2	Οικονομική Αποτελεσματικότητα
	6.3	Κοινωνική Δικαιοσύνη
7. Αναβάθμιση ποιότητας τουρισμού και υπηρεσιών	7.1	Αναβάθμιση Ποιότητας Τουρισμού
	7.2	Αναβάθμιση, Εκσυγχρονισμός και Συμπλήρωση Υπηρεσιών Τουρισμού

Πηγή: ίδια επεξεργασία

## ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ - Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Πίνακας 5.2 : Κύριοι/αρμόδιοι δημόσιοι (κεντρικοί & τοπικοί) φορείς

<b>ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ</b>
<b>ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ</b>
<b>ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ</b>
<b>ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΙΚΡΩΝ &amp; ΜΕΣΑΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΧΕΙΡΟΤΕΧΝΙΑΣ</b>
<b>ΥΠ. ΥΓΕΙΑΣ – ΠΡΟΝΟΙΑΣ &amp; ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ</b>
<b>ΥΠ. ΓΕΩΡΓΙΑΣ</b>
<b>ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ &amp; ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ</b>
<b>ΥΠ. ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ</b>
<b>ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ &amp; ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ</b>
<b>ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ</b>
<b>ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ</b>
<b>ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ</b>
<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ</b>
<b>ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ</b>
<b>ΝΟΜΑΡΧΙΕΣ</b>
<b>ΔΗΜΟΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ</b>

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Πίνακας 5.3 : Συναρμόδιοι δημόσιοι (κεντρικοί & τοπικοί) φορείς

<b>ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ</b>
<b>ΜΟΝΑΔΑ ΕΜΨΥΧΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ LEADER PLUS</b>
<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ</b>
<b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ</b>
<b>ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ</b>
<b>ΚΕΝΤΡΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ</b>

<b>ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ</b>
<b>ΚΤΕΛ</b>
<b>ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΗΜΩΝ</b>
<b>ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΥΔΡΕΥΣΗΣ - ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ</b>
<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>
<b>ΤΟΠΙΚΟΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ</b>
<b>ΤΟΠΙΚΟΙ ΑΘΛΗΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ</b>
<b>ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑ</b>
<b>ΞΕΝΟΔΟΧΟΙ</b>
<b>ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ</b>
<b>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ</b>

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Όπως διαπιστώνεται, η υλοποίηση του προτεινόμενου Στόχου το οποίο διαρθρώνεται σε Άξονες – Μέτρα και Δράσεις απαιτεί την εμπλοκή και συνεργασία πολλών κεντρικών και τοπικών δημόσιων φορέων (Υπουργεία, Γενικές Γραμματείες Υπουργείων, Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Θεσσαλίας, Νομαρχίες και Δήμους), καθώς και ιδιωτικών φορέων και συλλόγων. Ιδιαίτερα όσον αφορά στον ιδιωτικό φορέα (ιδιώτες επιχειρηματίες του τουρισμού) οι αυξανόμενες απαιτήσεις της διεθνούς αγοράς και ο ανταγωνισμός στον τομέα του τουρισμού, υποδεικνύουν την ανάγκη κινητοποίησης του ιδιωτικού τομέα, για τη μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης του τουρισμού τόσο στο επίπεδο της χώρας, όσο και των Περιφερειών.

Στο πλαίσιο αυτό, παρουσιάζονται συγκεκριμένες προτάσεις για την κινητοποίηση των ιδιωτικών φορέων στην εφαρμογή του προτεινόμενου στόχου δράσης. Για να είναι αποτελεσματική η κινητοποίηση αυτή, προτείνεται να έχει την κατεύθυνση των συνεργασιών και συνεργιών των υπαρχουσών αλλά και νέων μορφών φορέων του ιδιωτικού τομέα με το δημόσιο τομέα και μεταξύ τους. Δεν αποκλείεται βέβαια και η αξιοποίηση πρωτοβουλιών μεμονωμένων επιχειρήσεων.

**1. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ Η/ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ/ ΡΥΘΜΙΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ**

<b>1.1 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ Η/ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΒΟΛΟΥ</b>	
1.1.1	Έλεγχος, καθαρισμός χώρων ανεξέλεγκτης απόθεσης απορριμμάτων
1.1.2	Αντιπυρική προστασία δασών για πυρκαγιές
1.1.3	Προστασία αισθητικής του τοπίου
<b>1.2 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ Η/ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΒΟΛΟΥ</b>	
1.2.1	Μελέτη αισθητικής αναβάθμισης της πόλης
1.2.2	Πρόγραμμα παρεμβάσεων αισθητικής αναβάθμισης της πόλης
1.2.3	Πρόγραμμα διάσωσης και ανάδειξης λαϊκού πολιτισμού του Βόλου ( Ήθη-έθιμα, τοπικά προϊόντα, κουζίνα)
1.2.4	Πρόγραμμα προστασίας-ανάδειξης πολιτιστικών πόρων
1.2.5	Εκτέλεση λοιπών έργων Προγράμματος προστασίας- ανάδειξης πολιτιστικών πόρων
1.2.6	Μελέτη για το είδος και την έκταση των αρχαιολογικών χώρων
1.2.7	Δημιουργία φορέα διαχείρισης της πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης
1.2.8	Προστασία-ανάδειξη θρησκευτικών μνημείων και διατηρητέων κτιρίων
1.2.9	Δημιουργία-βελτίωση μόνιμων λαογραφικών εκθέσεων
<b>1.3 ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ</b>	
1.3.1	Αντιμετώπιση του προβλήματος της αυθαίρετης και μη δόμησης καθώς και άλλων παρεμβάσεων στις Εκτός Σχεδίου Περιοχές ( Προληπτικός και καταστατικός έλεγχος, Ειδικές μελέτες για τον εμπλουτισμό και την επικαιροποίηση των υφιστάμενων ρυθμίσεων)
1.3.2	Αντιμετώπιση των προβλημάτων αισθητικής υποβάθμισης, αυθαίρετης δόμησης και άλλων παρεμβάσεων στις Εντός Σχεδίου Περιοχές
<b>1.4 ΡΥΘΜΙΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ</b>	
1.4.1	Εκπόνηση, θεσμοθέτηση των κατάλληλων χωροταξικών και πολεοδομικών Σχεδίων

**2. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ/ ΔΙΚΤΥΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ**

<b>2.1 ΑΝΑΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ</b>	
2.1.1	Έρευνες γνώμης στους κατοίκους και στους επισκέπτες της τουριστικής περιοχής
2.1.2	Απογραφή μη δηλωμένων καταλυμάτων της τουριστικής περιοχής
2.1.3	Αξιολόγηση και διαμόρφωση επικαιροποιημένου προγράμματος νομιμοποίησης αδήλων καταλυμάτων
2.1.4	Παρακολούθηση (καταγραφή, ποιοτικές έρευνες) των παρεχόμενων υπηρεσιών στις τουριστικές δραστηριότητες
2.1.5	Πιστοποίηση τοπικών προϊόντων
<b>2.2 ΟΙΚΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>	
2.2.1	Στήριξη καλλιέργειας τοπικών προϊόντων και σύνδεση με την τουριστική προσφορά
<b>2.3 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>	
2.3.1	Δημιουργία-βελτίωση μόνιμων λαογραφικών εκθέσεων
2.3.2	Δημιουργία φορέα διαχείρισης της πολιτιστικής κληρονομιάς του Βόλου
2.3.3	Σήμανση - πληροφόρηση στους πολιτιστικούς πόρους του Βόλου
2.3.4	Κέντρο πολιτιστικών και συνεδριακών χρήσεων
<b>2.4 ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>	
2.4.1	Δημιουργία τουριστικού πακέτου συνδυασμένης αξιοποίησης εκκλησιαστικών μνημείων Βόλου
<b>2.5 ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>	
2.5.1	Ορθολογική αξιοποίηση της υφιστάμενης Ολυμπιακής Αθλητικής υποδομής του Βόλου
<b>2.6 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ</b>	
2.6.1	Ανάπτυξη - οργάνωση σπορ αέρος (ανεμοπτερισμός, αερόπλοια) με την αξιοποίηση του αεροδρομίου της Αγγιάλου καθώς και αεροπτερισμού, αλεξίπτωτου πλαγιάς κ.α.

<b>2.7 ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>	
2.7.1	Σύσταση Φορέα διοργάνωσης συνεδρίων (Convention Bureau). Μελέτη σκοπιμότητας, καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης
2.7.2	Εκσυγχρονισμός - συμπλήρωση υφιστάμενων συνεδριακών κέντρων σε φορείς και ξενοδοχεία
<b>2.8 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΛΛΩΝ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ</b>	
2.8.1	Εξοπλισμός καταλυμάτων για χρήση διαδικτύου για την ανάπτυξη τουρισμού τηλεεργασίας
2.8.2	Οργάνωση τουριστικών προγραμμάτων 3ης ηλικίας και παραχείμασης
2.8.2	Οργάνωση τουριστικών προγραμμάτων τουρισμού νέων, εκπαιδευτικού τουρισμού
2.8.3	Οργάνωση τουριστικών προγραμμάτων κοινωνικού τουρισμού
2.8.4	Οργάνωση τοπικών προγραμμάτων για άτομα με αναπηρία
<b>2.9 ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΩΝ ΜΕ ΘΕΜΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ</b>	
2.9.1	Οργάνωση - λειτουργία Περιφερειακού Δικτύου Πολιτιστικού Τουρισμού μεταξύ του Βόλου και των γύρων τουριστικών πόλων
2.9.2	Οργάνωση - λειτουργία Περιφερειακού Δικτύου Αθλητικού Τουρισμού μεταξύ των περιοχών Ολυμπιακών εγκαταστάσεων
2.9.3	Οργάνωση - λειτουργία Περιφερειακού Δικτύου μεταξύ των περιοχών Αγχιάλου, Λάρισας, Σκιάθου, για τουρισμό περιπέτειας σε σπορ αέρος (ανεμοπτερισμός, αιωροπτερισμός, αερόπλοια).
2.9.4	Οργάνωση - λειτουργία Περιφερειακού Δικτύου Τουρισμού μεταξύ του Βόλου και των γύρω τουριστικών πόλων
2.9.5	Οργάνωση - λειτουργία Περιφερειακού Δικτύου τουρισμού γευσιγνωσίας, συντονισμός και συνεργασία με τα δίκτυα πιστοποίησης προϊόντων ποιότητας

### 3. ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ, ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ & ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ /ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

<b>3.1 ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ</b>	
3.1.1	Ανάπτυξη κεντρικού δικτυακού κόμβου (portal) για την αναλυτική και θεματική τουριστική προβολή της Περιφέρειας
3.1.2	Επικοινωνιακό Πρόγραμμα τουριστικής προβολής του Βόλου
3.1.3	Δημιουργία Κέντρου Πληροφόρησης και Υποδοχής Επισκεπτών (προβολή περιοχής και υποδομής, ανάδειξη τουριστικών προϊόντων οργάνωση της επίσκεψης, παρακολούθηση συστήματος καταλυμάτων, λειτουργία εκθετηρίου, χώρων πώλησης προϊόντων κ.α.)
3.1.4	Ενημέρωση και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς μέσω εκδόσεων, ενημέρωσης τουριστικών πρακτόρων και γραφείων ταξιδιών καθώς και των τουριστικών επιχειρήσεων της περιοχής, μέσω του διαδικτύου κλπ.
3.1.5	Δημιουργία σε επίπεδο Περιφέρειας, Γραφείου σχέσεων και διαπραγμάτευσης με τους Tours Operators
<b>3.2 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ / ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ</b>	
3.2.1	Ενημέρωση των επιχειρηματιών για την αξιοποίηση των κινήτρων και προγραμμάτων, για εκσυγχρονισμό τουριστικών επιχειρήσεων
3.2.2	Επαγγελματική κατάρτιση σε επαγγέλματα που αφορούν τον τουρισμό
3.2.3	Εξειδικευμένη ενημέρωση / εκπαίδευση / κατάρτιση όλων των κατηγοριών των απασχολούμενων στον τουρισμό
3.2.4	Κατάρτιση των στελεχών δημόσιων φορέων και στελεχών Ο.Τ.Α
3.2.5	Εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού τουριστικών επιχειρήσεων σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και περιβαλλοντικής διαχείρισης
3.2.6	Εφαρμογή προγράμματος ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης φορέων και πολιτών για σημασία αειφορικού τουρισμού
3.2.7	Προγράμματα κατάρτισης νέων ανέργων στον τουριστικό τομέα σε συνεργασία με τον ΟΑΕΔ και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
3.2.8	Πρόγραμμα κατάρτισης εκπαίδευσης από τις πρώτες βαθμίδες του εκπαιδευτικού συστήματος (ΙΕΚ, ΤΕΕ)
<b>3.3 ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ</b>	
3.3.1	Εφαρμογή προγραμμάτων ενημέρωσης - ευαισθητοποίησης του πληθυσμού για τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη



#### 4. ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

<b>4.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ</b>	
4.1.1	Δημιουργία βιώσιμων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων (αναβάθμιση, εκσυγχρονισμός)
4.1.2	Λειτουργία των καταλυμάτων ως επιχειρήσεων
4.1.3	Προώθηση των επενδύσεων σε καταλύματα από ντόπιους επιχειρηματίες
4.1.4	Δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης
4.1.5	Οι τιμές να ανταποκρίνονται στην ποιότητα των υπηρεσιών
<b>4.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ</b>	
4.2.1	Απασχόληση στα καταλύματα ντόπιων εργαζομένων
4.2.2	Συνεργασία των ιδιοκτητών των καταλυμάτων με την τοπική κοινωνία για την καλύτερη εξυπηρέτηση του τουρίστα
4.2.3	Συνεργασία των ιδιοκτητών των ξενοδοχείων με τις τοπικές επιχειρήσεις για την προμήθεια των εμπορευμάτων τους
<b>4.3 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ</b>	
4.3.1	Επεξεργασία και διάθεση των λυμάτων των καταλυμάτων μέσω συστήματος βιολογικού καθαρισμού
4.3.2	Απόκτηση από τα καταλύματα περιβαλλοντικών προτύπων πιστοποίησης
4.3.3	Χρησιμοποίηση ανανεώσιμων ή φιλικών προς το περιβάλλον πηγών ενέργειας
4.3.4	Σεβασμός προς το περιβάλλοντα χώρο του καταλύματος
4.3.5	Αποφυγή δημιουργίας χώρων στάθμευσης σε περιοχές πρασίνου
<b>4.4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ</b>	
4.4.1	Χωροθέτηση κλινών κατόπιν προσέγγισης που θα λαμβάνει υπόψη όλες τις «συμπληρωματικές» προς τον τουρισμό λειτουργίες
<b>4.5 ΣΥΓΚΡΑΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ</b>	
4.5.1	Βελτίωση ποιότητας τουριστικών καταλυμάτων
4.5.2	Δημιουργία καταλυμάτων για όλες τις ομάδες τουριστών

