

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ
ΑΣΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ ΩΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΚΑΙ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ



ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΠΡΟΤΑΣΗ
ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ/
ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ
ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ
ΠΑΛΑΙΩΝ ΒΟΛΟΥ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ΑΝΝΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΑΠΟΥΝΑΚΗΣ ΑΡΗΣ

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας Και Περιφερειακής Ανάπτυξης

**Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών Στο Σχεδιασμό Και Την
Ανάπτυξη Του Τουρισμού Και Του Πολιτισμού**

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία

**Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ ΩΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ.**

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ/ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ
ΠΑΛΑΙΩΝ ΒΟΛΟΥ**

Φοιτήτρια: Αποστόλου Α. Γεωργία-Άννα

Επιβλέπων Καθηγητής: Σαπουνάκης Άρης, Καθηγητής στην Αρχιτεκτονική και
Αστική Σύθεση του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και
Περιφερειακής Ανάπτυξης

Βόλος 2016

Ευχαριστίες

Με αφορμή την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας, θα ήθελα να ευχαριστήσω αρχικά όλο το διδακτικό προσωπικό του Μεταπτυχιακού προγράμματος Σπουδών στα πλαίσια του οποίου έγινε η παρούσα διπλωματική. Ιδιαίτερα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Άρη Σαπουνάκη για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγηση που μου προσέφερε από την αρχή μέχρι και το τέλος της εκπόνησης της διπλωματικής μου, καθώς επίσης και τη βιβλιοθηκονόμο της σχολής Εύη Κολοβού για την βοήθειά που μου προσέφερε όσον αφορά το βιβλιογραφικό κομμάτι της εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να δώσω τις ευχαριστίες μου στους ανθρώπους που είναι δίπλα μου όλο αυτό το διάστημα και με στηρίζουν σε ότι κάνω και ειδικότερα στην οικογένειά μου και στον σύντροφό μου Στέφανο.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας έρευνας αποτελεί η σύνδεση της αστικής αναγέννησης με τον τομέα του τουρισμού και του πολιτισμού, λαμβάνοντας ως μελέτη περίπτωσης τα Παλαιά Βόλου. Έτσι, γίνεται ανάλυση της περιοχής των Παλαιών και πρόταση αναγέννησης/ αναζωογόνησης αυτής. Σε πολλές περιοχές του κόσμου η αποβιομηχάνιση ολόκληρων περιοχών δημιούργησε προβλήματα στη λειτουργία και τη ανάπτυξη των περιοχών οδηγώντας τις στην υποβάθμιση και την οικονομική ύφεση. Η αναγέννηση τέτοιων περιοχών αποτελεί μία σημαντική και πολυσύνθετη διαδικασία απαραίτητη για την ανάκαμψη, ανάπτυξη, διαμόρφωση της εικόνας και της ταυτότητας των περιοχών. Η αναζωογόνηση των περιοχών αυτών βασίζεται στον πολιτισμό και στην οικονομία της γνώσης και της πληροφορίας. Η περιοχή των Παλαιών συγκεντρώνει πολλά από τα χαρακτηριστικά αυτών των περιοχών και για αυτό το λόγο κρίνεται σημαντική η αναβάθμισή της και η διαμόρφωση της εικόνας της με στόχο την ανάπτυξη του τομέα του πολιτισμού.

Λέξεις κλειδιά: Παλαιά, Βόλος, αναγέννηση, λιμάνι, πολιτισμός, κληρονομιά, κρουαζιέρα

ABSTRACT

The subject of this research is to connect urban regeneration with culture and tourism, taking as case study the district of Palaia in Volos city. Thus, there is an analysis of Palaia district and a propose for regeneration/revitalization of this area. In many regions of the world, the de-industrialization of entire places created problems in functioning and development of the region's leading them to the degradation and economic decline. The regeneration of such areas is an important and complex process necessary for recovery, growth, shaping the image and identifying the regions image. The revitalization of these areas is based on culture, knowledge and information economy. Palaia gathers many of the characteristics of these areas and for this reason is necessary to reconstruct and format its image in order to develop culture

Keywords: Palaia, Volos, regeneration, harbor, culture, heritage, cruise

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	v
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	v
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	v
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ.....	viii
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
Στόχος και βασικά ερωτήματα της εργασίας	1
Μεθοδολογικό πλαίσιο εργασίας	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	5
2.1 Απο τη βιομηχανική στη μεταβιομηχανική πόλη	5
2.2 Αστική αναγέννηση και πολιτισμός	6
2.3 Διαχείριση πολιτιστικής και βιομηχανικής κληρονομιάς.....	9
2.4 Παραδείγματα αστικής αναγέννησης πρώην βιομηχανικών περιοχών στην Ευρώπη	12
2.5 Περίληψη και συμπεράσματα	15
Α΄ ΜΕΡΟΣ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	16
3.1 Ιστορική εξέλιξη της πόλης του Βόλου.....	16
3.1.1 Πολιτισμός	20
3.1.2 Κοινωνικο-οικονομική εξέλιξη.....	22
3.1.3 Πολεοδομική εξέλιξη	23
3.1.4 Βιομηχανική ανάπτυξη.....	26
3.2 Ιστορική εξέλιξη της περιοχής των Παλαιών	28
3.3 Περίληψη και συμπεράσματα	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ	32
4.1 Αντιληπτική προσέγγιση της περιοχής μελέτης.....	32
4.2 Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά	35
4.2.1 Ελεύθεροι χώροι-Χώροι πρασίνου-Πλατείες.....	41
4.2.2 Βιομηχανική κληρονομιά	42
4.2.3 Αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά της περιοχής των Παλαιών	44
4.2.4 Οικοδομική δραστηριότητα στην περιοχή των Παλαιών.....	45
4.2.5 Ιδιοκτησιακό καθεστώς-Χρήσεις που υπόκεινται στο δήμο	48

4.3 Πολιτιστικά χαρακτηριστικά.....	52
4.3.2 Αρχαιολογικοί χώροι	54
4.5 Λιμένας Βόλου.....	59
4.6 Λοιπές μεταφορικές υποδομές.....	66
4.7 Τουρισμός κρουαζιέρας στην πόλη του Βόλου	68
4.7.1 Εννοιολογικές προσεγγίσεις της κρουαζιέρας.....	68
4.7.2 Χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας στην πόλη του Βόλου	69
4.8 Σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα- Η περίπτωση των Partnerships.....	71
4.9 Νομικό πλαίσιο για τουριστικούς λιμένες και περιοχές αναπλάσεων	74
4.9.1 Ν. 2508/97	74
4.9.2 Ν. 2160/1993	78
4.9.3 Ν1892/1990	80
4.10 Ταυτότητα της περιοχής μελέτης- Ανάλυση SWOT.....	81
4.11 Περίληψη και συμπεράσματα	83

Β΄ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ/ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ.....

5.1 Παραδείγματα αστικής αναγέννησης περιοχών με θαλάσσιο μέτωπο.....	85
5.1.1 Παραδείγματα απο το διεθνή χώρο.....	85
5.1.2 Παραδείγματα απο τον ελληνικό χώρο	89
5.2 Χρονικό ανασυγκρότησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου.....	91
5.3 Σενάρια αναζωογόνησης/αναγέννησης της περιοχής μελέτης.....	93
5.3.1 Μηδενικό σενάριο-σενάριο τάσεων	93
5.3.2 Σενάριο ηπίων παρεμβάσεων αναζωογόνησης-αναγέννησης της περιοχής.....	94
5.3.3 Σενάριο ολικής αναζωογόνησης-αναγέννησης της περιοχής μελέτης	95
5.3.4 Αξιολόγηση και επιλογή σεναρίου.....	96
5.4 Στόχοι της αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής μελέτης και στρατηγικές.....	97
5.5 Άξονες-δράσεις παρέμβασης στην περιοχή ανα χωρική ενότητα	99
5.6 Ειδικές παρεμβάσεις ανα χωρική ενότητα και άξονα προτεραιότητας στην περιοχή μελέτης.....	103
5.6.1 Χωρική ενότητα 1- Άξονας προτεραιότητας 1: Προβλήτες 1, 2 και αποθήκες τελωνείου.....	103
5.6.1.1 Υφιστάμενα σχέδια-Κατευθύνσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού για τον λιμένα	103
5.6.1.2 Αξιολόγηση των κατευθύνσεων για αξιοποίηση του λιμένα	103
5.6.1.3 Προτάσεις αξιοποίησης των προβλητών 1,2 και των αποθηκών του παλιού τελωνείου.	106

5.6.2 Χωρική ενότητα 2- Άξονας προτεραιότητας 2: Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις πλησίον ΚΤΕΛ και Κραυσίδαωνα	108
5.6.3 Χωρική ενότητα 3- Άξονας προτεραιότητας 3: Περιοχή των προσφυγικών κατοικιών πλησίον λιμανιού	110
5.6.4 Χωρική ενότητα 4- Άξονας προτεραιότητας 4: Περιοχή εμπορίου- παραδοσιακών επαγγελμάτων και κέντρων εστίασης/αναψυχής	111
5.6.5 Χωρική ενότητα 5- Άξονας προτεραιότητας 5: Περιοχή κατοικίας- Αρχαιολογικοί χώροι-Κάστρο	113
5.6.6 Χωρική ενότητα 6-Άξονας προτεραιότητας 6: Σιδηροδρομικός σταθμός	115
5.7 Πρόσθετες προτάσεις παρεμβάσεων στην περιοχή μελέτης.....	116
5.7.1 Προτεινόμενες διαδρομές.....	116
5.7.2 Γενικές προτάσεις αναβάθμισης της περιοχής μελέτης	119
5.8 Περίληψη και συμπεράσματα	121
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	122
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ	124
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	140

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1: Αριθμός νέων οικοδομών, προσθηκών και σύνολο οικοδομικής δραστηριότητας στη συνοικία των «Παλαιών»	46
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2: Αριθμός νέων οικοδομών, προσθηκών και νέων κατοικιών στη συνοικία των «Παλαιών»	47
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.3: Χρονολογία κατασκευής κτιρίων σύμφωνα με την απογραφή του 2001	48
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.4: Ιδιοκτησιακό καθεστώς για το έτος 2001.....	49

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 : Βασικά χαρακτηριστικά σύγχρονης αστικής πολιτικής («αναγέννησης») και συσχέτιση με τα χαρακτηριστικά των σύγχρονων αναπλάσεων	7
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2: Κατάλογος με κτίρια που υπόκεινται στη δημοτική περιουσία στην περιοχή των Παλαιών.....	50
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3: Κατάλογος με πλατείες που υπόκεινται στη δημοτική περιουσία στην περιοχή των Παλαιών.....	51
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4: Κατάλογος με οικόπεδα που υπόκεινται στη δημοτική περιουσία στην περιοχή των Παλαιών.....	52
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.5: Πρόταση τροποποίησης Χρήσεων γης και Όρων Δόμησης συνοικίας Παλαιών.....	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 4. 6: Εγκαταστάσεις που υπάγονται στην Ο.Λ.Β. Α.Ε	62
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7: Χωροθέτηση των κτιρίων του Ο.Λ.Β. Α.Ε. ανα προβλήτα/μαρίνες. 65	
ΠΙΝΑΚΑΣ 4. 8: Αριθμός τουριστών κρουαζιέρας και εθνικότητα τουριστών για τα έτη 2000-2014.....	69
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.9: Ιστορικό ανασυγκρότησης της περιοχής των Παλαιών	92

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΕΣ 2.1 ΚΑΙ 2.2: Οι αρχαιολογικοί χώροι ως σημαντικό κομμάτι της πολιτιστικής κληρονομιάς (δεξιά:αρχαιολογικός χώρος Αρχαίας Ολυμπίας, αριστερά: αρχαιολογικός χώρος Δελφών).....	10
ΕΙΚΟΝΕΣ 2.3 ΚΑΙ 2.4: Βιομηχανική κληρονομιά (δεξιά:Ancoats-Ιστορική βιομηχανική περιοχή στο Manchester με πολυάριθμα κλωστουφαντουργία (1840) , αριστερά: Εργοστάσιο Αεριοφωτος Γκάζι	11
ΕΙΚΟΝΑ 2.5: Ο πολιτισμός στο επίκεντρο της αναζωογόνησης περιοχών.....	12

EIKONA 2.6:Τμήμα του παραλιακού μετώπου της Βαρκελώνης.....	13
EIKONA 2.7:Η περιοχή Poblenou της Βαρκελώνης	14
EIKONA 2.8: Η συνοικία του έργου 22@ της Βαρκελώνης(βιομηχανικός τομέας Poblenou).....	14
EIKONA 3.1:Νεολιθικός οικισμός Διμηνίου.....	16
EIKONA 3.2 : Η παλαιοχριστιανική πόλη της Ν. Αγχιάλου (Φθιώτιδες Θήβες)	16
EIKONA 3.3: Νεολιθικός οικισμός στο Σέσκλο	16
EIKONA 3.4: Γενική άποψη του λιμανιού του Βόλου μετά τις επιχωματώσεις.....	17
EIKONA 3.5: Μέγαρο Σκενδεράνη- Νέα πόλη του Βόλου	18
EIKONEΣ 3.6 ΚΑΙ 3.7: Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας (δεξιά: Σιδηροδρομικός σταθμός Βόλου, αριστερά: μετοχή σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, 1925).....	19
EIKONA 3.8: Τα λιμενικά έργα στο λιμάνι του Βόλου το 1894.....	20
EIKONA 3.9: Διαφημιστική φωτογράφιση.....	21
EIKONA 3.10: Δημοτικό Θέατρο Βόλου 1936.....	21
EIKONA 3.11:Καταυλισμός προσφύγων.....	22
EIKONA 3.12: Πρόσφυγες στις αποθήκες-Βόλος.....	22
EIKONA 3.13: Η έκταση της πόλης κατα τον 18ο αιώνα και το 1840	24
EIKONEΣ 3.14 ΚΑΙ 3.15:Εξέλιξη του σχεδίου της πόλης του Βόλου (πρίν την έγκριση του πολεοδομικού σχεδίου)	24
EIKONA 3.16: Σχέδιο της πόλης μετά την έγκριση.....	25
EIKONA 3.17:Εργοστάσιο Γκλαβάνης.....	26
EIKONA 3.18: Εργοστάσιο Μουρτζούκου.....	26
EIKONA 3.19:Εργοστάσιο Παπαγεωργίου.....	27
EIKONA 3.20:Καπνοβιομηχανία Ματσάγγου	27
EIKONA 3.21:Το Κάστρο των Παλαιών (1688).....	28
EIKONA 3.22: Γειτονιά στα Παλιά.....	29
EIKONA 3.23: Η πλατεία των Παλαιών.....	29

EΙΚΟΝΕΣ 3.24, 3.25 ΚΑΙ 3.26: Παραδοσιακά επαγγέλματα στην περιοχή των Παλαιών	29
EΙΚΟΝΕΣ 3.27,3.28 ΚΑΙ 3.29: Εμπορικά καταστήματα στην περιοχή των Παλαιών	30
EΙΚΟΝΑ 3.30: Το κτίριο της δημοτικής φρουταγοράς στα Παλαιά	30
EΙΚΟΝΕΣ 3.31 ΚΑΙ 3.32: Περιφερειακό Ενεργειακό κέντρο Θεσσαλίας και ANEBO πρώην απεντομωτήριο (δεξιά: επανάχρηση κτιρίου, αριστερά: πριν την επανάχρηση)	31
EΙΚΟΝΕΣ 4.1 ΚΑΙ 4.2: Οδικός άξονας λεωφόρου Αθηνών	36
EΙΚΟΝΑ 4.3: Ο χείμαρρος κραυσίδωνας	36
EΙΚΟΝΕΣ 4.4 ΚΑΙ 4.5: Ο σιδηροδρομικός σταθμός	36
EΙΚΟΝΕΣ 4.6, 4.7, 4.8 ΚΑΙ 4.9: Συνύπαρξη κατοικίας με εμπορικές χρήσεις (βιοτεχνίες και εργαστήρια)	37
EΙΚΟΝΑ 4.10: Όρια κυρηγμένου αρχαιολογικού χώρου στην βόρεια πλευρά των Παλαιών	37
EΙΚΟΝΕΣ 4.11,4.12 ΚΑΙ 4.13: Άποψη του κτιρίου των Village cinemas στην οδό Φερών στα Παλαιά	40
EΙΚΟΝΕΣ 4.14 ΚΑΙ 4.15: Άποψη του συγκροτήματος Old city στην οδό Ζάχου στα Παλιά	40
EΙΚΟΝΕΣ 4.16, 4.17 ΚΑΙ 4.18: Καταστήματα εστίασης-αναψυχής στην κεντρική περιοχή των Παλαιών	41
EΙΚΟΝΕΣ 4.19, 4.20 ΚΑΙ 4.21: Χώροι πρασίνου στην νότια πλευρά των Παλαιών	42
EΙΚΟΝΕΣ 4.22, 4.23 ΚΑΙ 4.24: Πάρκο πλησίον κεραμοποιείου Τσαλαπάτα στη βόρεια πλευρά των Παλαιών	42
EΙΚΟΝΕΣ 4.25, 4.26 ΚΑΙ 4.27: Αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά (καμάρες) πολλών καταστημάτων (εγκατελειμένων και μη) στην περιοχή των Παλαιών	45
EΙΚΟΝΑ 4.28: Σιδηροδρομικό Μουσείο Βόλου	52
EΙΚΟΝΑ 4.29: Το Μουσείο της πόλης του Βόλου	53
EΙΚΟΝΑ 4.30: Άποψη του συγκροτήματος Τσαλαπάτα	54
EΙΚΟΝΕΣ 4.31,4.32 ΚΑΙ 4.33: Ο αρχαιολογικός χώρος στο λόφο των Αγίων Θεοδώρων	55
EΙΚΟΝΕΣ 4.34 ΚΑΙ 4.35: Ο αρχαιολογικός χώρος στο οικοδομικό τετράγωνο που χωροθετούνταν η Δημοτική φρουταγορά	56

EIKONEΣ 4.36 ΚΑΙ 4.37: Τμήμα του Παλαιοχριστιανικού Τείχους στις οδούς Λαχανά (δεξιά) και Βελισσαρίου (αριστερά)	56
EIKONEΣ 4.38, 4.39 ΚΑΙ 4.40: Το εμπόριο στην νότια πλευρά των Παλαιών	59
EIKONA 4.41 ΚΑΙ 4.42: Αεροφωτογραφίες λιμένα Βόλου.....	59
EIKONA 4.43: Παλιές αποθήκες τελωνείου	64
EIKONEΣ 4.44 ΚΑΙ 4.45: Προβλήτας 1- Σιλό	64
EIKONEΣ 4.46 ΚΑΙ 4.47: Προβλήτας ΣΕΜΠΟ-υποδοχής κρουαζιεροπλοίων	65
EIKONA 5.9: Το παραθαλάσσιο μέτωπο της Βαλτιμόρης το 1960.....	86
EIKONA 5.10: Το παραθαλάσσιο μέτωπο της Βαλτιμόρης το 2013.....	86
EIKONA 5.11: Παραθαλάσσιο μέτωπο της Λίβερπουλ (σχέδιο Master Plan).....	86
EIKONA 5.12: Λίβερπουλ-Παραλιακό μέτωπο.....	86
EIKONEΣ 5.13 ΚΑΙ 5.14: Η περιοχή Ρόκς του Σίντνεϊ.....	87
EIKONEΣ 5.15 ΚΑΙ 5.16: Αλεξάνδρια- Παραθαλάσσιο μέτωπο	88
EIKONEΣ 5.17 ΚΑΙ 5.18: Η περιοχή Ντόκλαντς του Λονδίνου	88
EIKONA 5.19 ΚΑΙ 5.20: Η νέα παραλία της Θεσσαλονίκης	90
EIKONA 5.21: Θεσσαλονίκη- Ανάπλαση πλατείας Λευκού Πύργου.....	91

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ 4.1: Ένταξη της περιοχής μελέτης στο πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου. 32	32
ΧΑΡΤΗΣ 4.2: Χάρτης αντιληπτικής εικόνας της περιοχής των Παλαιών	33
ΧΑΡΤΗΣ 4.3: Γεωγραφική ένταξη της πόλης του Βόλου	35
ΧΑΡΤΗΣ 4.4: Χάρτης χρήσεων γης της περιοχής των Παλαιών Βόλου.....	38
ΧΑΡΤΗΣ 4.5: Οριζοντιογραφία λιμένος Βόλου στην οποία φαίνονται τα όρια της παλιάς γραμμής του αιγιαλού	39
ΧΑΡΤΗΣ 4.6: Χάρτης αποτύπωσης των βιομηχανικών κτιρίων της περιοχής των Παλαιών.....	43
ΧΑΡΤΗΣ 4.7: Τομείς όπως διαμορφώθηκαν μετά την τροποποίηση των Χρήσεων γης και των όρων δόμησης της συνοικίας των Παλαιών	58

ΧΑΡΤΗΣ 4.8: Λιμένας Βόλου-οριζοντιογραφία: Απεικόνιση των χρήσεων και προβλητών του λιμένα.....	63
ΧΑΡΤΗΣ 4.9: Αεροφωτογραφία σιδηροδρομικού σταθμού.....	67
ΧΑΡΤΗΣ 4.10:Αεροφωτογραφία υπεραστικού σταθμού ΚΤΕΛ.....	68
ΧΑΡΤΗΣ 4.11: Απεικόνιση της διαδρομής των τουριστών στην περιοχή των Παλαιών.....	71
ΧΑΡΤΗΣ 5.1: Διαχωρισμός της περιοχής μελέτης σε χωρικές ενότητες.....	100
ΧΑΡΤΗΣ 5.2: Απεικόνιση των ζωνών και των προτάσεων αναζωογόνησης της περιοχής του λιμένα.....	107
ΧΑΡΤΗΣ 5.3: Απεικόνιση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην χωρική ενότητα 2109	
ΧΑΡΤΗΣ 5.4: Απεικόνιση της ζώνης παρέμβασης στην χωρική ενότητα 3.....	111
ΧΑΡΤΗΣ 5.5: Απεικόνιση των προτεινόμενων ζωνών στη χωρική ενότητα 4.....	112
ΧΑΡΤΗΣ 5.6: Απεικόνιση της περιοχής ανάδειξης των αρχαιολογικών χώρων- Χωρική ενότητα 5.....	114
ΧΑΡΤΗΣ 5.7: Απεικόνιση των παρεμβάσεων στη χωρική ενότητα 6.....	116
ΧΑΡΤΗΣ 5.8: Απεικόνιση των προτεινόμενων σημείων και περιοχών ενδιαφέροντος καθώς.....	117
ΧΑΡΤΗΣ 5.9: Απεικόνιση της προτεινόμενης διαδρομής 1.....	118
ΧΑΡΤΗΣ 5.10: Απεικόνιση της προτεινόμενης διαδρομής 2.....	119
ΧΑΡΤΗΣ 5.11: Απεικόνιση του συνόλου των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην περιοχή μελέτης.....	120

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ArcGIS (Geographic Information System)	Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών
SWOT (Strengths- Weaknesses- Opportunities- Threatens)	Ανάλυση Δυνατοτήτων- Αδυναμιών-Ευκαιριών-Απειλών
LIFE	Χρηματοδοτικό πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το περιβάλλον
URBAN	Διατομεακό Κοινοτικό πρόγραμμα για τα προβλήματα των πόλεων
7 ^η ΕΒΑ	7η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων
ΑΓΕΤ	Ανώνυμη Γενική Εταιρία Τσιμέντων
Α.Ε	Ανώνυμη Εταιρία
ΑμεΑ	Άτομα με Αναπηρία
ΓΕΚ	Γενική Εταιρία Κατασκευών
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΔΕΗ	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
ΔΕΚΑΜΜ	Διεθνές Ερευνητικό Κέντρο για Μεταφορές στην Ανατολική Μεσόγειο
ΔΕΜΕΚΑΒ	Δημοτική Επιχείρηση Μελετών Κατασκευών και Ανάπτυξης Βόλου

ΔΕΥΑΜΒ	Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης Αποχέτευσης Μείζονος περιοχής Βόλου
ΔΣ	Δημοτικό Συμβούλιο
ΕΒΙΑΜ	Εταιρία Βιομηχανικών και Αναπτυξιακών Μελετών
Ε/Κ	Εμπορευματο/Κιβώτια
ΕΟΤ	Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού
ΕΠΕ	Εταιρία Περιορισμένης Ευθύνης
ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς
ΕΤΒΑ	Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης
ZEE	Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης
ZEK	Ζώνη Ειδικών Κινήτρων
ΓΓ'ΕΠΚΑ	13η Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων
ΗΒ	Ηνωμένο Βασίλειο
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΙΧ	Ιδιωτικής Χρήσεως
Κατ/Ηα	Κάτοικοι/Εκτάριο
ΎΚΗ	Αριθμός 23
ΚΤΕΛ	Κοινό Ταμείο Είσπραξης Λεωφορείων
ΜΜΕ	Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΛΒ	Οργανισμός Λιμένος Βόλου
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
ΟΤ	Οικοδομικό Τετράγωνο
ΟΤΑ	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα

ΠΘ	Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
ΠΣ	Πολεοδομικό Συγκρότημα
π.Χ	προ Χριστού
ΣΔ	Συντελεστής Δόμησης
ΣΕΜΠΟ	Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων
ΤΕΕ	Τεχνικό Επιμέλητήριο Ελλάδος
τ.χιλ	Τετραγωνικά χιλιόμετρα
ΥΑ	Υπουργική Απόφαση
ΥΕΝ	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
ΥΠΠΟ	Υπουργείο Πολιτισμού
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος και βασικά ερωτήματα της εργασίας

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το ζήτημα της αναζωογόνησης/ αναγέννησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στον πολιτισμό, τον τουρισμό και στην εικόνα και ταυτότητα της περιοχής. Μέσα από την ανάλυση και την παράθεση θεωρητικών εννοιών ξετυλίγεται η έννοια της αστικής αναγέννησης αλλά και η σύνδεσή της με το τουριστικό φαινόμενο και την ιδιαίτερη ταυτότητα των περιοχών. Σκοπός της εργασίας είναι η πολιτιστική διαμόρφωση της περιοχής των Παλαιών και η αναγέννησή της με σκοπό την ανάπτυξη της περιοχής και τη σωστή αξιοποίησή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της, δεδομένου ότι αποτελεί μία περιοχή με βιομηχανικά κελύφη, αποθήκες, παραδοσιακά επαγγέλματα, λαϊκό πολιτισμό αλλά και ιστορικό υπόβαθρο λόγω του Κάστρου και των αρχαιολογικών της χώρων. Το κεντρικό ερευνητικό ερώτημα είναι το πώς μπορεί η συγκεκριμένη περιοχή να αναγεννηθεί και να διαμορφωθεί κατάλληλα έτσι ώστε να αποτελέσει σημαντικό πολιτιστικό κέντρο της περιοχής και κατ'επέκταση και πόλο έλξης, δεδομένου και του λιμανιού και των κρουαζιερόπλοιων τα οποία δένουν στην περιοχή των Παλαιών. Ως ένα σημαντικό στοιχείο που λαμβάνεται υπόψιν στην παρούσα εργασία είναι ο τουρισμός κρουαζιέρας στην πόλη του Βόλου. Το λιμάνι παίζει έναν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της περιοχής, ωστόσο όμως μέχρι τώρα δεν έχει αξιοποιηθεί πλήρως. Η περιοχή μελέτης διαθέτει πρώην βιοτεχνικά και βιομηχανικά κελύφη δημιουργώντας τις κατάλληλες συνθήκες για πολιτιστικό σχεδιασμό και αστική αναγέννηση. Η περιοχή είναι ήδη ανεπτυγμένη όσον αφορά τα κέντρα εστίασης, όμως χρήζει ανάπτυξης όσον αφορά τον πολιτιστικό τομέα.

Ο στόχος της εργασίας είναι η διαμόρφωση ενός σχεδίου στο οποίο θα προτείνεται αναγέννηση/αναζωογόνηση της περιοχής των Παλαιών δίνοντας έμφαση στον τομέα του πολιτισμού και του τουρισμού και λαμβάνοντας υπόψη τη βιωσιμότητα και την ομαλή ανάπτυξη της περιοχής με απώτερο σκοπό τη διαμόρφωση της εικόνας και της ταυτότητάς της. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την ενίσχυση της ελκυστικότητας της περιοχής τόσο ως προς τους επισκέπτες όσο και στις επενδύσεις. Παράλληλα, η επιλογή της συγκεκριμένης περιοχής έγινε τόσο λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της τα οποία συντίθενται από το βιομηχανικό-βιοτεχνικό και ιστορικό της παρελθόν, την

πολιτιστική κληρονομιά της (αρχαιολογικοί χώροι και βυζαντινά-μεταβυζαντινά μνημεία), αλλά και τη θέση της στην πόλη του Βόλου (είσοδος της πόλης και λιμάνι αποβίβασης κρουαζιερόπλοιων). Επίσης, η συγκεκριμένη περιοχή παρουσιάζει έντονο ενδιαφέρον και λόγω των συνεχιζόμενων επί τριάντα περίπου χρόνων προσπαθειών ανάπλασης, των σημαντικών παρεμβάσεων που έχουν πραγματοποιηθεί εντός ή εκτός συγκροτημένων προσπαθειών αναζωογόνησης και των συζητήσεων που γίνονται σχετικά με τις μελλοντικές τάσεις ανάπτυξης αυτής.

Κάποια βασικά ερευνητικά ερωτήματα που τίθενται είναι τα εξής:

- Ποιά είναι τα χαρακτηριστικά της αστικής αναγέννησης.
- Πώς συνδέεται η αστική αναγέννηση με τον τουρισμό και τον πολιτισμό.
- Ποιά είναι τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής των Παλαιών.
- Πώς μπορούν να αξιοποιηθούν για την αναδιαμόρφωση της περιοχής
- Τί είδους παρεμβάσεις θα βοηθούσαν στην αναγέννηση της περιοχής.
- Τι πολιτικές σχεδιασμού θα πρέπει να υλοποιηθούν για την αναζωογόνηση της περιοχής μελέτης.

Μεθοδολογικό πλαίσιο εργασίας

Η παρούσα εργασία ασχολείται με το ζήτημα της αστικής αναγέννησης σε παραθαλάσσιες πρώην βιομηχανικές περιοχές με ιστορικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά ενώ εστιάζει σε πρόταση για αναζωογόνηση της περιοχής των Παλαιών Βόλου δεδομένου και του τουρισμού κρουαζιέρας που όλο και αυξάνεται στην πόλη. Επάνω σε αυτά τα ζητήματα δημιουργείται και το θεωρητικό πλαίσιο της εργασίας πάνω στο οποίο στηρίζεται η έρευνα για την περιοχή των Παλαιών το οποίο αποτελεί το δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας.

Έτσι το πρώτο κεφάλαιο της εργασίας αφορά στο θεωρητικό πλαίσιο αυτής αναλύοντας τις παραπάνω έννοιες, ενώ γίνεται αναφορά στην έννοια της κρουαζιέρας η οποία θα απασχολήσει κατά ένα μέρος την έρευνα, καθώς το φαινόμενο του τουρισμού κρουαζιέρας θα ληφθεί υπόψιν στην πρόταση αναγέννησης της περιοχής των Παλαιών. Ωστόσο στην έρευνα δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα του πολιτισμού δεδομένου ότι η περιοχή των Παλαιών αποτελεί μια πρώην εμπορική και ιστορική περιοχή με

έντονη την παρουσία της πολιτιστικής και βιομηχανικής κληρονομιάς. Η μεθοδολογία συγγραφής του κεφαλαίου στηρίζεται σε ξενόγλωσση κατά κύριο λόγο βιβλιογραφία ενώ παρατίθενται παραδείγματα και από τον Ευρωπαϊκό χώρο.

Το επόμενο κεφάλαιο (τρίτο) που αποτελεί και το πρώτο μέρος της μελέτης αναζωογόνησης της περιοχής, αφορά στην ιστορική εξέλιξη της περιοχής μελέτης και συγκεκριμένα της πόλης του Βόλου και των Παλαιών αναφορικά με τα ιστορικά τους χαρακτηριστικά και την εξέλιξή τους στον χρόνο τόσο όσον αφορά τα αναπτυξιακά όσο και τα πολιτιστικά, οικονομικά, πολεοδομικά και αρχιτεκτονικά στοιχεία τους. Η συλλογή των δεδομένων για τη συγγραφή του κεφαλαίου έγινε μέσω ελληνόγλωσσων βιβλιογραφικών πηγών οι οποίες αφορούσαν σε ιστορικές αναφορές και αναλύσεις για την περιοχή.

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται η ανάλυση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης, και συγκεκριμένα αναλύονται τα πολεοδομικά, αναπτυξιακά χαρακτηριστικά, ενώ γίνεται και μία προσπάθεια αντιληπτικής προσέγγισης της περιοχής μελέτης. Επιπλέον, αναλύεται η έννοια της κρουαζιέρας και ειδικότερα η κρουαζιέρα στην πόλη του Βόλου, ενώ στο τέλος της ανάλυσης παρατίθενται οι νομοθεσίες που αφορούν στον τουρισμό και το λιμάνι αλλά και την ανάπλαση περιοχών. Το τελευταίο κομμάτι του κεφαλαίου αποτελεί την ανάλυση SWOT, στην οποία παρατίθενται οι ευκαιρίες, απειλές, πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της περιοχής. Η συλλογή δεδομένων στο κεφάλαιο έγινε μέσω επιτόπιας παρατήρησης στην περιοχή με τη μέθοδο της καταγραφής των χρήσεων γης αλλά και την αποτύπωση των στοιχείων και των κτιρίων μέσω λήψης φωτογραφιών. Επιπλέον έγινε επιτόπια παρατήρηση και κατα την αποβίβαση των τουριστών από τα κρουαζιερόπλοια με στόχο την καταγραφή της διαδρομής που ακολουθούν με το που εξέρχονται από το λιμάνι. Επιπρόσθετα, χρησιμοποιήθηκαν και άλλες έρευνες που έχουν γίνει για την περιοχή των Παλαιών στη διευκόλυνση της συλλογής δεδομένων αλλά και στοιχεία από την Ελληνική στατιστική αρχή. Αναφορικά με τη συλλογή στοιχείων για την αποτύπωση των δεδομένων της περιοχής στο πρόγραμμα ArcGIS χρειάστηκε η αναζήτηση στοιχείων από τη Διεύθυνση Πολεοδομίας Βόλου αλλά και από την Αναπτυξιακή Εταιρία Βόλου (ANEBO).

Προχωρώντας στο πέμπτο κεφάλαιο της εργασίας, το οποίο αποτελεί και το Β' μέρος της μελέτης (αναζωογόνησης της περιοχής), γίνεται η πρόταση αναζωογόνησης/αναδιαμόρφωσης της περιοχής μελέτης, με την παράθεση σεναρίων ανάπτυξης της περιοχής και της επιλογής ενός από αυτά. Η περιοχή χωρίζεται σε

χωρικές ενότητες και εντός αυτών των περιοχών γίνονται οι προτάσεις για την αναδιαμόρφωσή της. Παρατίθενται προτάσεις τόσο γενικής φύσεως όσο και πιο εξειδικευμένες. Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τη δομή της πρότασης στο παρόν κεφάλαιο συλλέχθηκαν τόσο από ξενόγλωσση βιβλιογραφία για το κομμάτι των ευρωπαϊκών παραδειγμάτων αναγέννησης παραθαλάσσιων μετώπων, όσο και από διαδικτυακούς τόπους. Ωστόσο, το υπόλοιπο μέρος της μελέτης αποτελεί κομμάτι προσωπικών προτάσεων και συζητήσεων με εξειδικευμένα άτομα στον τομέα της πολεοδομίας και της ανάπτυξης. Επιπρόσθετα, και στο παρόν κεφάλαιο χρησιμοποιήθηκε το πρόγραμμα ArcGIS για τη σχεδίαση-μορφοποίηση χαρτών της πρότασης της περιοχής μελέτης.

Το έκτο κεφάλαιο αποτελεί το κεφάλαιο των συμπερασμάτων, και ειδικότερα το τελικό κομμάτι της μελέτης όπου αξιολογούνται όλα τα δεδομένα και οι προτάσεις και απαντώνται τα ερευνητικά ερωτήματα.