4.5.3	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών από τα ξενοδοχεία
4.5.4	Προβολή των καταλυμάτων
4.5.5	Συνεργασία και κοινή στρατηγική από τους ιδιοκτήτες καταλυμάτων

## 5. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

<b>5.1 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>	
5.1.1	Διερεύνηση της δυνατότητας εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής εντός του εμπορικού λιμένα Βόλου με την ολοκλήρωση των έργων
5.1.2	Μελέτη χωροθέτησης και κατασκευής σταθμών εφοδιασμού σκαφών αναψυχής
5.1.3	Ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ (διπλασιασμός των αποθηκευτικών χώρων, δημιουργία επιβατικού τέρμιναλ στον κεντρικό προβλήτα, συνέχιση της κατασκευής του τρίτου προβλήτα containers κ.α.)
5.1.4	Αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης του λιμανιού του Βόλου που είναι συνδεδεμένο με το Διευρωπαϊκό κύριο οδικό δίκτυο και με το βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο
5.1.5	Δικτύωση και με άλλα μεγάλα λιμάνια της χώρας
5.1.6	Τακτικότερα δρομολόγια για τα νησιά των Σποράδων χωρίς εποχιακή διακύμανση
5.1.7	Συνεργασία με τα τουριστικά γραφεία για την προβολή των Σποράδων Νήσων και του Βόλου
5.1.8	Επέκταση του επιβατικού και τουριστικού τμήματος στο λιμάνι του Βόλου
5.1.9	Κατασκευή ενός εμπορικού λιμανιού στο Τσιγκέλι Αλμυρού, όπου θα συμβάλλει στην καλύτερη λειτουργία και του λιμανιού και της πόλης του Βόλου, διότι οι εμπορικές συναλλαγές που σχετίζονται με το λιμάνι δεν θα γίνονται μέσα στο Π.Σ Βόλου
5.1.10	Εκτέλεση των έργων έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η αισθητική αναβάθμιση και προστασία του υγρότοπου της Μπουρμπουλήθρας
<b>5.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ</b>	
5.2.1	Κατασκευή εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των πολιτικών πτήσεων, δημιουργία νέων αεροδιαδρόμων και επέκταση των ήδη υφιστάμενων
5.2.2	Κατασκευή ελικοδρομίου μέσα στο χώρο του αεροδρομίου για την ολοκλήρωση του δικτύου εξυπηρέτησης έκτακτων αναγκών των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών των Σποράδων
5.2.3	Τακτικότερες πτήσεις, πτήσεις charter εσωτερικού και εξωτερικού λόγω της εντεινόμενης συνάφειας του περιφερειακού με το διεθνή χώρο
5.2.4	Συνεργασία με τουριστικά γραφεία

5.2.5	Βελτίωση οδικής σύνδεσης με την πόλη του Βόλου
5.2.6	Στα πλαίσια της προστασίας του περιβάλλοντος οι οποιοσδήποτε επεμβάσεις να συνοδεύονται από μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων
<b>5.3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΛΛΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ</b>	
5.3.1	Βελτίωση οδικού δικτύου στο Πήλιο
5.3.2	Ανάπτυξη προαστιακού ηλεκτροκίνητου σιδηροδρόμου Λάρισας-Βόλου, διπλής γραμμής
5.3.3	Διασύνδεση των λιμανιών Ηγουμενίτσας – Βόλου με επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής Παλαιοφαρσάλου – Καλαμπάκας
<b>5.4 ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ</b>	
5.4.1	Επιλεγμένοι χώροι στάθμευσης και πεζοδρομήσεις στην πόλη του Βόλου
5.4.2	Βελτίωση λοιπών χώρων στάθμευσης και πεζοδρομήσεις στην πόλη του Βόλου
5.4.3	Μέτρα για τον περιορισμό των ΙΧ και αύξηση χρήσης μαζικών μέσων μεταφοράς
5.4.4	Συμπλήρωση-βελτίωση της αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας
5.4.5	Συμπλήρωση των πεζοδρομήσεων και κατασκευή πάρκινγκ περιμετρικά του κέντρου πόλης (συντήρηση και επέκταση του δικτύου κίνησης των πεζών - δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης)
5.4.6	Δημιουργία λεωφορειοδρόμων και ποδηλατοδρόμων
5.4.7	Βελτίωση των τηλεπικοινωνιών των τουριστικών περιοχών
<b>5.5 ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ/ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ</b>	
5.5.1	Εξοπλισμός των τουριστικών επιχειρήσεων με υποδομή πληροφορικής για τη λειτουργία και οργάνωσή τους
5.5.2	Ανάπτυξη επιχειρήσεων διάθεσης υποδομής πληροφορικής/διαδικτύου στο κοινό
<b>5.6 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΕΩΝ</b>	
5.6.1	Οργάνωση και ανάδειξη- σήμανση πολιτιστικών-ιστορικών, αρχιτεκτονικών και τέχνης, shopping, φαγητού-ποτού, αναψυχής, επιχειρηματικού ενδιαφέροντος, διαδρομών και δραστηριοτήτων στο Βόλο
5.6.2	Επέκταση εφαρμογής του θεσμού των Τοπικών Συμφώνων Ποιότητας στις επιχειρήσεις εστίασης και στις λοιπές τουριστικές επιχειρήσεις

## 6. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΜΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

6.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ	
6.1.1	Αυστηρός έλεγχος περιβαλλοντικών επιπτώσεων και εφαρμογή περιβαλλοντικών όρων κατά τη έγκριση χωροθέτησης επενδύσεων στον τουρισμό (εκπόνηση Μ.Π.Ε. σε όλα τα έργα υποδομής)
6.1.2	Ανάδειξη και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς
6.1.3	Σεβασμός προς το περιβάλλοντα χώρο των καταλυμάτων
6.1.4	Περιβαλλοντική εκπαίδευση με έμφαση στο περιβάλλον της περιοχής
6.1.5	Βελτίωση της εικόνας της πόλης
6.1.6	Ο φυσικός σχεδιασμός των υποδομών θα πρέπει να λαμβάνει πρόνοια ώστε να ελαχιστοποιούνται οι όποιες αρνητικές επιδράσεις στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον
6.1.7	Τα μέσα μεταφοράς και επικοινωνίας της περιοχής να επιφέρουν τη μικρότερη δυνατή επιβάρυνση στο περιβάλλον
6.1.8	Οι τεχνικές υποδομές να μη βλάπτουν περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές
6.1.9	Σωστή διαχείριση και προστασία των υδάτων στο θαλάσσιο μέτωπο του λιμανιού
6.1.10	Ηπιες παρεμβάσεις και συμπλήρωση υποδομών στα αλιευτικά καταφύγια
6.1.11	Ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων και να ένταξη νέων με σκοπό να καλύπτεται η περιοχή σε ικανοποιητικό βαθμό από Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Λυμάτων και δίκτυα αποχέτευσης
6.1.12	Ελεγχόμενη εκμετάλλευση των υπόγειων και επιφανειακών υδροφορέων
6.1.13	Εγγειοβελτιωτικά έργα
6.1.14	Εκούσια δέσμευση τουριστικών επιχειρήσεων για μείωση κατανάλωσης νερού, ενέργειας και σκουπιδιών
6.1.15	Καμπάνια για περιορισμό της κατανάλωσης ενέργειας και του νερού από τους κατοίκους
6.1.16	Προστασία και ανάδειξη των: παραλιών (Αλυκών, Αναύρου, Πλάκες), του δάσους, των ορεινών χωριών του Πηλίου, των μονοπατιών και του υγροβιότοπου (Μπουρμπουλήθρες)
6.1.17	Εναλλακτικές μορφές ενέργειας (υποδομές αιολικής, ηλιακής ενέργειας)
6.1.18	Επέκταση του δικτύου φυσικού αερίου

6.1.19	Ηπιες παρεμβάσεις και συμπλήρωση υποδομών στα αλιευτικά καταφύγια
<b>6.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ</b>	
6.2.1	Λειτουργική διασύνδεση των υπόλοιπων οικονομικών δραστηριοτήτων με τον τουρισμό
6.2.2	Δημιουργία βιώσιμων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων
6.2.3	Δημιουργία μηχανισμών Υποστήριξης και Δικτύωσης Επιχειρήσεων (σύνδεση βιομηχανίας, εμπορίου, τουρισμού)
6.2.4	Αύξηση απασχόλησης και δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης μέσω νέων έργων υποδομής ή αναβάθμισης των υφιστάμενων
6.2.5	Συστράτευση της τοπικής κοινωνίας και φορέων για την προώθηση του τόπου
6.2.6	Αναβάθμιση αθλητικών εγκαταστάσεων
6.2.7	Δημιουργία κατάλληλων χώρων που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως συνεδριακά κέντρα
6.2.8	Αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης του λιμανιού του Βόλου
<b>6.3 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ</b>	
6.3.1	Ισότητα πρόσβασης στα δίκτυα υποδομών (μεταφοράς, ενέργειας, επικοινωνίας)
6.3.2	Βελτίωση υποδομών δημόσιας υγείας, εκπαίδευσης και αθλητισμού
6.3.3	Ολοκλήρωση του εναέριου δικτύου εξυπηρέτησης έκτακτων αναγκών των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών των Σποράδων
6.3.4	Προώθηση των επενδύσεων σε καταλύματα από ντόπιους επιχειρηματίες
6.3.5	Απασχόληση στα καταλύματα ντόπιων εργαζομένων
6.3.6	Συνεργασία των ιδιοκτητών των καταλυμάτων με την τοπική κοινωνία για την καλύτερη εξυπηρέτηση του τουρίστα
6.3.7	Ενταξη σε δίκτυα συνεργασίας με άλλες περιοχές

## 7. ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

<b>7.1 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ</b>	
7.1.1	Κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού στον τουριστικό τομέα
7.1.2	Ενταξη του μάρκετινγκ ως βασικού στόχου του στρατηγικού σχεδιασμού
7.1.3	Αναβάθμιση των ήδη υφιστάμενων τουριστικών υποδομών
7.1.4	Βελτίωση ποιότητας τουριστικών καταλυμάτων
7.1.5	Βελτίωση και εκσυγχρονισμός του επιπέδου των προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών
<b>7.2 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ, ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ</b>	
7.2.1	Αναβάθμιση, εκσυγχρονισμός, συμπλήρωση υπηρεσιών τουρισμού
7.2.2	Οργάνωση και βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών των τουριστικών επιχειρήσεων
7.2.3	Εκσυγχρονισμός - βελτίωση της τεχνολογίας των τουριστικών επιχειρήσεων
7.2.4	Βελτίωση τραπεζικών υπηρεσιών και αύξηση αριθμού αυτόματων μηχανημάτων συναλλάγματος για 24ωρη εξυπηρέτηση των τουριστών
7.2.5	Πρόσληψη γλωσσομαθούς προσωπικού σε όλες τις υπηρεσίες (ξενοδοχεία, τράπεζες, ταχυδρομεία, μεταφοράς και αναψυχής) για εύκολη συνεννόηση με τους τουρίστες
7.2.6	Βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών και προϊόντων στα εστιατόρια και στους χώρους αναψυχής
7.2.7	Καλύτερη οργάνωση και προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης και προβολή περιοχής (διαφήμιση) από τον ΕΟΤ
7.2.8	Επίβλεψη παράνομων θέσεων στάθμευσης και ρύθμιση κυκλοφορίας από την τουριστική αστυνομία και την τροχαία
7.2.9	Επαρκής σήμανση μέσα στην πόλη ( αξιοθέατα, οδικά σήματα) από τις αντίστοιχες υπηρεσίες της Νομαρχίας
7.2.10	Γρήγορη εξυπηρέτηση - Σύγχρονος εξοπλισμός - Ασφάλεια μεταφερόμενων αποσκευών στο χώρο του τελωνείου
7.2.11	Τακτικά δρομολόγια των πλοίων - Ανάπλαση προβλήτας λιμανιού - Επαρκείς θέσεις για στάθμευση από το λιμεναρχείο
7.2.12	Αναπαλαίωση ιστορικών μνημείων - Συνεχή ωράρια λειτουργίας μουσειακών και αρχαιολογικών χώρων - Προσιτές τιμές εισιτηρίων ( κυρίως σε Έλληνες τουρίστες) από την εφορεία αρχαιοτήτων
7.2.13	Στις υπηρεσίες υγείας να υπάρχει εξειδικευμένο προσωπικό, σύγχρονος εξοπλισμός και να επικρατούν οι κατάλληλες συνθήκες υγιεινής

Εκτός από τα μέτρα βελτίωσης της ήδη υπάρχουσας εικόνας της πόλης του Βόλου κρίνεται απαραίτητη η παράθεση κάποιων καινοτόμων παρεμβάσεων που συμπληρώνουν την ελκυστική διαμόρφωση του αστικού τουριστικού πλέγματος.

1. Δραστηριοποίηση του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Δημοτικής Αρχής και Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης για την δημιουργία ημερίδων και διεθνών συνεδρίων
2. Ριζική ανάπλαση του λειτουργικά και αισθητικά υποβαθμισμένου πάρκου του Αγίου Κωνσταντίνου. Προτείνεται η δημιουργία πρότυπου βοτανικού πάρκου
3. Ανάδειξη του υπάρχοντος μοντέλου Νεολιθικού οικισμού Σέσκλου – Διμηνίου στο πάρκο Αναύρου. Προτείνεται ο εμπλουτισμός του με επέκτασή του, λειτουργία μόνιμης έκθεσης αντικειμένων, προσθήκη οπτικοακουστικών μέσων και ξενάγηση στους χώρους του από ειδικό ξεναγό του Αρχαιολογικού Μουσείου
4. Ανέγερση καλαίσθητου συμπλέγματος κτιρίων σε κατάλληλη θέση του πάρκου Αναύρου, όπου θα στεγαστούν Ενυδρείο, Μουσείο Υδάτινου Περιβάλλοντος και Υδροβιολογικός Σταθμός (Μπακογιάννη, 2000: 67).
5. Δημιουργία πλωτών εστιατορίων και αναψυκτηρίων στο λιμάνι του Βόλου, κατά το πρότυπο πολλών μεγάλων Ευρωπαϊκών πόλεων (Μπακογιάννη, 2000: 111).
6. Τοποθέτηση ευδιάκριτων και καλαίσθητων διαφημιστικών πινακίδων της πόλης και χαρτών σε βασικούς συγκοινωνιακούς κόμβους
7. Δημιουργία Κέντρου Θαλάσσιων Αθλημάτων (ιστιοπλοΐας, κωπηλασίας, θαλάσσιου σκι, σέρφινγκ) στην περιοχή όπου σήμερα βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του NOBA.