Κλείνοντας, η παρούσα έρευνα διαφοροποιείται από τις υπόλοιπες καθώς αποσκοπεί στην αποσαφήνιση της εικόνας και της ταυτότητας των Παλαιών και την διαμόρφωση της περιοχής με τέτοιον τρόπο, ώστε εκτός από την χρήση της και τη βιωσιμότητά της απέναντι στους κατοίκους να καθίσταται βιώσιμη και για τους τουρίστες κρουαζιέρας. Επίσης ένα άλλο ζήτημα στο οποίο δίνεται έμφαση στην συγκεκριμένη έρευνα είναι το γεγονός ότι η περιοχή μελέτης αποτελεί την πρώτη εικόνα της πόλης του Βόλου για τους επισκέπτες, οπότε είναι σημαντικό να αντιμετωπιστεί και ως "είσοδος" για την πόλη του Βόλου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1 Απο τη βιομηχανική στη μεταβιομηχανική πόλη

Σε όλες τις περιόδους της ιστορίας του αστικού πολιτισμού, οι πόλεις πάντα επιδείκνυαν την ικανότητα να δρουν ως κέντρα πολιτιστικών δραστηριοτήτων και να παράγουν πολιτισμό με τη μορφή καλών τεχνών και τεχνοτροπιών ή νέων ιδεών και αντιλήψεων. Απο τα τέλη του 20ου αιώνα η μεταβιομηχανική πόλη έχει κατεξοχήν μετατραπεί σε κόμβο πολιτιστικής οικονομικής ανάπτυξης (Γοσποδίνη, 2005) .

Η βιομηχανική επανάσταση η οποία έλαβε χώρα στα τέλη της δεκαετίας του 18^{ου} και στις αρχές του 19^{ου} αιώνα επέφερε τεράστιες αλλαγές τόσο στην παραγωγή των αγαθών όσο και στην κοινωνία, την οικονομία και στη μορφή των πόλεων. Η μαζική παραγωγή που ανέδειξε το φορντικό μοντέλο άνθισε στις ΗΠΑ και στην Ευρώπη μέχρι περίπου τα μέσα του 20^{ου} αιώνα όπου ξεκίνησε η χωρική αποκέντρωση των σταδίων της παραγωγής (Μακρή και Σκάγιαννης, 2012).

Η διαδικασία της αποβιομηχάνισης οδήγησε στη δημιουργία του όρου μεταβιομηχανικός (post-industrial). Ως μεταβιομηχανική πόλη ορίστηκε από τον Shaw η πόλη της οποίας η παραδοσιακή βιομηχανική δραστηριότητα κατέχει έναν διαρκώς μειούμενο κομμάτι της οικονομικής δραστηριότητας το οποίο αντικαθίσταται από τον ολοένα αυξανόμενο τομέα των υπηρεσιών και διαφέρει από την παραδοσιακή βιομηχανική πόλη των δυο προηγούμενων αιώνων (Shaw, 2001). Η μετάβαση από την βιομηχανική στην μεταβιομηχανική πόλη αποτέλεσε εκτός των άλλων και μια πολεοδομική πρόκληση χωρίς όμως πάντα ικανοποιητική έκβαση.

Η έννοια της μεταβιομηχανικής κοινωνίας αναγνωρίζει τρεις φάσεις της ανθρώπινης οικονομικής ιστορίας: την αγροτική κοινωνία, τη βιομηχανική κοινωνία και τη μεταβιομηχανική κοινωνία. Ενώ όμως, οι δυο πρώτες φάσεις έχουνε απόλυτα γνωστό και πολλαπλά μελετημένο περιεχόμενο, η τρίτη, δηλαδή αυτή της μεταβιομηχανικής κοινωνίας, παραμένει ουσιαστικά ένας «άδειος φάκελος», ένα ορόσημο που διακρίνει σαφώς το «μετά», παρά μια έννοια με δεδομένο και κοινά αποδεκτό περιεχόμενο. Βασική προϋπόθεση όμως για να αποτελέσει ο όρος «μεταβιομηχανική κοινωνία» μια χρήσιμη αναλυτική κατηγορία στις μέρες μας είναι το ξεπέραςμα κάποιων αδυναμιών που επισημάνθηκαν κριτικά στις πρώτες διατυπώσεις της προβληματικής αυτής. Έτσι η

μεταβιομηχανική κοινωνία μπορεί να χαρακτηριστεί ως η ιστορική εκείνη φάση η οποία ξεκινά όταν η έννοια της βιομηχανικής κοινωνίας παύει πλέον να προσφέρει επαρκή περιγραφή και ανάλυση των κοινωνικών εξελίξεων. Αυτός ο ορισμός στοχεύει στο να τοποθετήσει τις αλλαγές που συντελούνται στο επίπεδο των ιδεών και των μηχανισμών κατανόησης της πραγματικότητας (Λυμπεράκη και Μουρίκη, 2003).

Προσεγγίζοντας τη μετάβαση στη μεταβιομηχανική φάση, οι πόλεις αρχικά τον 19^ο αιώνα και στις πιο πρόσφατες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα χαρακτηρίζονταν από ένα ξεχωριστό δείγμα αστικών χρήσεων το οποίο αναπτύχθηκε και συνδέθηκε με μία μεγάλης κλίμακας αστική βιομηχανοποίηση. Αυτό το βιομηχανικό τοπίο και η συνδεδεμένη απασχόληση και επαγγελματική δομική τάξη σχημάτισε το επικρατέστερο υπόβαθρο στις σπουδές των αστικών περιοχών για δεκαετίες. Αλλά τα τελευταία 20-30 χρόνια είδε μια δραματική μεταμόρφωση στο οικονομικό, κοινωνικό και στη δομή των χρήσεων γης πολλών μεγάλων δυτικών πόλεων σαν ένα αποτέλεσμα της αποβιομηχάνισης, η οποία αλλάζει σε μεταφορική και επικοινωνιακή τεχνολογία ενώ εμφανίζονται νέες επιχειρήσεις, οικονομικές υπηρεσίες και δημιουργικές βιομηχανίες (Hamnett and Whitelegg, 2007).

Η μεταβιομηχανική περίοδος θα μπορούσε να φανεί σαν αλλαγή στο δομημένο περιβάλλον, καθώς το μεταβιομηχανικό προφίλ των κοινωνιών χαρακτηρίζεται από αλλαγές στη χωρική δομή. Η διαδικασία της μεταβιομηχανικής μεταμόρφωσης των χρήσεων γης στις περισσότερες πόλεις παρουσίαζε έναν αριθμό από θεμελιώδεις υλοποιήσεις. Αρχικά η αποβιομηχάνιση συνοδεύτηκε από μεγάλης κλίμακας κλείσιμο και εγκατάλειψη παλιών βιομηχανικών κτιρίων (Hamnett and Whitelegg, 2007).

Έτσι αρχίζει να τίθεται το ζήτημα της διαχείρισης της πολιτιστικής και της βιομηχανικής κληρονομιάς των περιοχών που χαρακτηρίζονται από πολιτιστικούς πόρους αλλά και βιομηχανικά αποθέματα.

2.2 Αστική αναγέννηση και πολιτισμός

Η θεωρία της αστικής αναγέννησης συνδέεται με την ιδρυτική και οργανική δύναμη της διαχείρισης της αστικής αλλαγής. Η αστική αναγέννηση ως έννοια κινείται μεταξύ στόχων, φιλοδοξιών και επιτυχιών της αστικής ανανέωσης η οποία παρουσιάζεται ως μια διαδικασία μιας απαραίτητα φυσικής αλλαγής της αστικής ανάπτυξης (Roberts,2000). Η αστική αναγέννηση αποτελεί το πεδίο της δημόσιας πολιτικής η

οποία σχετίζεται με πολλούς τομείς. Συνδέεται με την εκ νέου ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας, ενώ αποτελεί μία άποψη της διαχείρισης και του σχεδιασμού της εκάστοτε περιοχής (Couch, et al, 2003).

Πίνακας 2.1 : Βασικά χαρακτηριστικά σύγχρονης αστικής πολιτικής («αναγέννησης») και συσχέτιση με τα χαρακτηριστικά των σύγχρονων αναπλάσεων

Βασικά χαρακτηριστικά σύγχρονης αστικής πολιτικής ("αναγέννησης")	Χαρακτηριστικά σύγχρονων αναπλάσεων
Αειφορία και "Συμπαγής πόλη"	Έμφαση στον υφιστάμενο αστικό χώρο και τη βελτίωσή του Δυνατότητα βελτίωσης "περιβαλλοντικού ίχνους" των ελεύθερων χώρων της πόλης από άποψη υλικών και λειτουργίας
Ανανέωση του ενδιαφέροντος για θέματα εικόνας και μορφής	Αισθητικές παρεμβάσεις
Ελεύθερος χρόνος και αναψυχή	Αύξηση σημασίας κοινόχρηστου και ελεύθερου χώρου στην πόλη
Οικονομικός ρόλος της πόλης	Ποιότητα του φυσικού χώρου της πόλης ως τουριστικού πόρου
Ρόλος της πόλης ως μηχανισμού υπερτοπικής/διεθνούς ανταγωνιστικότητας	Η "ορατότητα" της πόλης στο διεθνή χώρο, μέσω της ύπαρξης εμβληματικών στοιχείων, είναι παράγοντας προσέλκυσης της έδρας διεθνών επιχειρήσεων-αισθητική της πόλης
	Ρόλος της ποιότητας του αστικού χώρου ως παράγοντας προσέλκυσης εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού που κινείται στο διεθνή χώρο, αναγκαίου για δραστηριότητες αιχμής
Κοινωνικός διαχωρισμός	Αμφίσημος ρόλος των αναπλάσεων (βελτίωση υποβαθμισμένων περιοχών/πίεσεις εξόδου παλαιού πληθυσμού και δραστηριοτήτων απο αναβαθμισμένες περιοχές)
Διακυβέρνηση και εταιρική σχέση με ιδιωτικό τομέα	Δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών πόρων
Οι αναπλάσεις μηχανισμός δημιουργίας διαφορικής γαιοπροσόδου	

Πηγή: Οικονόμου, 2004 και Ιδία επεξεργασία

Η αστική αναγέννηση γίνεται αντιληπτή ως ένας μακροπρόθεσμος κύκλος δραστηριοτήτων όπου δεν υπάρχουν «γρήγορες πρακτικές επιδιόρθωσης» ή μόνιμη λύσης (Roberts and Sykes, 2000). Επομένως η αστική αναγέννηση είναι το καθολικό και ολοκληρωμένο όραμα και δράση, τα οποία οδηγούν στην ανάλυση των αστικών προβλημάτων και αναζητούν λύσεις σε προβλήματα οικονομικά και περιβαλλοντικά (Roberts, 2000).

Το ζήτημα της αστικής αναγέννησης αφορά κυρίως τις περιοχές οι οποίες ανακατασκευάζονται μετά από το πέρασμα μιας περιόδου βιομηχανικής παρακμής. Παρόλα αυτά ο όρος αφορά τα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά αναπτυξιακά προγράμματα σε όλες τις πόλεις. (Smith, 2010).

Η αστική αναγέννηση μπορεί να βασίζεται πάνω σε λεπτομερή ανάλυση των συνθηκών κάθε αστικής περιοχής, ενώ στοχεύει στην ταυτόχρονη προσαρμογή της φυσικής και κοινωνικής δομής, της οικονομικής βάσης και των περιβαλλοντικών συνθηκών μιας περιοχής. Για αυτό το λόγο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως παρεμβατική δραστηριότητα η οποία περιλαμβάνει τον δημόσιο, τον ιδιωτικό και τον κοινοτικό τομέα. Παράλληλα, αποτελεί ένα μέσο καθορισμού πολιτικών και δράσεων τα οποία σχεδιάζονται για να βελτιώσουν τις συνθήκες των αστικών περιοχών και να αναπτύξουν τις καθιερωμένες δομές. Γενικότερα η αστική αναγέννηση αποτελεί μία στρατηγική διαδικασία (Roberts, 2000). Επιπρόσθετα, η οικονομική αναγέννηση αποτελεί ζωτικό κομμάτι της διαδικασίας της αστικής αναγέννησης. Η βιομηχανική επανάσταση έκανε τις πόλεις επίκεντρα της παραγωγής, του πληθυσμού του πολιτισμού και της κοινωνίας έχοντας ως συνέπεια μια πιο ανθρωποκεντρική θεώρηση των πόλεων και των αναγκών, όπως για παράδειγμα στη Βρετανία (Noon, et al, 2000).

Η αστική αναγέννηση θεωρείται πολύ χρήσιμη τόσο ως «πανάκεια» σε οικονομική ύφεση μέσω δημιουργίας θέσεων εργασίας, προσέλκυσης επενδύσεων και τουριστικής ανάπτυξης, όσο και ως εργαλείο για κοινωνική ανάπτυξη μέσω κατοίκησης, εκπαίδευσης και ψυχαγωγίας. Παράλληλα, η φυσική βελτίωση, η καλαισθησία και η ενίσχυση της εικόνας αποτελούν επίσης στόχους της αναγέννησης (Smith, 2010).

Ωστόσο, η αστική αναγέννηση θα πρέπει να είναι βιώσιμη, δηλαδή να βασίζεται στην ικανότητα των σχεδιαστών να βελτιώσουν την ποιότητα της ζωής ισοροπώντας το «παιχνίδι», τα «εργασιακά» και τα «ζώντα» στοιχεία της αστικής ζωής. Αυτή η προσέγγιση έρχεται πολύ κοντά στη σκέψη της πολιτιστικά ολοκληρωμένης αναζωογόνησης των περιοχών (Smith, 2010).

Ο πολιτισμός χαρακτηρίζεται ως ένα σημαντικό κεφάλαιο της αστικής αναγέννησης αποτελώντας το μέσο για την επίτευξη των στόχων αυτής όπως αυτοί αναλύθηκαν παραπάνω. Στο πλαίσιο λοιπόν της αστικής αναγέννησης ο πολιτισμός φαίνεται να προσφέρεται σε αυτού του είδους την ανάπτυξη και τις δραστηριότητες οι οποίες να σχηματίζουν το μέρος του γνωστικού και του συναισθανόμενου παραγόμενου χώρου. Ο

πολιτιστικός σχεδιασμός θα μπορούσε να αφορά σε μία καλή ενοποίηση των νέων εξελίξεων με την κληρονομιά, τις παραδόσεις στις σύγχρονες αξίες και την καθημερινή πρακτική των τοπικών περιοχών (Smith, 2010).

Ο πολιτιστικός σχεδιασμός έθεσε ένα ευρύ φάσμα πολιτιστικών πηγών, όπως:

- Οι τέχνες.
- Ο πολιτισμός των νέων εθνικών μειονοτήτων και άλλων «κοινοτήτων ενδιαφέροντος».
- Η κληρονομιά συμπεριλαμβανομένων την αρχαιολογία, την αρχιτεκτονική, τη γαστρονομία, τις τοπικές διαλέκτους και τα έθιμα.
- Το φυσικό και χτισμένο περιβάλλον συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων υπαίθριων χώρων.
- Η διαφοροποίηση και ποιότητα του ελεύθερου χρόνου, του πολιτισμού, του φαγητού, και των ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων και υποδομών.

Έτσι, ένας επιτυχημένος πολιτιστικός σχεδιασμός συμπεριλαμβάνει όλες τις τέχνες (αρχιτεκτονική, αστικός σχεδιασμός, επιτυχία διαχείρισης της οικονομικής ανάπτυξης). Ο πολιτισμός και η κληρονομιά αποτελούν κλειδί στην ανάπτυξη και στη δημιουργία αίσθησης του χώρου (Smith, 2010).

2.3 Διαχείριση πολιτιστικής και βιομηχανικής κληρονομιάς

Η ανθρώπινη ύπαρξη είναι εξαρτώμενη ύπαρξη και γι' αυτό το λόγο θα ήταν αδύνατη χωρίς τα διάφορα αντικείμενα από τα οποία περιβάλλεται (Arendt, 1986). Όλα τα στοιχεία του παρελθόντος βρίσκονται στη μνήμη. Το ενθυμούμενο παρελθόν είναι τόσο ατομικό όσο και συλλογικό. Ωστόσο το παρελθόν όπως το γνωρίζουμε είναι προϊόν του παρόντος (Lowenthal, 2003). Οτιδήποτε παραμένει σε εμάς από τους προηγούμενους κατοίκους αυτής της γης που είτε το έφτιαξαν οι ίδιοι, είτε απλά πιστοποίησαν την ύπαρξή του περιλαμβάνεται σε αυτό που ονομάζουμε κληρονομιά, φυσική ή ανθρωπογενή. Με τον όρο φυσική κληρονομιά νοείται ο,τιδήποτε αφορά στο φυσικό περιβάλλον και το οποίο δεν έχει υποστεί αλλοιώσεις από τις ανθρωπογενείς παρεμβάσεις, σε αντίθεση με το ανθρωπογενές περιβάλλον το οποίο έχει διαμορφωθεί

αποκλειστικά από τις ανθρωπογενείς παρεμβάσεις. Η κληρονομιά στο εύρος που την έχουμε περιορίσει είναι μία κατεξοχήν ανθρώπινη υπόθεση.

Η ανθρωπογενής κληρονομιά μπορεί να είναι είτε κληρονομιά αντικειμένων είτε κληρονομιά ιδεών. Η κληρονομιά των αντικειμένων περιλαμβάνει τα κλασικά έργα τέχνης, τα ιστορικά τεκμήρια και τα τεκμήρια δεξιοτήτων-τεχνικών. Αναφορικά με την κληρονομιά των ιδεών αυτή αποτελείται από τον πολιτισμό (ήθη και έθιμα-κώδικας επικοινωνίας), τη φιλοσοφία αλλά και τις επιστήμες-τεχνολογία. Παρά το γεγονός ότι η έννοια της πολιτιστικής κληρονομιάς είναι σχετικά σύγχρονη, σχετικές αναφορές έχουν γίνει αρκετούς αιώνες πριν χωρίς όμως να εστιάζουν σε μια ολοκληρωμένη πραγματικότητα και χωρίς να εντάσσονται σε ένα γενικό πλαίσιο προσέγγισης. Το ζήτημα της προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς προκαλεί και αναδεικνύει το θέμα της συνύπαρξης του υλικού πολιτισμού και του πολιτισμού γενικότερα μέσα από τα όσα ανά τους αιώνες έχουν καταχωρηθεί ως πολιτιστικό απόθεμα (Κόκκινος, 2002).

Εικόνες 2.1 και 2.2: Οι αρχαιολογικοί χώροι ως σημαντικό κομμάτι της πολιτιστικής κληρονομιάς (δεξιά: αρχαιολογικός χώρος Αρχαίας Ολυμπίας, αριστερά: αρχαιολογικός χώρος Δελφών)



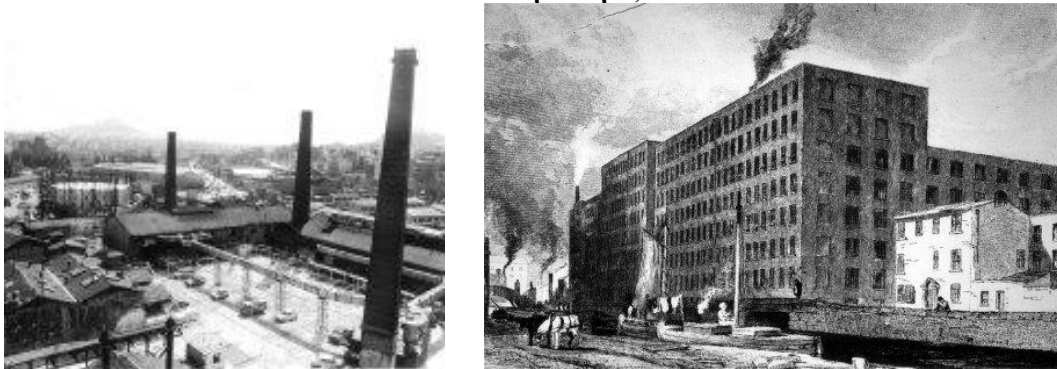
Πηγή: www.unesco-hellas.gr

Η έννοια της διαχείρισης του πολιτιστικού πόρου ενσωματώνει την έννοια του τουρισμού ως σύνθετη δράση, ο οποίος γίνεται αντικείμενο νέας προσέγγισης και εννοιολογικής διαφοροποίησης καθώς επίσης και «εργαλείο προστασίας και διαχείρισης της κληρονομιάς». Είναι φανερό ότι η έννοια της διαχείρισης του παρελθόντος γεννιέται από τη βαθιά εσωτερική αναγκαιότητα της εποχής μας να κρατήσει την ισορροπία της ανάμεσα σε εκείνο που έχει προηγηθεί και σε εκείνο που η ίδια κατατείνει, το παρελθόν δηλαδή και το μέλλον (Λάββας, 2010).

Ωστόσο, η πολιτιστική κληρονομιά περιλαμβάνει και την βιομηχανική κληρονομιά. Αναφορικά με τη βιομηχανική κληρονομιά αυτή αποτελεί μία από τις συστατικές κατηγορίες του γενικότερου πεδίου της πολιτιστικής κληρονομιάς. Συνδέει την εξέλιξη των κοινωνιών με τις τεχνικές καινοτομίες και την τεχνολογική και οικονομική

ανάπτυξη, αναδεικνύοντας το ρόλο της τεχνολογίας στην κοινωνική συγκρότηση. Η διαχείριση της βιομηχανικής κληρονομιάς περιλαμβάνει την καταγραφή της τεχνογνωσίας των ειδικοτήτων και της εμπειρίας παρελθοντικών κοινωνιών, τη συντήρηση κτιρίων, περιοχών και του τεχνικού της εξοπλισμού. Ο κλάδος της βιομηχανικής αρχαιολογίας ασχολείται με το κομμάτι της κληρονομιάς που αποκαλείται βιομηχανική κληρονομιά. Έτσι, βιομηχανική αρχαιολογία είναι η συστηματική διερεύνηση όλων των υλικών πηγών του βιομηχανικού παρελθόντος, από την προϊστορία ως το παρόν πεδίο της βιομηχανικής κληρονομιάς είναι τα τεχνικά μνημεία και ο υλικός πολιτισμός. Στην Ελλάδα ο τομέας της «βιομηχανικής αρχαιολογίας» εμφανίστηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1980 με τη σύσταση σχετικής ομάδας εργασίας στο πλαίσιο της διεύθυνσης Λαϊκού Πολιτισμού του Υπουργείου Πολιτισμού (Κόκκινος, 2002).

Εικόνες 2.3 και 2.4: Βιομηχανική κληρονομιά (δεξιά: Ancoats-Ιστορική βιομηχανική περιοχή στο Manchester με πολυάριθμα κλωστουφαντουργία (1840) , αριστερά: Εργοστάσιο Αερίοφωτος Γκάζι στην Αθήνα)



Πηγή: www.monumenta.org

Η επανάχρηση παλιών βιομηχανικών κτιρίων είναι ένα φαινόμενο καθιερωμένο από το χρόνο. Η διατήρηση παλιών βιομηχανικών κτιρίων και οι δομές για μη οικονομικούς, πολιτιστικούς και αισθητικούς λόγους είναι ένα μοντέρνο φαινόμενο. Ο συνδυασμός των πρακτικών, των πλεονεκτημάτων τέτοιων κτιρίων με τη διατήρηση της ιστορικής και της αισθητικής εμφάνισης δεν είναι εύκολο καθώς απαιτεί ένα υψηλό επίπεδο σχεδιασμού και προθυμία στο κομμάτι του σχεδιασμού αρχών που πρέπει να καθοριστούν. Η περίπτωση της διατήρησης βιομηχανικών κτιρίων όπως έχουν διασωθεί είναι ακριβώς το ίδιο σαν αυτό της διατήρησης κάστρων και πύργων (Hume, 1987).

Η σημαντικότητα της βιομηχανικής κληρονομιάς έγινε αποδεκτή από κάθε ευρωπαϊκό κράτος. Νομικά είναι εξασφαλισμένο περισσότερο από τη γενική νομοθεσία στην προστασία και διατήρηση των μνημείων και των οικοπέδων. Ο όρος «βιομηχανική

κληρονομιά» συμπεριλαμβάνει και την αρχιτεκτονική και τις μηχανές, όπως τα βιομηχανικά προϊόντα (Wedhorn,1987).

2.4 Παραδείγματα αστικής αναγέννησης πρώην βιομηχανικών περιοχών στην Ευρώπη

Μετά την αποβιομηχάνιση και πριν τον ερχομό της μετά-βιομηχανικής περιόδου πολλές πρώην βιομηχανικές περιοχές υπέστησαν ένα γερό πλήγμα τόσο σε επίπεδο κοινωνικό, οικονομικό όσο και πολεοδομικό. Έτσι οι ευρωπαϊκές πόλεις είχαν να αντιμετωπίσουν ένα σύμπλεγμα οικονομικών, κοινωνικών, φυσικών, περιβαλλοντικών και δημοσιονομικών προβλημάτων. Δύο συγκεκριμένες δραστηριότητες στοχεύονται στην αστική αναγέννηση: τα αστικά πιλοτικά προγράμματα και η αστική πρωτοβουλία. Κατά την περίοδο 1990-1996 33 αστικά πιλοτικά προγράμματα έλαβαν χώρα σε 11 χώρες-μέλη (Drewe, 2000). Η αστική αναγέννηση χαρακτηρίστηκε από κάποια παραδείγματα πόλεων όπως είναι η Λίβερπουλ και η Βαρκελώνη (Poblenou).

Αρχικά, αναφορικά με την πόλη της Λίβερπουλ αυτή παρουσιάζει μία μεγάλη εμπειρία όσον αφορά την αστική αναγέννηση. Οι χρήσεις γης της περιοχής είναι υψηλά διαχωρισμένες ενώ το κέντρο περιέχει μία σειρά από ευκρινείς ζώνες. Ανατολικά βρίσκεται η περιοχή των γραφείων-υπηρεσιών, ενώ πιο πέρα βρίσκεται το κεντρικό εμπορικό κέντρο. Το σχέδιο αναζωογόνησης της περιοχής βασίστηκε στον πολιτισμό και στις δημιουργικές βιομηχανίες και στη νυχτερινή οικονομία επικεντρώνοντας σε τρία θέματα: εργασιακή υποστήριξη και εκπαίδευση, τη δημόσια πραγματικότητα και στις επενδύσεις προτεραιότητας (Couch, 2003).

Εικόνα 2.5: Ο πολιτισμός στο επίκεντρο της αναζωογόνησης περιοχών – το Μουσείο της Λίβερπουλ.



Η ανάπτυξη της Βαρκελώνης ολοκληρώθηκε μέσα σε τρεις διακριτές φάσεις της αστικής αναγέννησης. Ευνοήθηκε όχι μόνο η πολιτιστική συμμετοχή αλλά επίσης υπήρξε η δυνατότητα να χτιστεί μία επαναπροσδιοριζόμενη τοπική κουλτούρα και ταυτότητα η οποία εκφράστηκε μέσω του σχεδιασμού των δημοσίων χώρων με τη συμμετοχή των πολιτών. Ο σχεδιασμός λήφθηκε σοβαρά υπόψη στις πολιτικές αστικής ανάπτυξης σαν μία πολιτιστική έκφραση μιας νέας ελευθερίας, ο σχηματισμός μιας νέας αστικής ταυτότητας. Αρχικά οι διαδικασίες λήψης αποφάσεων σχετικά με τον προγραμματισμό των δημοσίων χώρων περιήλθαν στις δέκα συνοικίες της πόλης. Ο πολιτισμός και η «οικονομία της γνώσης» έπαιξε έναν επιφανή ρόλο στην αστική πολιτική της πόλης με τον ιδιωτικό τομέα να παίζει έναν σημαντικό ρόλο στη χρηματοδότηση πολιτιστικών έργων-ναυαρχίδων. Το δεύτερο στρατηγικό πλάνο το 1994 αναγνώρισε τον πολιτισμό για πρώτη φορά σαν ένα σημαντικό παράγοντα στην προώθηση της πόλης διεθνώς (Degen and Garcia, 2012).

Εικόνα 2.6: Τμήμα του παραλιακού μετώπου της Βαρκελώνης



Πηγή: www.22barcelona.com

Όσον αφορά την περιοχή Poblenou στη Βαρκελώνη εκεί χωροθετούνταν όλες οι βιομηχανικές δραστηριότητες από το 1850 εκμεταλλευόμενες τις πλούσιες υπόγειες υδρόβιες πηγές. Η μορφή όλης αυτής της μακράς και πολύπλοκης διαδικασίας χαρακτηρίζεται από τη συνύπαρξη του βιομηχανικού, οικιστικού και υπηρεσιακού τομέα. Πέρασε μια πολύ δύσκολη περίοδο κοινωνικοοικονομικής ύφεσης και περιθωριοποίησης όπως και εδαφική κατάτμηση πριν αναζωογονηθεί και μετατραπεί σε μία καινοτόμα πολυσύνθετη περιοχή. Μία μακρά διαδικασία αστικής υποβάθμισης είχε αντίκτυπο στην περιοχή η οποία δεν μπορούσε να ανακτήσει τη χαμένη της ταυτότητα, δίνοντας έμφαση στο μη-συνεκτικό τμήμα μεταξύ της περιοχής Poblenou και της Βαρκελώνης το οποίο προκαλούνταν από τις σιδηροδρομικές γραμμές και τα διαφορετικά σχέδια πόλης (Battaglia and Tremblay, 2012).

Εικόνα 2.7: Η περιοχή Poblenou της Βαρκελώνης



Πηγή: www.22barcelona.com

Η μεταμόρφωση του βιομηχανικού τομέα της Poblenou είναι μέρος ενός μεγαλύτερου στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης για όλη την ανατολική πλευρά της Βαρκελώνης. Η συγκεκριμένη περιοχή περιλαμβάνει και τον νέο υψηλών-ταχυτήτων σιδηροδρομικό σταθμό (Clos, 2004). Η μεταρρυθμιστική διαδικασία της περιοχής ξεκίνησε το 2000 με την επεξεργασία ενός στρατηγικού πλάνου με στόχο να επιτευχθεί ένας ριζικός μετασχηματισμός του ανατολικού μέρους της Βαρκελώνης και να δημιουργηθεί μία νέα κοινωνικό-οικονομική ταυτότητα. Ο μετασχηματισμός της περιοχής βασίστηκε στην οικονομία της πληροφορίας και της γνώσης (Battaglia and Tremblay, 2012).

Εικόνα 2.8: Η συνοικία του έργου 22@ της Βαρκελώνης(βιομηχανικός τομέας Poblenou)



Πηγή: www.22barcelona.com

Το έργο 22@¹ εμπεριέχει αστικές και κοινωνικό-οικονομικές αλλαγές, προχωρώντας από μία πρώην κλωστοϋφαντουργική και υλικοτεχνική βιομηχανική περιοχή σε μία καινοτόμο γειτονιά για να εφαρμοστεί η διαδικασία του αστικού σχεδιασμού και να αναζωογονηθεί το τοπικό οικονομικό σύστημα. Αυτή η διττή στρατηγική διαμορφώθηκε για να προσελκύσει καινοτόμες επιχειρήσεις οι οποίες να ανήκουν σε πέντε κατηγορίες: Νέες τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνίας, ιατρική τεχνολογία και βιοτεχνολογία, σχεδιασμός και ενέργεια και multimedia. Το συγκεκριμένο έργο σχεδιάστηκε ακολουθώντας δύο κύριες στρατηγικές: Αρχικά, αναπτύσσοντας ένα master plan με στόχο τη δημιουργία μιας νέας δημιουργικής γειτονιάς. Επίσης, στόχος είναι η επίτευξη της μετατροπής των οικονομικών δραστηριοτήτων σκοπεύοντας στην προσέλκυση και προώθηση των τοπικών και διεθνών εταιριών στην Poblenou (Battaglia and Tremblay, 2012).

2.5 Περίληψη και συμπεράσματα

Σε όλες τις περιόδους της ιστορίας του αστικού πολιτισμού, οι πόλεις πάντα επιδείκνυαν την ικανότητα να δρουν ως κέντρα πολιτιστικών δραστηριοτήτων και να παράγουν πολιτισμό. Ο πολιτισμός χαρακτηρίζεται ως ένα σημαντικό κεφάλαιο της αστικής αναγέννησης αποτελώντας το μέσο για την επίτευξη των στόχων αυτής μέσω του σχεδιασμού. Έτσι, ο πολιτιστικός σχεδιασμός θα μπορούσε να αφορά σε μία καλή ενοποίηση των νέων εξελίξεων με την κληρονομιά, τις παραδόσεις στις σύγχρονες αξίες και την καθημερινή πρακτική των τοπικών περιοχών. Ο πολιτισμός και η κληρονομιά αποτελούν κλειδί στην ανάπτυξη και στη δημιουργία αίσθησης του χώρου. Ωστόσο, η πολιτιστική κληρονομιά περιλαμβάνει και την βιομηχανική κληρονομιά, συνδέοντας την εξέλιξη των κοινωνιών με τις τεχνικές καινοτομίες και την τεχνολογική και οικονομική ανάπτυξη και αναδεικνύοντας το ρόλο της τεχνολογίας στην κοινωνική συγκρότηση. Η Ευρώπη έχει να αναδείξει πολλά παραδείγματα αστικής αναγέννησης πρώην βιομηχανικών περιοχών με τον πολιτιστικό τομέα ως βασικό τομέα ανάπτυξης. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα πόλης από τον Ελλαδικό χώρο με σημαντικό βιομηχανικό και πολιτιστικό παρελθόν αποτελεί η πόλη του Βόλου.

¹ Το έργο 22@ επίσης γνωστό και ως "22@ Barcelona" αλλά και ως "περιοχή καινοτομίας" αποτελεί το εταιρικό όνομα το οποίο δόθηκε στην κεντρική επιχειρηματική περιοχή της Βαρκελώνης, την πρώην βιομηχανική περιοχή της Poblenou.

Α΄ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

3.1 Ιστορική εξέλιξη της πόλης του Βόλου

Η πορεία την οποία ακολούθησε η πόλη του Βόλου υπήρξε αρκετά θεαματική: μέσα σε διάστημα μικρότερο από 100 χρόνια άλλαξε τρία πρόσωπα, με ριζικά διαφορετικό χαρακτήρα και μορφή. Η πρόοδος των ανασκαφών από τις αρχές του 20ου αιώνα έχει αναδείξει οικισμούς των νεολιθικών χρόνων όπως το Σέσκλο και το Διμήνι, ενώ πρόσφατα έχει επιβεβαιώσει την ύπαρξη των ακμαίων πόλεων των μυκηναϊκών χρόνων, της Ιωλκού δίπλα στο Διμήνι και των Παγασών στα Πευκάκια. Πιο νότια, στη Νέα Αγχιάλο, μακροχρόνιες ανασκαφές έφεραν στο φως την άλλη σπουδαία παλαιοχριστιανική πόλη της Μαγνησίας, τις Φθιώτιδες Θήβες. Μέσα σε αυτόν τον οικιστικό περίγυρο με τις συχνές μετοικήσεις του πληθυσμού από τους παλαιότερους στους νεότερους οικισμούς, ο πυρήνας του σημερινού Βόλου, ο χαμηλός λόφος του Κάστρου αποτέλεσε προνομιούχο θέση κατοίκησης (Χαστάογλου, 1996).

Εικόνα 3.1: Νεολιθικός οικισμός Διμηνίου Αγχιάλου (Φθιώτιδες Θήβες)



Εικόνα 3.2 : Η παλαιοχριστιανική πόλη της Ν.



Εικόνα 3.3: Νεολιθικός οικισμός στο Σέσκλο



Πηγή: atlasthessalias.culture.gr/

Η αδράνεια των οθωμανικών δομών κράτησε για περίπου τέσσερις αιώνες την πόλη αμετάβλητη στη μεσαιωνική της δομή, ενάντια στις απαιτήσεις του λιμανιού. Ο νεωτερισμός των εμπόρων δημιούργησε την αντίπαλη πόλη, και το δίδυμο σχήμα Κάστρου και Νέου Βόλου διήρκησε πενήντα χρόνια. Το 1881 πριν την απελευθέρωση της πόλης, μέσα σε οκτώ μήνες έγινε η επιχωμάτωση της προκυμαίας του νέου συνοικισμού, όταν οι τουρκικές αρχές στην προσπάθειά τους να προμηθεύσουν με κέρδος το τουρκικό δημόσιο πώλησαν στους ιδιοκτήτες των παραθαλασσίων οικοπέδων το δικαίωμα επιχωμάτωσης σε ορισμένο βάθος της θάλασσας που αντιστοιχούσε σε αυτά (Χαστάογλου, 1996).

Εικόνα 3.4: Γενική άποψη του λιμανιού του Βόλου μετά τις επιχωματώσεις



Πηγή: srv1-vivl-vολου.mag.sch.gr (Ψηφιακή βιβλιοθήκη του Δημοτικού Κέντρου Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου)

Έξω από το φρούριο εκτεινόταν η συνοικία όπου έμεναν Έλληνες και αρκετοί Ευρωπαίοι έμποροι. Τα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας η πόλη είχε αναπτύξει έντονη εμπορική λειτουργία, εξαρτημένη από την ενδοχώρα της. Διατηρούσε πάντα την έντονη διάκριση σε παλιό και νέο οικιστικό πυρήνα, αλλά και πολυμορφικό χαρακτήρα ο οποίος της προσέδιδε μια εικόνα ανατολίτικη και δυτική μαζί (Χαστάογλου, 1996).

Στη δεκαετία του 1860 το αυξανόμενο εμπόριο και η βιομηχανία της Θεσσαλίας απαιτούσαν οπωσδήποτε έναν επαρκή διαμετακομιστικό σταθμό κι έκαναν περισσότερο επιτακτική την ανάληψη βελτιωτικών μέτρων από την τουρκική διοίκηση, τα οποία όμως συνήθως παρέμεναν στα χαρτιά ή έπαιρναν αρκετό καιρό για να επιτευχθούν. Οι έντονες εξελίξεις των τελευταίων σαράντα χρόνων της Τουρκοκρατίας

κληροδότησαν στο Βόλο του 1881 το τοπίο της "διπλής πόλης,"² μια ιδιοτυπία η οποία δε συναντάται σε άλλη πόλη της Θεσσαλίας αλλά και του ευρύτερου γεωγραφικού χώρου την εποχή εκείνη (Χαστάογλου, 2007).

Η ένταξη του Βόλου στο ελληνικό κράτος (1881) έδωσε νέα ώθηση στην ανάπτυξή του. Παράλληλα, η ανάθεση μεγάλων έργων υποδομής αυτής της περιόδου, των σιδηροδρόμων και των λιμενικών εγκαταστάσεων σε ξένες εταιρίες ήταν αφορμή για την εγκατάσταση στο Βόλο έμπειρων τεχνικών όπως ο Εβαρίστο Ντε Κίρικο, οι οποίοι λειτούργησαν ως φορείς της ευρωπαϊκής τεχνογνωσίας. Η ίδρυση της πόλης συνέπεσε με την άνθηση της νεοελληνικής αρχιτεκτονικής και τα στυλιστικά ρεύματα του νεοκλασικισμού, του ιστορισμού και του εκλεκτισμού, τα οποία σε συνδυασμό με το μοντέρνο κίνημα στην περίοδο του Μεσοπολέμου και την εφαρμογή ίδιας φιλοσοφίας ρυμοτομικού σχεδίου δημιούργησαν μία πόλη πρότυπο της νεοκλασικής περιόδου. Από τα αντιπροσωπευτικότερα κτίρια της νεοκλασικής περιόδου ήταν οι κατοικίες Καρτάλη, Μαρδέλη, Χρυσοχοϊδη, Σαράτση, τα μέγαρα Χατζηλαζάρου, Περβανά, Σκενδεράνη, Σαραφόπουλου και πολλά άλλα. Σημαντικό κεφάλαιο στην αρχιτεκτονική της πόλης αποτελούν τα βιομηχανικά κτίρια (Δημόγλου, 1999).

Εικόνα 3.5: Μέγαρο Σκενδεράνη- Νέα πόλη του Βόλου



Πηγή: srv1-vivl-vολου.mag.sch.gr (Ψηφιακή βιβλιοθήκη του Δημοτικού Κέντρου Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου)

² Η πόλη του Βόλου *απαρτίζεται* από δυο μέρη. Το ένα είναι η οθωμανική καστροπολιτεία - με δυο πύλες, μια προς τη θάλασσα και μια προς την ενδοχώρα - όπου βρίσκονται συγκεντρωμένα κατοικίες περιτριγυρισμένες από ψηλούς μαντρότοιχους, στρατώνες, το τζαμί, το σχολείο, τη συναγωγή, τον λουτρόνα και μερικές αποθήκες. Το δεύτερο είναι το "τσαρσί" ή τα "Παλαιά Μαγαζεία", το οποίο βρίσκεται στην ακτή έξω από το κάστρο και που από το 1830 είχε πάρει διαστάσεις πολυάσχολης συνοικίας. Εκεί συγκεντρώνονται οι εμπορικές συναλλαγές της περιοχής, το τελωνείο, τα μαγαζιά, τα χάνια, τα εργαστήρια και οι αποθήκες.

Η εκβιομηχάνιση της πόλης ξεκίνησε τις τελευταίες δεκαετίες του προηγούμενου αιώνα. Πολύ γρήγορα ο Βόλος εξελίχθηκε σε ένα από τα σημαντικότερα βιομηχανικά κέντρα της ελληνικής περιφέρειας με κυριότερους κλάδους την υφαντουργία, τη μεταλλουργία και την αλευροποιία. Οι πρώτες κατασκευές βιομηχανικού τύπου ήταν ισόγειες και στέγαζαν τις δραστηριότητες των πολυάριθμων καπνεμπόρων της πόλης, αφού το λιμάνι του Βόλου ήταν έως και το 1919 το πρώτο στην Ελλάδα σε εξαγωγές καπνού (Δημόγλου, 1999).

Αναφορικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο του Βόλου, μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος, μια ομάδα κεφαλαιούχων με επικεφαλείς τον κωνσταντινουπολίτη τραπεζίτη Θεόδωρο Μαυρογορδάτο ανέλαβε με σύμβαση από την κυβέρνηση Τρικούπη την κατασκευή των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας. Η σύμβαση περιελάμβανε την κατασκευή δύο γραμμών, Βόλου-Βελεστίνου-Λαρίσης και Βελεστίνου- Φαρσάλων-Καρδίτσας- Τρικάλων-Καλαμπάκας οι οποίες θα διέσχιζαν βόρειο-δυτικά και νοτιοανατολικά τις δύο μεγάλες πεδιάδες της Θεσσαλίας και θα κατέληγαν στο λιμάνι του Βόλου (Δημόγλου, 1999). Το 1884 ανεγέρθηκε ο σιδηροδρομικός σταθμός και εγκαινιάστηκε το τμήμα της γραμμής Βόλος-Λάρισα, ενώ τα υπόλοιπα παραδόθηκαν σταδιακά μέχρι το 1886 (Χαστάογλου, 2007).

Εικόνες 3.6 και 3.7: Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας (δεξιά: Σιδηροδρομικός σταθμός Βόλου, αριστερά: μετοχή σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, 1925)



Πηγή: www.diki.gr

Παράλληλα, το λιμάνι του Βόλου κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα και ιδιαίτερα μετά την ένταξη του Βόλου στο ελληνικό Κράτος, απέκτησε ιδιαίτερη σημασία ως το βορειότερο λιμάνι της ελληνικής επικράτειας συντελώντας στην ανάδειξη του Βόλου σε οικονομικό κέντρο της Θεσσαλίας. Αμέσως μετά την προσάρτηση άρχισε η κατασκευή των λιμενικών έργων σε σχέδια της Γαλλικής Αποστολής (Δημόγλου, 1999). Για το σκοπό αυτό ιδρύθηκε η Λιμενική Επιτροπή και το Λιμενικό Ταμείο Βόλου και επιβλήθηκαν ειδικοί λιμενικοί φόροι για τα έργα (Χαστάογλου, 2007).

Εικόνα 3.8: Τα λιμενικά έργα στο λιμάνι του Βόλου το 1894

Πηγή: www.diki.gr

Κατά τη διαδικασία του μετασχηματισμού του Βόλου από άσημο οθωμανικό οικισμό σε αστική πρωτεύουσα της ελληνικής περιφέρειας μορφώθηκαν νέες κοινωνικές κατηγορίες, οι οποίες συγκρότησαν την κοινωνική φυσιογνωμία της πόλης έως και το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Επίσης, ο Βόλος από πολύ νωρίς έγινε πεδίο έντονων ιδεολογικών διεργασιών. Ο Βόλος συγκροτήθηκε από μία πολυσυλλεκτική κοινότητα, της οποίας η οικονομία, αν και προσανατολίστηκε στη βιομηχανία ποτέ δεν έχασε το μεταπρατικό της χαρακτήρα ούτε αποκόπηκε από τα εισοδήματα που απέρρεαν από την εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας (Δημόγλου, 1999).

3.1.1 Πολιτισμός

Το πολιτισμικό παρελθόν ενός τόπου εξαρτάται από τις οικονομικές και κοινωνικές διεργασίες οι οποίες υφίστανται στην εκάστοτε περίοδο, σε συνάρτηση με ό,τι προηγήθηκε και με όποια στοιχεία χαρακτηρίζουν την ιστορική του εξέλιξη. Η εγκατάλειψη της ιδεολογίας του άκρατου φιλελευθερισμού και η αντικατάστασή του με την έννοια του παρεμβατικού κράτους καθόρισαν αποφασιστικά την μορφή της αστικής ιδεολογίας στον ελληνικό χώρο. Ο Δημοτικισμός είχε πια επικρατήσει στο πεδίο της λογοτεχνικής έκφρασης, ενώ από το τέλος του πρώτου παγκοσμίου πολέμου διαγράφεται ένα μαρξιστικό ρεύμα, το οποίο προσπαθεί να αφομοιώσει τη θεωρία και να την εφαρμόσει στην κατανόηση και την ερμηνεία της ελληνικής πραγματικότητας. Μέσα σε αυτό το γενικό πλαίσιο για την Ελλάδα, η ανάπτυξη του Βόλου ως επιλιμένιο αστικό κέντρο και μάλιστα πρωτεύουσας σημασίας, πήρε γοργούς ρυθμούς εξαστικοποίησης και μέσα σε λίγα χρόνια εμφάνιζε δυναμική παραγωγική και πνευματική φυσιογνωμία (Μουγογιάννης, 1990).

Η πόλη του Βόλου διέθετε υποδομές που αφορούσαν στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, και γι' αυτό το λόγο η ανάπτυξη του πολιτισμού στην πόλη του Βόλου βρήκε πρόσφορο έδαφος. Στη διάρκεια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, ο αστικός μετασχηματισμός της βολιώτικης κοινωνίας είχε πάρει την οριστική του μορφή. Από το 1916 δραστηριοποιείται στο Βόλο το πρώτο συλλογικό πολιτιστικό όργανο της περιόδου, ο «Σύλλογος των ερασιτεχνών Βόλου», που ιδρύθηκε με πρωτοβουλία του Κώστα Αθανασάκη. Ο σύλλογος αυτός επιδίωξε να θέσει τα θεμέλια μιας νέας προσπάθειας που αποσκοπούσε στη συγκέντρωση όλων όσων είχαν καλλιτεχνικές και πνευματικές ανησυχίες (Μουγογιάννης, 1990). Η οικονομική ακμή και η κοσμοπολίτικη φυσιογνωμία του Βόλου συντέλεσαν από πολύ νωρίς στην ανάπτυξη αξιόλογης πνευματικής και πολιτιστικής κίνησης. Από το 1890 και μετά άρχισαν να ιδρύονται διάφοροι πνευματικοί σύλλογοι με μικρή διάρκεια ζωής, αλλά σημαντική παρουσία (Δημόγλου, 1999).

Ειδικότερα, σύλλογοι οι οποίοι ιδρύθηκαν ήταν οι εξής:

- Ο «Σύλλογος Φιλοτέχνων Βόλου»
- Η Σχολή ζωγραφικής
- Το Δημοτικό Θέατρο το οποίο λειτούργησε από το 1897
- Ιδρύεται επίσης η «Μουσική Εταιρεία Βόλου» το 1901 (Μουγογιάννης, 1990).

Εικόνα 3.9: Διαφημιστική φωτογράφιση στο Στούντιο Ζημέρη για παράσταση στο Δημοτικό Θέατρο Βόλου



Εικόνα 3.10: Δημοτικό Θέατρο Βόλου 1936



Πηγή: www.diki.gr

Παράλληλα, η οικονομική ευημερία του Βόλου και η ανάπτυξη της αστικής τάξης δημιουργούσαν την ανάγκη των κοσμικών συγκεντρώσεων και της απο κοινού διασκέδασης των ευημερούντων πολιτών. Την ανάγκη αυτή ήρθαν να καλύψουν οι χοροδιδάσκαλοι με τις σχολές που δημιούργησαν με τον τίτλο «Ακαδημίες χορού», οι

οποίες ξεκίνησαν να λειτουργούν από τα μέσα της δεκαετίας του '20 . Επιπρόσθετα, όσον αφορά την τέχνη της φωτογραφίας, ο Βόλος στο μεσοπόλεμο είχε την τύχη να διαθέτει μερικούς αξιόλογους φωτογράφους , έτσι η φωτογραφική τέχνη στο Βόλο του μεσοπολέμου καλλιεργήθηκε από ζωγράφους, φωτογράφους με ιδιαίτερες σπουδές (Μουγογιάννης, 1990).

Ο Βολιώτικος Πολιτισμός του μεσοπολέμου ως φαινόμενο και πραγμάτωση δεν μπορεί να μη συνδεθεί και συνδυαστεί με τις κοινωνικές διεργασίες που συντελέστηκαν στο πρώτο μισό του 20^{ου} αιώνα. Το σημαντικότερο είναι πως ο Βολιώτικος Πολιτισμός μέσα στα ταραγμένα χρόνια των δεκαετιών '20-'40, πρόσφερε σημαντικά πράγματα στην καλλιέργεια και στη διεύρυνση του μορφωτικού, καλλιτεχνικού και ιδεολογικού επιπέδου των κατοίκων της πόλης (Μουγογιάννης, 1990).

3.1.2 Κοινωνικο-οικονομική εξέλιξη

Στην πόλη του Βόλου η κοινωνία επηρεάστηκε τόσο από τη δομή του εργατικού δυναμικού, όσο και από τους μικρασιάτες πρόσφυγες αλλά και την προοδευτική πνευματική παράδοση στο πέρασμα του χρόνο.

Εικόνα 3.11:Καταυλισμός προσφύγων στην πλατεία Ρ. Φεραίου- Βόλος



Εικόνα 3.12: Πρόσφυγες στις αποθήκες-Βόλος



Πηγή: www.diki.gr

Η γεωγραφική δομή της οικονομίας και το αστικό δίκτυο στην Ελλάδα, που χαρακτηρίζονται από τον ηγεμονικό ρόλο της πρωτεύουσας και παράλληλα το κυρίαρχο και ομοιογενές μικροαστικό πρότυπο κοινωνικής αναπαραγωγής, δημιούργησαν ασφυκτικές συνθήκες για την έκφραση των ιδιαίτερων γνωρισμάτων των περιφερειακών αστικών κέντρων. Στο Βόλο οι βασικές πηγές κοινωνικής πόλωσης, άρα και κοινωνικού διαχωρισμού, μπορούν να συνοψισθούν σε εκείνες που οδηγούν στην εισοδηματική πόλωση όπως:

- Η βιομηχανική κρίση
- Περιορισμένος αριθμός νέων θέσεων εργασίας εκτός βιομηχανίας
- Αποδυνάμωση των προστατευτικών πολιτικών
- Αυξανόμενη εισροή φτώχειας με τη μορφή οικονομικών μεταναστών
- Πολιτικές κοινωνικής αναπαραγωγής, στους τομείς της εκπαίδευσης, της στέγασης, της απασχόλησης οι οποίες οδήγησαν στη δημιουργία συνθηκών "αυτορρύθμισης" της κοινωνικής αναπαραγωγής.
- Τα δίκτυα οικογενειακής αλληλοβοήθειας μέσω του προτύπου της αυτορρύθμισης το οποίο συνεπάγεται μικρότερο ρόλο του κράτους στην κοινωνική αναπαραγωγή.
- Οι στεγαστικοί μηχανισμοί καθώς στο μεταπολεμικό πρότυπο κοινωνικής αναπαραγωγής, η στέγαση υπήρξε τομέας αυτορρύθμισης (Μαλούτας, 1994)..

Το πρότυπο "αυτορρύθμιση" της κοινωνικής αναπαραγωγής προκάλεσε ιδιαίτερα προβληματικές καταστάσεις σε ευρύτερο κοινωνικό επίπεδο. Φυσικοί, κοινωνικοί και οικονομικοί πόροι χάθηκαν σε μια διαδικασία που ήταν δύσκολο να αναστραφεί. Η γη κατελήφθη και οικοδομήθηκε χωρίς σχεδιασμό, η αρχιτεκτονική κληρονομιά ισοπεδώθηκε και αντικαταστάθηκε από νέες κατασκευές στο πλαίσιο της αντιπαροχής. Η απουσία ταυτότητας αλλά και άλλα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη του Βόλου αποτελούν το αντίτιμο για τον περιορισμένο κοινωνικό διαχωρισμό που επετεύχθη μέσω της αυτό-ρύθμισης στην κοινωνική αναπαραγωγή (Μαλούτας, 1994).

3.1.3 Πολεοδομική εξέλιξη

Η πόλη έως και τη δημιουργία του πρώτου πολεοδομικού σχεδίου χωριζόταν σε δύο οικιστικές ζώνες, οι οποίες διαχωρίζονταν από τις εγκαταστάσεις των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων. Η πρώτη στα δυτικά του πολεοδομικού συγκροτήματος ήταν η οθωμανική πόλη, η οποία ήταν κλεισμένη στα όρια του βυζαντινού τείχους. Η οργάνωση της εντός κάστρου πόλης είχε σε μικρογραφία όλα τα χαρακτηριστικά των οθωμανικών πόλεων αυτής της περιόδου: κατοικίες σε πυκνή διάταξη, ελικοειδείς, στενούς και αδιέξοδους δρόμους και τα στοιχειώδη κοινοτικά κτίρια όπως τζαμί, λουτρό, διοικητικά κτίρια, συναγωγή στρατώνες και τρείς κρήνες.

Εικόνα 3.13: Η έκταση της πόλης κατά τον 18^ο αιώνα και το 1840



Πηγή: Χαστάογλου, 2007

Η νέα πόλη του Βόλου η οποία άρχισε να οικίζεται από το 1840 στο ανατολικό τμήμα του κάστρου ακολουθούσε τυπολογικά και χρονολογικά τις τάσεις και τα ρεύματα της εποχής. Παρουσιάζει μία ενιαία και ομοιόμορφη εικόνα στην αρχιτεκτονική της, χωρίς να διακόπτεται η συνέχειά της από τα αρχιτεκτονικά μνημεία του παρελθόντος ή από σύγχρονες πολυώροφες οικοδομές. Ωστόσο, η ανάπτυξή της άρχισε στα μέσα του 19ου αιώνα (Δημόγλου, 1999).

Η ολοκλήρωση της πόλης σε έναν ενιαίο πολεοδομικό ιστό έλαβε χώρα στην επόμενη περίοδο, ενώ συνδέθηκε άμεσα με την απελευθέρωση της πόλης και την πολεοδομική πολιτική του νεοελληνικού κράτους, υλοποιήθηκε από τον δυναμισμό της τοπικής κοινωνίας και διαμόρφωσε την ταυτότητα του νεοελληνικού Βόλου (Χαστάογλου, 2007).

Εικόνες 3.14 και 3.15: Εξέλιξη του σχεδίου της πόλης του Βόλου (πρίν την έγκριση του πολεοδομικού σχεδίου)



Η έκταση της πόλης το 1860



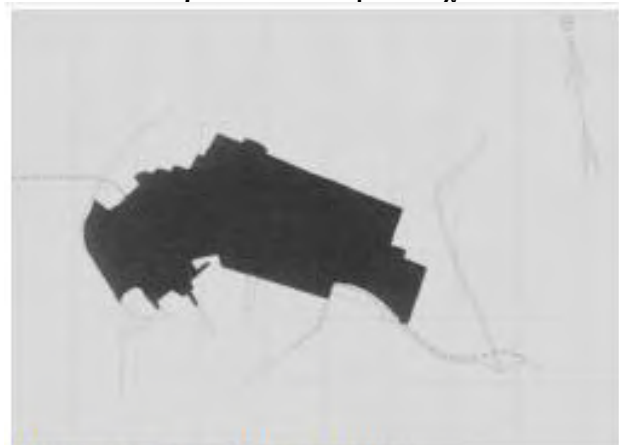
Η έκταση της πόλης το 1881

Πηγή: Χαστάογλου, 2007

Το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο της πόλης του Βόλου (1882-83) διέπεται από απλή χρηστική αντίληψη: αποτελεί έναν απλό ορθογωνικό κάναβο με ομοιόμορφα οικοδομικά τετράγωνα που συμπεριλαμβάνει τους δύο οικιστικούς πυρήνες και

καλύπτει επιφάνεια μεγαλύτερη από την ήδη κατοικημένη, επεκτεινόμενος στις αδόμητες περιοχές δυτικά, βόρεια και ανατολικά της. Ενοποιεί τις "δύο πόλεις" και ομογενοποιεί τον αστικό ιστό, εξορθολογίζει τις χαράξεις των δρόμων και διευκολύνει την κυκλοφορία και την οικοδόμηση. Το σχέδιο ακολουθεί τη ρυμοτομία του υφιστάμενου ιστού των "Νέων Μαγαζείων" χωρίς ιδιαίτερη μέριμνα για τον εξωραϊσμό του αστικού χώρου. Σε γενικές γραμμές το σχέδιο αποτέλεσε έναν αδρομερή οδηγό για τον μετασχηματισμό της "διπλής πόλης" σε ενιαίο συγκρότημα και η επιφάνεια που όρισε για μελλοντική επέκταση του αστικού χώρου ήταν πολύ μεγαλύτερη από την ήδη δομημένη (Χαστάογλου, 2007).

Εικόνα 3.16: Σχέδιο της πόλης μετά την έγκριση του πρώτου πολεοδομικού σχεδίου



Η έκταση της πόλης το 1917

Πηγή: Χαστάογλου, 2007

Παρά τις καινοτομίες όσον αφορά το υφιστάμενο μέγεθος και τη μορφή του οικισμού, το σχέδιο ήταν τελείως ανεπαρκές ως πρόγραμμα εξοπλισμού της πόλης με κεντρικούς δημόσιους χώρους και λειτουργίες, δημοτικά και δημόσια ιδρύματα και σύγχρονες οικιστικές εξυπηρετήσεις, ικανό να προωθήσει ή να υποδεχθεί την επερχόμενη ανάπτυξή της. Από το σχέδιο απουσιάζουν οι πλατιές λεωφόροι, οι επιβλητικές πλατείες και γενικότερα οι μεγάλοι δημόσιοι χώροι, στοιχεία τα οποία αρμόζουν στο λειτουργικό και αισθητικό πρότυπο της νεοκλασικής πόλης. Έως τότε η έννοια του ειδικά διαμορφωμένου δημόσιου χώρου εισήχθη για πρώτη φορά στην πόλη από το νέο σχέδιο, και απουσίαζε από τη μέχρι τότε εμπειρία της αστικής ζωής και την οικονομία του αστικού εδάφους (Χαστάογλου, 2007).

3.1.4 Βιομηχανική ανάπτυξη

Μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος το 1881, το κοινωνικό σκηνικό αλλά και το αστικό τοπίο άρχισαν να μετασχηματίζονται ταχέως. Η πόλη έγινε το πεδίο έντονης βιομηχανικής δραστηριότητας και μετατράπηκε στο τέλος του αιώνα στο δεύτερο μετά τον Πειραιά βιομηχανικό κέντρο της χώρας. Εμφανίστηκαν νέοι κοινωνικοί φορείς, θεσμοί και ιδρύματα που αντιστοιχούσαν στην ανάπτυξη μιας αστικής και μάλιστα βιομηχανικής κοινωνίας. Η έκταση, μορφή, χρήση και ιδιοποίηση του αστικού χώρου μεταβλήθηκαν καθώς η πόλη απέκτησε νέο σχέδιο, υποδομές-σιδηρόδρομο και λιμάνι- εργοστάσια και γενικά χώρους παραγωγικής δραστηριότητας, δημόσια κτίρια και εκπαιδευτήρια, κτίρια πολιτισμού και αναψυχής, και παράλληλα μία πρώτη κοινωνική διαφοροποίηση των περιοχών κατοικίας. Η πρώτη δεκαετία μετά την απελευθέρωση μπορεί να θεωρηθεί ως μία περίοδος προετοιμασίας της βιομηχανικής πόλης. Σιδηροδρομικές συνδέσεις και λιμενικά έργα άνοιξαν τους ορίζοντες στους οποίους δραστηριοποιήθηκε η τοπική κοινωνία τα επόμενα χρόνια (Χαστάογλου, 1999).

Έτσι, η βιομηχανία εισέβαλε θεαματικά στην οικονομική ζωή της πόλης, καθώς από το 1883 άρχισαν να κτίζονται εργοστάσια. Τα επόμενα χρόνια προστέθηκαν καινούργια και ως το 1910 ο αριθμός τους ξεπέρασε τα είκοσι. Ανάμεσά τους τα ιστορικά μηχανουργεία των Σταματόπουλου (1883) και Γκλαβάνη-Καζάζη (1896), η καπνοβιομηχανία Ματσάγγου (1890), τα υφαντουργεία Παπαγεωργίου (1905) και Μουρτζούκου (1908). Σε αυτά θα πρέπει να προσθέσουμε και τις πολυάριθμες καπναποθήκες, περισσότερες από είκοσιέξι που συγκεντρώθηκαν στην πόλη ως συνέπεια της μεγάλης ανάπτυξης του εμπορίου καπνού στην πόλη. Την ανάπτυξη των επιχειρήσεων συνόδευσε η εμφάνιση των τραπεζών. Την εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη ακολούθησε η συγκρότηση επιχειρηματιών και εργατών (Χαστάογλου, 1999).

Εικόνα 3 17:Εργοστάσιο Γκλαβάνης



Εικόνα 3.18: Εργοστάσιο Μουρτζούκου



Πηγή: Ψηφιακή βιβλιοθήκη του Δημοτικού Κέντρου Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου

Η εκβιομηχάνιση του Βόλου συνδέθηκε με τη γενικότερη οικονομική ανάπτυξη που γνώρισε στα τέλη του προηγούμενου αιώνα. Καθοριστικοί παράγοντες για την ανάπτυξη της πόλης ήταν και η γεωγραφική της θέση, η άμεση γειτνίασή της με τον θεσσαλικό κάμπο καθώς και το φυσικό της λιμάνι που ήδη από τα μέσα του 18ου αιώνα εξυπηρετούσε το διαμετακομιστικό εμπόριο της ευρύτερης περιοχής. Ο Βόλος λοιπόν γίνεται η έδρα των οικονομικών δραστηριοτήτων της Θεσσαλίας ενώ μέσω του λιμανιού του διακινούνται εμπορεύματα από και προς την Ελλάδα και το εξωτερικό (Δημόγλου, 1999).

Εικόνα 3.19:Εργοστάσιο Παπαγεωργίου



ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΥΦΑΝΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΕΝ ΒΟΛΩ

Πηγή: Ψηφιακή βιβλιοθήκη του Δημοτικού Κέντρου Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου

Εικόνα 3.20:Καπνοβιομηχανία Ματσάγγου



Ωστόσο, στη δεκαετία του 1930 επιβραδύνθηκαν οι ρυθμοί ποσοτικής και ποιοτικής ανάπτυξης των επιχειρήσεων. Η έλλειψη πρώτων υλών, το υψηλό κόστος μεταφοράς των προϊόντων, τα μεγάλα επιτόκια, καθώς και το υψηλό κόστος εργασίας ήταν μερικοί από τους παράγοντες που δυσχέραιναν το συναγωνισμό της βιομηχανίας του Βόλου με αυτή του κέντρου. Η βιομηχανία έως τότε αυτοχρηματοδοτούνταν. Η κρίση όμως του 1929 και η οικονομική στενότητα που ακολούθησε επέβαλαν την αναζήτηση νέων πόρων. Μετά το 1937 η βιομηχανία του Βόλου άρχισε να δέχεται το πρώτο σοβαρό οικονομικό χτύπημα. Ο β΄ παγκόσμιος πόλεμος επιδείνωσε τα ήδη οξυμένα προβλήματα της τοπικής βιομηχανίας. Αρκετές επιχειρήσεις αντιμετώπιζαν το πρόβλημα αποκατάστασης των κτιρίων τους από βλάβες στη διάρκεια του πολέμου και έρχονταν στο προσκήνιο η ανάγκη εκσυγχρονισμού του εξοπλισμού και της παραγωγής τους. Στη δεκαετία του '60 η βιομηχανία λύγισε από το βάρος των οικονομικών της προβλημάτων και άρχισε να συρρικνώνεται. Το 1962 ο Βόλος επιλέχθηκε για την εγκατάσταση βιομηχανικής ζώνης, και τότε άρχισε μια νέα φάση της βιομηχανικής ανάπτυξης, εισάγοντας νέα δεδομένα (Δημόγλου, 1999).

3.2 Ιστορική εξέλιξη της περιοχής των Παλαιών

Τα Παλαιά αποτελούν το τμήμα της πόλης όπου σήμερα καταγράφονται οι πιο ορατές και έντονες αλλαγές στις χρήσεις και τις μορφές του χώρου. Νέα κέντρα υπερτοπικού ενδιαφέροντος που αυξάνονται ολοένα σε αριθμό και έκταση, επαναχρήσεις παλιών βιομηχανικών κτιρίων, αξίες γης που βρίσκονται σε ανοδική πορεία και συνεχής ανέγερση πολυκατοικιών είναι τα συμπτώματα μιας ανεξέλεγκτης ανάπτυξης που μετέτρεψε δραστικά μέσα στα τελευταία λίγα χρόνια τη φυσιογνωμία της υποτιμημένης και απομονωμένης ως τώρα συνοικίας. Η περιοχή αποτελεί τον αρχαιότερο οικιστικό πυρήνα του Βόλου και περιλαμβάνει το βυζαντινό κάστρο και τη μικρή αγορά του λιμανιού (τα "Παλαιά Μαγαζεία") που αναπτύχθηκε από τον 17ο αιώνα μπροστά σ' αυτό πάνω στην ακτή. Εκεί βρίσκονται συγκεντρωμένα τα παλαιότερα σωζόμενα μνημεία και κτίσματα της ιστορίας της πόλης, από τα προϊστορικά χρόνια μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα (Χαστάογλου, 2009).

Εικόνα 3.21: Το Κάστρο των Παλαιών (1688)



Πηγή:Χαστάογλου,2007

Η ανάπτυξη του Βόλου στον 20ο αιώνα και η συγκέντρωση των επιχειρηματικών και διοικητικών λειτουργιών στο νεότερο τμήμα κατά μήκος της προκυμαίας των αργοναυτών, υποβάθμισε αισθητικά και απομόνωσε λειτουργικά τα Παλιά από την υπόλοιπη πόλη, υποβιβάζοντας τον ιστορικό πυρήνα σε περιφερειακή συνοικία. Το κάστρο κατεδαφίστηκε σε μεγάλο μέρος του μετά την εφαρμογή του σχεδίου πόλης του 1887 και ο μεσαιωνικός αστικός ιστός εξαλείφθηκε από την ευθύγραμμη ρυμοτομία που επιβλήθηκε εκεί. Στις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα είχαν μετατραπεί πλέον σε περιφερειακή λαϊκή συνοικία με μικρές κατοικίες και ποικίλους χώρους παραγωγής, τους οποίους προσέλκυσε γύρω της άτακτα και αυθόρμητα η γειτνίαση με το λιμάνι και

το σιδηροδρομικό σταθμό. Σήμερα, η ενότητα των Παλαιών καλύπτει έκταση 37,2 εκταρίων με 33 οικοδομικά τετράγωνα. Στα πολεοδομικά της όρια έχει ενταχθεί η ζώνη με τις παλιές βιομηχανικές μονάδες και άλλες μεταφορικές λειτουργίες, η οποία αναπτύχθηκε στη βορειοδυτική περίμετρο του Κάστρου και της παλιάς αγοράς (Χαστάογλου, 2009).

Εικόνα 3.22: Γειτονιά στα Παλιά



Εικόνα 3.23: Η πλατεία των Παλαιών



Πηγή: srv1-vivl-vολου.mag.sch.gr (Ψηφιακή βιβλιοθήκη του Δημοτικού Κέντρου Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου)

Παράλληλα, στην κοίτη του χειμάρρου Κραυσίδωνα ανατολικά η περιοχή συνορεύει με τις εγκαταστάσεις του σιδηροδρομικού σταθμού και νότια με το φράκτη της λιμενικής ζώνης. Παρά την περιθωριοποίησή τους για έναν σχεδόν αιώνα, τα Παλαιά διατηρούν έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα όχι μόνο λόγω του ιστορικού αποθέματος που περιλαμβάνουν αλλά και λόγω της ποικιλίας των λειτουργιών που συγκεντρώνουν. Εδώ συναντά κανείς μερικές μονοκατοικίες με αυλές, μεγάλες παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις καθώς και εργαστήρια και καταστήματα με πλήθος από επαγγέλματα που τείνουν να εκλείψουν όπως σιδηροτεχνίτες, πεταλωτές, ακονιστές. (Χαστάογλου, 2009).

Εικόνα 3.24, 3.25 και 3.26: Παραδοσιακά επαγγέλματα στην περιοχή των Παλαιών



Πηγή: srv1-vivl-vολου.mag.sch.gr (Περιοδικό Εν Βόλω)

Η προστασία αυτού του σημαντικού ιστορικού τόπου παραμένει ακόμη ανεπαρκής, ευάλωτος στις έντονες αλλαγές των χρήσεων που εκδηλώνονται σήμερα στην περιοχή. Τα εμπορικά μαγαζιά που υπήρχαν στην περιοχή των Παλαιών όπως το μεγάλο κτίριο της λαχαναγοράς και της φρουταγοράς, αλλά και άλλα μικρομάγαζα όπως τα

σαμαράδικα, τα πεταλάδικα, τα γανωματίδικα κ.α. εξαφανίστηκαν, γιατί το αντικείμενό τους ξεπεράστηκε από το χρόνο και την εξέλιξη της τεχνολογίας. Στα Παλαιά ήταν επίσης μαζεμένα τα χάνια. Εκεί διανυκτέρευαν οι Πηλιορείτες και οι καμπίσιοι που έρχονταν για να ανταλλάξουν τα προϊόντα τους. Τα παραδοσιακά επαγγέλματα σήμερα έχουν αρχίσει να χάνονται και τα μικρομάγαζα κλείνουν, ενώ έχουν αρχίσει να αλλάζουν χρήση τα μαγαζιά και να στεγάζουν δραστηριότητες που έχουν σχέση με την ψυχαγωγία (Τσιμά και Παπαδοπούλου, 1998).

Εικόνες 3.27,3.28 και 3.29: Εμπορικά καταστήματα στην περιοχή των Παλαιών



Εικόνα 3.30: Το κτίριο της δημοτικής φρουταγοράς στα Παλαιά



Πηγή: srv1-vivl-volou.mag.sch.gr (Περιοδικό Εν Βόλω)

Οι πρώτες επεμβάσεις σε παλιά βιομηχανικά κτίρια το 1994 είχαν μια σαφή πρόθεση κάλυψης κοινωνικών αναγκών. Πρόκειται για τα δύο μικρά κτίσματα κοντά στο παλιό λιμεναρχείο που ανακαινίστηκαν από το Δήμο Βόλου. Το μικρό εργοστάσιο παραγωγής δολωμάτων στρυχνόκαρπου που σήμερα στεγάζει το κοινωνικό κέντρο γειτονιάς και δημοτικά εργαστήρια, και το παλιό απεντομωτήριο που στεγάζει το Περιφερειακό Ενεργειακό κέντρο Θεσσαλίας και τη ΔΕΜΕΚΑΒ (Χαστάογλου, 2009).