#### 5.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι μεταβαλλόμενες οικονομικές συνθήκες που βιώνουν τα διάφορα χωρικά σύνολα, ανάμεσά τους και οι πόλεις, είναι μία από τις συνέπειες της παγκοσμιοποίησης. Πολλές βιομηχανικές πόλεις, στις οποίες η ανεργία σημειώνει επικίνδυνη άνοδο, αρχίζουν να αντιμετωπίζουν τα δεινά της αποβιομηχάνισης, κάτι που εκδηλώνεται στο ανθρώπινο δυναμικό τους αλλά και στη μορφή του αστικού κελύφους τους.

Η αλλαγή στην παραγωγική βάση των οικονομιών του ανεπτυγμένου κόσμου είναι γεγονός. Οι σύγχρονες οικονομίες στρέφονται προς τον τριτογενή τομέα. Ειδικότερα ο τουρισμός, αργά αλλά σταθερά, τις δύο τελευταίες δεκαετίες, άρχισε να θέτει τις

βάσεις για να στηρίξει τις πόλεις που αντιμετωπίζουν προβλήματα, κυρίως λόγω της κρίσης στη βιομηχανία.

Παράλληλα με αυτή την αλλαγή η κοινωνία εξελίσσεται και οι απαιτήσεις των ανθρώπων, σε όλα τα επίπεδα της κοινωνικής ζωής, αυξάνονται. Σήμερα, τα θέματα του ελεύθερου χρόνου και του τουρισμού βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος, καθώς αφορούν όλο και περισσότερους ανθρώπους. Αυτό οδήγησε στην ανάπτυξη νέων, εναλλακτικών τουριστικών δραστηριοτήτων, των οποίων η εκδήλωση διαφέρει και ποικίλει, ανάλογα με την περιοχή και τους πόρους της, τον τουρίστα – επισκέπτη, τις απαιτήσεις του και τη γενική συμπεριφορά του.

Μεταξύ των νέων αυτών μορφών εκδήλωσης του τουριστικού φαινομένου συγκαταλέγονται ο ορεινός τουρισμός, ο αγροτουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός και ο αστικός τουρισμός. Ειδικότερα, όσον αφορά τον αστικό τουρισμό, οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού που μπορούν να λάβουν χώρα σε αυτόν είναι ο κοινωνικός τουρισμός, ο τουρισμός τρίτης ηλικίας, ο αθλητικός, ο εκπαιδευτικός, ο συνεδριακός, ο πολιτιστικός, ο κινηματογραφικός, ο επιχειρηματικός, ο εκθεσιακός, ο χρήσιμος και πολιτικά ορθός τουρισμός. (Ρώμα, 1999:64).

Ο αστικός τουρισμός περιλαμβάνει το σύνολο των μορφών τουρισμού που μπορούν να λάβουν χώρα σε μια πόλη. Στην πραγματικότητα, αυτή η μορφή τουρισμού δεν έχει μελετηθεί διεξοδικά, διότι δεν είναι εύκολο να οριστεί μία διαχωριστική γραμμή ανάμεσα στο κατά πόσο επωφελούνται των λειτουργικών χαρακτηριστικών μιας πόλης οι κάτοικοί της και πόσο οι επισκέπτες. Αν και η διεθνής βιβλιογραφία έχει δώσει πολλά σενάρια για τους λόγους για τους οποίους κάποιος επισκέπτεται μια πόλη, μια συνολική θεώρηση όλων αυτών αποκαλύπτει τους τέσσερις βασικότερους: για να επισκεπτεί φίλους, για επαγγελματικούς λόγους, για προσωπικούς λόγους, για ψυχαγωγία και για διασκέδαση. (Ρώμα, 1999:62)

Αντικείμενο μελέτης μπορεί να αποτελέσει επίσης το τι μπορεί να θεωρηθεί άξιο επίσκεψης σε μια πόλη, από τη στιγμή που τα σημεία και οι χώροι που μπορούν να θεωρηθούν τουριστικοί πόλοι χρησιμοποιούνται πρώτα από τους ίδιους τους κατοίκους. Επίσης, η άνοδος του βιοτικού επιπέδου στον ανεπτυγμένο κόσμο, σε συνδυασμό με τη δυνατότητα για αυθημερόν ή περισσότερων ημερών επισκέψεις που προσφέρουν τα ταξιδιωτικά πρακτορεία, έχει καταστήσει τον αστικό τουρισμό μια πολυτέλεια προσιτή σχεδόν σε όλους. Ενώ, η ευρύτητα των επιλογών που προσφέρει μια πόλη καλύπτει πολλές και διαφορετικές ομάδες τουριστών, αυξάνοντας έτσι τον αριθμό των δυνητικών επισκεπτών.



Το επιτυχές ή αποτυχημένο παράδειγμα διαφόρων πόλεων του δυτικού ανεπτυγμένου κόσμου στην προσπάθεια ανάπτυξης του αστικού τουρισμού, με στόχο πάντα την αστική αναζωογόνηση και την προώθησή τους στα πλαίσια ενός διαρκώς εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού, υποδεικνύει ότι δεν υπάρχει ένα μοναδικό μοντέλο ανάπτυξης της τουριστικής βιομηχανίας. Αντιθέτως, οι δρόμοι που μπορεί να ακολουθήσει κάθε πόλη είναι πολλοί και έγκειται στις αρμόδιες τοπικές αρχές η επιλογή της πιο κατάλληλης λύσης για την κάθε περίπτωση. Πάντως, από όσα έχει δείξει μέχρι τώρα η διεθνής εμπειρία, ένας ορθολογικά σχεδιασμένος συνδυασμός μεταξύ των πολλών και διαφορετικών τουριστικών πόρων που διαθέτει μια πόλη, είναι προτιμότερος από τη μετατόπιση του βάρους σε έναν μόνο πόλο έλξης.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία, η πόλη του Βόλου – χαρακτηριστική περίπτωση πόλης υπό καθεστώς αποβιομηχάνισης- η οποία διαθέτει αξιόλογους τουριστικούς πόρους, έχει τις προοπτικές για τη δόμηση ειδικών στρατηγικών και την εφαρμογή τουριστικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού. Ο Βόλος συγκεντρώνει τα κατάλληλα χαρακτηριστικά και τις βασικές συνθήκες για την ανάπτυξη τουρισμού. Η πόλη είναι προικισμένη με αξιόλογους φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους, με καλή ποιότητα ζωής που επιδέχεται, βέβαια, βελτιώσεις σε αρκετούς τομείς για να αποκτήσει ανταγωνιστικό τουριστικό χαρακτήρα.

Η πόλη κατέχει μια προνομιακή θέση, τόσο λόγω της γεωγραφικής της τοποθέτησης, που είναι τέτοια ώστε να μπορεί να είναι πύλη προς χώρους τουριστικού ενδιαφέροντος (Πήλιο, Σποράδες, Μετέωρα), όσο και λόγω της εγγυτητάς της στους μεγάλους σύγκοινωνιακούς άξονες της χώρας (ΠΑΘΕ και γραμμή σιδηροδρομικής διασύνδεσης Αθήνας – Θεσσαλονίκης) και της ύπαρξης του λιμανιού. Αποτελεί δηλαδή συγκοινωνιακό κόμβο. Ο εμπλουτισμός του τουριστικού της προϊόντος, η βελτίωση των παρεχόμενων εξυπηρετήσεων και, κυρίως η μεθοδική και επιτυχημένη προβολή της θα μπορούσαν να δώσουν εγγυήσεις για την ολιγοήμερη διαμονή των επισκεπτών της ευρύτερης περιοχής στην πόλη. Ο στόχος αυτός είναι πιο εφικτός στην περίπτωση των τουριστών που προσεγγίζουν το λιμάνι της πόλης με κρουαζιερόπλοια και στη συνέχεια κατευθύνονται προς τους γνωστούς οικισμούς του Πηλίου ή την περιοχή των Μετεώρων. Αυτή η ομάδα των τουριστών μπορεί να αποτελέσει τον αρχικό στόχο.

Βέβαια, για την ανάπτυξη του τουρισμού πρέπει να βελτιωθούν και οι τρόποι πρόσβασης στην πόλη. Ο Βόλος έχει την τύχη να διαθέτει επιβατικό λιμάνι, αλλά και την ατυχία ότι αυτό το λιμάνι σχεδόν υπολειτουργεί. Αυτό που θα αύξανε την άφιξη

των τουριστών και θα ωφελούσε την τοπική οικονομία είναι ο εκσυγχρονισμός και η επέκταση του επιβατικού λιμανιού, κατά πρώτον με νέες υποδομές υποδοχής σκαφών αναψυχής και κατά δεύτερον με νέες συνδέσεις του σε όλο το Αιγαίο.

Δεν είναι, όμως, μόνο το επιβατικό λιμάνι που πρέπει να εκσυγχρονιστεί, αλλά ολόκληρο το παραλιακό μέτωπο, δηλαδή η «βιτρίνα» του Βόλου, πρέπει να αναμορφωθεί (ενέργεια που ήδη έχει ξεκινήσει να γίνεται). Όπως αναφέρθηκε, ο Βόλος θεωρείται πλέον περισσότερο τουριστική παρά βιομηχανική πόλη. Η επιλογή, λοιπόν, της παραλίας ως χώρου περιπάτου, εκτόνωσης, υπηρεσιών και πολιτισμού, ο οποίος όμως δεν τελειώνει εκεί που ξεκινούν οι γερανοί, απαιτεί τη μεταφορά του εμπορικού λιμανιού στον Αλμυρό. Η συγκεκριμένη ενέργεια, εκτός του ότι θα προσέφερε καλύτερη πρόσβαση στην εθνική οδό, θα απελευθέρωνε κιόλας την πόλη από ακατάλληλες και ασύμβατες για την παραλία χρήσεις. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι οι κάτοικοι θεωρούν πολύ πιο σημαντικό το επιβατικό από το εμπορικό λιμάνι της πόλης.

Οι παραπάνω ρυθμίσεις εντάσσονται στα πλαίσια της αισθητικής, λειτουργικής και ποιοτικής αναβάθμισης της πόλης. Σε συνέχεια με αυτές προτείνεται η παράλληλη υλοποίηση κάποιων έργων που θα καλύψουν βασικές ελλείψεις της πόλης του Βόλου. Τα έργα αυτά αφορούν ζητήματα καινοτόμου πολεοδομικού σχεδιασμού, κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και αισθητικού εξωραϊσμού των δημόσιων χώρων. Ειδικότερα, ο πολεοδομικός σχεδιασμός μπορεί να στηριχθεί στην αξιοποίηση και ανάδειξη του ενδιαφέροντος κτιριακού αποθέματος της πόλης. Η συντήρηση των ιστορικών και ενδιαφερόντων κτιρίων και η απόδοσή τους σε νέες χρήσεις θα συντελέσει στην επανένταξή τους στον αστικό ιστό και στη ζωή της πόλης, δημιουργώντας αξιόλογα αστικά τοπία. Η επιλογή των νέων χρήσεων και λειτουργιών πρέπει να γίνει με προσοχή, σεβασμό προς την ιστορία και τα ειδικά χαρακτηριστικά του κτιρίου και με μέριμνα για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των κατοίκων της πόλης, προς τους οποίους τελικά τείνει η όλη προσπάθεια.

Επίσης, η πρωτότυπη αξιοποίηση των ειδικών συνθηκών που δημιουργήθηκαν σε ορισμένες περιοχές, λόγω ιστορικών συγκυριών και ιδιαιτεροτήτων, αποτελεί άλλο ένα στοιχείο του προτεινόμενου πολεοδομικού σχεδιασμού. Παράδειγμα αποτελεί η αξιοποίηση των πολύ στενών δρόμων του κέντρου και των δυτικών συνοικιών (περιοχές Παλιά και Επτά Πλατάνια – Οξυγόνο) με την πεζοδρόμησή τους, τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων, τη δενδροφύτευση, κλπ. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στο σχεδιασμό με μέριμνα για την παράλληλη εξυπηρέτηση και τη διευκόλυνση

των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Παράλληλα, προτείνονται άυλες δράσεις και μέτρα, με στόχο τη βελτίωση της οργάνωσης και της διαχείρισης, την αποτελεσματικότερη εφαρμογή και τον έλεγχο της υλοποίησης των έργων.

Μια μορφή εκδήλωσης του τουριστικού φαινομένου θα είναι ο αθλητικός τουρισμός και η πόλη μπορεί να αποτελέσει σημαντικό πόλο του αθλητικού τουρισμού. Η υψηλών προδιαγραφών αθλητική υποδομή που αναπτύχθηκε και η εμπειρία που αποκτήθηκε από τη φιλοξενία αγωνισμάτων κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων θα καταστήσουν την πόλη ικανή να διεκδικήσει και μελλοντικά τη διοργάνωση σημαντικών αθλητικών γεγονότων. Η εξειδίκευσή της στη διοργάνωση αθλητικών συναντήσεων θα περάσει στη συνείδηση των κατοίκων και των επισκεπτών, προσδίδοντάς της την ταυτότητα της αθλητικής πόλης, τουλάχιστον σε εθνικό επίπεδο (Κυριαζής, 2001:10).

Η ανάληψη της φιλοξενίας τέτοιων γεγονότων έγκειται στην έγκαιρη και αποτελεσματική δραστηριοποίηση της πόλης. Πετυχαίνοντας και τη σωστή προβολή τους οι ροές των επισκεπτών θα ενδυναμώσουν και η πόλη θα είναι σε θέση να αναπτύξει και άλλες μορφές τουρισμού, όπως συνεδριακό και πολιτιστικό. Ο συνεδριακός τουρισμός είναι μια ειδικότερη μορφή αστικού τουρισμού που έχει πολύ θετικές προοπτικές. Η ανάπτυξή του μπορεί να επιφέρει πολλά οφέλη στην πόλη του Βόλου, με σημαντικότερο την προσέλκυση στελεχών σημαντικών εταιρειών, αλλά και επιχειρήσεων και υπηρεσιών υψηλού επιπέδου. Προς αυτή την κατεύθυνση μπορεί να συμβάλει καθοριστικά και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας που διοργανώνει κατά καιρούς σημαντικά συνέδρια (εθνικά και, διεθνή). Επομένως, αν η πόλη φιλοδοξεί να προσελκύσει τουρισμό υψηλού επιπέδου πρέπει να μεριμνήσει για την κατασκευή ενός πραγματικά μεγάλου συνεδριακού κέντρου, βάσει των διεθνών προτύπων και προδιαγραφών.

Όσον αφορά τον πολιτιστικό τουρισμό και αυτός έχει πολύ θετικές προοπτικές αν η πόλη εκμεταλλευτεί τον εν δυνάμει πολιτιστικό της πόρο της ιστορικής κληρονομιάς. Ο Βόλος μπορεί να δημιουργήσει νέα τουριστικά προϊόντα που θα αναδεικνύουν τα αρχαία και τη Μυθολογία της περιοχής, δημιουργώντας ένα νέο πολιτιστικό και τουριστικό πόλο ανάπτυξης. Είναι βέβαιο πως η Αργοναυτική Εκστρατεία μπορεί και αξίζει να προβληθεί περισσότερο απ' ό,τι προβάλλεται σήμερα. Παράλληλα και η ενδυνάμωση των ήδη υπάρχοντων πολιτιστικών γεγονότων (φεστιβάλ, εκθέσεις) και η προσέλκυση νέων θα καταστήσει την πόλη πιο ελκυστική για υψηλής ποιότητας αστικού τουρισμού στον τομέα του πολιτισμού.

Τέλος, αναφορικά με κοινωνικούς στόχους, πρέπει να υιοθετηθούν οι βασικές αρχές του συμμετοχικού σχεδιασμού. Η έγκαιρη και συνεχής ενημέρωση των κατοίκων και η ενθάρρυνση της συμμετοχής τους στο σχεδιασμό μπορούν να αποτελέσουν την απαρχή μιας συνεχόμενης και ειλικρινούς επικοινωνιακής πολιτικής που θα προωθούν τις αξίες της κοινωνικής δικαιοσύνης και της τοπικής δημοκρατίας. Άλλωστε η εξασφάλιση της κοινωνικής συναίνεσης αποτελεί τη εγγύηση ότι οι κάτοικοι θα πεισθούν για τα μακροπρόθεσμα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη από την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού και θα υποδεχτούν το φαινόμενο. (Κουτσιανά, 2001:140)

Βασικός στόχος είναι ο Βόλος να αποτελέσει είτε έναν αυτοτελή τουριστικό προορισμό για ολιγοήμερες διακοπές, κατά το πρότυπο πολλών Ευρωπαϊκών πόλεων, είτε έναν ιδιαίτερο τουριστικό προορισμό, συνδυασμένο με άλλες τουριστικές δραστηριότητες του πακέτου διακοπών για Πήλιο, Σποράδες, Μετέωρα (Κουτσιανά, 2001:139). Η βιομηχανική εποχή στην πόλη έχει τελειώσει, όπως άλλωστε και στις περισσότερες πόλεις. Εκτός από την τριτογεννοποίηση της παγκόσμιας οικονομίας, η ίδια η πόλη αποφάσισε να απαλλαχθεί από τη φθαρμένη ταυτότητά της και να αναζητήσει νέους στόχους και νέους δρόμους ανάπτυξης. Αυτό που της χρειάζεται είναι αρμόδιοι φορείς που ακούνε τους πολίτες και προμηνύουν τις αλλαγές.

Έχοντας την εμπειρία από τη φιλοξενία των Ολυμπιακών Αγώνων η πόλη μπορεί να αναδειχθεί σε αξιόλογο τουριστικό προορισμό, πανευρωπαϊκής εμβέλειας και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά της. Ειδικότερα για την προώθηση των εναλλακτικών μορφών αστικού τουρισμού σημαντικό ρόλο μπορεί να παίξει η κατάλληλη προβολή και ενημέρωση, αλλά κυρίως η εκπαίδευση όσων είναι αναμεμιγμένοι με δραστηριότητες που περιστρέφονται γύρω από τον εναλλακτικό τουρισμό. Η ελληνική τουριστική πολιτική θα πρέπει να εκμεταλλευτεί τις δυνατότητες που διασφαλίζονται από τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε να μπορέσει να αναβαθμίσει την ποιότητα του τουριστικού προϊόντος προστατεύοντας το φυσικό και πολιτιστικό της περιβάλλον, εκμεταλλευόμενη το τοπικό δυναμικό της. Ο Βόλος είναι πραγματικά μια όμορφη πόλη. Με τις σωστές αναπτυξιακές στρατηγικές μπορεί να γίνει ακόμη πιο όμορφη και η ομορφιά αυτή να πηγάζει όχι μόνο από το φυσικό της περιβάλλον αλλά και από το επίπεδο διαβίωσης των ανθρώπων, την επιστήμη, τον πολιτισμό, τον αθλητισμό, τη δημιουργικότητα και τη λειτουργικότητά της. Είναι μια μεσαία πόλη που μπορεί να αποτελέσει πρότυπο, όχι μόνο για τα ελληνικά δεδομένα.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΧΑΡΤΕΣ**

0 20 40 60 80 Kilometers



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ:  
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ  
ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ  
ΩΣ ΠΥΛΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΛΙΓΝΟΥ ΒΙΚΥ  
ΨΥΧΟΥΛΗ ΕΛΕΝΗ

ΑΡ. ΧΑΡΤΗ: 1  
ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ  
ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



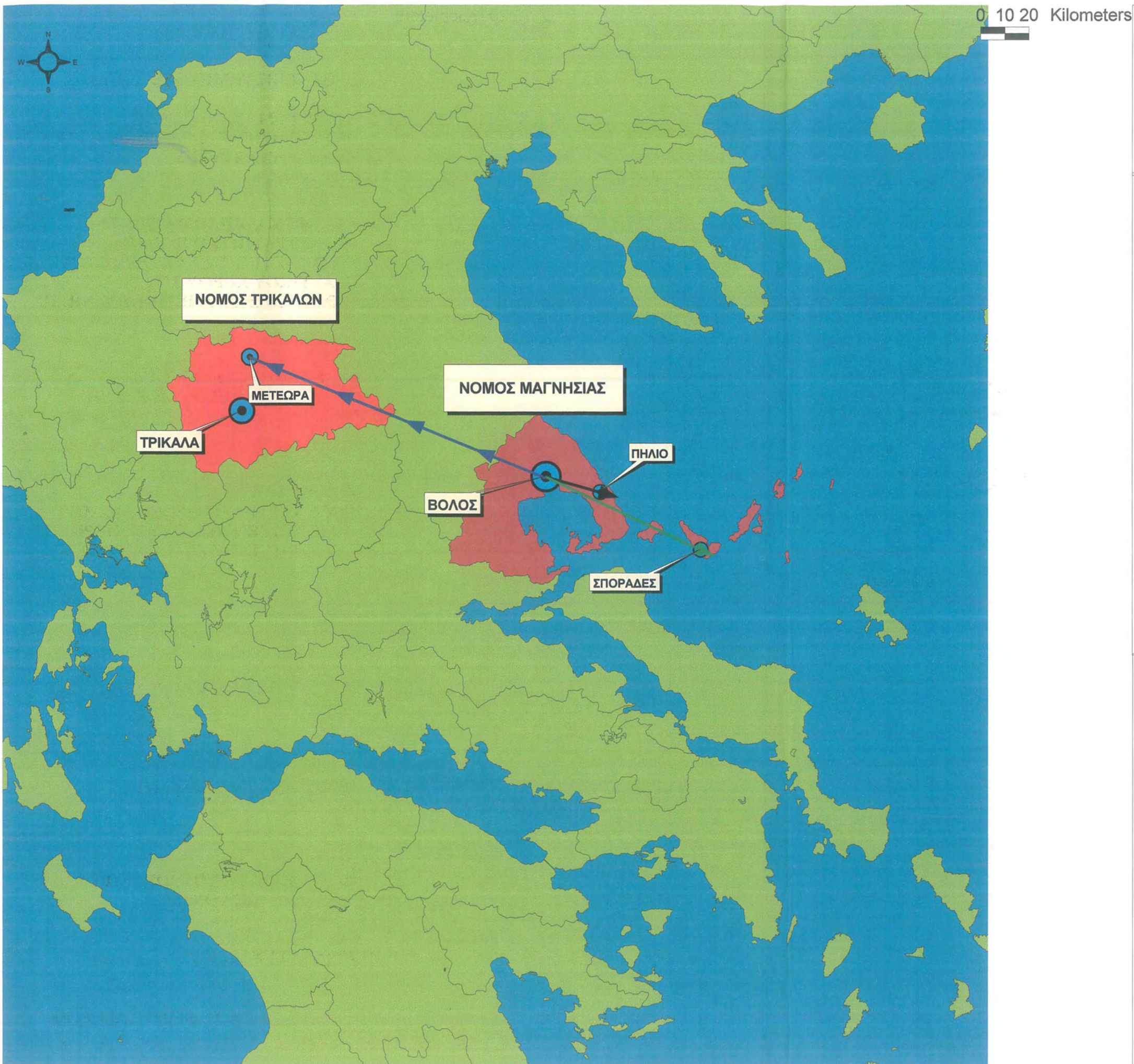
Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ



ΒΟΛΟΣ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2005





## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ:  
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ  
ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ  
ΩΣ ΠΥΛΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΛΙΓΝΟΥ ΒΙΚΥ  
ΨΥΧΟΥΛΗ ΕΛΕΝΗ

ΑΡ. ΧΑΡΤΗ: 2  
ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΒΟΛΟΥ  
ΜΕ ΤΙΣ ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΥΣΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ  
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

 ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

 ΝΟΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ

 ΚΕΝΤΡΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ  
ΠΕΡΙΟΧΩΝ

 ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2005



0 200 400 600 800 Meters



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ:  
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ  
ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ  
ΩΣ ΠΥΛΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΛΙΓΝΟΥ ΒΙΚΥ  
ΨΥΧΟΥΛΗ ΕΛΕΝΗ

ΑΡ. ΧΑΡΤΗ: 3  
ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ  
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ  
ΣΤΟ ΠΣ ΒΟΛΟΥ

 ΠΣ ΒΟΛΟΥ

 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ

 ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ

 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2005



ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ





0 400 800 1200 Meters



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ:  
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ  
ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ  
ΩΣ ΠΥΛΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΛΙΓΝΟΥ ΒΙΚΥ  
ΨΥΧΟΥΛΗ ΕΛΕΝΗ

ΑΡ. ΧΑΡΤΗ 4  
ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΧΩΡΩΝ  
ΕΣΤΙΑΣΗΣ ΣΤΟ ΠΣ ΒΟΛΟΥ



-  ΠΣ ΒΟΛΟΥ
-  ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ
-  ΤΣΠΟΥΡΑΔΙΚΑ
-  ΚΑΦΕΤΕΡΙΕΣ
-  ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
-  ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2005



0 200 400 600 800 Meters

# ΥΠΟΜΝΗΜΑ

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ**  
**ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ**  
**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ:**  
**ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ**  
**ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ**  
**ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ**  
**ΩΣ ΠΥΛΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ**

**ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΛΙΓΝΟΥ ΒΙΚΥ**  
**ΨΥΧΟΥΛΗ ΕΛΕΝΗ**

**ΑΡ. ΧΑΡΤΗ: 5**  
**ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ**  
**ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ**



-  ΠΣ ΒΟΛΟΥ
-  ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ
-  ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
-  ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ
-  ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2005



0 200 400 600 800 Meters

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ:  
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ  
ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ  
ΩΣ ΠΥΛΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΛΙΓΝΟΥ ΒΙΚΥ  
ΨΥΧΟΥΛΗ ΕΛΕΝΗ

ΑΡ. ΧΑΡΤΗ: 6  
ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ  
ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ ΠΣ ΒΟΛΟΥ



ΠΣ ΒΟΛΟΥ

ΑΘΛΗΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2005

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΑΙΚΟ

**Φωτογραφία Νο 1:** Πανοραμική Άποψη του Βόλου



**Φωτογραφία Νο 2:** Ο Βόλος από ψηλά



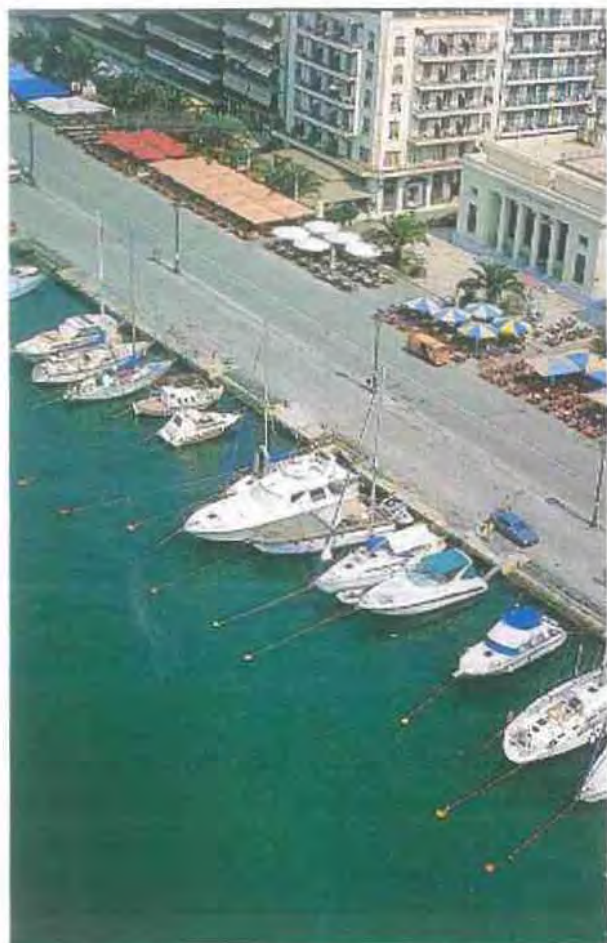
**Φωτογραφία Νο 3:** Η πόλη του Βόλου και το βουνό των Κενταύρων