Εικόνες 3.31 και 3.32: Περιφερειακό Ενεργειακό κέντρο Θεσσαλίας και ANEBO πρώην απεντομωτήριο (δεξιά: επανάχρηση κτιρίου, αριστερά: πριν την επανάχρηση)



Πηγή: Χαστάογλου, 2009

3.3 Περίληψη και συμπεράσματα

Η πόλη του Βόλου άλλαξε τρία πρόσωπα μέσα σε διάστημα 100 ετών, με τον πυρήνα του σημερινού Βόλου, τον χαμηλό λόφο του Κάστρου να αποτελεί προνομιούχο θέση κατοίκησης. Ο νεωτερισμός των εμπόρων δημιούργησε την αντίπαλη πόλη, και το δίδυμο σχήμα Κάστρου και Νέου Βόλου διήρκησε πενήντα χρόνια. Η ένταξη του Βόλου στο ελληνικό κράτος (1881) έδωσε νέα ώθηση στην ανάπτυξή του, με την εκβιομηχάνιση της πόλης να ξεκινάει τις τελευταίες δεκαετίες του προηγούμενου αιώνα. Πολύ γρήγορα ο Βόλος εξελίχθηκε σε ένα από τα σημαντικότερα βιομηχανικά κέντρα της ελληνικής περιφέρειας με κυριότερους κλάδους την υφαντουργία, τη μεταλλουργία και την αλευροποιία. Παράλληλα, το λιμάνι του Βόλου απέκτησε ιδιαίτερη σημασία ως το βορειότερο λιμάνι της ελληνικής επικράτειας συντελώντας στην ανάδειξη του Βόλου σε οικονομικό κέντρο της Θεσσαλίας. Επιπρόσθετα, ο Βολιώτικος Πολιτισμός του μεσοπολέμου δεν μπορεί να μη συνδεθεί και συνδυαστεί με τις κοινωνικές διεργασίες που συντελέστηκαν στο πρώτο μισό του 20^{ου} αιώνα. Η κοινωνία του Βόλου επηρεάστηκε τόσο από τη δομή του εργατικού δυναμικού, όσο και από τους μικρασιάτες πρόσφυγες αλλά και την προοδευτική πνευματική παράδοση στο πέρασμα του χρόνου. Η περιοχή των Παλαιών αποτελεί τον αρχαιότερο οικιστικό πυρήνα του Βόλου και περιλαμβάνει το βυζαντινό κάστρο και τη μικρή αγορά του λιμανιού. Επίσης, αποτελεί και το τμήμα της πόλης όπου σήμερα καταγράφονται οι πιο ορατές και έντονες αλλαγές στις χρήσεις και τις μορφές του χώρου. Μία ανάλυση της περιοχής μπορεί να αναδείξει τις διαφορετικές χρήσεις που φιλοξενεί, καθώς επίσης και την ιδιαίτερη φυσιογνωμία της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ

4.1 Αντιληπτική προσέγγιση της περιοχής μελέτης

Η περιοχή των Παλαιών αποτελεί το τμήμα –κόμβο της πόλης του Βόλου ως προς τους δύο οδικούς άξονες Αθηνών-Λαρίσης.

Χάρτης 4.1: Ένταξη της περιοχής μελέτης στο πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Αυτό σημαίνει ότι η συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί την πρώτη εικόνα της πόλης του Βόλου για τους επισκέπτες της. Ως επισκέπτες της πόλης νοούνται τόσο όσοι έρχονται διαμέσου αυτών των δύο οδικών αξόνων όσο και αυτοί που έρχονται ως τουρίστες κρουαζιέρας στην περιοχή του προβλήτα 2 στα Παλαιά. Αυτό δίνει στη συγκεκριμένη περιοχή μία ιδιαίτερη βαρύτητα όσον αφορά τον αστικό σχεδιασμό.

Η διαμόρφωση της εικόνας μιας περιοχής σύμφωνα και με τον Kevin Lynch, καθορίζεται με βάση τα εξής στοιχεία:

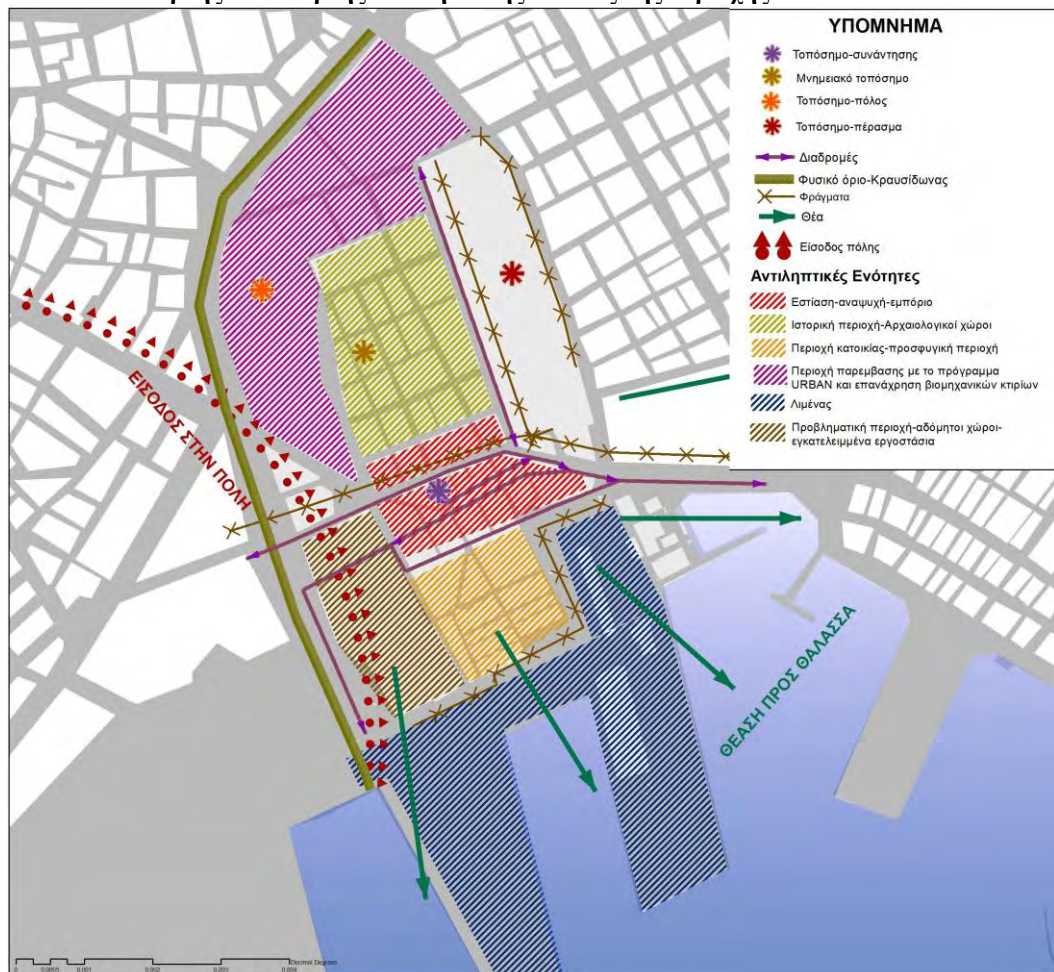
- Διαδρομές

- Ενότητες
- Τοπόσημα
- Όρια ή φράγματα
- Κόμβοι

(Lynch, 1960).

Ειδικότερα, η περιοχή διακρίνεται από 6 αντιληπτικές ενότητες όπως φαίνεται και στον χάρτη 4.2. Οι τρεις βρίσκονται στην περιοχή γύρω από το Κάστρο και οι υπόλοιπες γύρω από την περιοχή του λιμανιού. Πιο συγκεκριμένα, η ενότητα 1 περιλαμβάνει το τόξο του Κραυσίδαωνα και χαρακτηρίζεται από την επανάχρηση βιομηχανικών κτιρίων όπως αυτή του Πλινθοκεραμοποιείου Τσαλαπάτα και το εμπορικό κέντρο Old City. Επίσης, περιλαμβάνει και το γήπεδο του Μαγνησιακού. Η συγκεκριμένη ενότητα δημιουργεί το "νέο προφίλ" της περιοχής μελέτης σε συνδυασμό με την ποιότητα ζωής όπως αυτό διαμορφώθηκε από το πρόγραμμα URBAN 1997.

Χάρτης 4.2: Χάρτης αντιληπτικής εικόνας της περιοχής των Παλαιών



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Η ενότητα 2 περιλαμβάνει τον κεντρικό τομέα της περιοχής του Κάστρου και των βυζαντινών μνημείων. Ο χαρακτήρας της αφορά τον τομέα του πολιτισμού καθώς εκεί βρίσκονται εκτός από τον αναριοθετημένο αρχαιολογικό χώρο και το μουσείο της πόλης του Βόλου.

Η τρίτη ενότητα, αποτελεί την πιο πολυσύχναστη περιοχή των Παλαιών, καθώς εκεί συγκεντρώνονται όλες οι χρήσεις εστίασης-αναψυχής και εμπορίου αλλά και η κεντρική πλατεία της περιοχής. Η τέταρτη ενότητα, περιλαμβάνει τον τομέα της περιοχής πλησίον του λιμανιού, ο οποίος χαρακτηρίζεται από κατοικίες, ενώ αποτελεί και προσφυγική περιοχή. Η πέμπτη ενότητα της περιοχής αποτελεί το τμήμα των εγκαταλειμμένων εργοστασίων δίπλα από την περιοχή των κατοικιών και πλησίον του λιμανιού. Είναι η πρώτη εικόνα της περιοχής για τους τουρίστες κρουαζιέρας αλλά και της παρέμβασης στην περιοχή μελέτης. Επιπρόσθετα, η έκτη ενότητα της περιοχής μελέτης αποτελεί άλλο ένα αδρανές κομμάτι της περιοχής που είναι το εμπορικό λιμάνι και ο χώρος στον οποίο γίνεται η αποβίβαση/επιβίβαση των τουριστών κρουαζιέρας.

Επίσης, η περιοχή των Παλαιών χαρακτηρίζεται από σημεία-τοπόσημα. Ειδικότερα, ο πολυχώρος Τσαλαπάτα αποτελεί ένα τοπόσημο-πόλο για τη συγκεκριμένη περιοχή. Παράλληλα, το Κάστρο των Παλαιών αποτελεί ένα μνημειακό τοπόσημο της περιοχής, ενώ ο σιδηροδρομικός σταθμός αποτελεί τοπόσημο-πέραςμα της περιοχής. Από την άλλη, ένα χαρακτηριστικό τοπόσημο συνάντησης στην περιοχή είναι και η πλατεία των Παλαιών η οποία χωροθετείται γύρω από τα μαγαζιά αναψυχής και εμπορίου.

Ωστόσο, εκτός από τους σημαντικούς της πόλους, η περιοχή χαρακτηρίζεται και από σημεία τα οποία λειτουργούν ως φραγμοί- όρια στη συνέχεια και τη σύνθεση της εικόνας και της θέασης. Ειδικότερα, ένα χαρακτηριστικό σημείο φραγμός είναι ο σιδηροδρομικός σταθμός ο οποίος διαχωρίζει την Παλιά πόλη από τη Νέα πόλη του Βόλου. Επιπρόσθετα ένα άλλο χαρακτηριστικό σημείο φραγμός είναι τα τείχη και τα συρματοπλέγματα του εμπορικού λιμανιού. Λειτουργούν ως φραγμοί στη θέαση και τη συνέχεια της περιοχής. Ένα άλλο όριο είναι ο κεντρικός δρόμος της περιοχής, η Γρηγορίου Λαμπράκη, καθώς διαχωρίζει την περιοχή και διακόπτει τη συνέχειά της. Επίσης, ένα όριο το οποίο όμως αποτελεί φυσικό όριο είναι ο Κραυσίδωνας.

Επιπρόσθετα, εντός της περιοχής δημιουργούνται διαδρομές από τις ροές των ατόμων που κυκλοφορούν σε αυτή. Μία χαρακτηριστική διαδρομή είναι αυτή που ακολουθείται στην οδό Φερών και καταλήγει στο Old City ενώ διέρχεται από το μουσείο της πόλης

του Βόλου αλλά και τα Village Cinemas. Άλλη μία σημαντική διαδρομή είναι αυτή που ακολουθείται κατά μήκος της οδού Κροκίου και καταλήγει στην περιοχή της πλατείας ενώ διέρχεται από όλα τα καταστήματα εστίασης. Μία επίσης χαρακτηριστική διαδρομή είναι και αυτή που ακολουθούν οι τουρίστες από την αποβίβασή τους από τα κρουαζιερόπλοια η οποία διέρχεται από την Αλμυρού και την Πυρασσού και καταλήγει στο παραθαλάσσιο μέτωπο.

4.2 Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά

Τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της πόλης του Βόλου όπως είναι ο θεσσαλικός κάμπος, ο άξονας Αθήνας-Θεσσαλονίκης και το λιμάνι, συνέβαλαν αποφασιστικά στη δημιουργία μιας πόλης με σημαντική θέση στην ιεραρχία του ελληνικού οικιστικού δικτύου του μεσοπολέμου.

Χάρτης 4.3: Γεωγραφική ένταξη της πόλης του Βόλου



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τα δύο σαφώς διακριτά τμήματα της πόλης, το ένα στα δυτικά γύρω από το Κάστρο και τον σημερινό σιδηροδρομικό σταθμό και το άλλο στα ανατολικά ανεπτυγμένο στη

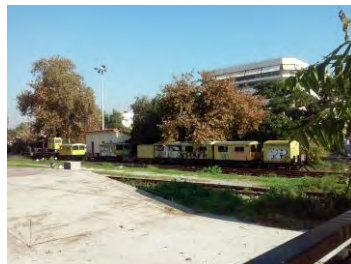
βάση του υποδάμειου συστήματος δίνουν το χρονικό στίγμα περάσματος της πόλης από τη μεσαιωνική στη σύγχρονη μετά τον 19^ο αιώνα εποχή. Από αυτές τις δύο περιοχές, η συνοικία των Παλαιών μοιάζει ασφυκτικά οριοθετημένη από στοιχεία του χώρου, όπως είναι ο χείμαρρος Κραυσίδωνας, η σιδηροδρομική γραμμή, η ζώνη του λιμανιού και ο οδικός άξονας Αθήνας-Βόλου και Λάρισας-Βόλου (Cassia, et al, 1998).

Εικόνες 4.1 και 4.2: Οδικός άξονας λεωφόρου Αθηνών



Πηγή: Ιδία λήψη

Εικόνα 4.3: Ο χείμαρρος Κραυσίδωνας πλησίον του λιμανιού **Εικόνες 4.4 και 4.5: Ο σιδηροδρομικός σταθμός**



Πηγή: Ιδία λήψη

Η πολεοδομική ενότητα των Παλαιών ανήκει στην τρίτη πολεοδομική ενότητα του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Βόλου, η οποία περιλαμβάνει τις περιοχές Παλαιά-Οξυγόνο-Επτά Πλατάνια, με μέσο συντελεστή δόμησης 2,4 και μέση μικτή πυκνότητα οικήσεως Κατ/Ha 78.0. Παράλληλα, το ποσοστό των οικοδομήσιμων ιδιωτικών χώρων στην πολεοδομική ενότητα των Παλαιών είναι 46% του συνολικού ποσοστού. Στην πολεοδομική ενότητα των Παλαιών παρουσιάζεται μία συνύπαρξη κατοικίας με οχλούσες επιχειρήσεις όπως βιοτεχνία, συνεργεία αυτοκινήτων, εργαστήρια και μικρές βιομηχανικές μονάδες, με αποτέλεσμα το χαμηλό βαθμό ανάπτυξης/ανοικοδόμησης και την επιλογή της περιοχής αυτής από χαμηλά οικονομικά στρώματα (Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου).

Εικόνες 4.6, 4.7, 4.8 και 4.9: Συνόπαρξη κατοικίας με εμπορικές χρήσεις (βιοτεχνίες και εργαστήρια)



Πηγή: Ιδία λήψη

Επιπρόσθετα, τα Παλαιά αποτελούν μία ειδική περίπτωση αρχαιολογικής περιοχής, λόγω του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου ο οποίος αναοριοθετήθηκε το 2004, με όρια τις οδούς Ζάχου, Παπαδιαμάντη και Ν. Βότση.

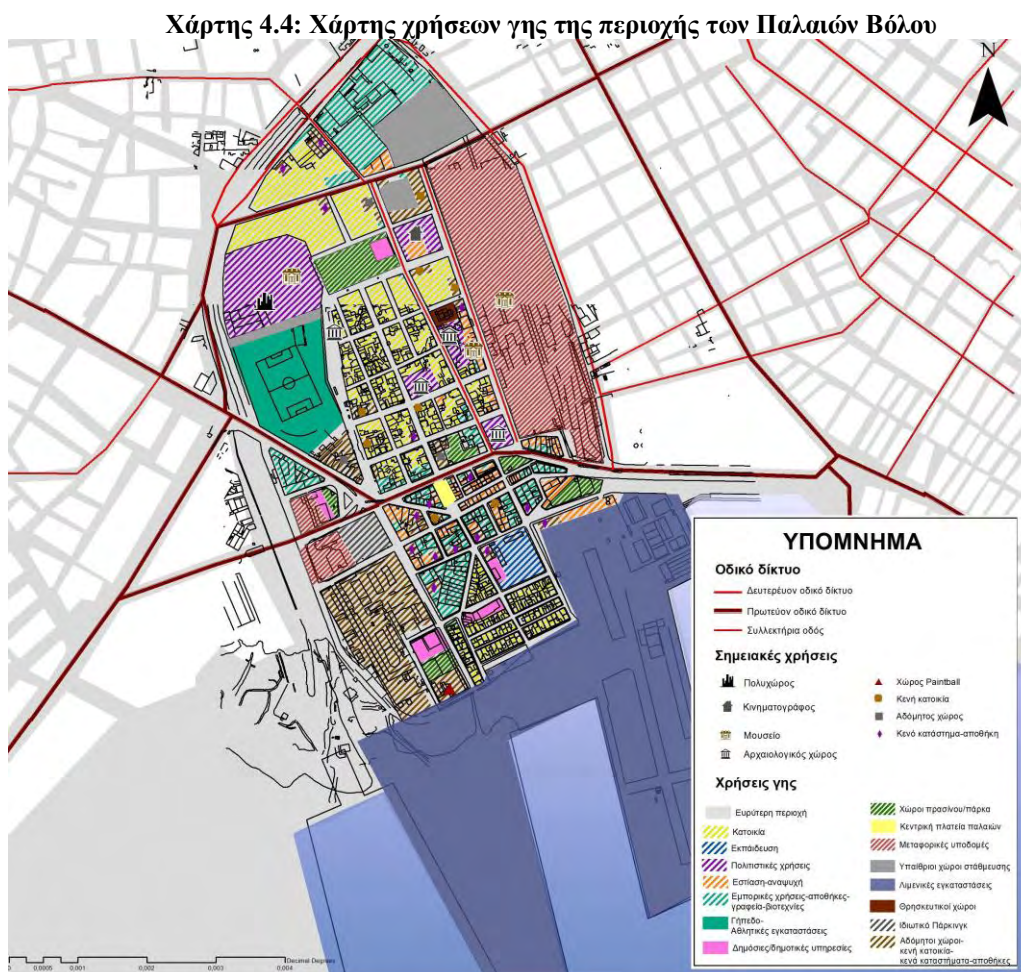
Εικόνα 4.10: Όρια κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου στην βόρεια πλευρά των Παλαιών



Πηγή: Google earth και ίδια επεξεργασία

Εντός αυτών των ορίων βρίσκεται ο σιδηροδρομικός σταθμός και το ανακατασκευασμένο πρώην "κεραμοποιείο Τσαλαπάτα". Τα Παλαιά διαθέτουν ρυμοτομικό σχέδιο χωρίς εγκεκριμένες χρήσεις γης. Το 1995 με το ΦΕΚ 669/Δ/1995 καθορίστηκαν χρήσεις γης στο παλιό σχέδιο πόλης του Βόλου, αλλά από αυτή τη ρύθμιση εξαιρέθηκαν τα Παλαιά. Στην αναοριοθετημένη περιοχή, το ΥΠΠΟ έχει προσδιορίσει δύο επιμέρους περιοχές, Α και Β όπου εφαρμόζει τους εξής περιορισμούς (Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου):

- Περιοχή Α: το κέντρο των Παλαιών (οδοί Λαχανά, Κρέοντος, Φερών, Λεωφόρος Λαμπράκη). Επιτρέπονται διώροφα κτίρια με μέγιστο ύψος 7,5 μ. και υποχρεωτική κεραμοσκεπή ύψους 1,5μ. Η Γ'ΕΠΚΑ προτείνει να θεσμοθετηθεί η χρήση "αμιγής κατοικία" για το σύνολο της περιοχής Α.
- Περιοχή Β: το υπόλοιπο τμήμα της αναοριοθετημένης περιοχής, όπου επιτρέπονται τριώροφα κτίρια με μέγιστο ύψος 10,5 μ. και υποχρεωτική κεραμοσκεπή 1,5 μ. (Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου).

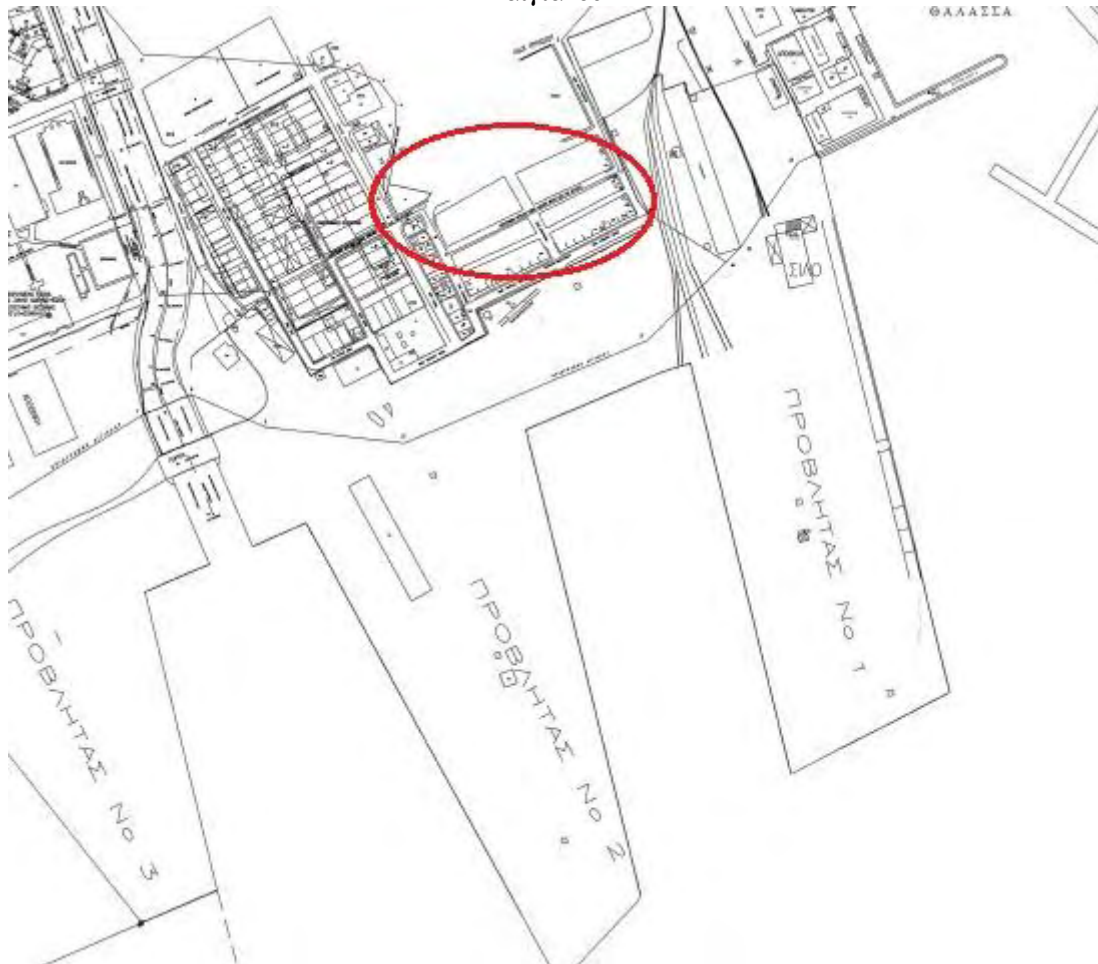


Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Τα πολεοδομικά προβλήματα που παρατηρούνται στην περιοχή των Παλαιών Βόλου μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

- Συγκρούσεις χρήσεων γης
- Έλλειψη προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών αρχαιολογικών χώρων και πολιτισμικών στοιχείων και δραστηριοτήτων της περιοχής.
- Εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής και των φυσικών στοιχείων.
- Το ζήτημα της γραμμής του παλιού αιγιαλού ο οποίος περιλαμβάνει στα όρια του και περιοχές κατοικίας αλλά και τις πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις. Έχει θεσμοθετηθεί σύμφωνα με το ΦΕΚ 158 /Β΄/ 22.07.1953.

Χάρτης 4.5: Οριζοντιογραφία λιμένος Βόλου στην οποία φαίνονται τα όρια της παλιάς γραμμής του αιγιαλού



Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Βόλου

Η περιοχή των Παλαιών χαρακτηρίζεται από έλλειψη σε πάρκα σε αντίθεση με τις πλατείες και τις παιδικές χαρές. Κατατάσσεται στις περιοχές που χρήζουν ανάπλασης

σύμφωνα με το Ν. 2508/1997(Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου).

Αναφορικά με την αλλαγή στις χρήσεις της περιοχής μελέτης, την τελευταία πενταετία, μεγάλες αλυσίδες πολυκαταστημάτων αρχίζουν να εμφανίζονται στο δυτικό τμήμα της πόλης του Βόλου και συγκεκριμένα στην περιοχή των «Παλαιών» όπου εγκαταλειμμένα βιομηχανικά κτίρια επαναχρησιμοποιούνται προσφέροντας άφθονη κτιριακή επιφάνεια (Old city και Village Cinemas).

Εικόνες 4.11,4.12 και 4.13: Άποψη του κτιρίου των Village cinemas στην οδό Φερών στα Παλαιά



Πηγή: Ίδια λήψη

Εικόνες 4.14 και 4.15: Άποψη του συγκροτήματος Old city στην οδό Ζάχου στα Παλαιά



Πηγή: Ίδια λήψη

Στην ίδια περιοχή, παρόμοια τάση εμφανίζεται και στους χώρους αναψυχής που σε επιφάνεια είναι σχετικά μικροί και παρουσιάζουν μια μίξη χρήσεων και αλληλεπίδραση. Αυτοί συγκεντρώνονται συχνά σε ομάδες σε περιοχές και κτίρια παλαιών βιομηχανικών εργοστασίων. Σε γενικότερη κλίμακα, στην περιοχή των Παλαιών, αναπτύσσεται ένα νέο κέντρο αναψυχής και διασκέδασης έπειτα από

διάφορες τμηματικές αλλά σημαντικές αναπλάσεις σε παλιά βιομηχανικά κτίρια (Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου).

Εικόνες 4.16, 4.17 και 4.18: Καταστήματα εστίασης-αναψυχής στην κεντρική περιοχή των Παλαιών



Πηγή: Ίδια λήψη

4.2.1 Ελεύθεροι χώροι-Χώροι πρασίνου-Πλατείες

Η σημαντικότητα και τα οφέλη των δημόσιων υπαίθριων χώρων καθορίζονται με βάση την προσφορά αυτών των χώρων στους χρήστες τους. Τα οφέλη που προσφέρουν είναι περιβαλλοντικά, λειτουργικά, πολεοδομικά, ψυχολογικά, κοινωνικά και οικονομικά.

Οι υπαίθριοι χώροι αποτελούν ένα αναπόσπαστο κομμάτι της αστικής κληρονομιάς, ένα δυνατό αρχιτεκτονικό και αισθητικό στοιχείο της πόλης, το οποίο παίζει έναν εκπαιδευτικό ρόλο λόγω της οικολογικής τους σπουδαιότητας, σημαντικό για την κοινωνική αλληλεπίδραση και την κάλυψη των αναγκών της κοινότητας. Το Συμβούλιο της Ευρώπης περιγράφει τους υπαίθριους χώρους ως ένα «δημόσιο σαλόνι» για την εκάστοτε περιοχή (Woolley, 2003).

Η περιοχή των Παλαιών από τη Γρηγορίου Λαμπράκη έως και το λιμάνι, δεν διαθέτει αρκετούς χώρους πρασίνου και ελεύθερους χώρους. Ειδικότερα, οι χώροι πρασίνου έχουν τη μορφή συνοικιακών πάρκων, ενώ διαθέτουν παγκάκια και δέντρα τα οποία δημιουργούν σκιερούς χώρους και προσφέρουν χώρους για στάση. Ωστόσο, δίνουν την εικόνα παραμελημένων χώρων, καθώς μερικοί από αυτούς χαρακτηρίζονται από φθορές στις υποδομές που προσφέρουν όπως είναι τα σπασμένα παγκάκια, τα ανεπτυγμένα φυτά και οι θάμνοι. Οι συγκεκριμένοι χώροι δεν προέκυψαν επιτηδευμένα, αλλά τυχαία καθώς αποτελούν τμήματα τα οποία απλώς δεν έχουν δομηθεί και άρα αποτέλεσαν χώρους πρασίνου.

Εικόνες 4.19, 4.20 και 4.21: Χώροι πρασίνου στην νότια πλευρά των Παλαιών



Πηγή: Ιδία λήψη

Εικόνες 4.22, 4.23 και 4.24: Πάρκο πλησίον κεραμοποιείου Τσαλαπάτα στη βόρεια πλευρά των Παλαιών



Πηγή: Ιδία λήψη

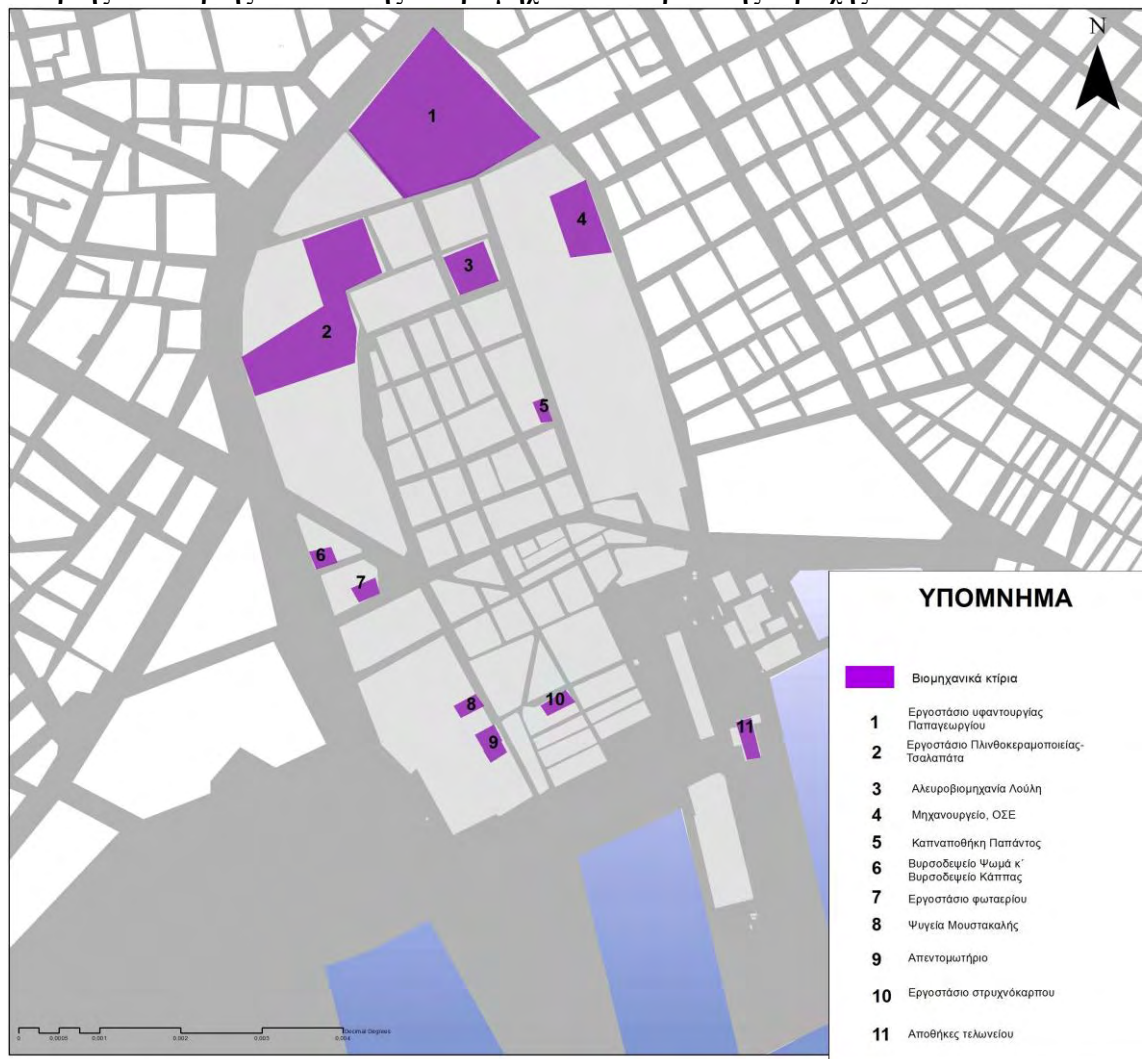
4.2.2 Βιομηχανική κληρονομιά

Οι βιομηχανίες-αποθήκες-εργοστάσια που υπήρξαν κάποτε στην περιοχή των Παλαιών, συνεχίζουν να υπάρχουν, είτε ως άδεια κελύφη είτε ως επαναχρησιμοποιούμενα κτίρια, στεγάζοντας δημόσιες ή πολιτιστικές δραστηριότητες. Ειδικότερα, τα εργοστάσια/βιομηχανίες που έχουν εντοπιστεί στην περιοχή είναι τα εξής:

- Εργοστάσιο υφαντουργίας Παπαγεωργίου (1905). Στη θέση του εργοστασίου τώρα χωροθετείται το εμπορικό συγκρότημα Old City.
- Αλευροβιομηχανία Λούλη (1914). Στη θέση του βρίσκονται σήμερα τα Village Cinemas.
- Εργοστάσιο πλινθοκεραμοποιείας Τσαλαπάτα (1926). Το εργοστάσιο επαναχρησιμοποιήθηκε και σήμερα στεγάζει έναν πολυχώρο τέχνης με υπαίθριο χώρο και καταστήματα εστίασης-αναψυχής.
- Εργοστάσιο βυρσοδεψείας Ψωμάς (1925). Το εργοστάσιο έχει κατεδαφιστεί.
- Εργοστάσιο φωταερίου (1893). Το κτίριο κατεδαφίστηκε μετά τους σεισμούς του 1955, ενώ στη θέση του σήμερα βρίσκεται το κέντρο τουριστικής πληροφόρησης του δήμου Βόλου.
- Εργοστάσιο βυρσοδεψείας Κάππα (1933). Δεν έχει αποκατασταθεί και αξιοποιηθεί έως σήμερα.

- Τα ψυγεία Μουστακαλής (1950). Το κτίριο δεν έχει αποκατασταθεί έως σήμερα.
- Απεντομωτήριο (1963). Σήμερα στεγάζει το κτίριο της Αναπτυξιακής Εταιρείας του Βόλου.
- Το εργοστάσιο του στρυχνόκαρπου, απολυμαντήριο οσπρίων (1922). Σήμερα στεγάζει την Ελληνική Εταιρεία Αποκατάστασης και Προστασίας Αναπήρων Παιδιών.
- Αποθήκες τελωνείου, εμπορευμάτων (1903). Σήμερα δεν παρουσιάζουν καμία χρήση.
- Καπναποθήκη Παπάντος (1930). Το κτίριο αποκαταστάθηκε το 2008 και σήμερα στεγάζει το Μουσείο της πόλης του Βόλου.
- Το μηχανουργείο του ΟΣΕ (1903). Οι εγκαταστάσεις δεν έχουν αξιοποιηθεί έως και σήμερα.