**Φωτογραφία Νο 4:** Μια άποψη του ΠΣ Βόλου



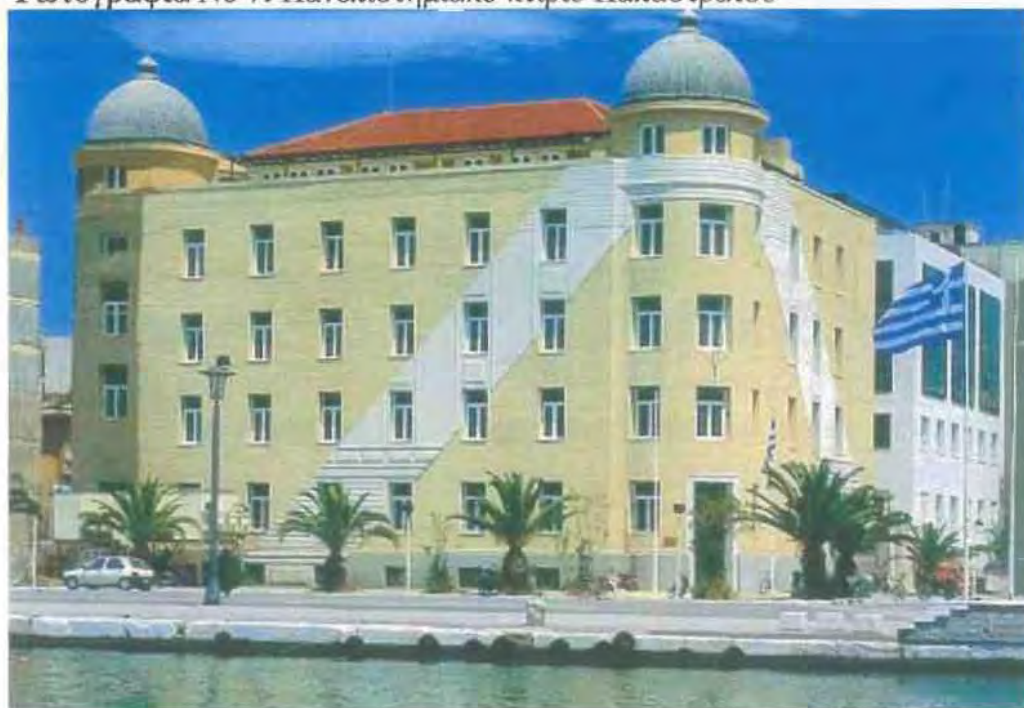
**Φωτογραφία Νο 5:** Η παραλία του Βόλου



**Φωτογραφία Νο 6:** Πανοραμική άποψη Βόλου



**Φωτογραφία Νο 7:** Πανεπιστημιακό κτίριο Παπαστράτου



**Φωτογραφία Νο 8:** Πανεπιστημιακό κτίριο Παπαστράτου



**Φωτογραφία Νο 9:** Νυχτερινή εικόνα του Βόλου





**Φωτογραφία Νο 10:** Η παραλία και το λιμάνι του Βόλου



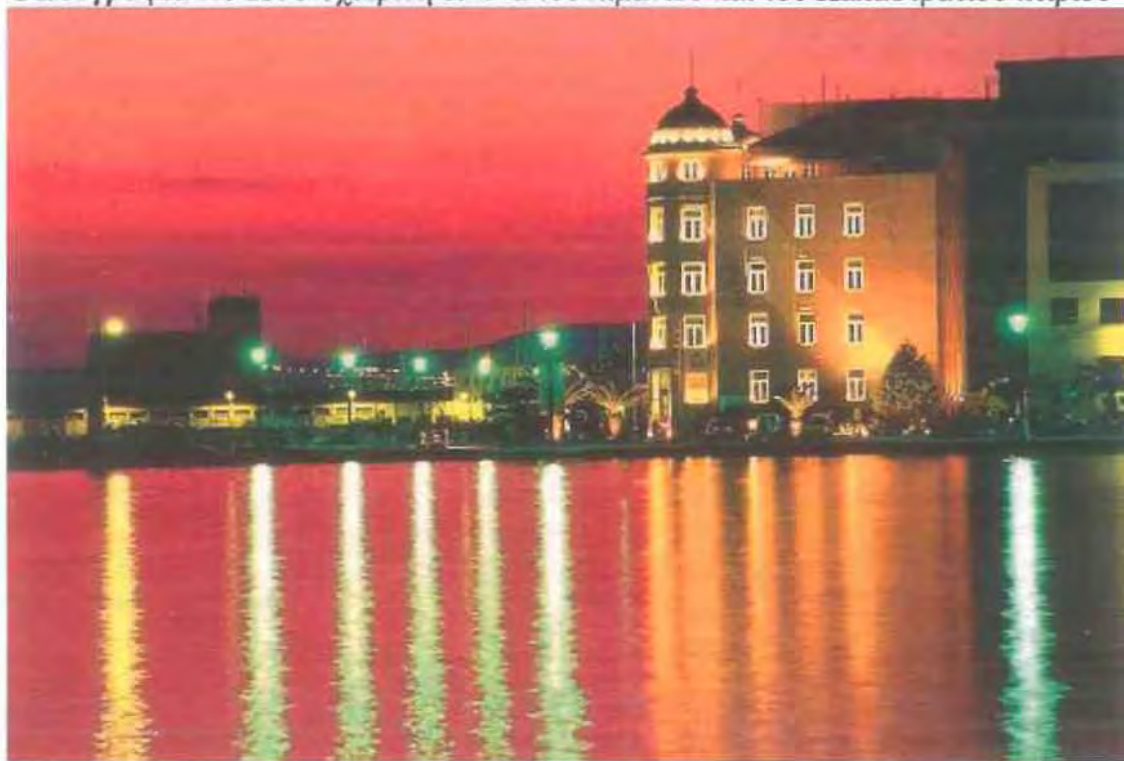
**Φωτογραφία Νο 11:** Νυχτερινή άποψη του Βόλου



**Φωτογραφία Νο 12:** Νυχτερινή άποψη της πόλης του Βόλου



**Φωτογραφία Νο 13:** Νυχτερινή εικόνα του λιμανιού και του Παπαστράτιου κτιρίου



**Φωτογραφία Νο 14: Η Αργώ του Βόλου**



**Φωτογραφία Νο 15: Η Αργώ**



**Φωτογραφία Νο 16:** Τα καΐκια των ψαράδων στο λιμάνι



**Φωτογραφία Νο 17:** Το λιμάνι του Βόλου



**Φωτογραφία Νο 18:** Το λιμάνι του Βόλου



**Φωτογραφία Νο 19:** Το λιμάνι του Βόλου



**Φωτογραφία Νο 20:** Η εκκλησία Αγίου Νικολάου



**Φωτογραφία Νο 21:** Η εκκλησία Αγίου Κωνσταντίνου



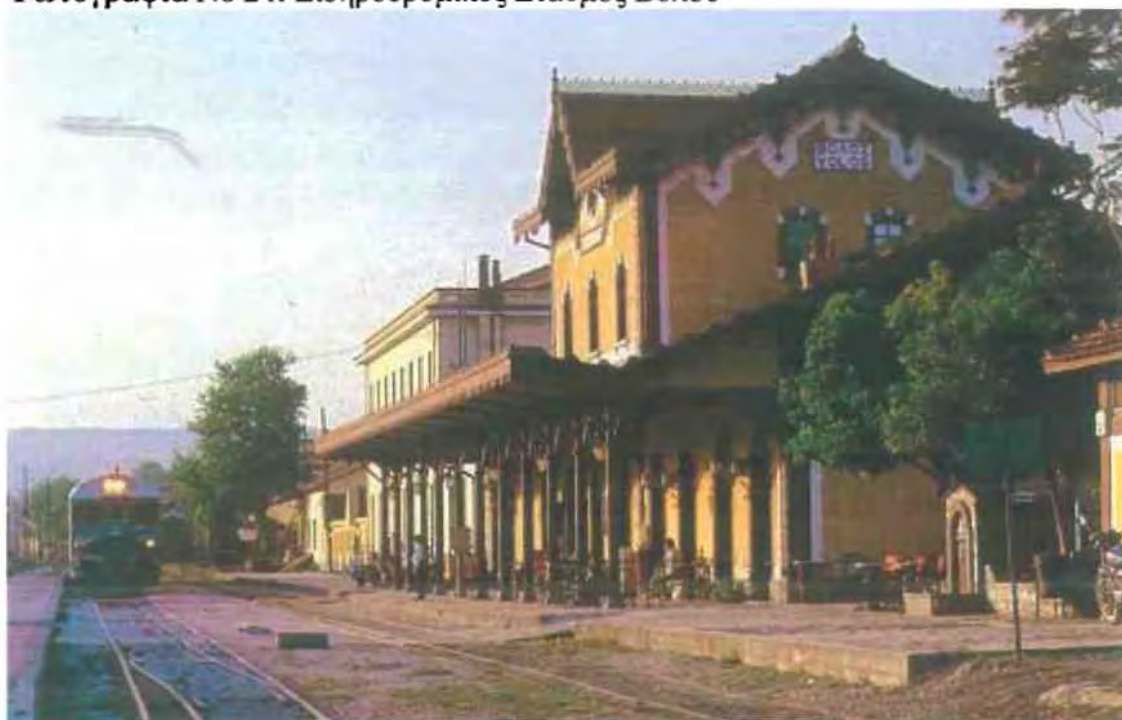
Φωτογραφία Νο 22: Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου



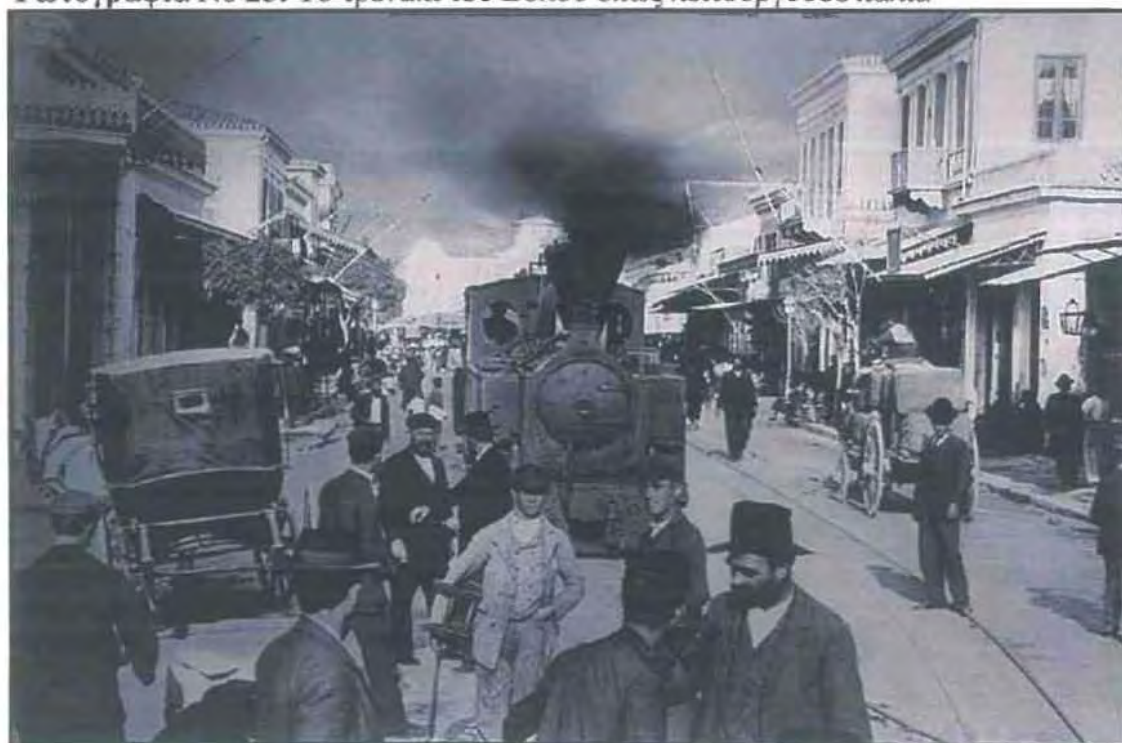
Φωτογραφία Νο 23: Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου



**Φωτογραφία Νο 24:** Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου



**Φωτογραφία Νο 25:** Το τρενάκι του Βόλου όπως λειτουργούσε παλιά

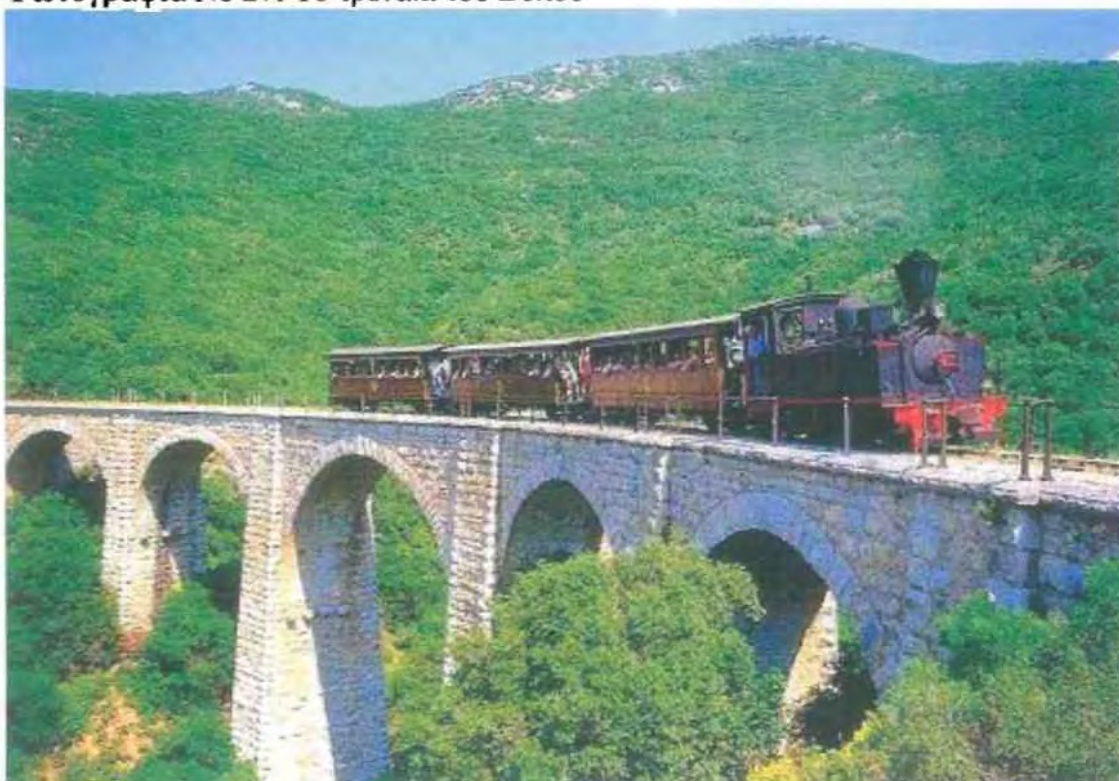




**Φωτογραφία Νο 26:** Διαδρομή από το τρενάκι του Βόλου



**Φωτογραφία Νο 27:** Το τρενάκι του Βόλου



**Φωτογραφία Νο 28:** Αθανασάκειο Μουσείο Βόλου



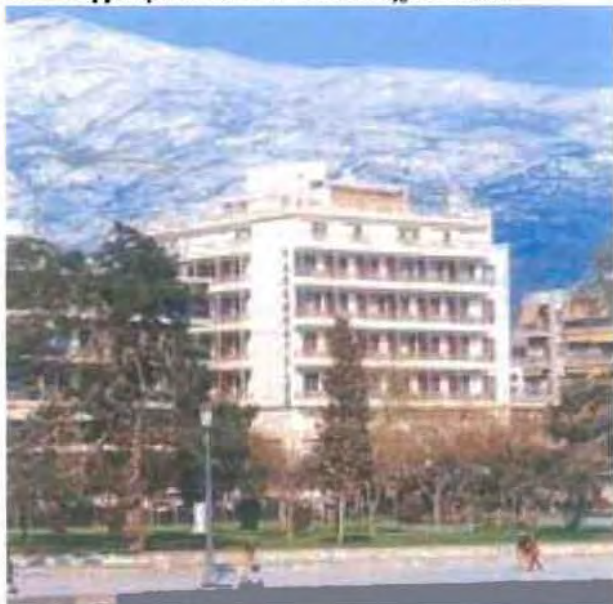
**Φωτογραφία Νο 29:** Αθανασάκειο Μουσείο Βόλου



**Φωτογραφία Νο 30:** Αθανασάκειο Μουσείο Βόλου



**Φωτογραφία Νο 31: Ξενοδοχείο Park**



**Φωτογραφία Νο 32: Ξενοδοχείο Volos Palace**



**Φωτογραφία Νο 33: Ξενοδοχείο Volos Palace**



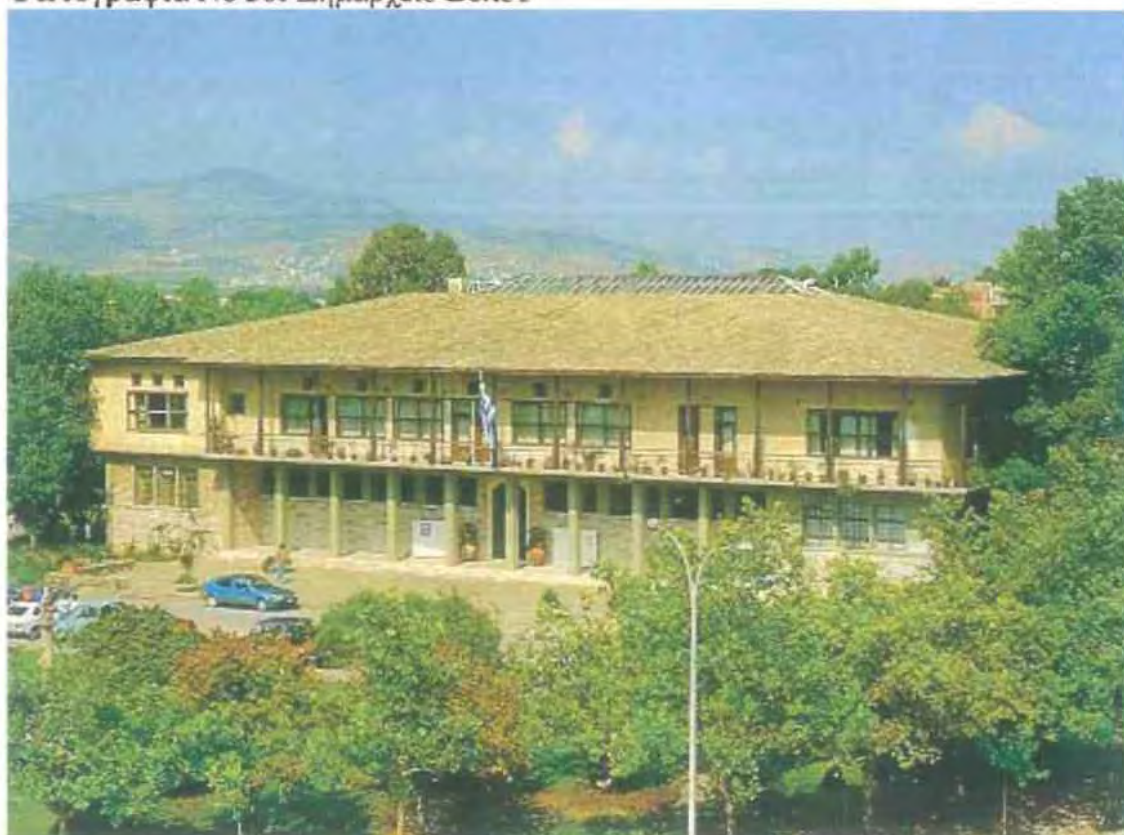
**Φωτογραφία Νο 34: Κτίριο Παλιάς Ηλεκτρικής Βόλου**



Φωτογραφία Νο 35: Δημοτικό Θέατρο Βόλου



Φωτογραφία Νο 36: Δημαρχείο Βόλου



**Φωτογραφία Νο 37:** Εκθεσιακό Κέντρο Δήμου Βόλου



**Φωτογραφία Νο 38:** Εμπορικό Κέντρο OLD CITY



**Φωτογραφία Νο 39:** Εμπορικό Κέντρο OLD CITY



**Φωτογραφία 40:** Πολιτιστικός χώρος Πλινθοκεραμοποιείου Τσαλαπάτα



**Φωτογραφία 41:** Πολιτιστικός χώρος Πλινθοκεραμοποιείου Τσαλαπάτα



**Φωτογραφία 42:** Πολιτιστικός χώρος Πλινθοκεραμοποιείου Τσαλαπάτα





**Φωτογραφία 43:** Πολιτιστικός χώρος Πλινθοκεραμοποιείου Τσαλαπάτα



**Φωτογραφία 43:** Πολιτιστικός χώρος Πλινθοκεραμοποιείου Τσαλαπάτα



**Φωτογραφία 44:** ΕΑΚ, Εθνικό Στάδιο Βόλου



**Φωτογραφία 45:** Εθνικό Στάδιο Νεαπόλεως



**Φωτογραφία Νο 46: Βασδέκειο γήπεδο Ν. Ιωνίας**



**Φωτογραφία Νο 47: Πανθεσσαλικό Στάδιο Βόλου**



**Φωτογραφία Νο 48:** Κέντρο Άθλησης στην οδό Ρήγα Φεραίου



**Φωτογραφία Νο 49:** Κέντρο Άθλησης στην οδό Ρήγα Φεραίου



Φωτογραφία Νο 50: Εθνικό Κολυμβητήριο Βόλου



Φωτογραφία Νο 51: Εθνικό Κολυμβητήριο Βόλου



**Φωτογραφία Νο 52: Ιππικός Όμιλος Βόλου**



**Φωτογραφία Νο 53: Εγκαταστάσεις Ναυτικού Ομίλου Βόλου – Αργοναύτες**



### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας  
Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης



<b>1. Πόσες φορές έχετε έρθει στην πόλη τα τελευταία 5 χρόνια;</b>				1-5	>5	
<b>2. Μέρος διαμονής:</b>	1. Ξενοδοχείο ποιο .....	2. Εν. Δωμάτιο	3. Camping	4. Εξοχική οικία	5. Σε συγγενεί φίλους	6. άλλο
<b>3. Πώς ήρθατε στην πόλη;</b>						
1. ΙΧ ή ίδια μέσα	2. Πούλμαν εκδρομικό	3. Λεωφορείο της γραμμής	4. τραίνο	5. κρουαζιέροπλοι	6. ferry boat / δελφίни	7. άλλο
<b>4. Τόπος προέλευσης:</b>			<b>5. Τόπος προορισμού:</b>			
<b>6. Αριθμός διανυκτερεύσεων στο Βόλο:</b>			1. 0	2. 1-3	3. 4-7	4. Πάνω από 7
<b>7. Αριθμός διανυκτερεύσεων στον τελικό προορισμό:</b>			1. 0	2. 1-3	3. 4-7	4. Πάνω από 7
<b>8. Πως μετακινείστε μέσα στην πόλη;</b>						
1. ΙΧ	2. μηχανή	3. λεωφορείο	4. ποδήλατο	5. ταξί	6. με τα πόδια	
<b>9. Λόγοι επίσκεψης:</b>		1. Κύριες διακοπές	2. Ολιγοήμερη εκδρομή		3. Οργανωμένη εκδρομή	
		4. Επαγγελματικοί	5. Επίσκεψη σε φίλους ή γνωστούς		6. Άλλο.....	
<b>10. Γιατί επιλέξατε τον Βόλο ως προορισμό;</b>						
1. είναι ωραίο μέρος			5. είναι κοντά			
2. μου το πρότειναν φίλοι			6. είναι ασφαλές μέρος			
3. έχω γνωστούς εδώ			7. διερχόμενος			
4. συνδυάζει βουνό και θάλασσα			3. άλλο.....			
<b>11. Από πού πήρατε πληροφορίες για τον Βόλο;</b>						
1. τηλεόραση/ ραδιόφωνο ΜΜΕ			2. Internet			
2. φίλους και γνωστούς			3. τουριστικές εκθέσεις			
4. τουριστικό γραφείο			5. άλλο.....			
<b>12. Κατά την επίσκεψη / παραμονή σας στην πόλη συμμετείχατε ή σκοπεύετε να συμμετέχετε σε κάποια από τις παρακάτω δραστηριότητες;</b>						
1. επίσκεψη στο Σέσκλο ή Διμήνι			10. εκδήλωση/ συνέδριο			
2. επίσκεψη σε μουσείο / έκθεση			11. άθλημα (ποιο)			
3. επίσκεψη στα Μετέωρα			12. αγορά			
4. επίσκεψη στα νησιά			13. βόλτα στην πόλη			
5. βόλτα στο Πήλιο			14. bar/café			



6. βόλτα με το τραινάκι	15. τσιπουράδικα				
7. βόλτα στην παραλία	16. θρησκευτικά μνημεία				
8. μπάνιο στη θάλασσα (περιοχή)	17. θρησκευτικές εκδηλώσεις				
9. συναυλία/ θεατρ. παράσταση	18. άλλο.....				
<b>13. Επιλέξτε τρεις από τις παραπάνω τις οποίες θεωρείτε ως τις πιο σημαντικές</b>					
1.	2.	3.			
<b>14. Υπάρχει κάτι άλλο που θα θέλατε να κάνετε στο Βόλο εκτός από τα παραπάνω;</b>					
<b>15. Ποιες από τις εκδηλώσεις/εκθέσεις που γίνονται στο Βόλο γνωρίζετε;</b>					
<b>16. Έχετε συμμετέχει σε κάποια από αυτές;</b>					
Ναι (ποια;)	Όχι				
<b>17. Πόσο ευχαριστημένος/η είσαστε από .....</b>					
	πολύ	αρκετά	λίγο	καθόλου	δεν γνωρίζω
1. την ευκολία πρόσβασης της πόλης μέσω του οδικού δικτύου					
2. την εικόνα του Βόλου κατά την άφιξη					
3. αίσθηση του χώρου – προσανατολισμού στην πόλη					
4. το κυκλοφοριακό, στάθμευση					
5. την αισθητική εικόνα της πόλης					
6. την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος					
7. την καθαριότητα της πόλης					
8. την σήμανση για τα σημαντικά αξιοθέατα της πόλης;					
9. την ευκολία πρόσβασης στις δραστηριότητες (ώρες λειτουργίας, τιμή)					
10. την ποικιλία των δραστηριοτήτων που προσφέρονται					
11. την πληροφόρηση για τις διάφορες δραστηριότητες - εκδηλώσεις					
12. το επίπεδο της εξυπηρέτησης στο μέρος διαμονής σας (ποιότητα/τιμή)					
13. το επίπεδο εξυπηρέτησης γενικότερα στην πόλη					
<b>18. Τι σας άρεσε περισσότερο στην πόλη;</b>					

<b>19. Τι δεν σας άρεσε κατά την διαμονή σας στην πόλη;</b>							
<b>20. Ποια άλλη πόλη στην Ελλάδα θα διαλέγατε να επισκεφτείτε εκτός από τον Βόλο;</b>							
<b>21. Φύλο:</b>	1. Άνδρας	2. Γυναίκα	<b>22. Ηλικία:</b>	1. 15-30	2. 31-45	3. 45-65	4. >65
<b>23. Εθνικότητα:</b>	1. Ελληνική			2. άλλη			
<b>24. Σπουδές:</b>	1. Υποχρεωτική εκπαίδευση		2. Μέση εκπαίδευση		3. Ανώτατη εκπαίδευση		
<b>25. Επαγγελματική ενασχόληση</b>		1. μαθητής / φοιτητής			2. ελ. επαγγελματίας		
3. δημ. υπάλληλος		4. ιδ. υπάλληλος			5. αγρότης		
6. βιοτέχνης		7. συνταξιούχος			8. άνεργος		
9. οικιακά		10. άλλο					
<b>26. Οικογενειακή κατάσταση</b>		1. Ελεύθερος/η			4. οικογ με ανεξάρτητα παιδιά		
		2. δεσμευμένος/η			5. άλλο.....		
		3. οικογ. με μικρά παιδιά					

Ημερομηνία.....  
Ωρα.....