Χάρτης 4.6: Χάρτης αποτύπωσης των βιομηχανικών κτιρίων της περιοχής των Παλαιών



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

4.2.3 Αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά της περιοχής των Παλαιών

Ο Βόλος μέχρι τα μέσα περίπου του 19ου αιώνα, που άρχισε να κτίζεται η νέα πόλη, περιοριζόταν στο κάστρο των Παλαιών, το οποίο κατοικούνταν από 2.000 περίπου Οθωμανούς. Η αρχιτεκτονική της καστροπολιτείας, πριν την καταστροφή της το 1889 με την κατεδάφιση των βυζαντινών τειχών και την εφαρμογή του νέου ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης, είχε όλα τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της όψιμης Τουρκοκρατίας. Οι κατοικίες ήταν διώροφες, κεραμοσκεπείς, με ανοικτούς εξώστες και τσατμαδένια σαχνισιά με καφασωτά παράθυρα και ήταν περιτριγυρισμένες με ψηλούς λιθόκτιστους αυλόγυρους, οι οποίοι έδιναν έναν τόνο εσωστρέφειας, που ήταν χαρακτηριστικό στοιχείο του τρόπου ζωής των κατοίκων του 18ου και του 19ου αιώνα (Δημόγλου, 1999).

Ειδικότερα, η οργάνωση της εντός κάστρου πόλης είχε σε μικρογραφία όλα τα χαρακτηριστικά των οθωμανικών πόλεων αυτής της περιόδου: κατοικίες σε πυκνή διάταξη, ελικοειδείς, στενούς και συχνά αδιέξοδους δρόμους και τα στοιχειώδη κοινοτικά κτίρια, όπως τζαμί, λουτρό, διοικητικά κτίρια, συναγωγή, στρατώνες και τρεις κρήνες. Στην οδό Σαρανταπόρου υπάρχει ένα οθωμανικό λουτρό, ιδιοκτησίας Αφροδίτης Πάσχου, το οποίο έχει κηρυχθεί ως διατηρητέο μνημείο από το Υπουργείο Πολιτισμού καθώς και η παρακείμενη κατοικία εποχής Τουρκοκρατίας. Επίσης, στο πρώην οικόπεδο Γεωργίου Παύλου, στην οδό Μητροπολίτου Γρηγορίου στα Παλαιά Βόλου, υπάρχει καμαροσκέπαστο ημιερειπωμένο κτίσμα (Ντίνα, 2002).

Τα συγκεκριμένα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά παρέμειναν σε αρκετές κτιριακές δομές της περιοχής, ενώ χαρακτηριστικά αρχιτεκτονικά στοιχεία παραπέμπουν στην οθωμανική αρχιτεκτονική. Τέτοια χαρακτηριστικά στοιχεία είναι οι καμάρες των εμπορικών καταστημάτων και καταστημάτων αναψυχής που έχουν διασωθεί και επαναχρησιμοποιηθεί ή εγκαταλειφθεί.

**Εικόνες 4.25, 4.26 και 4.27: Αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά (καμάρες) πολλών καταστημάτων
(εγκαταλελειμμένων και μη) στην περιοχή των Παλαιών**



Πηγή: Ίδια λήψη

4.2.4 Οικοδομική δραστηριότητα στην περιοχή των Παλαιών

Αναφορικά με τη διαχρονική εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας στην περιοχή των Παλαιών, η οικοδομική δραστηριότητα αφορά σε κατοικίες νέες οι οποίες περιλαμβάνουν κάθε οικοδομή που χτίζεται από την αρχή σε ακάλυπτο έδαφος ή στη θέση παλιάς οικοδομής που κατεδαφίστηκε. Παρατηρείται ότι μετά το 1981 έως και σήμερα, η συνολική οικοδομική δραστηριότητα παρουσιάζει τη μέγιστη τιμή της το έτος 1981, ως αποτέλεσμα της σημαντικής οικοδομικής δραστηριότητας της προηγούμενης περιόδου λόγω της αύξησης του πληθυσμού στα αστικά κέντρα (Παπαγιαννίτσης, 2009).

Η πορεία της οικοδομικής δραστηριότητας στην περιοχή των Παλαιών δεν παρουσιάζει καμία ομοιότητα με την αντίστοιχη του Π.Σ. Βόλου, καθώς είναι ανεξάρτητη από αυτή και δεν επηρεάζεται από τα δεδομένα και τις εξελίξεις που καθορίζουν την αντίστοιχη του Π.Σ. Βόλου. Αναφορικά με τις νέες κατοικίες στην περιοχή των Παλαιών διαπιστώνεται ότι οι περισσότερες νέες οικοδομές και προσθήκες αποτελούν χαμηλά κτίρια ενός ή δύο και σπανιότερα τριών κατοικιών. Εξαιρέση σε αυτό αποτελεί το έτος 2001, όπου κατασκευάστηκαν τέσσερα πεντάοροφα συγκροτήματα μικρών κατοικιών. Η κατασκευή των παραπάνω συγκροτημάτων ενισχύει ακόμη περισσότερο την αρχική εικόνα της διαφοροποίησης της περιοχής από το κυρίαρχο μοντέλο (Παπαγιαννίτσης, 2009).

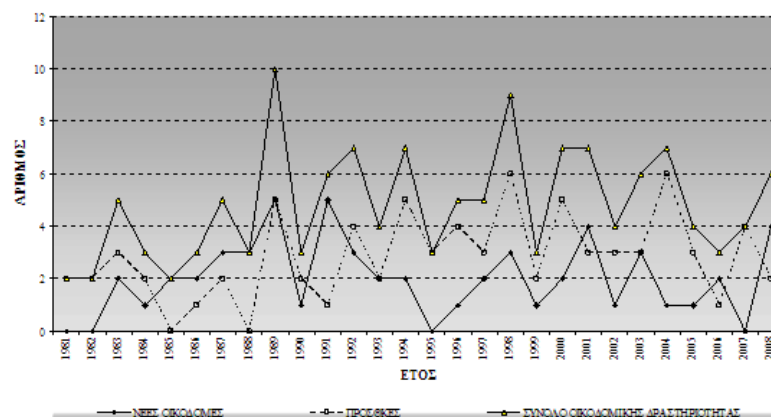
Ειδικότερα, η πρώτη σημαντική αύξηση του όγκου και της επιφάνειας εμφανίζεται το 1985, λόγω της κατασκευή ενός κτιρίου εντός του χώρου των εγκαταστάσεων του ΟΣΕ. Το 1986 και 1987 οι διαφοροποιήσεις οφείλονται στην κατασκευή ιδιωτικού βιοτεχνικού κτιρίου σε χώρο δίπλα από τις εγκαταστάσεις του πρώην υφαντουργείο

Παπαγεωργίου (Γερμανικό) και ιδιωτικής οικοδομής για τη στέγαση γραφείων και καταστημάτων επί της Λεωφόρου Λαμπράκη. Το 1989 κατασκευάζονται οι κτιριακές εγκαταστάσεις του ΚΤΕΛ. Το 1997 κατασκευάζονται το 9ο Δημοτικό Σχολείο και ανακαινίζεται στο πλαίσιο του προγράμματος «URBAN» το κτίριο του πρώην εργοστασίου στρυγκοκάρπου, έργα τα οποία είχαν άμεση σχέση με την αναζωογόνηση της περιοχής. Τον επόμενο χρόνο στις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ κατασκευάζεται ένα ακόμη κτίριο προκειμένου να εγκατασταθεί το νέο εργοστάσιο επισκευής φορταμαξών, νομιμοποιούνται πρώην βιοτεχνικά κτίρια και κατασκευάζεται στο ίδιο Ο.Τ. υπεραγορά τροφίμων από ιδιώτες. Το 1999 νομιμοποιούνται πρώην αποθήκες και αλλάζουν οι χρήσεις του ισογείου σε καταστήματα, επί των οδών Λαχανά και Λήμνου (Παπαγιαννίτσης, 2009).

Επιπρόσθετα, το 2000 νομιμοποιούνται από την ΕΤΒΑ Α.Ε. οι εγκαταστάσεις του πρώην υφαντουργείου Παπαγεωργίου και κατασκευάζεται το Κέντρο Τουριστικής Πληροφόρησης, ενώ το 2001 κατασκευάζονται τα τέσσερα πεντάοροφα συγκροτήματα κατοικιών. Το έτος 2004 αποτελεί αφενός το σημείο της μέγιστης τιμής ως προς τον όγκο της οικοδομικής δραστηριότητας και περιλαμβάνει τις εγκαταστάσεις του Πλινθοκεραμοποιείου Τσαλαπάτα και τις ανακατασκευές και προσθήκες στους πρώην κυλινδρόμυλους Λούλη. Τέλος, η αυξημένη δραστηριότητα που εμφανίζεται το έτος 2006 αφορά τις νέες εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στην περιοχή (Παπαγιαννίτσης, 2009).

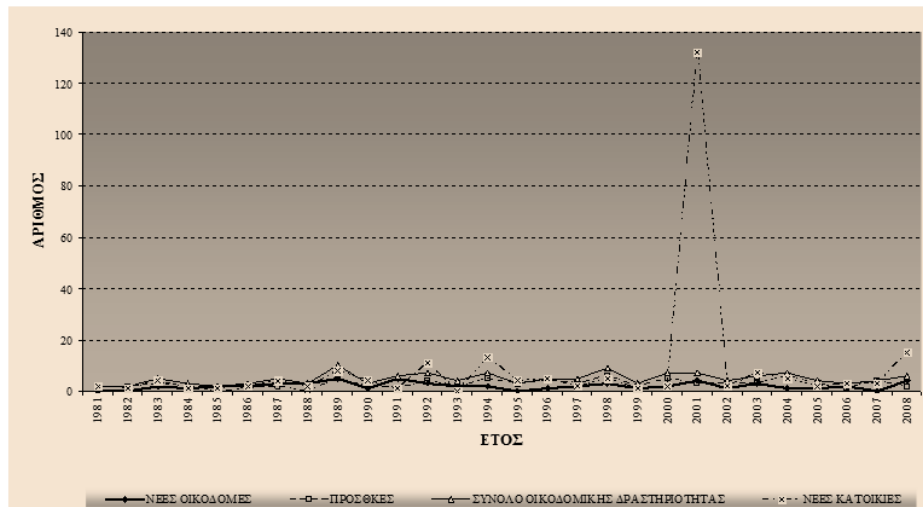
Έτσι, η διαμόρφωση της οικοδομικής δραστηριότητας της περιοχής των Παλαιών επιτεύχθηκε μέσω των προσθηκών κάθε τύπου αναπαλαιώσεων, νομιμοποιήσεων, επεκτάσεων και όχι μέσω κατασκευών νέων οικοδομών (Παπαγιαννίτσης, 2009).

Διάγραμμα 4.1: Αριθμός νέων οικοδομών, προσθηκών και σύνολο οικοδομικής δραστηριότητας στη συνοικία των «Παλαιών».



Πηγή: Παπαγιαννίτσης, 2009

Διάγραμμα 4.2: Αριθμός νέων οικοδομών, προσθηκών και νέων κατοικιών στη συνοικία των «Παλαιών»



Πηγή: Παπαγιαννίτσης, 2009

Επίσης, ένα ακόμη σημαντικό στοιχείο αναφορικά με την οικοδομική δραστηριότητα είναι και το έτος ανέγερσης των οικοδομών. Ειδικότερα, σε ποσοστό πάνω από 62% το κτιριακό απόθεμα της περιοχής μελέτης χρονολογείται πριν από το 1960, δηλαδή υπερβαίνει την ηλικία των 40 ετών, σε αντίθεση με το Δήμο Βόλου και το πολεοδομικό συγκρότημα όπου το αντίστοιχο ποσοστό κυμαίνεται στο 22%. Διαπιστώνεται επίσης ότι το ποσοστό των νεοαναγειρόμενων κτιρίων – μετά το 1990 – στα Παλαιά είναι μόλις 4,54%, όταν στο Δήμο Βόλου και το πολεοδομικό συγκρότημα ξεπερνά το 14%. Συνεπώς, η χρονολογία της οικοδομικής δραστηριότητας στην περιοχή μελέτης δεν φαίνεται να ακολουθεί την αντίστοιχη τόσο του Δήμου Βόλου όσο και του πολεοδομικού συγκροτήματος στο σύνολό του (Παπαγιαννίτσης, 2009).

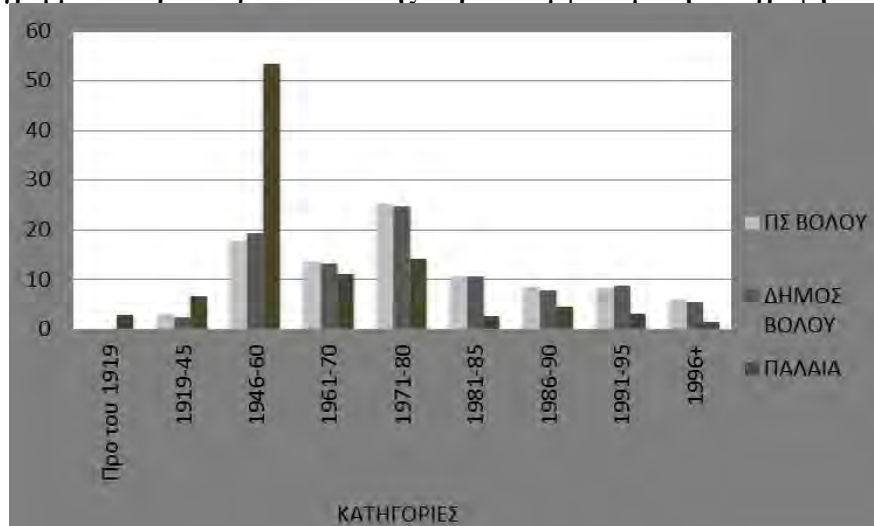
Το συμπέρασμα που προκύπτει από την οικοδομική δραστηριότητα είναι πως τα περισσότερα κτίρια αποτελούν παλιές κατασκευές, και αυτό επιβεβαιώνει και τα συμπεράσματα της επιτόπιας παρατήρησης, κατά την οποία συμπεραίνεται πως οι περισσότερες οικοδομές χαρακτηρίζονται από την παλαιότητά τους. Αυτό αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο για τις προτάσεις αναβάθμισης της περιοχής μελέτης, καθώς όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των κτιρίων όσον αφορά την παλαιότητά τους, τόσο μεγαλύτερες παρεμβάσεις θα χρειαστούν στην αποκατάσταση και συντήρηση των κτιρίων. Παράλληλα, επιβεβαιώνεται για άλλη μία φορά η ιδιαιτερότητα της περιοχής των Παλαιών σε σχέση με τα υπόλοιπα τμήματα του Δήμου Βόλου.

Πίνακας 4. 1: Χρονολογία κατασκευής κτιρίων σύμφωνα με την απογραφή του 2001

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ								
	Προ του 1919	1919-45	1946-60	1961-70	1971-80	1981-85	1986-90	1991-95	1996+
ΠΣ ΒΟΛΟΥ	0,23	3,21	17,75	13,69	25,3	10,56	8,52	8,39	5,89
ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	0,18	2,39	19,43	13,13	24,67	10,57	7,92	8,84	5,53
ΠΑΛΑΙΑ	2,88	6,54	53,44	11,2	14,19	2,77	4,43	3,1	1,44

Πηγή: (Παπαγιαννίτσης, 2009) και ίδια επεξεργασία

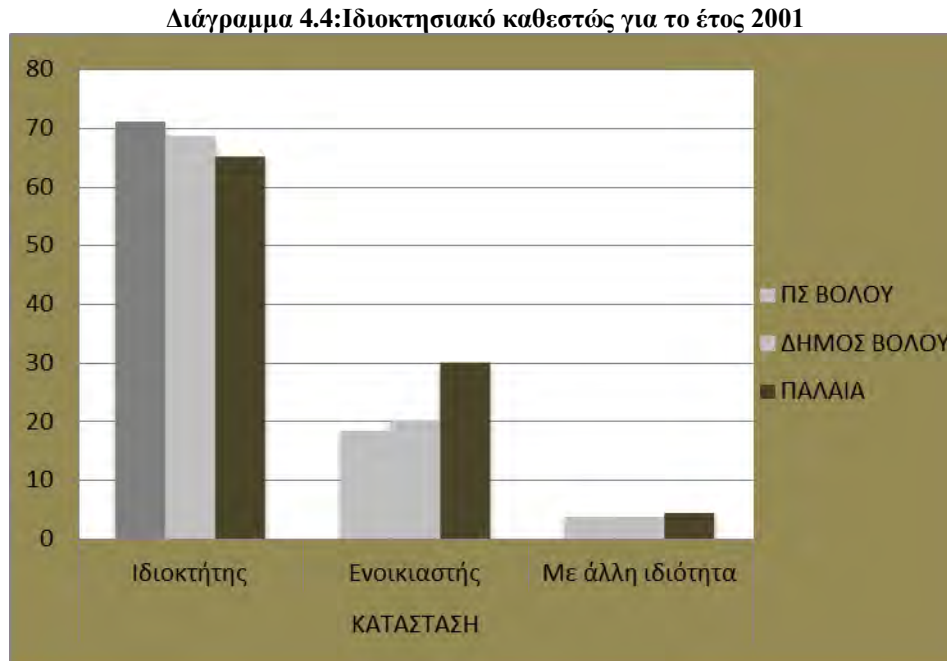
Διάγραμμα 4.3: Χρονολογία κατασκευής κτιρίων σύμφωνα με την απογραφή του 2001



Πηγή: (Παπαγιαννίτσης, 2009) και ίδια επεξεργασία

4.2.5 Ιδιοκτησιακό καθεστώς-Χρήσεις που υπόκεινται στο δήμο

Αναφορικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς στην περιοχή των Παλαιών προκύπτει ότι το ποσοστό ιδιοκατοίκησης είναι μεγαλύτερο από το ποσοστό ενοικίασης στην περιοχή. Τα αποτελέσματα αυτά συνάδουν με τα αντίστοιχα ποσοστά ιδιοκτησιακού καθεστώτος και στην υπόλοιπη περιοχή του ΠΣ Βόλου όπως φαίνεται και στο διάγραμμα.



Πηγή: (Παπαγιαννίτσης, 2009) και ίδια επεξεργασία

Αυτό αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο για την εφαρμογή ηπίων παρεμβάσεων στην περιοχή μελέτης οι οποίες δεν θα συμπεριλαμβάνουν απαλλοτριώσεις καθώς οι περισσότερες κατοικίες αποτελούν τις μόνιμες κατοικίες για τους κατοίκους, στις οποίες ζούνε ίσως και όλα τους τα χρόνια. Αυτό έρχεται σε σύγκρουση από ηθικής άποψης με την αναγκαστική αποχώρηση των κατοίκων από την περιοχή και την εγκατάστασή τους σε άλλη περιοχή.

Εκτός από το ιδιωτικό καθεστώς των ακινήτων, υπάρχει και η δημόσια διάσταση αυτού. Ειδικότερα, η περιοχή παρουσιάζει ένα μεγάλο αριθμό ακινήτων ή αδόμητων/υπαίθριων χώρων τα οποία αποτελούν περιουσία του Δήμου.

Πίνακας 4. 2 :Κατάλογος με κτίρια που υπόκεινται στη δημοτική περιουσία στην περιοχή των Παλαιών

ΑΚΙΝΗΤΟ	ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΣΥΝΟΙΚΙΑ	Ο.Τ.	Τ.Μ.	ΧΡΗΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΛΛΟ ΑΚΙΝΗΤΟ	ΙΣΤΟΡΙΚΟ	
Κτίριο	Βόλος	Κτίριο στρυχνόκαρπος	Λήμνου- Παπακυριαζή	Παλιά		469	Δωρεάν παραχώρηση	Δ.Ο.Υ.Κ	Ιδιόχρηση	Ναι		
Κτίριο	Βόλος	Κτίριο βρεφονηπιακός σταθμός παλαιών	Γιαντισών- Μητρ.Γρηγορίου - Κρέυντος	Παλιά		63	Δωρεάν παραχώρηση χρήσης	Υπάρχει κτίσμα 2 ορόφων με υπόγειο έτος κατασκευής 1985 (εκπαίδευση) οικοδομική άδεια 282/1985	Ιδιόχρηση	Ναι	Εμμ. Αιωνιότης . Δήμος Βόλου	
Κτίριο	Βόλος	Κτίριο στο οικόπεδο του μουσείου πόλης (στεγάζει το συνοικιακό συμβούλιο παλαιών)	Μητρ. Γρηγορίου- Σουλίου	Παλιά		49	80	Ιδιόχρηση	Συν. Συμβουλίου Παλαιών	Ιδιόχρηση	Ναι	Ψαρογιώργου Σουζάνα
Κτίριο	Ιωλός	Κατάστημα	Αλμυρού 12 Α	Παλιά				Ενοικιάζεται σε κατάσταση ζωοτροφών	Προς εμπορική χρήση			
Κτίριο	Ιωλός	Αποθήκη	Αλμυρού 12 Β	Παλιά				Ενοικιάζεται	Προς εμπορική χρήση			
Κτίριο	Βόλος	Τεχνική Υπηρεσία	Λαρίσης- Σαρανταπόρου	Παλιά		35	500	Ιδιόχρηση	Συνολικό εμβαδό 4.019 τ.μ. (ελεύθερος χώρος: 3.519 τ.μ.)	Ιδιόχρηση	Ναι	
Κτίριο	Βόλος	Κτίριο- ενεργειακό κέντρο (Λαχανά)	Λαχανά 5	Παλιά			Δωρεάν παραχώρηση χρήσης	Συνολικό εμβαδό:1097,16 τ.μ.)	Ιδιόχρηση	Ναι	Πρώην απεντομητήρι ο	
Κτίριο	Βόλος	Κληροδότημα Εξάρχου (εμπόριο) υπάρχει κτίσμα 1 ορόφου 225 τ.μ.	Αλμυρού 38-46	Παλιά			248	Ενοικίαση		Προς εμπορική χρήση		Κληροδότημα Μονομελές Πρωτοδικείο Βόλου- Δήμος Βόλου
Κτίριο	Βόλος	Μουσείο Πόλης	Φερών 17	Παλιά		49	1.884	Ιδιόχρηση		Ιδιόχρηση	Ναι	Ψαρογιώργου Σουζάνα
Κτίριο	Βόλος	Κτίριο στο οικόπεδο του μουσείου πόλης (στεγάζεται το μηχανουργείο)	Φερών 19	Παλιά		49	120			Ιδιόχρηση	Ναι	Κ. Πετρόπουλος
Κτίριο	Βόλος	Κτίριο του οικοπέδου του μουσείου(στεγάζεται οικία)	Μητρ. Γρηγορίου- Σουλίου	Παλιά		49	187			Κτίριακό- κατοικίες	Ναι	Ψαρογιώργου Σουζάνα
Κτίριο	Βόλος	Κτίρια Τσαλαπάτα- εστιατόριο	Αρ. Ζάχου 11-13	Παλιά		62	447	Σύμβαση παραχώρησης	πολλαπλών δραστηριοτήτων (ελεύθερος	Εμπόριο, πολιτισμός, ψυχαγωγία	Ναι	Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Βόλου
Κτίριο	Βόλος	Κτίρια Τσαλαπάτα- κατάστημα	Ζάχου 11-13	Παλιά		62	216	Σύμβαση παραχώρησης	Κτίριο πολλαπλών δραστηριοτήτων	Εμπόριο, πολιτισμός, ψυχαγωγία	Ναι	Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου
Κτίριο	Βόλος	Κτίρια Τσαλαπάτα- κατάστημα	Ζάχου 11-13	Παλιά		62	576	Σύμβαση παραχώρησης	πολλαπλών δραστηριοτήτων (ελεύθερος χώρος :8.391 τ.μ.)	Εμπόριο, πολιτισμός, ψυχαγωγία	Ναι	Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Βόλου
Κτίριο	Βόλος	Ερειπωμένα κτίρια	Αλμυρού- Βοίβης	Παλιά		30/α	300		Ερειπωμένα κτίρια συνολικό εμβαδό 660 τ.μ.		Ναι	

Πηγή: ANEBO A.E.

Πίνακας 4.3: Κατάλογος με πλατείες που υπόκεινται στη δημοτική περιουσία στην περιοχή των Παλαιών.

ΑΚΙΝΗΤΟ	ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΣΥΝΟΙΚΙΑ	Ο.Τ.	Τ.Μ.	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΙΣΤΟΡΙΚΟ
Πλατεία	Βόλος	Πλατεία (αρχαιολογικός χώρος)	Λαμπράκη	Παλιά		1.811	ΦΕΚ 102/Α/7-4-1930/Π.Δ 5-4-30 Υπουργείο Συγκοινωνίας	Αρχαιολογικός χώρος	
Πλατεία	Βόλος	Πλατεία	Λαμπράκη-Σαρανταπόρου-Παπακυριαζή	Παλιά	35	1.407	ΦΕΚ 102/α/7-4-30	Ιδιόχρηση	
Πλατεία	Βόλος	Πλατεία	Παπακυριαζή-Λαμπράκη-Κροκίου	Παλιά		886	ΦΕΚ 102/α/7-4-30/Π.Δ. Υπουργείο Συγκοινωνιών 5/4/30	Ιδιόχρηση	
Πλατεία	Βόλος	Πολιτιστικός Παλαιών	Κυκλίας(Λήμνου-Λαχανά)	Παλιά		700	ΦΕΚ 102Α/7.4.1930	Ιδιόχρηση	
Πλατεία	Βόλος	Πλατεία τέρμα Λαχανά	Λαχανά(Λήμνου-Ελασσόνας)	Παλιά		429	ΦΕΚ 102Α/7.4.1930	Ιδιόχρηση	
Πλατεία	Βόλος	Πλατεία Τουλούμπα	Κροκίου(Μητρ. Γρηγορίου-Λαμπράκη)	Παλιά		893	ΦΕΚ 102Α/7.4.193	Ιδιόχρηση	
Πλατεία	Βόλος	Πλατεία Παλαιών	Πυράσσου (Αλμυρού-Λαμπράκη)	Παλιά		2.818	ΦΕΚ 102Α/7.4.193	Ιδιόχρηση	
Πλατεία	Βόλος	Πλατεία Γιαννιτσών-Μητρ. Γρηγορίου-Κρέωνος	Γιαννιτσών-Μητρ.Γρηγορίου - Κρέωντος	Παλιά	62Α	5.467	Σε τμήμα της πλατείας βρίσκεται βρεφονηπιακός σταθμός με Ο.Τ. 63	Ιδιόχρηση	Εμμ. Αυλωνίτης Δήμου Βόλου
Πλατεία	Βόλος	Πλατεία Αγ. Θεοδώρων	Μητρ. Γρηγορίου-Αγ. Θεοδώρων	Παλιά		1.418	ΦΕΚ 102/Α/7-4-1930 Υπουργείο Συγκοινωνιών	Ιδιόχρηση	
Πλατεία	Βόλος	Πλατεία πολιτιστικός παλαιών ΔΕΜΕΚΑΒ	Λαχανά-Κυκλίας-Λήμνου	Παλιά		700	ΦΕΚ 102/Α/7-4-1930 Υπουργείο Συγκοινωνιών	Ιδιόχρηση	

Πηγή: ANEBO A.E.

Πίνακας 4.4:Κατάλογος με οικόπεδα που υπόκεινται στη δημοτική περιουσία στην περιοχή των Παλαιών.

ΑΚΙΝΗΤΟ	ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΣΥΝΟΙΚΙΑ	Τ.Μ.	ΧΡΗΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ	ΙΣΤΟΡΙΚΟ
Οικόπεδο	Βόλος	Αρχαιολογικά ευρήματα (Παλιά)		Παλιά	1.368		Περιφραγμένο οικόπεδο στο οποίο υπάρχουν αρχαιολογικά ευρήματα	Αρχαιολογικός χώρος	
Οικόπεδο	Βόλος	Οικόπεδο	Λαχανά – Γ. Λαμπράκη	Παλιά	3.322		Αστικό ΚΤΕΛ		
Οικόπεδο	Βόλος	Οικόπεδο Σουλίου (Πρώην Οθωμ.Τέμενος)	Σουλίου	Παλιά	48	937	ΔΕ.ΜΕ.ΚΑ.Β.	Οικόπεδο εντός σχεδίου	Μεταβίβαση περιουσίας
Οικόπεδο	Βόλος	Οικόπεδο Λαχανά-Κιλκίς Πρώην Κοσιάβα - Κουζιώκα)	Λαχανά-Κιλκίς	Παλιά	6	758	Δωρεάν παραχώρηση χρήσης	Οικόπεδο εντός σχεδίου	Ιωάννης Πολυχρονάκης
Οικόπεδο	Βόλος	Οικόπεδο	Αμυρού - Βοιβής	Παλιά	30/α	665	Ερειπιμένα κτίρια εμβαδού 300 τ.μ. ΔΕ.ΜΕ.ΚΑ.Β.	Οικόπεδο εντός σχεδίου	Μεταβίβαση περιουσίας

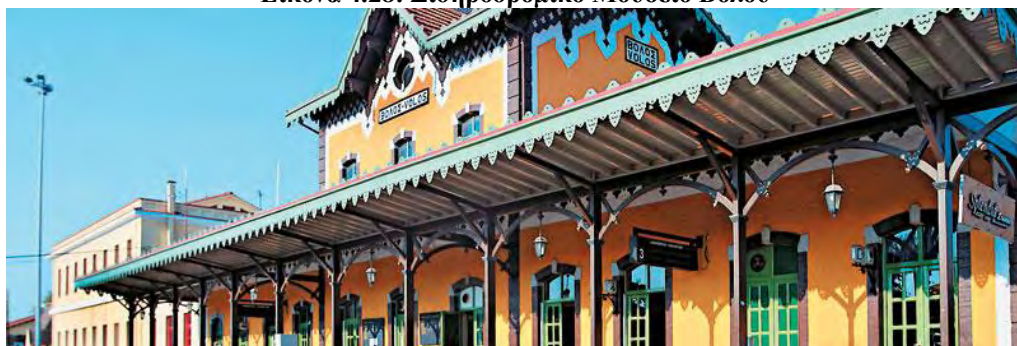
Πηγή: ANEBO A.E

4.3 Πολιτιστικά χαρακτηριστικά

4.3.1 Μουσεία- Χώροι Πολιτισμού

Η περιοχή των Παλαιών παρουσιάζει ένα εύρος πολιτιστικών δραστηριοτήτων λόγω των μουσειακών εγκαταστάσεων και των χώρων πολιτισμού που διαθέτει. Ειδικότερα, το σιδηροδρομικό μουσείο Θεσσαλίας το οποίο βρίσκεται στο σιδηροδρομικό σταθμό Βόλου και πιο συγκεκριμένα στον όροφο του κτιρίου του σταθμού και φιλοξενεί πλούσιο σιδηροδρομικό, κειμηλιακό και τεκμηριωτικό υλικό, μοναδικό για τα δεδομένα της χώρας, όπως παλιές φωτογραφίες, αρχεία, έγγραφα, στολές και αντικείμενα-εργαλεία, σπάνια έγγραφα και βιβλία για τη σιδηροδρομική αρχιτεκτονική, αλλά και ιστορικά ντοκουμέντα και μοναδικά σχέδια του Εβαρίστο Ντε Κίρικο (www.ose.gr).

Εικόνα 4.28: Σιδηροδρομικό Μουσείο Βόλου



Πηγή: www.ose.gr

Παράλληλα, στην περιοχή πρόσφατα άνοιξε τις πόρτες του στο κοινό το Μουσείο της πόλης του Βόλου, το οποίο στεγάζεται στην πρώην καπναποθήκη Παπάντου (Φερών

17) στα Παλαιά. Πρόκειται για ένα ιστορικό κτήριο, συνδεδεμένο με συλλογικές μνήμες της πόλης τόσο όσον αφορά τη λειτουργία του ως καπναποθήκη όσο και τη χρήση του ως προσωρινός καταυλισμός Μικρασιατών προσφύγων το 1922. Την ευθύνη για τη δημιουργία και λειτουργία του Μουσείου έχει το Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας Βόλου. Το μουσείο διαθέτει πλούσιο υλικό όσον αφορά την ιστορία της πόλης του Βόλου, από τα προϊστορικά χρόνια έως και σήμερα, όπως είναι φωτογραφικό υλικό, αντικείμενα, ρούχα-στολές και οπτικοακουστικό υλικό (Δημοτικό κέντρο ιστορίας και τεκμηρίωσης).

Εικόνα 4.29: Το Μουσείο της πόλης του Βόλου



Πηγή: Ίδια λήψη

Αναφορικά με τους πολιτιστικούς χώρους που χωροθετούνται στην περιοχή των Παλαιών χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα, το οποίο κτίστηκε το 1925 από τους αδελφούς Τσαλαπάτα και λειτούργησε για 50 χρόνια. Μετά το κλείσιμο του εργοστασίου, το κτίριο διατηρήθηκε σε καλή κατάσταση μέχρι το 1995 οπότε και αγοράστηκε από το Δήμο Βόλου στα πλαίσια του ευρωπαϊκού προγράμματος URBAN. Με την ένταξή του στο πρόγραμμα χρηματοδότησης, δρομολογήθηκε η αποκατάσταση των κτιρίων και η αλλαγή της χρήσης τους, στοχεύοντας στη δημιουργία ενός σύγχρονου πολιτιστικού και ψυχαγωγικού συγκροτήματος αφιερωμένου στη βιομηχανική και χειροτεχνική παράδοση, καθώς και στην καλλιτεχνική δημιουργία το οποίο περιλαμβάνει (Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου):

- Μουσείο βιομηχανικής ιστορίας
- 20 χειροτεχνικά εργαστήρια, εκθετήρια και μικρά εμπορικά καταστήματα για παραδοσιακά προϊόντα της περιοχής.
- Χώρους εκθέσεων και καλλιτεχνικών εκδηλώσεων, βιβλιοθήκη, αίθουσα video-wall και κινηματογράφο.
- Χώρους αναψυχής (Καφέ, εστιατόριο, ουζερί).

Την αποκατάσταση και τη λειτουργία του συγκροτήματος ως Πολυχώρο τσαλαπάτα την έχουν αναλάβει το Πολιτιστικό Ίδρυμα της Τράπεζας Πειραιώς μαζί με την εταιρεία ΓΕΚ.

Εικόνα 4 30: Αποψη του συγκροτήματος Τσαλαπάτα



Πηγή: Ίδια λήψη

4.3.2 Αρχαιολογικοί χώροι

Στην περιοχή των Παλαιών Βόλου υπάρχει στη θέση του Λόφου του Κάστρου κηρυγμένος αρχαιολογικός χώρος (ΦΕΚ 404/13.09.60 και ΥΑ 87608/5453/11.08.60) όπου έχει εντοπιστεί το βορειότερο διοικητικό κέντρο του Μυκηναϊκού πολιτισμού. Το κάστρο του Βόλου, στο λόφο, αποτελούσε το μεσαιωνικό πυρήνα της πόλης. Στον μικρό αυτό λόφο η οικιστική δραστηριότητα καταγράφεται από την πρώιμη εποχή του Χαλκού έως και σήμερα. Τα ευρήματα δείχνουν ότι ο οικισμός ακμάζει κατά τα μυκηναϊκά, πρωτογεωμετρικά, γεωμετρικά χρόνια έως και τα πρώιμα ελληνιστικά χρόνια. Επίσης, κατά τα τελευταία χρόνια ζωής της Αρχαίας Δημητριάδας (5^{ος} αι. π.Χ.) παρατηρείται μεταφορά των δραστηριοτήτων από το νότιο τμήμα του κόλπου του

Βόλου στο βόρειο και μεγάλη ανάπτυξη του οικισμού στα Παλαιά (Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ΠΣ Βόλου).

Εικόνες 4.31,4.32 και 4.33: Ο αρχαιολογικός χώρος στο λόφο των Αγίων Θεοδώρων



Πηγή: Ίδια λήψη

Από το 1990 οι ανασκαφές της εφορείας έφεραν στο φως τμήματα του παλαιοχριστιανικού τείχους (στις οδούς Σουλίου, Κρέοντος, Βελισσαρίου, Μητροπολίτου Γρηγορίου, Λαχανά), καθώς επίσης και Αρχαιολογικά ευρήματα, λουτρά και βυζαντινά μνημεία, τα οποία εντοπίστηκαν σε πολλά οικόπεδα των Παλαιών, όπως στα ιδιωτικά οικόπεδα Γ. Πούλιου, Π. Βενετά, στο οικόπεδο της Υπερτοπικής Αγοράς, στην πλατεία Αγίων Θεοδώρων, στην οδό Φερών και δυτικά του λόφου των Αγίων Θεοδώρων (ΦΕΚ 496/ Δ' / 6.6.2006).