**SWOT Αναλύσεις στα πλαίσια της Στρατηγικής Τουριστικής  
Ανάπτυξης του Π.Σ. Βόλου και της ευρύτερης περιοχής**

### SWOT Ανάλυση από συνέντευξη στην κ. Αγάπη Ιωάννου (Ένωση Ξενοδόχων)

<b>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Δυνατότητα τουρισμού όλο τον χρόνο</li><li>• Καλό επίπεδο εξυπηρέτησης</li><li>• Πύλη προς το Πήλιο – Νησιά</li><li>• Ο τουρισμός ποικίλει με αποτέλεσμα να μην επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από εξωτερικούς παράγοντες</li><li>• Πληθώρα πολιτιστικών εκδηλώσεων</li><li>• Ευκολία κίνησης με τα πόδια μέσα στην πόλη</li><li>• Συνειδητοποιημένοι ξενοδόχοι</li><li>• Τρενάκι του Πηλίου</li></ul>	<b>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Έλλειψη ξενοδοχείων Πολυτελείας – Α κατηγορίας</li><li>• Απουσία πολιτικού αεροδρομίου</li><li>• Έλλειψη συνεδριακών κέντρων</li><li>• Έλλειψη εστιατορίων στα ξενοδοχεία</li><li>• Ύπαρξη ορισμένων ξενοδοχείων που δεν προσφέρουν επαρκείς υπηρεσίες και δεν παρουσιάζουν τάσεις βελτίωσης</li></ul>
<b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Προγράμματα Ε.Ε. και του αναπτυξιακού νόμου</li><li>• Ολυμπιακοί Αγώνες και έργα</li><li>• Πύλη προς το Πήλιο – Νησιά</li><li>• Αναβάθμιση αεροδρομίου Ν.Αγχιάλου</li><li>• Δυνατότητα ανάπτυξης του θρησκευτικού τουρισμού</li><li>• Πιθανή ίδρυση δύο νέων ξενοδοχείων πολυτελείας</li><li>• Ανάπλαση λόφου Γορίτσας</li></ul>	<b>ΑΠΕΙΛΕΣ</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Πτώση του τουρισμού λόγω οικονομικής δυσπραγίας</li><li>• Μείωση του αριθμού των αφιχθέντων κρουαζιερόπλοιων</li></ul>

**SWOT Ανάλυση από συνέντευξη στον κ. Ελευθερίου (Διεύθυνση Τουρισμού Περιφέρειας Θεσσαλίας, πρώην Ε.Ο.Τ.)**

<p><b>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Συνδυασμός βουνού – θάλασσας</li> <li>• Ύπαρξη περιοχών με τουρισμό καθ' όλη τη διάρκεια του έτους</li> <li>• Παραδοσιακή ταυτότητα του Πηλίου</li> <li>• Εναλλακτικές μορφές τουρισμού στο Πήλιο</li> <li>• Ποικιλία δραστηριοτήτων</li> <li>• Ποικιλία διαβάθμισης κλινών</li> <li>• Τρενάκι του Πηλίου</li> </ul>	<p><b>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Έλλειψη τουριστικών υποδομών</li> <li>• Ισχυρή γραφειοκρατία</li> <li>• Αυξημένο κόστος παροχής υπηρεσιών</li> <li>• Έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού</li> <li>• Έλλειψη τουριστικής παιδείας</li> <li>• Μικρές και οικογενειακές επιχειρήσεις στον τουρισμό</li> <li>• Έλλειψη ξενοδοχείων Πολυτελείας – Α' κατηγορίας</li> <li>• Μακρινή απόσταση από το αναπτυγμένο κέντρο της Ευρώπης</li> <li>• Ύπαρξη ειδικών όρων δόμησης στο Πήλιο με αποτέλεσμα την αποτροπή μεγάλων επενδύσεων</li> <li>• Ύπαρξη μεγάλου αριθμού βοηθητικών τουριστικών καταλυμάτων</li> <li>• Απόβλητα ελαιοτριβείων στα ύδατα του Παγασητικού</li> <li>• Πολύ μικρή τουριστική περίοδος για ορισμένες επιχειρήσεις</li> </ul>
<p><b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προγράμματα Ε.Ε. και αναπτυξιακοί νόμοι</li> <li>• Ανάδειξη πολιτιστικών πόρων</li> <li>• Δυνατότητα προσέλκυσης τουριστών από τρίτες χώρες (Αν. χώρες, Ρωσία, Κίνα)</li> <li>• Δυνατότητα εναλλακτικού τουρισμού στο χιονοδρομικό (αναρρίχηση, τοξοβολία, υπασία, σκοποβολή, ορεινή ποδηλασία κλπ.)</li> <li>• Επενδυτικό ενδιαφέρον για την περιοχή του χιονοδρομικού</li> <li>• Δυνατότητα αλλαγής των κατηγοριών για τα ξενοδοχεία και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια, μέσω αστεριών και κλειδιών αντίστοιχα</li> <li>• Εμπλουτισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών των ξενοδοχείων (αθλητισμός, αναψυχή, spa, συνεδριακά κέντρα)</li> </ul>	<p><b>ΑΠΕΙΛΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανταγωνισμός από γειτονικές και φθηνότερες χώρες (Αν. Ευρώπη, Τουρκία)</li> <li>• Συνάρτηση με οικονομική και πολιτική αστάθεια</li> <li>• Δυσμενείς διεθνείς συγκυρίες (π.χ. άτυπη πνευμονία, πόλεμος στο Ιράκ)</li> <li>• Μείωση τουριστικής κίνησης</li> <li>• Απειλή κλεισίματος πολλών ενοικιαζόμενων δωματίων λόγω ανεπάρκειας παροχής υπηρεσιών που απαιτούνται από τους αρμόδιους φορείς</li> <li>• Λειτουργία των ενοικιαζόμενων δωματίων ως συμπληρωματική δραστηριότητα για τους κατόχους τους</li> <li>• Μονοπώλιο από τους tour operators που δρουν κερδοσκοπικά</li> <li>• Η νομισματική πολιτική της Ε.Ε., η οποία απαγορεύει την υποτίμηση του νομίσματος με στόχο την αύξηση του ανταγωνισμού</li> <li>• Προβλήματα συνεργασίας με τον Ο.Σ.Ε. για το Τρενάκι του Πηλίου</li> </ul>

## SWOT Ανάλυση από συνέντευξη στον κ. Γούσιο Βαγγέλη (ΔΗ.Τ.Ε.Β.)

<p><b>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Υπάρχει περιβάλλον συνεργασίας με έναν αριθμό φορέων</li> <li>Υπάρχει υλικό της περιοχής που πρέπει να αναδιοργανωθεί</li> <li>Υπάρχουν δραστηριοποιημένοι φορείς (επιχειρήσεις Ο.Τ.Α., φορείς πολιτιστικού, αθλητικού κλπ. ενδιαφέροντος) που μπορούν να είναι συνεργάτες σε κοινή προσπάθεια</li> </ul>	<p><b>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Δεν υπάρχει αναλυτικές μελέτες για τις ανάγκες των επισκεπτών</li> <li>Δεν υπάρχει κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό</li> <li>Η επιχείρηση είναι δικτυωμένη</li> <li>Η στόχευση δεν εντοπίζεται στον τουρισμό. Ο στόχος δεν είναι συγκεκριμένος</li> <li>Στόχοι της επιχείρησης που τέθηκαν το 1996, δεν έχουν ικανοποιηθεί (π.χ. ανάπτυξη τουρισμού, λειτουργία γραφείου πληροφόρησης, κλπ.)</li> <li>Οι απασχολούμενοι δεν μοιράζονται το όραμα της επιχείρησης και δεν μπορούν να συμμετέχουν</li> <li>Δεν υπάρχει κατάλληλη τεχνογνωσία</li> <li>Δεν υπάρχει καλή γνώση του ανταγωνισμού</li> <li>Δεν υπάρχει μηχανισμός διερεύνησης αναγκών</li> <li>Η επιχείρηση επηρεάζεται σημαντικά από τις πολιτικές αλλαγές στην διοίκηση</li> <li>Δεν υπάρχει συμμετοχή σε χρηματοδοτικούς πόρους (Γ ΚΠΣ), ούτε αναπτύσσεται ή ανταλλάσσεται η αντίστοιχη τεχνολογία</li> </ul>
<p><b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Η Μαγνησία ως προορισμός είναι δοκιμασμένος, και μπορεί να προβληθεί με ικανοποιητικά αποτελέσματα</li> <li>Οι Ολυμπιακοί Αγώνες μπορεί να είναι σημείο συνεργασιών</li> <li>Υπάρχει ώριμο κλίμα υπέρ της αναγκαιότητας της προβολής</li> <li>Η ολοκλήρωση του Π.Α.Θ.Ε.</li> <li>Η ανάπτυξη υποδομών και καλλωπισμού του χώρου μέσω των ολυμπιακών αγώνων</li> <li>Η δημιουργία χώρων υποδοχής και χώρων πρασίνου που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως σημεία υποδοχής και προβολής</li> <li>Γειτνίαση με κλασικούς προορισμούς (Πήλιο, Σποράδες)</li> <li>Ο Βόλος είναι πέρασμα (λιμάνι, αεροδρόμιο, κτλ) άρα μπορεί να πληροφορεί – προβάλλει</li> <li>Η γνώση των περιοχών προέλευσης των επισκεπτών</li> </ul>	<p><b>ΑΠΕΙΛΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ο πιθανός εσωτερικός ανταγωνισμός με τη νησιωτική Μαγνησία</li> <li>Δεν υπάρχουν ιδιωτικές μονάδες που να προβάλλουν την περιοχή (περίπτωση 1<sup>η</sup>) όπως για παράδειγμα: ΚΤΕΛ, Ακτοπλοϊκές γραμμές, ξενοδοχειακές μονάδες κτλ.</li> <li>Υπάρχει μεγάλο πλήθος φορέων που δεν έχει ενεργοποιηθεί όπως: εμπορικός σύλλογος, γραφείο διασύνδεσης, Ε.Μ., Τ.Ε.Δ.Κ., Ο.Α.Β.</li> <li>Η προβολή στηρίζεται κυρίως στην τοπική αυτοδιοίκηση</li> <li>Οι δραστηριότητες προβολής άλλων περιοχών εμφανίζουν μεγαλύτερη συνοχή και στήριξη περιφερειών</li> <li>Σημαντικός αριθμός περιοχών ενεργοποιούνται στην στήριξη του τουρισμού ως μέσο ανάπτυξης (Έβρος, Θεσσαλία,...)</li> <li>Μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες σε παραδοσιακούς τουριστικούς προορισμούς λειτουργούν ανταγωνιστικά σε θέματα προβολής και προσέλκυσης</li> </ul>

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Πρωτοβουλίες στήριξης του τουρισμού επαναλαμβάνονται πολύ κοινά σε όλες σχεδόν τις περιοχές (πολιτιστικά, λαογραφικά μουσεία, εναλλακτικές μορφές, καρναβάλι,...</li><li>• Η εξάρτηση της κίνησης των αλλοδαπών επισκεπτών της Μαγνησίας, από τους αλλοδαπούς επισκέπτες της Ελλάδας</li><li>• Η χαμηλή επισκεψιμότητα τους καλοκαιρινούς μήνες</li><li>• Η μείωση του αριθμού των διανυκτερεύσεων</li><li>• Η έλλειψη από την περιοχή του Βόλου, ξενοδοχειακών μονάδων κατηγορίας Α, ΑΑ</li><li>• Δεν υπάρχει συνολικός σχεδιασμός για τον τουρισμό σε επίπεδο Δήμου Βόλου</li></ul> |
|--|---|

**SWOT Ανάλυση μέσα από συνεντεύξεις με φορείς που σχετίζονται με τον τουρισμό για το Π.Σ. Βόλου και την ευρύτερη περιοχή**

<p><b>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Συνδυασμός βουνού – θάλασσας</li> <li>• Γειτνίαση με Πήλιο και νησιά Β. Σποράδων</li> <li>• Τουρισμός καθ' όλη τη διάρκεια του έτους</li> <li>• Ποικιλία δραστηριοτήτων</li> <li>• Παραδοσιακή ταυτότητα του Πηλίου</li> <li>• Πολιτιστική κληρονομιά</li> <li>• Εναλλακτικές μορφές τουρισμού στο Πήλιο</li> <li>• Παραλία Βόλου</li> <li>• Γειτνίαση με παραλίες</li> <li>• Ύπαρξη του χιονοδρομικού κέντρου στα Χάνια</li> <li>• Πληθώρα πολιτιστικών εκδηλώσεων</li> <li>• Κεντροβαρική θέση στον ελλαδικό χώρο</li> <li>• Ύπαρξη επιβατικού λιμένος</li> <li>• Καλή σύνδεση με τον Π.Α.Θ.Ε.</li> <li>• Ύπαρξη Πανεπιστημίου</li> <li>• Ευκολία κίνησης με τα πόδια μέσα στην πόλη</li> <li>• Τρενάκι του Πηλίου</li> </ul>	<p><b>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Κακό οδικό δίκτυο στο Πήλιο</li> <li>• Έλλειψη τουριστικών υποδομών</li> <li>• Αυξημένο κόστος παροχής υπηρεσιών</li> <li>• Έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των φορέων που σχετίζονται με τον τουρισμό</li> <li>• Απουσία πολιτικού αεροδρομίου</li> <li>• Μικρές και οικογενειακές επιχειρήσεις στον τουρισμό</li> <li>• Έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού</li> <li>• Έλλειψη ξενοδοχείων Πολυτελείας – Α κατηγορίας</li> <li>• Δυσοσμία σε τμήματα του παραλιακού μετώπου του Βόλου</li> <li>• Ρύπανση του Παγασητικού</li> <li>• Ρύπανση από το εργοστάσιο της ΑΓΕΤ</li> <li>• Έλλειψη χώρων στάθμευσης</li> <li>• Έλλειψη συνεδριακών κέντρων</li> <li>• Πολύ μικρή τουριστική περίοδος για ορισμένες επιχειρήσεις</li> <li>• Ελλιπής πληροφόρηση για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις</li> <li>• Ελλιπής ανάπτυξη μορφών διασκέδασης που απευθύνονται σε νέους</li> <li>• Κακή ποιότητα στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες</li> <li>• Έλλειψη σήμανσης</li> </ul>
<p><b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Πύλη προς το Πήλιο – Νησιά</li> <li>• Ολυμπιακοί Αγώνες και έργα</li> <li>• Προγράμματα Ε.Ε. και του αναπτυξιακού νόμου</li> <li>• Δημιουργία κέντρου τουριστικής πληροφόρησης στην είσοδο της πόλης</li> <li>• Αναβάθμιση αεροδρομίου Ν.Αγχιάλου</li> <li>• Ανάδειξη πολιτιστικών πόρων</li> <li>• Δυνατότητα ανάπτυξης του θρησκευτικού τουρισμού</li> <li>• Αξιοποίηση των μελετών του πανεπιστημίου για την περιοχή</li> <li>• Δυνατότητα αλλαγής των κατηγοριών για τα ξενοδοχεία και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια, μέσω αστεριών και κλειδιών αντίστοιχα</li> <li>• Ολοκλήρωση του Π.Α.Θ.Ε.</li> <li>• Δημιουργία τελεφερίκ στο Πήλιο</li> <li>• Πιθανή ίδρυση δύο νέων ξενοδοχείων</li> </ul>	<p><b>ΑΠΕΙΛΕΣ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανταγωνισμός από γειτονικές και φθηνότερες χώρες (Αν. Ευρώπη, Τουρκία)</li> <li>• Πτώση του τουρισμού λόγω οικονομικής δυσπραγίας</li> <li>• Συνάρτηση του τουρισμού με οικονομική και πολιτική αστάθεια</li> <li>• Μονοπώλιο από τους tour operators που δρουν κερδοσκοπικά</li> <li>• Η νομισματική πολιτική της Ε.Ε., η οποία απαγορεύει την υποτίμηση του νομίσματος με στόχο την αύξηση του ανταγωνισμού</li> <li>• Απειλή κλεισίματος πολλών ενοικιαζόμενων δωματίων λόγω ανεπάρκειας παροχής υπηρεσιών που απαιτούνται από τους αρμόδιους φορείς</li> <li>• Ισχυρή γραφειοκρατία</li> <li>• Μείωση του αριθμού των αφιχθέντων κρουαζιερόπλοιων</li> </ul>



πολυτελείας

- Δυνατότητα προσέλκυσης τουριστών από τρίτες χώρες (Αν. χώρες, Ρωσία, Κίνα)
- Εμπλουτισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών των ξενοδοχείων (αθλητισμός, αναψυχή, spa, συνεδριακά κέντρα)
- Δυνατότητα εναλλακτικού τουρισμού στο χιονοδρομικό (αναρρίχηση, τοξοβολία, Ίππασία, σκοποβολή, ορεινή ποδηλασία κλπ.)

- Δυσμενείς διεθνείς συγκυρίες (π.χ. άτυπη πνευμονία, πόλεμος στο Ιράκ)
- Λειτουργία των ενοικιαζόμενων δωματίων ως συμπληρωματική δραστηριότητα για τους κατόχους τους
- Προβλήματα συνεργασίας με τον Ο.Σ.Ε. για το Τρενάκι του Πηλίου

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ****Ελληνόγλωσση**

**ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α. (1997):** *Πολεοδομικός Σχεδιασμός - Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.

**ΑΡΑΒΩΣΗΣ, Κ. (1999):** 'Σημειώσεις Μαθήματος Επιχειρηματικού Σχεδιασμού', ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.

**ΒΑΜΒΑΚΑΣ, Α., ΣΑΡΑΤΣΗΣ, Γ. & ΣΕΦΕΡΟΓΑΟΥ, Μ. (1997):** 'Περιοχές σε διαρθρωτική κρίση και αναζήτηση στρατηγικών ανάπτυξης: μία προκαταρκτική προσέγγιση στην επαρχία Νάουσας του Ν.Ημαθίας', Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.

**ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ (2000):** 'Σχέδιο Ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας'.

**ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ, Α. (1999):** 'Η σύνταξη του χώρου ως μηχανισμός διάρθρωσης των κεντρικών λειτουργιών της πόλης: η περίπτωση του Βόλου', στο Δ. Οικονόμου και Γ. Πετράκος *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

**ΔΑΜΑΝΑΚΗΣ, ΕΜ. (1996):** 'Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού στο Νομό Μαγνησίας', Διπλωματική Εργασία ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.

**ΔΑΣΚΑΛΑΚΗΣ, Κ. & ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Σ. (1999):** 'Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Θεσσαλίας - Γ' Φάση: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Περιβάλλον» (Ε.Π.ΠΕΡ.)', Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ.

**ΔΕΦΝΕΡ, Α. (1999):** 'Πολιτιστικός τουρισμός και δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου: η επίδραση στις λειτουργίες των πόλεων', στο Δ. Οικονόμου και Γ. Πετράκος *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

**ΔΟΥΝΙΑ, Ι. (1999):** 'Η Συμβολή του Place Marketing στην Τουριστική Ανάπτυξη', Διπλωματική Εργασία ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.

**ΕΟΤ (2003):** 'Μελέτη Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας.

**ΕΣΥΕ**, παράρτημα Βόλου.

**ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΡΕΥΝΩΝ (2000):** 'Αξιολόγηση της ευρωπαϊκής ημέρας χωρίς αυτοκίνητο στο Βόλο', Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.

**ΖΑΧΟΣ, Ε. (1994):** στους Χ. Μπέσσας, Β. Σγουρής, Π. Κόλλια και Α. Καραγεωργίου (επ.) *Βόλος: Μια Μοναδική Πόλη*, Βόλος: ΔΕΜΕΚΑΒ.

**ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ, Ν.Γ. (1997):** *Τουριστική Πολιτική*, Αθήνα.

- ΚΟΜΙΑΗΣ, Π., ΒΑΓΙΟΝΗΣ, Ν., ΚΑΡΜΑΣ, Κ., ΜΥΑΩΝΑΣ, Α., ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, Μ. & ΠΑΠΑΠΟΔΥΜΕΡΟΣ, Γ. (2001):** 'Εκθέσεις 37: Μελέτη Τουριστικής Ανάπτυξης Νομού Εύβοιας', Αθήνα: Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών.
- ΚΟΚΚΩΣΗΣ, Χ. & ΤΣΑΡΤΑΣ, Π. (2001):** *Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- ΚΟΤΙΟΣ, Α. & ΨΥΧΑΡΗΣ, Ι. (2002):** 'Οι χωρικές και οικονομικές επιδράσεις του προγράμματος Ελλάδα 2004 στο ΠΣ Βόλου', Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΚΟΥΤΣΙΑΝΑ, Ε. (2001):** 'Αστικός Τουρισμός: Μια Δυναμικά Αναπτυσσόμενη Ειδική Μορφή Τουρισμού. Η Περίπτωση του Βόλου-Ολυμπιακής Πόλης το 2004', Διπλωματική Εργασία ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΚΡΗΤΙΚΟΥ, Χ. (2003):** 'Στρατηγικά Σχέδια Ανάπτυξης σε Πόλεις Μεσαίου Μεγέθους: Προκαταρκτική Ανάλυση και Συμμετοχικός Σχεδιασμός στο Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου', Διπλωματική Εργασία Μεταπτυχιακού ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΚΥΡΙΑΖΗΣ, Α. (2001):** 'Βόλος 2004: Αστικός και Αθλητικός Τουρισμός', Διπλωματική Εργασία ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΛΑΜΠΡΟΥ, Θ. (2000):** 'Futurism now', *Nitro*, 62: 358-363.
- ΛΥΜΠΕΡΑΚΗ, Α. (1992):** *Η Πρόκληση της Ανάπτυξης σε Μικρή Κλίμακα*, Αθήνα: Παπαζήσης.
- ΜΑΑΟΥΤΑΣ, Θ. & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ (1995):** *Βόλος – Αναζήτηση της Κοινωνικής Ταυτότητας*, Αθήνα: Εκδόσεις Παρατηρητής.
- ΜΑΝΤΙΔΗ, Α. (2003):** 'Ολυμπιακοί Αγώνες 2004 – Οι Κοινωνικοοικονομικές και Χωρικές Επιπτώσεις στο ΠΣ Βόλου', Διπλωματική Εργασία ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΜΑΥΡΟΓΟΝΑΤΟΥ, Α. (2004):** 'Διακυβέρνηση και Χωρικός Σχεδιασμός: Η Περίπτωση του Ρυθμιστικού Σχεδίου – ΠΣ Βόλου', Διπλωματική Εργασία Μεταπτυχιακού ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΜΕΤΑΞΕΑΣ, Θ. (2001):** 'Αστική Διαχείριση', Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ, Ε. (2000):** 'Ο Πολιτιστικός Τουρισμός στο Πήλιο: Προτάσεις για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη', Διπλωματική Εργασία Μεταπτυχιακού ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΠΑΛΙΟΥΡΑΣ, Ε. (2000):** 'Στρατηγικές Ανάπτυξης του Τουρισμού στην Κέρκυρα', Διπλωματική Εργασία ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.

- ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ, Κ. (2000):** 'Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Νομού Δράμας', Διπλωματική Εργασία ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΠΑΡΠΑΪΡΗΣ, Α. (2000):** 'Στρατηγική Βιώσιμης Τουριστικής Ανάπτυξης του Νησιωτικού Δικτύου', Πρόγραμμα για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Περιοχών: Η Περίπτωση των Κυκλάδων.
- ΠΕΤΡΑΚΟΣ, Γ. & ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Δ. (1996):** 'Διεθνοποίηση και Διαρθρωτικές Αλλαγές στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Αστικών Κέντρων', Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΠΕΤΡΑΚΟΣ, Γ. & ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ, Π. (1998):** 'Ερευνητικό Πρόγραμμα: Σχέδιο Ανάπτυξης της Μαγνησίας για τον 21<sup>ο</sup> αι.', Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΠΕΤΡΑΚΟΣ, Γ. (2000):** 'Οι χωρικές επιπτώσεις της ολοκλήρωσης Ανατολής-Δύσης στην Ευρώπη', στο Ε. Ανδρικοπούλου και Γ. Καυκαλάς (επ) *Ο Νέος Ευρωπαϊκός χώρος, η Διερεύνηση και η Γεωγραφία της Ευρωπαϊκής Ανάπτυξης*, Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο, Βιβλιοθήκη Ευρωπαϊκών Θεμάτων.
- ΡΩΜΑ, Ε. (1999):** 'Εναλλακτικές Μορφές Αστικού Τουρισμού', Διπλωματική Εργασία Μεταπτυχιακού ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΣΑΜΑΡΑΣ, Ν. (2001):** 'Αστικός Τουρισμός στη Λάρισα', Εργασία στα πλαίσια μαθήματος επιλογής *Τουριστικός Σχεδιασμός*, Μεταπτυχιακό ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΣΑΡΣΕΝΤΗΣ, Β.Ν. (1996):** *Επιχειρησιακή Στρατηγική και Πολιτική*, Αθήνα.
- ΣΟΛΙΔΑΚΗΣ, Ι. (2002):** 'Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου: Μεθοδολογική και Πραγματολογική Προσέγγιση', Διπλωματική Εργασία ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΣΧΙΖΑΣ, Γ. (1998):** *Ο Άλλος Τουρισμός*, Αθήνα: Εναλλακτικές Εκδόσεις Ουτοπία.
- ΤΣΑΡΤΑΣ, Π. (Α):** *Αειφορική Ανάπτυξη και Τουρισμός*, Αθήνα.
- ΤΣΑΡΤΑΣ, Π. (1988):** 'Κοινωνικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης σε δύο ομάδες πληθυσμού: νέοι, γυναίκες. Στοιχεία από μια έρευνα στα νησιά Ίος και Σέριφος', *Σύγχρονα Θέματα*, 34: 27-31.
- ΤΣΑΡΤΑΣ, Π. (1996):** *Τουρίστες, Ταξίδια, Τόποι: Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον Τουρισμό*, Αθήνα: Εκδόσεις Εξάντας.
- ΤΣΕΓΕΝΙΔΗ, Κ. (2001):** 'Marketing Πόλεων: Από τη Γερμανική Εμπειρία στην Ελληνική Πραγματικότητα', Διπλωματική Εργασία ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- ΧΑΣΤΑΟΓΑΟΥ, Β. (2001):** 'Η ομορφιά βρίσκεται στο μάτι του παρατηρητή', *Εν Βόλω*, 1.
- ΧΑΣΤΑΟΓΑΟΥ, Β. (2002):** *Βόλος – Πορτραίτο της Πόλης το 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα*, Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου.

ΧΟΛΕΒΑΣ, Ν. (2001): 'Βόλος: τυχερή ή άτυχη πόλη;', *Εν Βόλω*, 1.

### Ξενόγλωσση

- ASHWORTH, G.J. (1992): 'Planning for sustainable tourism: slogan or reality?', *Town Planning Review*, 63 (3): 325-30.
- BLANK, U. (1996): 'Tourism in United States Cities', in C. Law *Tourism in Major Cities*, London: Routledge.
- BRYSON, M.J. & EINSWEILLER, C.R. (1998): *Strategic Planning: Threats and Opportunities for Planners*, Planners Press, American Planning Association, USA.
- BURTENSHAW, D., BATEMAN, M. & ASHWORTH, G.J. (1991): *The European City*, London: David Fulton Publishers.
- BURTON, R. (1991/1995): *Travel Geography*, London: Pitman.
- COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES (1993): 'DG for Regional Policies: New Location Factors for Mobile Investment in Europe', Luxembourg.
- COOPER, C.P., FLETCHER, J., GILBERT, D.G. & WANHILL, S. (1993): *Tourism: Principles and Practice*, London: Pitman.
- DAN SOEN (1997): 'New Trends in Urban Planning: Studies in Housing, Urban and Planning', International Symposium at Tel Aviv.
- GLADSTONE, D. (1998): 'Tourism urbanization in the U.S.', *Urban Affairs Review*, 34 (1): 3-27.
- GRAEFE, A.R. & VASKE, J.J. (1987): 'A framework for managing quality in the tourist experience', *Annals of Tourism Research*, 14: 389-404.
- HEELEY, J. (1981): 'Planning for tourism in Britain', *Town Planning Review*, 52: 61-79.
- LAW, C.M. (1992): 'Urban tourism in its contribution to economic regeneration', *Urban Studies*, 29: 599-618.
- LAW, C.M. (1993): *Urban Tourism: Attracting Visitors to Large Cities*, London: Mansell Publishing Limited.
- LAW, C.M. (1996α): *Tourism in Major Cities*, London: Routledge.
- LAW, C.M. (1996β): 'Tourism in British provincial cities: a tale of four cities', in C. Law *Tourism in Major Cities*, London: Routledge.
- LYNCH, K. (1960): *The Image of the City*, The MIT Press: Massachusetts.
- MILL, R.C. & MORRISON, A.M. (1985): *The Tourism System: An Introductory Text*, New Jersey: Prentice Hall.

**MILLER, D. & JENSEN, H.A. (1997):** 'Bergen and Seattle: a tale of strategic planning in two cities', *European Planning Studies*, Vol.5, No 2.

**MINTZBERG, H. (1994):** *The Rise and Fall of Strategic Planning*, Prentice. U.K.

**MYERSCOUGH, J. WITH BRUCCE, A., CARLEY, M., FEIST, A., MANTON, K., TOWSE, R. & VAUGHAN, R. (1988α):** *The Economic Importance of the Arts in Britain*, London: Police Studies Institute.

**OMAN, C. (1996):** 'The policy challenges of globalisation and regionalisation', OECD Development Centre, Policy Brief No 11.

**PAGE, S. (1995):** *Urban Tourism*, London: Routledge.

**PEARCE, D.G. (1989):** *Tourist Development*, London: Longman.

**PRIESTLEY, G. (1996):** 'City tourism in Spain: a recently discovered potential', in C. Law *Tourism in Major Cities*, London: Routledge.

**RITCHIE, J.R. BRENT & GOELDNER, C.R. (1987/1993):** *Travel, Tourism and Hospitality Research: A Handbook for Managers and Researchers*, New Work: Wiley.

**ROOBEEK, A.J.M. (1997):** 'The crisis in fordism and a new technological paradigm', *Futures*, Butterworth & Co.

– **SHAW, G. & WILLIAMS, A.M. (1994):** *Critical Issues in Tourism: A Geographical Perspective*, Oxford: Blackwell.

**SMITH, V.L. (1993):** 'Demonstration effect', in M. Khan, M. Olsen and T. Var *Encyclopedia of Hospitality and Tourism*, New Work: Van Nostrand Reinhold.

– **THORNE, D. (1998):** 'The global meets the local', *Urban Affairs Review*, 33 (2): 189-208.

### Ιστοσελίδες

<http://www.allmedia.gr>

<http://www.anem.gr>

<http://www.business2005.gr>

<http://www.igougo.com>

[http://thess.pde.sch.gr/axioth\\_the.htm](http://thess.pde.sch.gr/axioth_the.htm)

<http://www.pelion.net/photos>

<http://www.virtualtourist.com>

<http://www.volos-city.gr>

<http://www.volos-m.gr/volos2004>

<http://images.search.yahoo.com/search/images?>