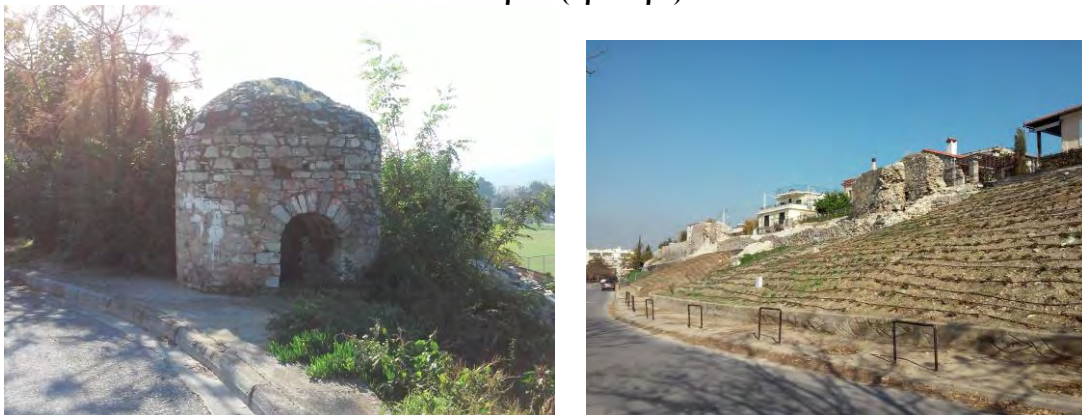
Εικόνες 4.34 και 4.35: Ο αρχαιολογικός χώρος στο οικοδομικό τετράγωνο που χωροθετούνταν η Δημοτική φρουταγορά



Πηγή: Ίδια λήψη

Ο λόφος των Παλαιών αποτελεί μία ιδιαίτερη περίπτωση αρχαιολογικού χώρου, καθώς βρίσκεται σε ήδη δομημένη αστική περιοχή και μάλιστα περιλαμβάνει αρχαιολογικά ευρήματα και μνημεία από πολλές χρονολογικές περιόδους. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο, ο αναοριοθετημένος αρχαιολογικός χώρος των Παλαιών είναι κηρυγμένος και από τις δύο αρχαιολογικές υπηρεσίες, ΙΓ' Ε.Π.Κ.Α και 7^η ΕΒΑ, ενώ ένα πλήθος κτιρίων μέσα στα όριά του είναι χαρακτηρισμένα ως διατηρητέα από την Υπηρεσία Νεότερων Μνημείων. Για τον Αναοριοθετημένο Αρχαιολογικό χώρο των Παλαιών, η ΙΓ' Ε.Π.Κ.Α. έχει καταθέσει προτάσεις για ανοικτό αρχαιολογικό-ιστορικό πάρκο και παράλληλα έχει χωρίσει την περιοχή σε 5 ζώνες προστασίας (Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ΠΣ Βόλου).

Εικόνες 4.36 και 4.37: Τμήμα του Παλαοχριστιανικού Τείχους στις οδούς Λαχανά (δεξιά) και Βελισσαρίου (αριστερά)



Πηγή: Ίδια λήψη

Παράλληλα, τα βυζαντινά μνημεία τα οποία εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της 7^{ης} Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων στην περιοχή των Παλαιών είναι ο αναοριοθετημένος αρχαιολογικός χώρος Παλαιών (ΦΕΚ 1047/Β/04). Αναφορικά με τα νεότερα μνημεία στην περιοχή, από την Υπηρεσία Νεώτερων Μνημείων και Τεχνικών

Έργων Περιφέρειας Θεσσαλίας έχουν κηρυχτεί και προστατεύονται τα ακόλουθα μνημεία: Το Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα (ΦΕΚ 593/Β/7.7.95), το Χάνι "Δίκου" στην οδό Αλμυρού (ΦΕΚ 68/ΑΑΠ/23.10.06) καθώς επίσης και διαφόρων ειδών κτίρια και αποθήκες στις εξής οδούς: Αλμυρού 20,22,24,26,50-52, Γραβιάς 1816,14,12,4,6, Κροκίου 23,25,27,29,31, Κροκίου και Μητρ. Γρηγορίου, Μητρ. Γρηγορίου 54 κ Ζάχου 26, Φρουρίου και Σουλίου 16-18 (ΦΕΚ 80/Δ/ 04.12.1993), Φερών και Κρέοντος (ΦΕΚ 109/Δ/2000) (Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ΠΣ Βόλου).

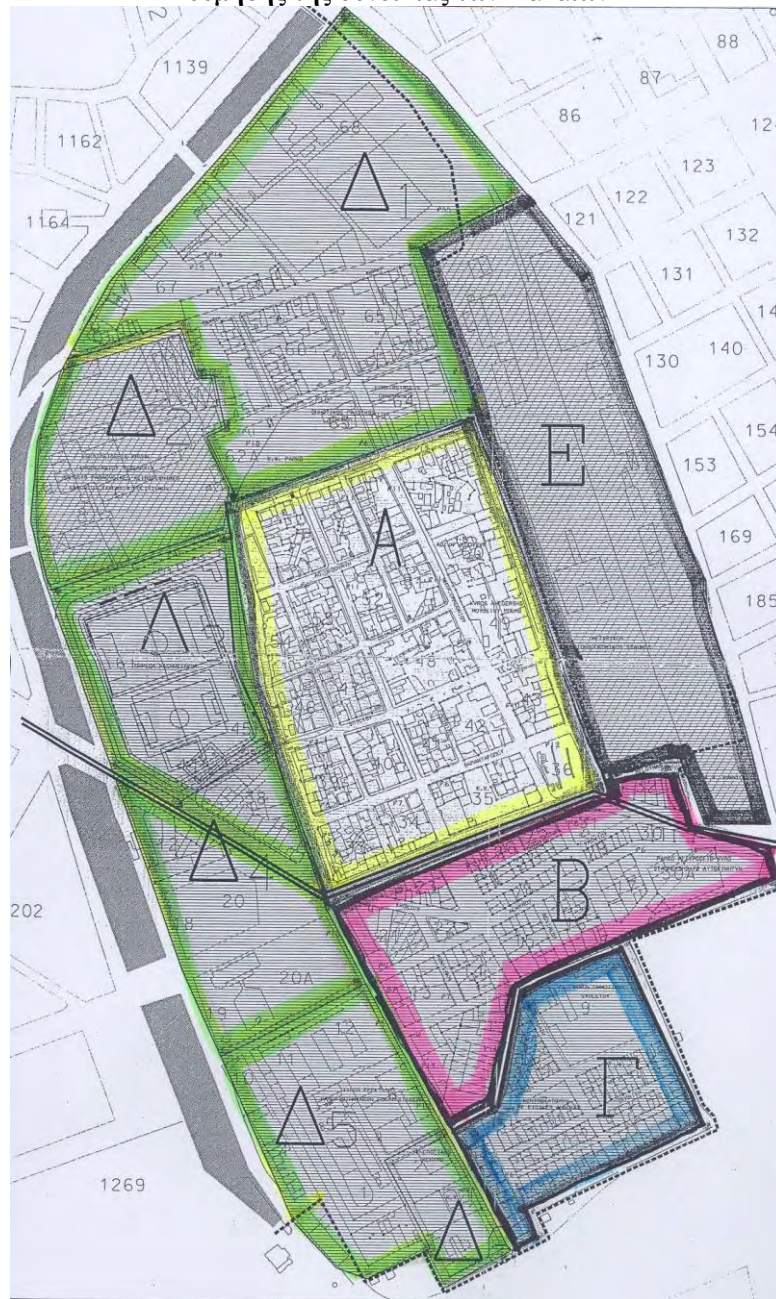
Αναφορικά με τον αναριοθετημένο αρχαιολογικό χώρο των Παλαιών, υπάρχει απόφαση του Δ.Σ. Βόλου με αριθμό 343/31.8.2004, η οποία αναφέρεται στην τροποποίηση των όρων δόμησης και των χρήσεων γης, χωρίζοντας την περιοχή σε 5 τομείς με αντίστοιχες επιτρεπόμενες χρήσεις και όρους και περιορισμούς δόμησης.

Πίνακας 4.5: Πρόταση τροποποίησης Χρήσεων γης και Όρων Δόμησης συνοικίας Παλαιών
Πρόταση τροποποίησης Χρήσεων γης και Όρων Δόμησης συνοικίας Παλαιών

Τομέας Α	Τομέας Β	Τομέας Γ	Τομέας Δ	Τομέας Ε
Όροι Δόμησης	Όροι Δόμησης	Όροι Δόμησης	Όροι Δόμησης	Όροι Δόμησης
<ul style="list-style-type: none"> ΣΔ: 1,6 Κάλυψη κατά Γ.Ο.Κ. 70% Αριθμός ορόφων/ Μέγιστο ύψος: 3όροφος / 7,50μ. (συν 1,50μ. υποχρεωτική κεραμοσκεπή) 	<ul style="list-style-type: none"> ΣΔ: 1,6 Κάλυψη κατά Γ.Ο.Κ. 70% Αριθμός ορόφων/ Μέγιστο ύψος: 3όροφος / 10,50μ. (συν 1,50μ. υποχρεωτική κεραμοσκεπή) 	<ul style="list-style-type: none"> ΣΔ: 1,6 Κάλυψη κατά Γ.Ο.Κ. 70% Αριθμός ορόφων/ Μέγιστο ύψος: 3όροφος / 10,50μ. (συν 1,50μ. υποχρεωτική κεραμοσκεπή) 	<ul style="list-style-type: none"> ΣΔ: 1,6 Κάλυψη κατά Γ.Ο.Κ. 70% Αριθμός ορόφων/ Μέγιστο ύψος: 3όροφος / 10,50μ. (συν 1,50μ. υποχρεωτική κεραμοσκεπή) 	Περιοχή Ο.Σ.Ε. (Κονής Δαφνίας)
Επιτρεπόμενες Χρήσεις	Επιτρεπόμενες Χρήσεις	Επιτρεπόμενες Χρήσεις	Επιτρεπόμενες Χρήσεις (Υποτομείς Δ1, Δ4, Δ6)	Επιτρεπόμενες Χρήσεις
<ul style="list-style-type: none"> Κατοικία Εμπορικά καταστήματα, στο ισόγειο κτιρίων έως 100τμ. (εξαιρούνται τα καταστήματα ανταλλακτικών αυτοκινήτων) Γραφεία, Διοίκηση έως 200τμ. Ξενώνες μικρού δυναμικού (έως 20 κλίνες) Ασφάλειες, Κοινωνικές οργανισμοί Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας Εσπαστέρια, Ταβέρνες και Ζαχαροπλαστεία έως 200τμ. Παραδοσιακά καφενεία 	<ul style="list-style-type: none"> Κατοικία Εμπορικά καταστήματα, στο ισόγειο κτιρίων έως 100τμ. (εξαιρούνται τα καταστήματα ανταλλακτικών αυτοκινήτων) Γραφεία, Διοίκηση έως 200τμ. Ξενώνες (έως 30 κλίνες) Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Κοινωνικές οργανισμοί Εσπαστέρια, Ταβέρνες και Ζαχαροπλαστεία έως 200τμ. Παραδοσιακά καφενεία Επαγγελματικά εργαστήρια, (που ταυρίζουν με το παραδοσιακό χαρακτήρα της περιοχής) όπως τα παραδοσιακά που υπάρχουν, Σαμαρόδικα, Βαρλοπόικια, Πεταλωτήρια, Εργαστήρια μπουρζου, χαλκού, σιδήρου, ζυλογλυπτικής, αλευρόμυλος, κ.α. (πλην συνεργείων αυτοκινήτων) 	<ul style="list-style-type: none"> Κατοικία Εμπορικά καταστήματα, έως 100τμ. (εξαιρούνται τα καταστήματα ανταλλακτικών αυτοκινήτων) Γραφεία, Διοίκηση έως 200τμ. Ξενώνες (έως 20 κλίνες) Ασφάλειες, Κοινωνικές οργανισμοί Κτίρια εκπαίδευσης που εξυπηρετούν τις ανάγκες της περιοχής των Παλαιών Εσπαστέρια, Ταβέρνες και Ζαχαροπλαστεία έως 200τμ. Παραδοσιακά καφενεία Επαγγελματικά εργαστήρια, (που ταυρίζουν με το παραδοσιακό χαρακτήρα της περιοχής) (πλην συνεργείων αυτοκινήτων) 	<ul style="list-style-type: none"> Κατοικία Εμπορικά καταστήματα, (εξαιρούνται οι υπεραγορές, τα καταστήματα ανταλλακτικών αυτοκινήτων -εκτός Ο.Τ. 68,38,12-) Στο Ο.Τ. 68 επιτρέπεται η εγκατάσταση ραδιοηλεκτρονικών και τυποκοπικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με την 319/25.09.1995 ΑΔΔ Βόλου Γραφεία, Διοίκηση, Τράπεζες, Ασφάλειες, Κοινωνικές οργανισμοί Κτίρια εκπαίδευσης Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας Εσπαστέρια, Ταβέρνες και Ζαχαροπλαστεία έως 200τμ. Παραδοσιακά καφενεία (200τμ.) 	Κατ' εξαίρεση οι όροι δόμησης και χρήσεις γης σχετιζόμενες με την λειτουργία των σιδηροδρόμων.
<p>Κατ' εξαίρεση μπορούν να καθορίζονται οι παρακάτω ειδικές χρήσεις κατά περίπτωση εφόσον οι εγκαταστάσεις είναι μικρής κλίμακας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Αίθουσες καλλιτεχνικών εκθέσεων Πολιτιστικά κτίρια (Βιβλιοθήκες, Μουσεία, έδρες πολιτιστικών συλλόγων περιοχής Παλαιών) Θρησκευτικοί χώροι 	<p>Κατ' εξαίρεση μπορούν να καθορίζονται οι παρακάτω ειδικές χρήσεις κατά περίπτωση εφόσον οι εγκαταστάσεις είναι μικρής κλίμακας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Κτίρια κοινωνικής Πρόνοιας Πολιτιστικά κτίρια (Βιβλιοθήκες, έδρες πολιτιστικών συλλόγων περιοχής Παλαιών) Θρησκευτικοί χώροι 	<p>Κατ' εξαίρεση μπορούν να καθορίζονται οι παρακάτω ειδικές χρήσεις κατά περίπτωση εφόσον οι εγκαταστάσεις είναι μικρής κλίμακας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Κτίρια κοινωνικής Πρόνοιας Πολιτιστικά κτίρια (Βιβλιοθήκες, έδρες πολιτιστικών συλλόγων περιοχής Παλαιών) Θρησκευτικοί χώροι Γήπεδα-κτίρια στάθμευσης 	<p>Κατ' εξαίρεση μπορούν να καθορίζονται οι παρακάτω ειδικές χρήσεις κατά περίπτωση εφόσον οι εγκαταστάσεις είναι μικρής κλίμακας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Αθλητικές εγκαταστάσεις (υποτομείς Δ3) Γήπεδα-κτίρια στάθμευσης Πολιτιστικά κτίρια (υποτομείς Δ2) Θρησκευτικοί χώροι Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις (υποτομείς Δ5) 	

Πηγή: Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ΠΣ Βόλου

**Χάρτης 4.7: Τομείς όπως διαμορφώθηκαν μετά την τροποποίηση των Χρήσεων γης και των όρων
δόμησης της συνοικίας των Παλαιών**



Πηγή: Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ΠΣ Βόλου και (Παπαδήμα,2006)

4.4 Επιχειρηματική δραστηριότητα-Παραδοσιακά επαγγέλματα

Τα περισσότερα εμπορικά καταστήματα της περιοχής αριθμούν αρκετά χρόνια εγκατάστασης και διατηρούν τον παλιό χαρακτήρα των εμπορικών επιχειρήσεων της περιόδου άνθησης του εμπορίου στα Παλαιά. Στη νότια συνοικία απαντώνται πολλά καταστήματα, τα οποία πωλούν είδη γενικού εμπορίου, σιδερικά, πλαστικά, μεταλλικά εργαλεία, γεωργικά μηχανήματα, ζωοτροφές, λιπάσματα και φάρμακα. Αυτά στεγάζονται σε παλαιά κτίσματα που είχαν ανεγερθεί περίπου στα μισά του

προηγούμενου αιώνα, τα οποία σήμερα παρουσιάζουν μια όχι τόσο καλή εικόνα για την περιοχή (Παπαδήμα, 2006).

Εικόνες 4.38, 4.39 και 4.40: Το εμπόριο στην νότια πλευρά των Παλαιών



Πηγή: Ίδια λήψη

Άλλα σημαντικά παραδοσιακά επαγγέλματα και καταστήματα τα οποία τείνουν να εκλείψουν, είναι τα πεταλωτήρια, τα καρποποιεία και τα καπηλειά, το ένα και μοναδικό σαγματοποιείο, τα ραφτάδικα, τα χάνια, τα εργαστήρια επισκευής γεωργικών εργαλείων, τα οπλοποιεία και τα μαχαιροποιεία.

4.5 Λιμένας Βόλου

Το λιμάνι του Βόλου αποτελεί το κύριο λιμάνι, όχι μόνο στην περιοχή μελέτης αλλά και σε περιφερειακό και διαπεριφερειακό επίπεδο, δεδομένης και της εξυπηρέτησής του από το βασικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.

Εικόνα 4.41 και 4.42: Αεροφωτογραφίες λιμένα Βόλου





Πηγή: Google earth

Ειδικότερα, το 1986 ο Βόλος επιλέχθηκε ως έδρα του Διεθνούς Ερευνητικού Κέντρου Ανατολικής Μεσογείου για τις Μεταφορές (ΔΕΚΑΜΜ) που ιδρύθηκε το 1986 υπό την αιγίδα του ΟΗΕ. Από το 1988 μέχρι και σήμερα ο λιμένας Βόλου διατηρεί την τρίτη θέση μεταξύ των Ελληνικών λιμένων στη διακίνηση εμπορευμάτων (www.port-volos.gr).

Από το 1881 έως το 1973 φορέας διοίκησης του λιμένα Βόλου ήταν το Λιμενικό Ταμείο Βόλου. Το Λιμενικό Ταμείο Βόλου, όπως και τα υπόλοιπα Λιμενικά Ταμεία, λειτουργούσε ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, υπό την εποπτεία του ΥΕΝ. Το 1973 ενοποιήθηκε με το Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου υπό την κοινή ονομασία «Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας». Με τον Ν. 2932/2001 το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας διαιρέθηκε εκ νέου σε Λιμενικό Ταμείο Βόλου και Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου (www.port-volos.gr).

Με τον ίδιο Νόμο, το Λιμενικό Ταμείο Βόλου καταργήθηκε και έδωσε τη θέση του στην Ανώνυμη Εταιρεία «Οργανισμός Βόλου (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)» ως φορέα διοίκησης και διαχείρισης του λιμένα Βόλου, η οποία υπεισέρχεται σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του καταργηθέντος Λιμενικού Ταμείου. Η Ο.Λ.Β. Α.Ε. ιδρύθηκε ως Ανώνυμη Εταιρεία Κοινής Ωφέλειας με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο (www.port-volos.gr).

Οι πάσης φύσεως εγκαταστάσεις του λιμένα Βόλου παραχωρήθηκαν στην Ο.Λ.Β. Α.Ε. από το Ελληνικό Δημόσιο μέσω σχετικής σύμβασης που υπογράφηκε το Νοέμβριο 2002. Σύμφωνα με τη σύμβαση, η διάρκεια της παραχώρησης ορίζεται σε σαράντα (40)

χρόνια, με δυνατότητα επέκτασης κατά δέκα (10) χρόνια το μέγιστο. Το ετήσιο αντάλλαγμα της παραχώρησης ορίζεται στα άρθρα 5.2 και 5.3 της σύμβασης (www.port-volos.gr).

Ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου (ΟΛΒ) διαχειρίζεται τις χερσαίες λιμενικές ζώνες στην ευρύτερη περιοχή μελέτης. Από τις σημαντικές λιμενικές εγκαταστάσεις (ήδη κατασκευασμένες και υπό κατασκευή) προκύπτουν τα χαρακτηριστικά του σημερινού και του μελλοντικού του ρόλου, όπως: τουριστικός και εμπορικοί προβλήτες, προβλήτας σιδηροδρομικού πορθμείου, μαρίνα, ιχθυόσκαλα, κρηπιδώματα και μώλοι εξυπηρέτησης βιομηχανιών και πετρελαιοφόρων πλοίων motor ship για τη μεταφορά πετρελαίου από και προς την υπόλοιπη χώρα. Η λιμενική ζώνη της Ο.Λ.Β. Α.Ε. έχει έκταση περίπου 1.000 τ.χλ. Σε αυτή υπάρχουν 4 προβλήτες, κτίρια διοικητικής και τεχνικής υποστήριξης, αποθήκες, υπόστεγα, φορτοεκφορτωτικά μέσα και λοιπές εγκαταστάσεις.

Οι εγκαταστάσεις που υπάγονται στη δικαιοδοσία της ΟΛΒ Α.Ε. και βρίσκονται εντός της λιμενικής ζώνης φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4. 6:Εγκαταστάσεις που υπάγονται στην Ο.Λ.Β. Α.Ε.

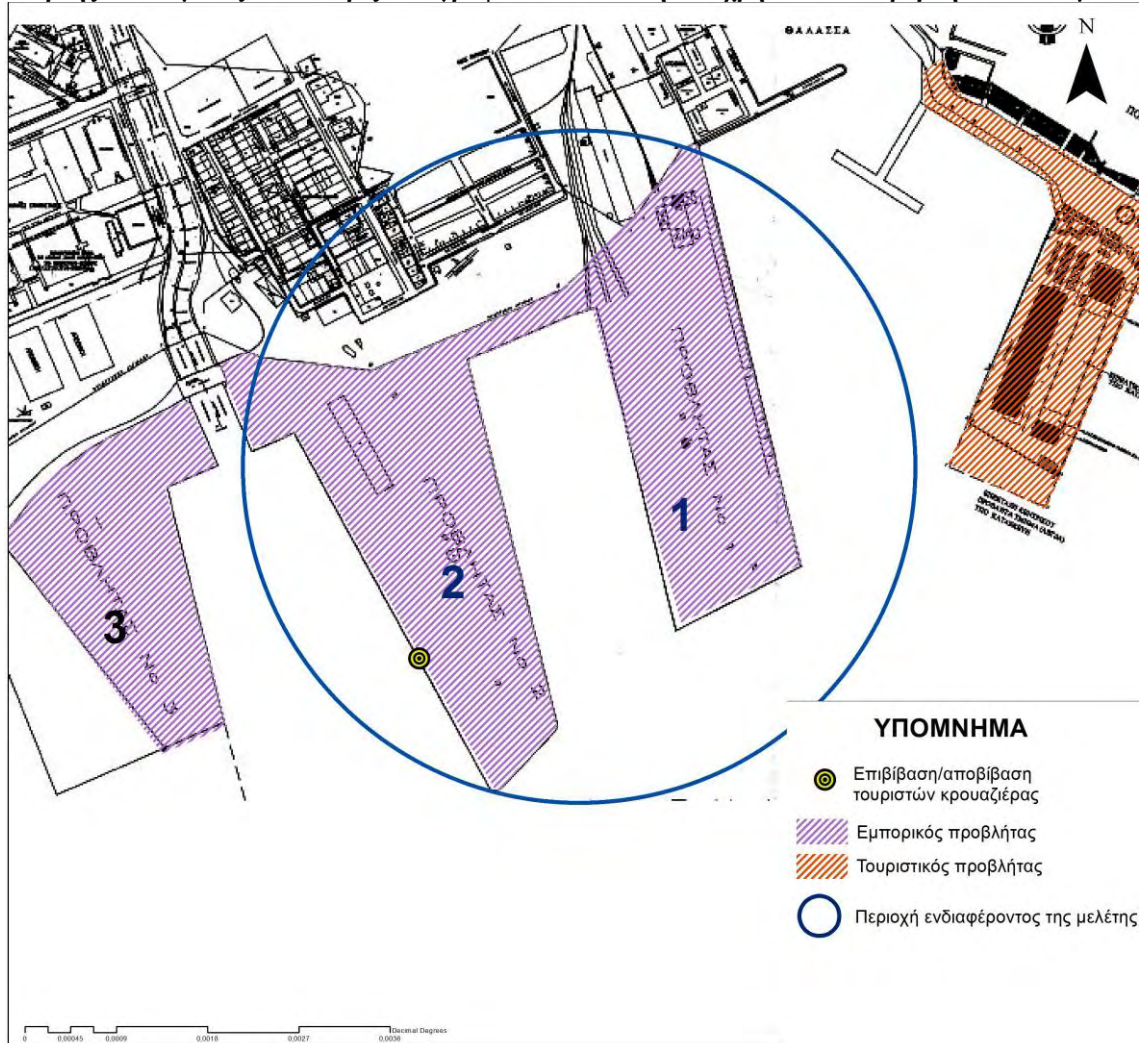
1	Κεντρικός προβλήτας (τουριστικός):		Εξυπηρετεί πλοία ακτοπλοϊκών γραμμών και κρουαζιερόπλοια με βύθισμα μέχρι –8,00 μ., έχει εμβαδόν 28.121,39 τ.μ. και μήκος κρηπιδωμάτων 650 μ.
2	Προβλήτας (εμπορικός):	Σιλό	Εξυπηρετεί πλοία που έχουν βύθισμα μέχρι 33 πόδια, έχει εμβαδόν 75.000 τ.μ. και μήκος κρηπιδωμάτων 1.000 μ.
3	Προβλήτας (εμπορικός):	No 2	Εξυπηρετεί πλοία που έχουν βύθισμα μέχρι 33 πόδια, έχει εμβαδόν 85.000 τ.μ. και μήκος κρηπιδωμάτων 1.000 μ.
4	Προβλήτας (Containers)	No 3	Εξυπηρετεί πλοία με βύθισμα μέχρι 33 πόδια, το εμβαδόν του όταν ολοκληρωθεί θα είναι 200.000 τ.μ. και διαθέτει μήκος κρηπιδωμάτων 260 μ.
5	Προβλήτας σιδηροδρομικού πορθμείου		Δεν είναι ολοκληρωμένος, αφού υπολείπεται η κατασκευή του νότιου κρηπιδώματος μήκους 200 μ. Έχει εμβαδόν 12.000 τ.μ. και μήκος κρηπιδωμάτων 280 μ.
6	Κεκλιμένο επίπεδο στα Πευκάκια		Κρηπιδώμα με κεκλιμένο επίπεδο 40 μέτρων για τις ανάγκες ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών, συνολικού εμβαδού 7.200 τ.μ.
7	Κυματοθραύστης λιμένος		Ο προστατευτικός λιμενοβραχίονας προφυλάσσει το λιμάνι, έχει μήκος 1.000 μέτρα και εμβαδόν 3.500 τ.μ.
8	Μαρίνα Κωνσταντίνου	Αγ.	Εξυπηρετεί τις ανάγκες ερασιτεχνών αλιέων της περιοχής και βρίσκεται στο ανατολικό άκρο του λιμένος Βόλου. Έχει εμβαδόν 10.000 τ.μ. και μήκος κρηπιδωμάτων 400 μ.
9	Ιχθυόσκαλα Βόλου		Ικανοποιεί τις ανάγκες προσέγγισης και πρόσδεσης αλιευτικών σκαφών με δέστρες-προσκρουστήρες
10	Μαρίνα Βόλου	Τελωνείου	Δύο τμήματα των υφιστάμενων παλαιών αποθηκών έχουν ανακαινισθεί και ανακατασκευαστεί σε κυλικείο, ντους και W.C. για τις ανάγκες του καταφυγίου σκαφών της περιοχής
11	Παραλιακά κρηπιδώματα λιμένος		Τα κρηπιδώματα αυτά εκτείνονται από τον Αγ. Κωνσταντίνο έως το Τελωνείο Βόλου με συνολικό μήκος 1.000 μέτρα
12	Παραλιακά κρηπιδώματα Αγριάς		Η χρήση και η εκμετάλλευση της χερσαίας ζώνης της παραλίας της Αγριάς ανήκει στην αρμοδιότητα του Οργανισμού Λιμένος Βόλου
13	Όρμος Τιμέντων Αγέτ-Ηρακλής Α.Ε		Υπάρχουν τρεις μόλοι που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από την εταιρεία Αγέτ-Ηρακλής Α.Ε και έχουν μήκος 155, 210 και 45 μέτρα αντίστοιχα
14	Όρμος Πετρελαίων ΒΡ		Υπάρχει ένας μόλος μήκους 70 μέτρων, ο οποίος χρησιμοποιείται από τα πετρελαιοφόρα πλοία motor ship για την μεταφορά του πετρελαίου από και προς την υπόλοιπη χώρα

Πηγή: www.port-volos.gr

Οι εγκαταστάσεις του κεντρικού λιμένα της περιοχής μελέτης αλλά και του κέντρου του Βόλου, είναι οι εξής:

- Κεντρικός προβλήτας (τουριστικός)
- Προβλήτας Νο 1 (εμπορικός)
- Προβλήτας Νο2 (εμπορικός)
- Προβλήτας Νο3 (containers)
- Μαρίνα τελωνείου Βόλου (EBIAM Ε.Π.Ε, et.al, 2012)

Χάρτης 4.8: Λιμένας Βόλου-οριζοντιογραφία: Απεικόνιση των χρήσεων και προβλητών του λιμένα



Πηγή: Ιδία επεξεργασία και ΟΛΒ Α.Ε

Ειδικότερα, ο κεντρικός προβλήτας (επιβατικός) εξυπηρετεί πλοία ακτοπλοϊκών γραμμών και κρουαζιερόπλοια που έχουν βύθισμα μέχρι 8,00 μ. Επίσης, ο υπαίθριος χώρος χρησιμοποιείται για οργανωμένη στάθμευση οχημάτων (parking) και για αναμονή επιβίβασης των Ι.Χ. αυτοκινήτων στα πλοία. Το εμβαδόν του προβλήτα ανέρχεται σε 28.121,39 μ². Τα κρηπιδώματα του προβλήτα έχουν συνολικό μήκος 650μ. και βάθος -6,5μ. έως -8,5μ (EBIAM Ε.Π.Ε, et.al, 2012).

Επίσης, η περιοχή η οποία είναι γνωστή και ως «Πλατεία Τελωνείου», αποτελείται κυρίως από παλιές αποθήκες του λιμένα, κάποιες από τις οποίες ανακατασκευάστηκαν, το κτίριο που στεγάζει το Σωματείο Λιμενεργατών, το κτίριο που στεγάζει το Τελωνείο σήμερα, το πρώην κτίριο του Συνεργείου, την παλιά ιχθυαγορά και δύο κτιριακά συγκροτήματα καταστημάτων. Στο χώρο λειτουργεί επίσης το Μουσείο Τελωνείου, σταθμός τροφοδοσίας καυσίμων για μικρά σκάφη, ενώ ο χώρος πίσω από τα κτίρια

καταστημάτων χρησιμοποιείται ως υπαίθριος χώρος στάθμευσης (EBIAM Ε.Π.Ε, et.al, 2012).

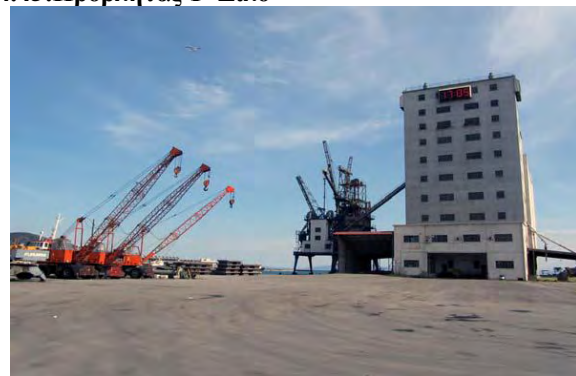
Εικόνα 4.43: Παλιές αποθήκες τελωνείου



Πηγή: Βαϊράμη, 2014

Αναφορικά με τους εμπορικούς προβλήτες ο πρώτος, όπου στεγάζεται το σιλό μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία που έχουν βύθισμα μέχρι 10μ. περίπου. Το εμβαδόν του προβλήτα ανέρχεται σε 75.000μ², εκ των οποίων οι υπαίθριοι χώροι καταλαμβάνουν έκταση 50.000μ² και χρησιμοποιούνται για την απόθεση χύδην εμπορευμάτων, ξυλείας εμπορευματοκιβωτίων. Τα κρηπιδώματα έχουν μήκος 1.000μ. και βάθος 11μ (EBIAM Ε.Π.Ε, et.al, 2012).

Εικόνες 4.44 και 4.45: Προβλήτας 1- Σιλό



Πηγή: Μανιάτης κ.α, 2014

Ο δεύτερος εμπορικός προβλήτας,, έχει σχήμα περίπου τραπεζοειδές και είναι σχεδόν παράλληλος με τον προβλήτα Σιλό που βρίσκεται ανατολικά αυτού. Εκεί πραγματοποιείται σήμερα φορτοεκφόρτωση και απόθεση/στοιβασία εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) ή/και γενικού φορτίου. Η δυτική πλευρά του προβλήτα χρησιμοποιείται για την παραβολή κρουαζιεροπλοίων, δεδομένου ότι δεν υπάρχει στην

πλευρά αυτή εξοπλισμός για την φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων. Ο προβλήτας μπορεί να εξυπηρετεί και πλοία που έχουν βύθισμα μέχρι 10μ. Το εμβαδόν του ανέρχεται σε 65.000μ², εκ των οποίων οι υπαίθριοι χώροι καταλαμβάνουν έκταση 45.000μ². Τα κρηπιδώματα του προβλήτα έχουν συνολικό μήκος 1.000μ. και βάθος θεμελίωσης -11μ (EBIAM Ε.Π.Ε, et.al, 2012).

Εικόνες 4.46 και 4.47: Προβλήτας ΣΕΜΠΟ-υποδοχής κρουαζιεροπλοίων



Πηγή: Μανιάτης κ.α,2014

Ο τρίτος εμπορικός προβλήτας χωροθετείται μπροστά από τις πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις και μπορεί να εξυπηρετήσει και πλοία που έχουν βύθισμα 10μ. Η συνολική έκταση του προβλήτα που θα ολοκληρωθεί θα ανέρχεται σε 232.000μ², ενώ σήμερα έχει διαμορφωθεί 100.000μ² (EBIAM Ε.Π.Ε, et.al, 2012).

Όσον αφορά τη μαρίνα του τελωνείου Βόλου δύο τμήματα των υαρχόντων παλαιών αποθηκών έχουν ανακαινισθεί και μετασκευαστεί σε κυλικείο, ντους και W.C. για τις ανάγκες του καταφυγίου σκαφών της περιοχής. Ο μώλος του καταφυγίου έχει μήκος 60μ. και βάθος από -3μ. έως -4μ (EBIAM Ε.Π.Ε, et.al, 2012).

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα κτίρια αναλυτικά που χωροθετούνται στους τρεις προβλήτες και στη μαρίνα του τελωνείου Βόλου:

Πίνακας 4.7: Χωροθέτηση των κτιρίων του Ο.Λ.Β. Α.Ε. ανα προβλήτα/μαρίνες.

Κεντρικός προβλήτας (Τουριστικός)	Περιοχή τελωνείου/αγοράς	Προβλήτας 1 (Σιλό/Σκράπ)	Προβλήτας 2	Προβλήτας 3
Κτίριο 1: Φυλάκιο κύριας εξόδου κεντρικού προβλήτα. Στεγάζεται το τμήμα της τροχαίας λιμενικής αστυνομίας και το γραφείο πλωτών και χειραίων μέσων.	Κτίρια 9: Αγορά λιμένα Βόλου	Κτίριο 14: Σιλό δημοτικών	Κτίριο 19: Αποθήκη	Κτίριο 27: συγκρότημα 2 αποθηκών
Κτίριο 1Α: Σταθμός εξυπηρέτησης επιβατών υδροπλάνων, ελαφριάς μεταλλικής κατασκευής, κοντά στην έξοδο του κεντρικού προβλήτα.	Κτίρια αποθηκών (χωρίς χρήση)	Κτίριο 15: Αποθήκη	Κτίριο 34: Φυλάκιο	Κτίριο 37: Πύργος ελέγχου
Κτίριο 2: Φυλάκιο "Parking" 18μ ² , συμβατικής κατασκευής	Κτίριο λιμενεργατών	Κτίριο 16: κτίριο ηλεκτρονικής πλάστιγγας	Κτίριο 20: Αποθήκη	Κτίριο 36: Κτίριο Κ.Ε.Α
Κτίριο 3: Κτίριο Αντλιοστασίου Δ.Ε.Υ.Α.Μ.Β.	Κτίριο 10: Κτίριο τελωνείου	Κτίριο 17: βοηθητικοί χώροι πλάστιγγας	Κτίριο 21: Αποθήκη	Κτίριο 38: Κτίριο συνεργείου 3 ^{ου} προβλήτα
Κτίριο 4: Κτίριο Οργανισμού Λιμένα Βόλου (Ο.Λ.Β.)	Βοηθητικά κτίρια τελωνείου και μαρίνας	Κτίριο 18: υποσταθμός ΔΕΗ και WC	Κτίριο 22: Πρώην κτίριο εξυπηρέτησης πορθμείου (τόρα χωρίς χρήση)	Κτίριο 39: κτίριο πλάστιγγας
Κτίριο 5: Επιβατικός σταθμός (ισόγειο και 1 ^{ος})	Κτίριο 11: φυλάκιο τελωνείου	Κτίριο 18Α: χρήση καντίνας και αποθήκης	Κτίριο 23: Βοηθητικών χρήσεων (WC, υποσταθμός ΔΕΗ	

όροφος)			και κυλικείο)	
Κτίρια 5A και 5B: Δύο κτιριακά τμήματα της πρώην «Ανατολικής Αποθήκης».	Κτίριο 12: Φυλάκιο parking καταστημάτων		Κτίριο 24^Α: Υπόστεγο μπροστά από τον επιβατικό σταθμό Κρουαζιεροπλοίων μεταλλικής κατασκευής.	
Κτίριο 6: Κτίριο λιμεναρχείου	Κτίριο 13: συνεργείο		Κτίριο 24: Αίθουσα αναμονής των /εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιεροπλοίων μεταλλικής κατασκευής.	
Κτίριο 8: Αίθουσα αναμονής επιβατών ακτοπλοΐας	Υπαίθριος σταθμός IX αυτοκινήτων (Αρ.29)		Κτίριο 28: Αποθήκη και βοηθητικά κτίσματα στην είσοδο του λιμενικού χώρου από τον Κρασιδώνα(μεταλλικές και συμβατικές κατασκευές)	
Υπαίθριος χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης (Αρ. 7)	Κτίριο 33: φυλάκιο			
Εκδοτήρια εισιτηρίων (Αρ. 32)				

Πηγή: (EBIAM Ε.Π.Ε, et.al, 2012), Ιδία επεξεργασία.

Αναφορικά με την εξυπηρέτηση των τουριστών κρουαζιέρας αλλά και επιβατών, ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. αριθμεί 26 κτίρια ανάμεσα στα οποία το κεντρικό κτίριο διαθέτει αίθουσα αναμονής-εξυπηρέτησης κρουαζιεροπλοίων. Η κατεύθυνση για το λιμένα Βόλου είναι να επενδύσει περαιτέρω σε υποδομές ακτοπλοΐας αλλά και φιλοξενίας κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού ή να επενδύσει σε εξειδικευμένες υποδομές εμπορευματικών μεταφορών. Η πραγματοποίηση των έργων θα γίνει με τη σύμπραξη δημόσιων και ιδιωτικών φορέων .Οργανωμένοι τουριστικοί λιμένες δεν υπάρχουν στο λιμάνι του Βόλου (EBIAM Ε.Π.Ε, et.al, 2012).

4.6 Λοιπές μεταφορικές υποδομές

Ο σιδηροδρομικός σταθμός³ του Βόλου βρίσκεται ανατολικά της περιοχής των «Παλαιών», στην οδό Παπαδιαμάντη και με έξοδο προς τη θάλασσα. Η έξοδος αυτή διευκόλυνε τη σύνδεση του σταθμού με το λιμάνι του Βόλου. Η συνολική επιφάνεια του σταθμού ανέρχεται στα 40 περίπου στρέμματα και περιλαμβάνει τον επιβατικό σταθμό, το σιδηροδρομικό μουσείο, αποθήκες και άλλους βοηθητικούς χώρους. Οι σιδηροδρομικές γραμμές διαχωρίζουν τις περιοχές του Βόλου και της Νέας Ιωνίας και διασπούν τον πολεοδομικό ιστό, ενώ η ζώνη των σιδηροδρομικών γραμμών παρουσιάζει εικόνα χαμηλής αισθητικής. Από την άλλη πλευρά, η χωροθέτησή του σε σχεδόν καθαρά κεντρική θέση διευκολύνει την πρόσβαση προς/από το σταθμό και καθιστά την εξυπηρέτηση μεγάλου μέρους του πληθυσμού άμεση και εύκολη (Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου Βόλου).

³ Ο σταθμός καταλαμβάνει έκταση που αντιστοιχεί στην εποχή της μεγάλης του άνθησης ενώ τώρα σε μεγάλο βαθμό υπολειτουργεί,

Χάρτης4.9: Αεροφωτογραφία σιδηροδρομικού σταθμού



Πηγή: Google earth

Ο αστικός και υπεραστικός σταθμός λεωφορείων βρίσκεται στην είσοδο της πόλης και επί της οδού Σέκερη, σε μία μικρή απόσταση από το κέντρο. Είναι εγκατεστημένος σε θέση κλειδί, στη δυτική είσοδο της πόλης και σε μικρή απόσταση από το σιδηροδρομικό σταθμό και το λιμάνι. Στο διπλανό οικοδομικό τετράγωνο βρίσκεται το Κέντρο Τουριστικής Πληροφόρησης του Δήμου Βόλου. Έτσι δημιουργείται ένα τρίγωνο υπεραστικών σταθμών και τουριστικής πληροφόρησης (Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου Βόλου).

Χάρτης 4.10: Αεροφωτογραφία υπεραστικού σταθμού ΚΤΕΛ



Πηγή: Google earth

4.7 Τουρισμός κρουαζιέρας στην πόλη του Βόλου

4.7.1 Εννοιολογικές προσεγγίσεις της κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα αποτελεί μία θαλάσσια περιήγηση με επιβάτες, ενώ πρόκειται για ένα ταξίδι αναψυχής το οποίο ξεκινά και τελειώνει στο ίδιο σημείο, στο λιμάνι αφετηρίας. Αποτελεί μία πολυσύνθετη έννοια η οποία συνδυάζει ένα μεγάλο μέρος της γνωστής τουριστικής αλυσίδας: μεταφορά, εστίαση, τουρισμός, ψυχαγωγία (Wild and Dearing, 2000).

Επιπρόσθετα, η κρουαζιέρα αποτελεί ένα μείγμα θαλάσσιας μεταφοράς ταξιδιού, τουρισμού και ελεύθερου χρόνου, ενώ ορίζεται ως η δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου των επιβατών που πληρώνουν για ένα δρομολόγιο και περιλαμβάνει τουλάχιστον μία διανυκτέρευση σε ένα πλοίο χωρητικότητας 100 επιβατών (Lekakou and Pallis, 2005).

Έτσι, οι κρουαζιέρες μπορούν να ομαδοποιηθούν στις εξής μορφές: Αρχικά η παραδοσιακή κρουαζιέρα χαρακτηρίζεται από ψυχαγωγικό ταξίδι ή εκδρομή στη θάλασσα, η οποία ξεκινά από και επιστρέφει στο ίδιο λιμάνι. Διαρκεί 14-21 μέρες και περιλαμβάνει 4-6 ενδιάμεσες προσεγγίσεις σε διαφορετικά λιμάνια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η κρουαζιέρα χαρακτηρίζεται από ποικιλομορφία παρέχοντας διαφορετικές δραστηριότητες και υπηρεσίες κάθε φορά, πάντα με απώτερο στόχο να

ικανοποιήσει τις ανάγκες των καταναλωτών της. Οι τύποι της κρουαζιέρας διαμορφώνονται με βάση τον τουριστικό προορισμό που επιλέγεται με την χρονική διάρκεια που έχει το ταξίδι, καθώς και με τα προσφερόμενα προϊόντα και τις εξειδικευμένες δραστηριότητες που προσφέρει (Διακομιχάλης, 2006). ↓

4.7.2 Χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας στην πόλη του Βόλου

Το λιμάνι του Βόλου εκτός από τις ακτοπλοϊκές μεταφορικές συνδέσεις που παρουσιάζει με τα νησιά των Β. Σποράδων, φιλοξενεί και πλήθος κρουαζιεροπλοίων κάθε χρόνο με τον αριθμό των τουριστών κρουαζιέρας να αυξάνεται χρόνο με το χρόνο, όπως φαίνεται και στον πίνακα..

Πίνακας 4. 8: Αριθμός τουριστών κρουαζιέρας και εθνικότητα τουριστών για τα έτη 2000-2014

**ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ & ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ
ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000-2014**

Α/Α	ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014															
		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ															
1	ΑΓΓΛΟΙ	11.483	8.863	4.023	800	1.060	702	680	4.717	5.834	2.520	5.293	5.606	575	3.150	5.675															
2	ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ	1.827	1.623	2.369	407	703	1.052	230	713	2.503	3.219	3.580	3.792	1.209	2.657	6.342															
3	ΑΥΣΤΡΙΑΚΟΙ	88	144	1.549	74	51	62	346	349	375	473	88	979	86	210	1.286															
4	ΒΕΛΓΟΙ	482	128	365	25	39	39	17	70	107	136	50	445	14	121	670															
5	ΓΑΛΛΟΙ	2.076	3.601	4.235	676	1.498	713	21	788	1.263	521	518	2.722	213	1.701	5.382															
6	ΓΕΡΜΑΝΟΙ	2.750	3.369	10.352	5.340	3.911	2.847	12.886	16.261	17.166	23.447	2.691	38.869	2.189	4.987	9.023															
7	ΔΑΝΟΙ	510	263	78	19	5	10	20	83	32	88	62	17	4	17	208															
8	ΔΙΑΦΟΡΟΙ	2.694	1.219	2.943	447	1.177	738	7.967	844	4.070	1.959	1.835	4.149	1.057	2.383	9.718															
9	ΕΛΒΕΤΟΙ	85	94	2.562	53	48	87	75	225	159	177	70	777	76	353	1.717															
10	ΙΣΠΑΝΟΙ	40	207	8.277	11	99	0	14	468	65	202	4.024	8.414	3.434	126	740															
11	ΙΣΡΑΗΛΙΤΕΣ	201	4.793	467	372	1.782	3.770	406	1	1.632	1.640	2.314	1.261	1.388	1.672	2.269															
12	ΙΤΑΛΟΙ	699	656	33.465	11	479	14	39	63	59	1.325	81	3.908	41	1.210	12.526															
13	ΚΥΠΡΙΟΙ	576	628	1.702	1.673	598	737	983	611	2.094	2.388	21	1.199	1.199	1.049	568															
14	ΜΕΞΙΚΑΝΟΙ	140	34	794	7	20	24	2	55	30	159	307	103	46	75	279															
15	ΝΟΡΒΗΓΟΙ	793	426	2	7	5	18	4	21	6	15	71	6	4	25	185															
16	ΟΛΜΑΝΔΟΙ	0	0	915	40	52	33	54	54	178	232	311	284	25	374	604															
17	ΠΟΡΤΟΓΑΛΟΙ	0	0	658	1	3	1	4	7	15	48	63	211	34	27	232															
18	ΣΟΥΗΔΟΙ	1.176	528	115	12	5	4	32	13	54	36	26	20	7	57	165															
19	ΤΟΥΡΚΟΙ	0	0	515	2	3	2	4	6	10	3	48	29	1	25	120															
20	ΦΙΛΑΝΔΟΙ	0	1	247	1	4	0	20	2	3	4	2	5	324	8	116															
	ΣΥΝΟΛΟ	54	25.620	79	26.577	72	75.633	27	9.978	26	11.542	26	10.853	32	23.804	38	25.351	48	35.655	43	38.592	33	21.455	61	72.796	21	11.926	31	20.227	53	57.825

Πηγή: www.port-volos.gr.

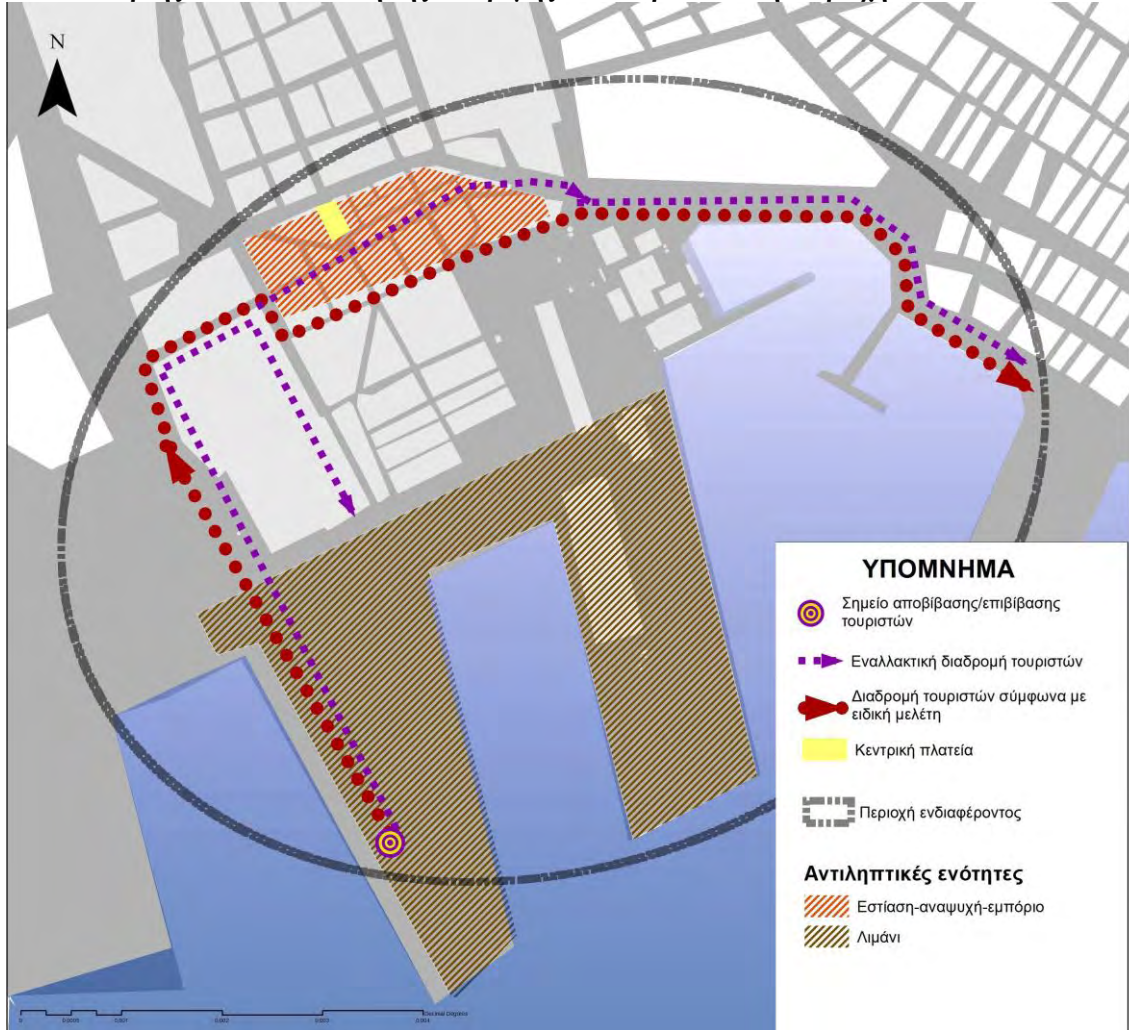
Οι σημαντικότερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά της κρουαζιέρας και χρησιμοποιούν τον λιμένα Βόλου είναι οι NAVIHELLAS KENTPO KPOYAZIEPAS, Louis Cruises και Costa Cruises. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των κρουαζιερόπλοιων που προσεγγίζουν στο Βόλο μεταβάλλονται ανάλογα με τις τάσεις της αγοράς. Η τελευταία επιτάσσει μια αύξηση του μέσου μεγέθους προκειμένου να αξιοποιηθούν από τις ναυτιλιακές εταιρείες τα πλεονεκτήματα κλίμακας που προκύπτουν από τη διερεύνηση της δυνητικής αγοράς τους. Γενικά, πρόκειται για πλοία που καλύπτουν όλο

το εύρος μεγέθους που συναντάται στην αγορά της κρουαζιέρας από μικρά πλοία (μήκους <90 μ. με βύθισμα της τάξης των 5,5μ.) μέχρι μεγάλα κρουαζιερόπλοια (μήκους της τάξης των 290μ. και βύθισμα της τάξης των 8-10μ.). Η μεγάλη πλειοψηφία των κατάπλων πάντως αφορά πλοία μικρού και μέσου μεγέθους, με μήκος μέχρι 200μ. Έτσι για το σχεδιασμό των εγκαταστάσεων λαμβάνεται κρουαζιερόπλοιο με μήκος 200μ. και βάθος 8-10μ (EBIAM Ε.Π.Ε, et.al, 2012).

Οι τουρίστες κρουαζιέρας αποβιβάζονται στην προβλήτα 2 του λιμένα στη δυτική πλευρά της. Στο συγκεκριμένο προβλήτα πραγματοποιείται σήμερα φορτοεκφόρτωση και απόθεση εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) ή/και γενικού φορτίου. Γι'αυτό το λόγο η πλευρά του προβλήτα που χρησιμοποιείται για την παραβολή κρουαζιεροπλοίων είναι η δυτική καθώς εκεί δεν υπάρχει εξοπλισμός για την φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων. Για την εξυπηρέτηση των κρουαζιεροπλοίων υπάρχει αίθουσα αναμονής η οποία βρίσκεται νότια του προβλήτα. Έχει εμβαδόν 258μ² και κατασκευάστηκε το 2002 (EBIAM Ε.Π.Ε, et.al, 2012).

Αναφορικά με τη διαδρομή που ακολουθούν οι τουρίστες, έχει γίνει μελέτη με τη χάραξη της διαδρομής των τουριστών από την αποβίβασή τους. Ειδικότερα, οι τουρίστες που αποβιβάζονται από τα κρουαζιερόπλοια, ακολουθούν την εξής διαδρομή: Αρχικά, κατευθύνονται προς τα υπεραστικά ΚΤΕΛ διαμέσου του χειμάρρου Κραυσίδωνα, και έπειτα ακολουθούν την οδό Αλμυρού. Έπειτα ακολουθούν την οδό Λαχανά και μετά την Πυρασσού καταλήγοντας στην περιοχή της ψαραγοράς και από εκεί διαμέσου του παραθαλάσσιου μετώπου κατευθύνονται προς το κέντρο της πόλης του Βόλου. Η διαδρομή η οποία ακολουθείται φαίνεται στο χάρτη.

Χάρτης 4.11: Απεικόνιση της διαδρομής των τουριστών στην περιοχή των Παλαιών



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Ωστόσο, εκτός από τη διαδρομή η οποία έχει χαραχθεί από την ειδική μελέτη οι τουρίστες ακολουθούν άλλες δύο εναλλακτικές διαδρομές, μια εκ των οποίων οδηγεί σε αδιέξοδο και όχι στην πόλη του Βόλου. Οι διαδρομές φαίνονται στο χάρτη.

4.8 Σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα- Η περίπτωση των Partnerships

Η πολιτική έχει την ανάγκη να αναπροσανατολίζεται προς εξωστρεφείς πολιτικές οι οποίες να μπορούν αν επιδιώξουν να αντιμετωπίσουν την αστική παρακμή των πόλεων. Αρχικά, το θεσμικό πλαίσιο θα πρέπει να δίνει έμφαση σε συνεργασίες περιφερειακής κλίμακας εστιάζοντας περισσότερο σε οριζόντιες και κατακόρυφες συνδέσεις εντός και μεταξύ των θεσμικών οργάνων (Carter, 2000).

Κάποια παραδείγματα εναλλακτικών συνεργασιών τα οποία έχουνε παρθεί από τη σύγχρονη αστική αναγέννηση στο ΗΒ, διακρίνονται ως εξής:

- Αρχικά, ο τύπος της ανάπτυξης εταιρικών σχέσεων και κοινοπραξιών ο οποίος καλύπτει περιοχές όπως ενιαίους χώρους ή μικρές περιοχές π.χ. κέντρα πόλεων. Οι εταίροι που βρίσκονται πίσω από αυτού του είδους τη συνεργασία μπορεί να είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις, ένωση κατοικιών και τοπικές αρχές. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν το Πρακτορείο ανάπτυξης του οδικού δικτύου του Λονδίνου και το κέντρο MME του Μπράϊτον.
- Ο δεύτερος τύπος συνεργασιών αφορά στην ανάπτυξη εμπιστοσύνης όταν η περιοχή παρεμβάσεων είναι μία σαφώς καθορισμένη περιοχή όπως μία γειτονιά. Οι εταίροι είναι αυτοί που βασίζονται στην κοινότητα. Έτσι η αναζωογόνηση της περιοχής βασίζεται αυτού καθ'αυτού στην κοινότητα, προωθώντας τα οφέλη της.
- Ο τρίτος τύπος συνεργασιών είναι αυτός της άτυπης συμφωνίας, της οποίας η περιοχή μπορεί να είναι μία συνοικία ή μία πόλη. Οι εταίροι αποτελούνται από ιδιώτες, και χρηματοδοτούνται από το εμπορικό επιμελητήριο ή από αναπτυξιακούς οργανισμούς. Οι δραστηριότητες οι οποίες αναπτύσσονται είναι το μάρκετινγκ του χώρου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η πρωτοβουλία Νιούκαστλ, η δράση της Γλασκώβης και η συνεργασία Ανατολικού Λονδίνου.
- Ένας άλλος τύπος συνεργασίας είναι αυτός της αντιπροσωπείας σε αστικές περιοχές, και οι εταίροι μπορεί αν αφορούν σε χορηγίες οργανισμών (Carter, 2000).

Οι προτιμώμενες μέθοδοι συνεργασίας είναι αυτές των πολλαπλών συνεργασιών έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν με επιτυχία τα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά θέματα. Οι συνεργασίες είναι το αποτελεσματικότερο μέσο για την επίτευξη στόχων όπως επιχειρηματική ανάπτυξη και κοινωνική πρόβλεψη (Carter, 2000).

Η συνεργασία είναι μία έννοια της δημόσιας πολιτικής η οποία περιέχει ένα υψηλό επίπεδο ασάφειας με ένα δυναμικό φάσμα εννοιών που υπόκεινται σε συγκρούσεις και διαπραγματεύσεις. Έτσι οι συνεργασίες μπορούν να λειτουργήσουν σε διαφορετικά επίπεδα όπως:

- Συστηματικές συνεργασίες, οι οποίες αφορούν το κομμάτι των πολιτικών και της στρατηγικής.
- Προγραμματικές συνεργασίες, οι οποίες ασχολούνται με τα ζητήματα της εφαρμογής μιας στρατηγικής αστικής αναγέννησης.

- Τεχνικές συνεργασίες, οι οποίες μπορεί να είναι μικρής διάρκειας και να αφορούν σε ένα ξεχωριστό έργο ανάπλασης (Carter, 2000).

Αναφορικά με την ελληνική πραγματικότητα, η ανανέωση του αστικού χώρου αναδεικνύεται όλο και περισσότερο σε πεδίο δράσης για το ιδιωτικό κεφάλαιο μέσα από το πολυδιαφημιζόμενο και προωθούμενο σύστημα αυτοχρηματοδότησης ή σύμπραξης ιδιωτικού και δημόσιου τομέα. Όσον αφορά την πόλη του Βόλου, και ειδικότερα την περιοχή των Παλαιών, η οργάνωση του κέντρου Πολιτιστικής Κληρονομιάς και Σύγχρονης Δημιουργίας στο παλιό Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα αποτελεί το μεγαλύτερο και σημαντικότερο εγχείρημα του Δήμου Βόλου, στο οποίο γίνονται αισθητά τα προβλήματα αυτοχρηματοδότησης (Χαστάογλου, 2007).

Ειδικότερα, το 2004 ξεκίνησε η φάση για ανάπτυξη και λειτουργία του κέντρου με το σύστημα της σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού φορέα. Τη λειτουργία του Μουσείου Πλινθοκεραμοποιείας ανέλαβε το Πολιτιστικό ίδρυμα του Ομίλου της Τράπεζας Πειραιώς για διάστημα 50 ετών. Όλοι οι υπόλοιποι χώροι οι οποίοι διαμορφώθηκαν για να δεχθούν χρήσεις πολιτιστικού, εμπορικού και ψυχαγωγικού χαρακτήρα παραχωρήθηκαν στις εταιρείες Γ.Ε.Κ. για διάστημα 25 ετών οι οποίες στη συνέχεια συνενώθηκαν στην εταιρεία Ιωλκός Αναπτυξιακή-Ψυχαγωγική Α.Ε (Χαστάογλου, 2007).

Η συγκεκριμένη σύμπραξη παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον τόσο ως προς τους όρους του επενδυτικού σχεδίου όσο και τις επιπτώσεις που αυτό είχε στην επιλογή των χρήσεων και στην αρχιτεκτονική του όλου συγκροτήματος. Οι όροι της σύμβασης αποτέλεσαν αντικείμενο αντιπαράθεσης στο Δημοτικό Συμβούλιο, ενώ οι προσθήκες νέων κτισμάτων απέσυραν τις έντονες διαμαρτυρίες του ΤΕΕ, του συλλόγου Αρχιτεκτόνων και των περιοίκων. Με σκοπό την αύξηση των ανταποδοτικών επιφανειών, η «Ιωλκός» εγκατέλειψε την αρχική ιδέα για απόδοση χώρων σε παραδοσιακά επαγγέλματα, ενώ προχώρησε σε υπέρβαση της κτιριακής επιφάνειας για εμπορικές και ψυχαγωγικές χρήσεις. Η αύξηση των χώρων διασκέδασης έκανε αναγκαία την εξασφάλιση πρόσθετων χώρων στάθμευσης, το οικονομικό κόστος των οποίων βάρυνε τον Δήμο(Χαστάογλου, 2007).

Η επιλογή προς πιο προσοδοφόρες χρήσεις αντανακλά στην αλλοίωση της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας του συγκροτήματος με τις προσθήκες νέων στοιχείων. Οι επιπτώσεις στον γύρω αστικό χώρο είναι ήδη ορατές από τη δημιουργία του Κέντρου Τσαλαπάτα, τόσο στη διαπιστωμένη άνοδο στις τιμές των ακινήτων όσο και στην

αύξουσα τάση ανοικοδόμησης στην γύρω περιοχή, γεγονός το οποίο καθιστά επιτακτική την ανάγκη προστασίας της συνοικίας των Παλαιών (Χαστάογλου, 2007).

Από την άλλη, στη συνοικία των Παλιών μία άλλη επέμβαση, μεγάλης έντασης και εμβέλειας η οποία έλαβε χώρα είναι το Old City και το Village Center, των οποίων η διοίκηση εμπίπτει στον ιδιωτικό τομέα. Πιο συγκεκριμένα, οι ιδιωτικές εταιρείες Αντωνίου Α.Ε. και JUNIORS Α.Ε. αγόρασαν την έκταση των 15.000τ.μ. του οικοπέδου μαζί με τα δύο διατηρητέα κτίρια παραγωγής με σκοπό την κατασκευή μεγάλου εμπορικού κέντρου με χρήσεις αναψυχής, εμπορίου και γραφείων. Επιπρόσθετα, το Village Center λειτουργεί υπό τη διοίκηση των συμφωνηθέντων εταιρειών “Γ.Ε.Κ. Ερμής” και “Village Roadshow”. Η συμφωνία της δημιουργίας και εκμετάλλευσης των κινηματογραφικών αιθουσών από τις δύο εταιρείες επισημοποιήθηκε το Σεπτέμβριο του 2004 (Χαστάογλου, 2007).

4.9 Νομικό πλαίσιο για τουριστικούς λιμένες και περιοχές αναπλάσεων

Στο παρόν κεφάλαιο παρατίθεται το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά τους τουριστικούς λιμένες σχετικά με τις επιτρεπόμενες χρήσεις και τις επιχορηγήσεις επενδύσεων σε αυτές, καθώς επίσης και για τις παραγωγικές επενδύσεις. Επιπλέον κρίνεται σημαντική και η νομοθεσία η οποία καθορίζει τα απαραίτητα μέτρα και κατευθύνσεις για τις περιοχές αναπλάσεων και τις προβλεπόμενες διαδικασίες.

Ειδικότερα, οι νόμοι οι οποίοι απασχολούν την εν λόγω μελέτη είναι:

- Ν 2508/97 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις».
- Ν 2160/1993 «Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις».
- Ν 1892/1990 «Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις».

4.9.1 Ν. 2508/97

Σύμφωνα με το Ν. 2508/97 «Περί βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις», προκύπτει ότι:

- «Ανάπλαση περιοχής είναι το σύνολο των μέτρων, κατευθύνσεων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού,

οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, τα οποία προκύπτουν από σχετική μελέτη και αποσκοπούν στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής».

- Περιοχές ανάπλασης είναι εκείνες οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος τα οποία δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης. Η περιοχή ανάπλασης μπορεί να περιλαμβάνει μία ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων.

Για να χαρακτηριστεί μία περιοχή ως περιοχή ανάπλασης θα πρέπει να συντρέχουν τουλάχιστον οι περισσότερες από τις παρακάτω κατηγορίες προβλημάτων:

- 1) Μεγάλες κτιριακές πυκνότητες ή μεγάλες ελλείψεις κοινοχρήστων χώρων και ωρών για κοινωφελείς εγκαταστάσεις.
- 2) Συγκρούσεις χρήσεων γης ή ανάγκη ριζικής αναδιάρθρωσης των χρήσεων γης, ανάλογα με τις δυνατότητες και προοπτικές της περιοχής.
- 3) Έλλειψη προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών, αρχαιολογικών και πολιτιστικών στοιχείων και δραστηριοτήτων της περιοχής.
- 4) Εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής και των φυσικών της στοιχείων.
- 5) Σοβαρά προβλήματα στο απόθεμα των κατοικιών.

Ανάλογα με την ένταση της πολεοδομικής επέμβασης ιδίως στους οικοδομήσιμους χώρους (Ο.Τ.) της περιοχής, οι αναπλάσεις μπορούν να έχουν το παρακάτω περιεχόμενο και μορφή:

- 1) Ανασυγκρότηση δομημένης περιοχής ή και μεμονωμένου οικοδομικού τετραγώνου, η οποία κατά τις διαδικασίες του άρθρου 14⁴ του παρόντος νόμου

⁴ Η κατα την παρ. 5α του άρθρου 5 του παρόντος νόμου ανασυγκρότηση μιας περιοχής ανάπλασης ή τμημάτων της που χαρακτηρίζονται από προβληματικές οικιστικές συνθήκες μπορεί να διενεργηθεί με αντιπαροχή ίσης αξίας ακινήτων ή τμημάτων ιδιοκτησίας κατα όροφο, αν ο οικείος Ο.Τ.Α. ή άλλος φορέας που κινεί τη διαδικασία ανάπλασης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, πιθανολογεί

συνεπάγεται την αναδόμηση του μεγαλύτερου τουλάχιστον τμήματος της περιοχής.

- 2) Βελτίωση οικοδομήσιμων χώρων της περιοχής με επεμβάσεις στην εσωτερική διαρρύθμιση, στις χρήσεις, στις όψεις των κτιρίων, σε συμπληρωματικό εξοπλισμό τους με τους αναγκαίους χώρους και δίκτυα, στη διαμόρφωση, ενοποίηση και αισθητική αναβάθμιση των κοινοχρήστων χώρων και των ακάλυπτων χώρων των οικοδομικών τετραγώνων, κατασκευών των αναγκαίων υποδομών ή άλλων παρόμοιων βελτιώσεων.
- 3) Βελτίωση της λειτουργίας του εξοπλισμού, της μορφής και της αισθητικής των κοινοχρήστων χώρων, κοινωφελών εγκαταστάσεων και ακάλυπτων χώρων του οικοδομικού τετραγώνου.

Για την ανάπλαση μιας περιοχής απαιτείται:

- 1) Προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης σύμφωνα με το άρθρο 9 του παρόντος.
 - 2) Πρόγραμμα ανάπλασης σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος.
 - 3) Πολεοδομική μελέτη ανάπλασης ή σχετικές ειδικές μελέτες.
- Η προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης μπορεί να προέβλεπε δικαίωμα προτίμησης υπέρ του φορέα ανάπλασης για την αγορά όλων των ακινήτων, δομημένων ή αδόμητων, που βρίσκονται στην περιοχή ανάπλασης ή σε τμήματά της, ή ορισμένων κατηγοριών ακινήτων, καθώς και τμημάτων κατ'όροφο ιδιοκτησίας ή ιδανικών μεριδίων.
- Στις περιοχές ανάπλασης είναι δυνατό να καθορίζονται ζώνες αποκατάστασης και ανανέωσης του κτιριακού πλούτου και αναβάθμισης, ανάδειξης και ενοποίησης των ελεύθερων χώρων. Στις ζώνες αυτές μπορεί να επιτρέπεται, η χορήγηση ειδικών κινήτρων και ενισχύσεων που ισχύουν στις ZEE και στις ZEK, σύμφωνα με το άρθρο 11 του ν. 1337/1983⁵ και το άρθρο 22 του παρόντος νόμου. Για τις ζώνες αυτές μπορεί να προβλέπεται και αυξημένος συντελεστής δόμησης για την

αιτιολογημένα τη συναίνεση των ιδιοκτητών που καλύπτει τουλάχιστον τα 65% του συνόλου του εμβαδού των οικοπέδων της περιοχής και τουλάχιστον το ήμισυ των ξεχωριστών μονάδων οριζόντιας ιδιοκτησίας που αποτελούν καταστήματα, γραφεία ή κατοικίες.

⁵ Ζώνες ειδικής ενίσχυσης καθορίζονται σε πολεοδομούμενες περιοχές που ορίζονται για τον σκοπό αυτό από το ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ και σε περιοχές με ειδικό εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο ή περιοχές οριοθετημένων οικισμών προϋφιστάμενων του έτους 1923, με σκοπό την αναμόρφωση, την ανάπλαση ή την ανάπτυξή τους. Οι ζώνες αυτές καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ μετά από σχετική ενημέρωση ή πρόταση του οικείου δήμου ή κοινότητας. Ο καθορισμός αυτός μπορεί να γίνει και με την πολεοδομική μελέτη.

κατασκευή κτιρίων ορισμένων χρήσεων που είναι αναγκαίες για την ανάπλαση της περιοχής όπως κτιρίων αναψυχής, πολιτιστικών δραστηριοτήτων, στάθμευσης αυτοκινήτων.

- Σε περιπτώσεις αδόμητων οικοπέδων που βρίσκονται σε περιοχές ανάπλασης και εφόσον με την έγκριση της πολεοδομικής μελέτης ανάπλασης καθορίζεται σε αυτά χρήση υπαίθριου κινηματογράφου ή υπαίθριων χώρων πολιτιστικών εκδηλώσεων ή υπαίθριου χώρου στάθμευσης, είναι δυνατό χωρίς να μεταβάλλεται το καθεστώς κυριότητας, να χορηγείται στους ιδιοκτήτες δικαίωμα μεταφοράς Σ.Δ.
- Η ανάπλαση μιας περιοχής αποτελεί δημόσια ωφέλεια και τα ακίνητα που βρίσκονται σε αυτήν μπορεί να απαλλοτριώνονται χάριν του σκοπού της ανάπλασης σύμφωνα με την πολεοδομική μελέτη ανάπλασης ή προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης υπέρ του οικείου Ο.Τ.Α ή του φορέα ανάπλασης.

Πόροι των φορέων ανάπλασης μπορεί αν είναι:

- 1) Πάσης φύσεως επιδοτήσεις
- 2) Επιχορηγήσεις ή χορηγίες από ιδιωτικούς ή δημόσιους φορείς.
- 3) Πόροι από τη συμμετοχή σε κοινοτικά προγράμματα .
- 4) Χρηματοδοτήσεις από το δημοτικό προϋπολογισμό ή τον προϋπολογισμό της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης ή από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων.
- 5) Δανειοδοτήσεις του φορέα.
- 6) Οι κρατήσεις που προβλέπονται από την παρ. 3 του άρθρου 2 του ΚΗ/1947 ψηφίσματος, όπως ίσχυε για τις περιπτώσεις αδειών στην περιοχή του οικείου Ο.Τ.Α.
- 7) Οι εισφορές του άρθρου 17 του παρόντος.
- 8) Τα έσοδα από τον αυξημένο Σ.Δ. της παρ. 4 του άρθρου 12.
- 9) Τα έσοδα από τα κάθε είδους πρόστιμα που επιβάλλονται για πολεοδομικές παρεμβάσεις στην περιοχή ανάπλασης από τον οικείο Ο.Τ.Α.

4.9.2 Ν. 2160/1993

Σύμφωνα με το νόμο περί «Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις», όσον αφορά τη δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων, προκύπτουν τα εξής:

- “Τουριστικός λιμένας” σκαφών αναψυχής (Μαρίνα) είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που περιορίζεται, κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα, είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών.
- Σε κάθε τουριστικό λιμένα καθορίζεται, με βάση τις διατάξεις του παρόντος νόμου, τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θαλάσσης (θαλάσσια ζώνη), στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα. Η χερσαία και θαλάσσια ζώνη συναποτελούν τη “ζώνη τουριστικού λιμένα”. Στα ανωτέρω έργα και εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται ιδίως οι απαραίτητες προσχώσεις του θαλάσσιου χώρου, τα λιμενικά έργα, οι διαμορφώσεις του περιβάλλοντος χώρου (παράλιου και χερσαίου) για εναπόθεση, συντήρηση και επισκευή σκαφών αναψυχής, καθώς και οι πάσης φύσεως κτιριακές εγκαταστάσεις, για δραστηριότητες υποστήριξης του τουριστικού λιμένα, τουριστικής αξιοποίησης, εκμετάλλευσής του και υποστήριξης των συναφών και λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανέγερσης κατοικιών στη ζώνη τουριστικού λιμένα για μακροχρόνια εκμετάλλευση.
- Εάν η έκταση της χερσαίας ζώνης δεν επαρκεί για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα δύναται να επεκταθεί, με τροποποίηση του τυχόν υφιστάμενου σχεδίου ρυμοτομίας με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ύστερα από γνώμη του κεντρικού συμβουλίου χωροταξίας, οικισμού και περιβάλλοντος και του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου. Οι αποζημιώσεις από την τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου, που κατά τις κείμενες διατάξεις βαρύνουν τον δήμο ή την κοινότητα, καταβάλλονται από το φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα. Επιτρέπεται η περίφραξη μέρους ή του

συνόλου της χερσαίας ζώνης τουριστικού λιμένα, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια και η τάξη στη ζώνη του λιμένα.

- Για τη δημιουργία νέου τουριστικού λιμένα ή για την επέκταση, συμπλήρωση ή μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, εφαρμόζονται αποκλειστικά οι διατάξεις του παρόντος νόμου. Το αυτό ισχύει και για τη λειτουργία των υφισταμένων ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό καθεστώς αυτών.
- Σε περίπτωση χωροθέτησης τουριστικού λιμένα εντός ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα, η Επιτροπή, πριν από την έκδοση της αποφάσεώς της, διαβιβάζει το σχετικό φάκελο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προκειμένου να γνωμοδοτήσει εντός διμήνου το αργότερο από της λήψεως του φακέλου αν εκ του υπό χωροθέτηση τουριστικού λιμένα παρακωλύεται η λειτουργία του εμπορικού λιμένα ή η κατασκευή προγραμματισμένων έργων επέκτασης αυτού ή παραβλάπτεται η ασφάλειά του ή των υπαρχουσών εγκαταστάσεων αυτού. Αν παρέλθει άπρακτη η πιο πάνω προθεσμία τεκμαίρεται ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει γνωμοδοτήσει θετικά.
- Τουριστικός λιμένας μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία της Γραμματείας ή οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει να τυγχάνει κύριος ή επικαρπωτής του παράκτιου ακινήτου, έμπροσθεν του οποίου ενδιαφέρεται να χωροθετήσει και κατασκευάσει τουριστικό λιμένα, είτε να έχει με συμβολαιογραφικό προσύμφωνο την κυριότητα ή επικαρπία του παράκτιου ακινήτου.
- Μετά τη χωροθέτηση τουριστικού λιμένα η εκτέλεση όλων των έργων που απαιτούνται για τη δημιουργία, λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητα αυτού μπορεί να παραχωρείται σε επιχείρηση ή επιχειρήσεις (δημόσιες ή ιδιωτικές) ή σε όμιλο επιχειρήσεων (δημόσιων ή ιδιωτικών). Η παραχώρηση γίνεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ύστερα από πρόσκληση του Υπουργού για εκδήλωση ενδιαφέροντος με δημόσιο διαγωνισμό.

Οι μελέτες και τα σχέδια που απαιτούνται για την έκδοση των οικοδομικών και λοιπών αδειών για τα πάσης φύσεως έργα του τουριστικού λιμένα και για τις εγκαταστάσεις αυτού σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, θα πρέπει να έχουν εκπονηθεί και να είναι υπογεγραμμένες από αδειούχους μηχανικούς των αντίστοιχων ειδικοτήτων και να

προβλέπουν, αναφορικά με τις εγκαταστάσεις του τουριστικού λιμένα, κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα όπως:

- Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του τουριστικού λιμένα συμπεριλαμβανομένων του λιμενικού σταθμού, τελωνείου και άλλων συναφών αρχών.
- Θέσεις πρόσδεσης σκαφών του λιμενικού σώματος και άλλων αρχών.
- Ιατρείο.
- Σταθμό ανεφοδιασμού σκαφών.
- Εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών.
- Δίκτυο παροχής νερού και ηλεκτρικού ρεύματος.
- Παροχές τηλεφωνικών γραμμών.
- Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων και επεξεργασίας αυτών.
- Χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκών σκαφών αναψυχής.
- Συγκροτήματα αποχωρητηρίων και ντους.
- Συστήματα ασφάλειας και ζώνης του τουριστικού λιμένα.
- Εγκαταστάσεις αποθηκών.
- Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

4.9.3 N1892/1990

Ως παραγωγική επένδυση θεωρείται:

- Οι δαπάνες ανακαίνισης διατηρητέων παραδοσιακών ή ιστορικών κτιρίων απο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα νομικά πρόσωπα με σκοπό τη μετατροπή τους σε αναγκαίους χώρους κοινωνικών και πολιτιστικών λειτουργιών.
- Δαπάνες επενδύσεων που αποσκοπούν στην κατασκευή, επέκταση, εκσυγχρονισμό και εξοπλισμό χώρων κοινωνικών και πολιτιστικών λειτουργιών.
- Η ανέγερση-επέκταση και εκσυγχρονισμός εγκαταστάσεων και η αγορά εξοπλισμού επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών στήριξης τουριστικών-ξενοδοχειακών μονάδων.

- Η κατασκευή, επέκταση και εκσυγχρονισμός λιμένων σκαφών αναψυχής (μαρίνες) σε θέσεις και με προδιαγραφές που θα εγκρίνονται κάθε φορά από τον ΕΟΤ.

Στις παραγωγικές επενδύσεις υπάγονται οι εξής επιχειρήσεις:

- Μεταποιητικές βιομηχανικές, βιοτεχνικές και χειροτεχνικές επιχειρήσεις όλων των κλάδων. Περιλαμβάνονται οι βιοτεχνικές επιχειρήσεις παραδοσιακών οικοδομικών υλικών όπως πέτρας, τοιχοποιίας, δαπέδων και στέγης, μαλτεζόπλακας, κεραμιδιών και τούβλων παραδοσιακών τύπων, διαφόρων κεραμικών δαπέδων και ειδικών κονιαμάτων. Επίσης βιοτεχνίες και εργαστήρια παραδοσιακών κατασκευών όπως ξυλουργεία, επιπλοποιεία, σιδηρουργεία, μαρμαρογλυφεία και άλλα εργαστήρια κατεργασίας οικοδομικού μαρμάρου ή πέτρας.
- Ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και ξενώνες καθώς και επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών στήριξης τουριστικών ξενοδοχειακών μονάδων.

4.10 Ταυτότητα της περιοχής μελέτης- Ανάλυση SWOT

Η εικόνα μιας περιοχής είναι συνήθως πολύ σημαντική στην προσέλκυση επισκεπτών και γι' αυτό το λόγο είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη στο πεδίο του τουρισμού. Η εικόνα τείνει να υπογραμμίσει την πολυπλοκότητα που η ίδια παρουσιάζει, όσον αφορά το χαρακτήρα της και τα συστατικά της στοιχεία. Ειδικότερα, οι εικόνες μπορούν να χαρακτηριστούν ως "οι ροές των πολιτισμών" αντανακλώνοντας και ενισχύοντας ειδικές έννοιες και πεποιθήσεις και ιδιαίτερες συστημικές αξίες. Έτσι, η πολυπλοκότητα της εικόνας έρχεται να προστεθεί στο ευρύ φάσμα των παραγόντων οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν το σχηματισμό αυτής (Richards and Wilson, 2004). Ο επαναπροσδιορισμός της εικόνας ενός τόπου σε συνδυασμό με την οργάνωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου χώρων πολιτισμού μέσω της αξιοποίησης σημαντικών στοιχείων του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος του παρελθόντος των πόλεων, αλλά και την ανάπτυξη κατάλληλων δομών επισκεψιμότητας και άλλων απαραίτητων υποδομών, βελτιώνουν την ελκυστικότητα του τόπου, με αποτέλεσμα και την ανάπτυξη αυτού. Η ανάδειξη της ταυτότητας της πόλης με στόχο την ισόρροπη πολιτιστική ανάπτυξη προϋποθέτει εντοπισμό και αξιοποίηση των αντίστοιχων πλεονεκτημάτων του τόπου (Σαπουνάκης, 2012). Έτσι οι εικόνες των πόλεων μπορούν να αποτελούν είτε ένα συνδυασμό πολλών

χαρακτήρων όπως είναι ο πολιτιστικός, ο κοινωνικός, ο οικονομικός και ο πολιτικός (για μητροπολιτικές περιοχές), είτε ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό το οποίο θα μπορούσαμε να ονομάσουμε ταυτότητα πόλης (Μεταξάς,2002).

Η ανάλυση SWOT αποτελεί το εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού με το οποίο αναλύεται το εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης και σε αυτή την περίπτωση στην περιοχή των Παλαιών Βόλου, έτσι ώστε να ληφθούν οι απαραίτητες αποφάσεις σε σχέση με τους στόχους που έχουν τεθεί. Κατά την ανάλυση SWOT θα μελετηθούν τα δυνατά (Strengths) και αδύνατα (Weaknesses) σημεία της περιοχής, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που υπάρχουν.

Οι ευκαιρίες και οι απειλές αντανακλούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος της περιοχής, τις οποίες θα πρέπει να εντοπίσουν, να προσαρμοστούν σε αυτές ή ακόμα και να αντιμετωπιστούν όσο είναι εφικτό.

Ειδικότερα, γίνεται μία προσπάθεια συνδυασμού των ευκαιριών, των δυνατών σημείων και των απειλών της περιοχής μελέτης για την πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής μελέτης, σύμφωνα και με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης που έγινε στα προηγούμενα κεφάλαια.

Δυνατά σημεία (πλεονεκτήματα)	Αδύνατα σημεία (μειονεκτήματα)
-Ιστορικό και λαϊκό προφίλ περιοχής -Αρχαιολογικοί χώροι (Κάστρο των Παλαιών, αρχαιολογικά ευρήματα) -Υπαρξη πρώην βιομηχανικών κελυφών -Λιμάνι του Βόλου (προβλήτες 2 και 3) -Μέσα μεταφοράς (ΚΤΕΛ, Σιδηροδρομικός σταθμός Βόλου) -Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα -Μουσείο της πόλης του Βόλου -Υποδοχή κρουαζιεροπλοίων στην περιοχή	- Πολυπλοκότητα περιοχής (πολιτισμός, εμπόριο, αναψυχή, τουρισμός) -Έλλειψη προστασίας και ανάδειξης των αρχαιολογικών χώρων και πολιτιστικών δραστηριοτήτων της περιοχής μελέτης. -Συγκρούσεις χρήσεων γης -Εμπορική χρήση των προβλητών 2 και 3 -Έλλειψη υποδομών για υποδοχή των τουριστών κρουαζιέρας. -Υπαρξη κατοικίας πλησίον του λιμανιού -Οδικός άξονας Γρ. Λαμπράκη

<ul style="list-style-type: none"> -Υπαρξη παραδοσιακών επαγγελμάτων -Ενδιαφέρον Αρχιτεκτονικό απόθεμα -Καταστήματα εστίασης-αναψυχής -Πολυπλοκότητα περιοχής (πολιτισμός, εμπόριο, αναψυχή, τουρισμός) -Τουρίστες κρουαζιέρας -Φυσικά στοιχεία (Κραυσίδωνας) -Κόμβος μεταφορικών υποδομών 	<ul style="list-style-type: none"> -Περιβάλλον τοίχος σιδηροδρομικού σταθμού -Αυξανόμενη ανάπτυξη κέντρων εστίασης-αναψυχής
Ευκαιρίες	Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> -Πρόγραμμα URBAN (1997) -Χαρακτηρισμός της περιοχής μελέτης ως περιοχής ανάπλασης σύμφωνα με το Ν. 2508/97 -Παλαιά- κόμβος: είσοδος της πόλης του Βόλου -Ενδιαφέρον για επανάχρηση βιομηχανικών κελυφών -Δημοτική περιουσία -Νεανικός πληθυσμός 	<ul style="list-style-type: none"> -Χαμηλός βαθμός ανάπτυξης ανοικοδόμησης της περιοχής μελέτης -Περιβαλλοντική υποβάθμιση της περιοχής από την ύπαρξη του εμπορικού λιμένα -Μεγάλο ποσοστό εγκατάλειψης οικοδομών και ελεύθερων χώρων. -Έλλειψη στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της περιοχής μελέτης. --Υψηλό κόστος ανάπτυξης της περιοχής μελέτης.

4.11 Περίληψη και συμπεράσματα

Η περιοχή των Παλαιών αποτελεί το τμήμα –κόμβο της πόλης του Βόλου ως προς τους δύο οδικούς άξονες Αθηνών-Λαρίσης. Μοιάζει ασφυκτικά οριοθετημένη από στοιχεία του χώρου, όπως είναι ο χείμαρρος Κραυσίδωνας, η σιδηροδρομική γραμμή, η ζώνη του λιμανιού και ο οδικός άξονας Αθήνας-Βόλου και Λάρισας-Βόλου. Επίσης, η περιοχή διακρίνεται από 6 αντιληπτικές ενότητες, από σημεία-τοπόσημα, όρια-

φραγμούς και διαδρομές, ενώ κατατάσσεται στις περιοχές που χρήζουν ανάπλασης σύμφωνα με το Ν. 2508/1997. Η περιοχή των Παλαιών από τη Γρηγορίου Λαμπράκη έως και το λιμάνι, δεν διαθέτει αρκετούς χώρους πρασίνου και ελεύθερους χώρους, ενώ παρουσιάζει και βιομηχανικά κελύφη. Τα περισσότερα κτίρια της περιοχής αποτελούν παλιές κατασκευές, ενώ η περιοχή παρουσιάζει ένα σημαντικό ποσοστό ιδιοκατοίκησης αλλά και δημοτικών ακινήτων. Παράλληλα, τα Παλαιά παρουσιάζουν ένα εύρος πολιτιστικών δραστηριοτήτων όπως μουσεία και πολυχώρους πολιτισμού αλλά και αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία. Στη νότια συνοικία απαντώνται πολλά καταστήματα, τα οποία πωλούν είδη γενικού εμπορίου, σιδερικά, πλαστικά, μεταλλικά εργαλεία, γεωργικά μηχανήματα, ζωοτροφές, λιπάσματα και φάρμακα, ενώ πολλά παραδοσιακά επαγγέλματα τείνουν να εκλείψουν. Αναφορικά με το λιμάνι του Βόλου, έχει κυρίως εμπορική χρήση, ενώ ο κεντρικός προβλήτας μόνο αποτελεί τουριστικό τμήμα διαθέτοντας ακτοπλοϊκές μεταφορικές συνδέσεις με τα νησιά των Β. Σποράδων, ενώ φιλοξενεί και πλήθος κρουαζιεροπλοίων όλο το χρόνο. Η περιοχή παρουσιάζει μία δυνατή ταυτότητα με πλήθος ευκαιριών, απειλών, πλεονεκτημάτων αλλά και μειονεκτημάτων. Ωστόσο, μπορεί με σωστό σχεδιασμό και χρησιμοποιώντας ως εργαλείο την αστική αναγέννηση να αξιοποιηθεί καταλλήλως.

B' ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ/ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

5.1 Παραδείγματα αστικής αναγέννησης περιοχών με θαλάσσιο μέτωπο

5.1.1 Παραδείγματα από το διεθνή χώρο

Ο διεθνής χώρος χαρακτηρίζεται από πολλά παραδείγματα περιοχών οι οποίες, έχοντας ως συγκριτικό πλεονέκτημα το υγρό στοιχείο και χρησιμοποιώντας τον τουρισμό και τον πολιτισμό ως τομείς ενδιαφέροντος, διαμορφώθηκαν και αξιοποιήθηκαν καταλλήλως μέσω πολιτικών όπως αυτών της αστικής αναγέννησης. Τα λιμάνια στο παρελθόν σε μεγαλύτερο βαθμό, χαρακτηρίζονταν από την ύπαρξη βιομηχανίας πλησίον αυτών, επομένως και οι αναζωογονημένες περιοχές χαρακτηρίζονται από ένα ιστορικό-βιομηχανικό παρελθόν. Τα χαρακτηριστικότερα παραδείγματα τέτοιων περιοχών είναι η Βαλτιμόρη, η Λίβερπουλ, το Σίντνεϊ, καθώς επίσης και η περιοχή Ντόκλαντς του Λονδίνου.

Αναφορικά με την Βαλτιμόρη, η ίδια αποτελεί την πρωτεύουσα του Μέριλαντ αλλά και ένα σημαντικό λιμάνι των ΗΠΑ. Αυτό την καθιστά ιδιαίτερα σημαντική για την περιοχή, γι'αυτό το λόγο θεωρήθηκε πολύ σημαντική η ανάπλασή της αλλά και η προβολή της ταυτότητάς της. Ειδικότερα, μέχρι και τον 20^ο αιώνα παρέμεινε μία εμπορική περισσότερο παρά μία βιομηχανική πόλη. Η αστική αλλαγή της ακολούθησε μία σημαντική πορεία το 1904 όπου οι δρόμοι διαπλατύνθηκαν και η δομή του αστικού ιστού βελτιώθηκε. Μία σημαντική προϋπόθεση για την αναγέννηση της περιοχής ήταν η δημιουργία δημόσιας πρόσβασης γύρω από το θαλάσσιο μέτωπο. Έτσι, 35 εκτάρια γης δόθηκαν για ανοιχτούς δημόσιους χώρους, δημιουργώντας ένα πάρκο γύρω από τα όρια του νερού. Επίσης, δημιουργήθηκε ένα ευρύ μέρος περιπάτου ενώνοντας μία σειρά από δημόσιες αναδομημένες περιοχές συμπεριλαμβανομένων των χώρων παιχνιδιού για 4.000 άτομα, χώρους για πικ-νικ και υπαίθρια ανοιχτά πάρκα (Craig-Smith, 1995).

Επιπρόσθετα, για την προσέλκυση των επισκεπτών και τη βελτίωση της τοπικής εικόνας και αντίληψης της ενδοχώρας της πόλης, δημιουργήθηκαν διάφορα προγράμματα δραστηριοτήτων όπως φεστιβάλ, τα οποία όχι μόνο προσέλκυαν

τουρίστες και επισκέπτες, αλλά υπήρχε και μεγάλη συμμετοχή από τους κατοίκους της Βαλτιμόρης (Craig-Smith,1995).

Εικόνα 5.9: Το παραθαλάσσιο μέτωπο της Βαλτιμόρης το 1960



Εικόνα 5.10: Το παραθαλάσσιο μέτωπο της Βαλτιμόρης το 2013



Πηγή: Timur, 2013

Αναφορικά με την περίπτωση της Λίβερπουλ, η αναγέννηση της περιοχής εστιάστηκε στον τομέα του τουρισμού δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα σε δύο περιοχές. Στην όχθη της περιοχής προγραμματίστηκε το 1984 η οργάνωση ενός φεστιβάλ διεθνών κήπων καθώς επίσης και ένα σύστημα δραστηριοτήτων τόσο εκπαιδευτικού χαρακτήρα όσο και αναψυχής. Ωστόσο, η περιοχή διαθέτει κτίρια ιστορικής σημασίας τα οποία χωροθετούνται στις 4 πλευρές του Άλμπερτ Ντόκ. Το συγκρότημα αυτών των κτιρίων που επαναχρησιμοποιήθηκε στεγάζει μουσεία, εμπορικά μαγαζιά, εστιατόρια, διαμερίσματα καθώς επίσης και υποδομές ελεύθερου χρόνου. Έτσι, το τουριστικό φαινόμενο έπαιξε ένα σημαντικό ρόλο στην αναγέννηση του θαλάσσιου μετώπου και συνέβαλε στην επιτυχημένη διατήρηση των περισσότερων ιστορικών κτιρίων (Craig Smith,1995).

Εικόνα 5.11: Παραθαλάσσιο μέτωπο της Λίβερπουλ (σχέδιο Master Plan)



Εικόνα 5.12: Λίβερπουλ-Παραλιακό μέτωπο



Πηγή: www.liverpoolwaters.co.uk

Παράλληλα, το Σίντνεϊ αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα περιοχής η οποία έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στο ιστορικό παρελθόν της δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο έναν δημοφιλή τουριστικό προορισμό. Ειδικότερα, η περιοχή Ρόκς χωροθετείται στο βόρειο τμήμα της κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής. Υπήρξε η πρώτη περιοχή που αναπτύχθηκε το 1788 ακολουθώντας την αποικιακή γραμμή. Σήμερα, η περιοχή αποτελεί την δεύτερη σε επισκεψιμότητα μέσα στο Σίντνεϊ (μετά την Όπερα Χάους). Μέσα στην περιοχή χωροθετούνται το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης με περισσότερους από 600.000 επισκέπτες καθώς επίσης και η έκθεση της Ιστορίας του Σίντνεϊ επίσης με 600.000 επισκέπτες (Craig-Smith, 1995).

Εικόνες 5.13 και 5.14: Η περιοχή Ρόκς του Σίντνεϊ



Πηγή: www.gettyimages.com

Η πόλη της Αλεξάντρια αποτελεί επίσης ένα σημαντικό παράδειγμα περιοχής, καθώς η ανάπτυξη της πόλης στα 200 χρόνια ιστορίας της έχει να κάνει με την περιοχή του θαλάσσιου μετώπου. Γι' αυτό και το σχέδιο αναζωογόνησης του θαλάσσιου μετώπου χαρακτήρισε ως σημαντικούς τους εξής παράγοντες:

- Τη δημόσια πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο.
- Την μείξη χρήσεων γης προοριζόμενων για μαρίνες, μαγαζιά εστιατόρια, μάρκετ και άλλες χρήσεις.
- Τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των πεζών.
- Την ποιότητα σχεδιασμού.

Οι στρατηγικές σχεδιασμού του παραλιακού τμήματος της πόλης αφορούσαν στη δημιουργία μίας γραμμικής συνέχειας κατά μήκος της παραλίας, τη συνοχή στις χρήσεις γης μέσω συνδυασμού της παραθαλάσσιας ανάπτυξης με τις παρακείμενες ενδοαστικές χρήσεις. Παράλληλα, σημαντικός παράγοντας θεωρήθηκε και η συνοχή του αρχιτεκτονικού στυλ, το οποίο θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσω ενός κοινού συμβατού στυλ. Επιπρόσθετα, ήταν επιθυμητό εντός του λιμανιού να προσφέρονται πολλαπλές χρήσεις στους επισκέπτες και τους χρήστες του (Fuller, 1995).

Εικόνες 5.15 και 5.16: Αλεξάνδρια- Παραθαλάσσιο μέτωπο



Πηγή: www.visitalexandriava.com

Προχωρώντας στην πόλη του Λονδίνου και πιο συγκεκριμένα στην περιοχή Ντόκλαντς, το τουριστικό φαινόμενο χαρακτηρίστηκε πολύ σημαντικό για την ανάπτυξη της περιοχής. Ειδικότερα, η σημαντικότητα του τουρισμού της περιοχής αναγνωρίστηκε το 1980 από τον Horwath ο οποίος υποστήριζε ότι ήταν απαραίτητο να προβληθεί το περιβάλλον και η εικόνα τμήματος ή τμημάτων των Ντόκλαντς σαν κύριος τουριστικός προορισμός. Γι'αυτό το λόγο δημιουργήθηκαν τρία σχέδια τα οποία είχαν ως σκοπό να οδηγήσουν στην τουριστική ανάπτυξη. Αρχικά κρίθηκε σημαντική η δημιουργία ενός διαδρόμου στην όχθη του ποταμού ο οποίος θα αποτελούσε και την κύρια ροή μέσα στην περιοχή. Μέσα σε αυτό τον διάδρομο θα υπήρχε ένας αριθμός από σημεία-προορισμούς για τους επισκέπτες. Επιπρόσθετα, δίπλα σε αυτόν το κύριο διάδρομο περιπάτου θα δημιουργούνταν μία σειρά από επισκέψιμα «μέρη». Ωστόσο, η πολιτική της αναγέννησης της περιοχής είχε έναν πιο ευρύ ρόλο ο οποίος είχε σχέση με το μάρκετινγκ και την προώθηση μιας συνεταιρικής και συμβολικής εικόνας των Ντόκλαντς (Page, 1995).

Εικόνες 5.17 και 5.18: Η περιοχή Ντόκλαντς του Λονδίνου



Πηγή: www.london-docklands.co.uk

Το σχέδιο της πολιτικής αυτής είχε ως στόχο να δημιουργήσει και διάφορες δραστηριότητες, όπως γεγονότα τέχνης, ειδικότερα στους ελεύθερους χώρους με τη δημόσια τέχνη να εμπλουτίζει τον περιβάλλοντα χώρο, αλλά και τις πλαστικές τέχνες να δίνουν μία άλλη διάσταση σε αυτόν. Επίσης, σημαντική κρίθηκε και η παρουσία της μουσικής και των παραστατικών τεχνών καθώς επίσης και η δημιουργία καλλιτεχνικών κέντρων. Επιπρόσθετα, μέσα στη στρατηγική για την ανάπτυξη της περιοχής ήταν η

χρήση της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς. Η διαφήμιση και η αναγνώριση της περιοχής σαν ένας νέος τουριστικός προορισμός μπορούσε να παρέχει μία ευκαιρία για να θεραπευτεί η χωρική ανισορροπία στην τουριστική δραστηριότητα μεταξύ του ανατολικού και δυτικού Λονδίνου (Page, 1995).

5.1.2 Παραδείγματα από τον ελλαδικό χώρο

Στον Ελλαδικό χώρο η έννοια της αστικής αναγέννησης βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο. Εξελισσόμενο ιστορικά, το θέμα των αναπλάσεων που αρχικά αφορούσε επανάχρηση ιστορικών κτιρίων και συγκροτημάτων, πέρασε στην προβληματική των χρήσεων των χώρων και στη συνέχεια προσπάθησε να αντιμετωπίσει το θέμα των χρηστών αφού συχνά παρουσιάστηκε το πρόβλημα μια ανάπλαση να έχει σαν αποτέλεσμα την εξαίρεση από το χώρο χρήσεων και χρηστών που αρχικά υπήρχαν. Η αποτελεσματικότητα των αναπλάσεων στη χώρα μας εμποδίζεται κυρίως από την έλλειψη θεσμικού πλαισίου αλλά και από άλλους παράγοντες (Αγγελίδης, 1993).

Ωστόσο, η πρώτη απόπειρα αστικής αναγέννησης στην Ελλάδα ήταν αυτή που έλαβε η χώρα μέσω του προγράμματος Urban I, το οποίο αποτελεί μία ολοκληρωμένη προσέγγιση, η οποία λαμβάνει υπόψη της όλες τις διαστάσεις της αστικής ζωής. Έχει τη μορφή καινοτομικού ολοκληρωμένου αναπτυξιακού προγράμματος με πολυτομεακό χαρακτήρα και εφαρμόζει ένα πακέτο δράσεων, που συνδυάζει την αναμόρφωση των απαρχαιωμένων υποδομών, με οικονομικές και παραγωγικές δράσεις. Αυτά συμπληρώνονται από μέτρα που μάχονται τον κοινωνικό αποκλεισμό, ο οποίος ενυπάρχει στις υποβαθμισμένες περιοχές και μέτρα που αναβαθμίζουν την ποιότητα του περιβάλλοντος. Οι περιοχές παρέμβασης του προγράμματος ήταν: Κερατσίνι-Δραπετσώνα, Περιστέρι, Νέα Ιωνία – Βόλος, Πάτρα, Δυτ. Θεσσαλονίκη και η Ερμούπολη (Μανωλά-Γκούντρα, 2007).

Τα χαρακτηριστικά των περιοχών παρέμβασης του προγράμματος ήταν:

- Αποβιομηχάνιση και κρίση του παραγωγικού ιστού.
- Χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών και ανεπάρκεια υποδομής.
- Υψηλή ανεργία.
- Κοινωνική περιθωριοποίηση ομάδων πληθυσμού, κυρίως νέων ατόμων.
- Αύξηση της εγκληματικότητας.
- Ανεπάρκεια αστικών υποδομών.

- Υποβάθμιση περιβάλλοντος.

Στα πλαίσια του προγράμματος υλοποιήθηκαν έργα και δράσεις οι οποίες συνοψίζονται στους παρακάτω άξονες:

- Πολεοδομικές παρεμβάσεις αναβάθμισης και ανάδειξης του αστικού περιβάλλοντος.
- Στήριξη της απασχόλησης - Κατάρτιση.
- Δημιουργία δομών κοινωνικής στήριξης

Ωστόσο μετά το συγκεκριμένο Urban I υλοποιήθηκε και το Urban II, ενώ επελέγησαν το Πέραμα και τμήματα της Κομοτηνής και του Ηρακλείου Κρήτης, με κριτήριο πάντα τους στόχους και τους σκοπούς του Urban (Μανωλά-Γκούντρα,2007).

Σημαντικό παράδειγμα ανάπλασης παραλιακού μετώπου στον ελλαδικό χώρο είναι αυτό της νέας παραλίας Θεσσαλονίκης το οποίο χρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα ΕΣΠΑ 2014-2020. Το έργο αφορά τον ανασχεδιασμό του θαλασσιού μετώπου της πόλης από τον Λευκό Πύργο έως το Μέγαρο Μουσικής, την λεγόμενη Νέα Παραλία της Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για έναν σημαντικό δημόσιο τόπο της πόλης, γραμμικό με περιορισμένο βάθος και μεγάλο μήκος, γεγονός που του προσδίδει ακριβώς τα χαρακτηριστικά του «μετώπου» -του λεπτού φλοιού, που απλώνεται στο όριο μεταξύ στεριάς και θάλασσας, Ο σχεδιασμός καθίσταται δύσκολος, ενώ καλείται να συνδιαλλαγεί με το υδάτινο στοιχείο, δηλαδή τη φύση στην πιο ασταθή της μορφή. (www.centre-architecture.thessaloniki.gr).

Εικόνα 5.19 και 5.20: Η νέα παραλία της Θεσσαλονίκης



Πηγή: centre-architecture.thessaloniki.gr

Σκοπός του έργου ήταν:

- Η ανάπλαση του χώρου του παραλιακού πλακόστρωτου
- Η διατήρηση και ενίσχυση της γραμμικότητάς του

- Η εξασφάλιση ενιαίων χαρακτηριστικών σε όλο το μήκος της διαδρομής
- Η δημιουργία δενδροφυτευμένης διαδρομής ως εναλλακτικό σκιασμένο χώρο περιπάτου
- Η αξιοποίηση του στοιχείου του νερού με τη δημιουργία «επεισοδίων νερού» ως χώρων στάσης
- Η επιλογή του σωστού φωτισμού

Εικόνα 5.21: Θεσσαλονίκη- Ανάπλαση πλατείας Λευκού Πύργου



Πηγή: centre-architecture.thessaloniki.gr

Κεντρική ιδέα του έργου αποτέλεσε η δημιουργία ενός συνεχόμενου γραμμικού χώρου με επιλογές ψυχαγωγίας, παιχνιδιού, χαλάρωσης, εκπαίδευσης και πολιτισμού, μια αλληλουχία διαφοροποιημένων χώρων, με ποικίλες ποιότητες, που θα καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα χρήσεων, αλλά θα διατηρούν ωστόσο τα χαρακτηριστικά της ενότητας και της συνέχειας, που ο ίδιος ο χαρακτήρας του μετώπου επιβάλλει (www.centre-architecture.thessaloniki.gr)

5.2 Χρονικό ανασυγκρότησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου

Η περιοχή των Παλαιών προσφέρει ένα μοναδικό στην πόλη πλούτο μνημείων από όλες τις περιόδους της ιστορίας της, ο οποίος αναμένει ακόμη την ανάδειξή του. Ωστόσο, η προστασία του σημαντικού ιστορικού τόπου της περιοχής των Παλαιών παραμένει ακόμη ανεπαρκής, ευάλωτη στις έντονες αλλαγές των χρήσεων που εκδηλώνονται σήμερα στην περιοχή. Οι πρώτες επεμβάσεις σε παλιά βιομηχανικά κτίρια το 1994 είχαν μια σαφή πρόθεση κάλυψης κοινωνικών αναγκών (Χαστάογλου, 2009).

Πίνακας 4.9: Ιστορικό ανασυγκρότησης της περιοχής των Παλαιών

Έτος	Περιγραφή γεγονότων
1983	Ανάθεση μελέτης Γενικού Πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) του ΠΣ Βόλου
1984	Ίδρυση πανεπιστημίου Θεσσαλίας
1985	Υπαγωγή Παλαιών σε περιοχή υπό ανάπλαση σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν. 1337/83 Έγκριση ΓΠΣ ΠΣ Βόλου Προκήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού ιδεών για " ανάπλαση της συνοικίας των Παλαιών"
1986	Έγκριση ζώνης Οικιστικού Ελέγχου του ΠΣ Βόλου
1987	Τροποποίηση ΓΠΣ
	Αγορά από ΠΘ 58 στρεμμάτων στο Πεδίον Άρεως (παραπλεύρως των Παλαιών)
1988	Έναρξη λειτουργίας Τμήματος Ζωικής και Φυτικής Παραγωγής στο πεδίο Άρεως
1989	Έναρξη εργασιών κατασκευής σταθμού υπεραστικών λεωφορείων Μαγνησίας (ΚΤΕΛ)
1990	Κατεδάφιση κτιρίου Δημοτικής Φρουταγοράς
1992	Κατάθεση οριστικής μελέτης αναθεώρησης σχεδίου πόλης του Δήμου Βόλου
1993	Ένταξη χειμάρρου Κραυσίδανα στο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα LIFE
	Σύνταξη ειδικής μελέτης του Δήμου για αναθεώρηση ισχύοντος σχεδίου και καθορισμό νέων όρων δόμησης στην περιοχή
1994	Ένταξη Παλαιών σε Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN
1995	Υποβολή σχεδιαστικών προτάσεων για ανάπλαση Παλαιών από την ΑΓΕΤ
1996	Επικαιροποίηση αρχικής μελέτης ανάπλασης και κατάθεσής της στο αρμόδιο υπουργείο για έκδοση ΠΔ

2000	Έναρξη κατασκευής Κέντρου Τουριστικής Πληροφόρησης, διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου, και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
	Διαμόρφωση αθλητικών εγκαταστάσεων Μαγνησιακού
2003	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου και συνένωση ΟΤ για επέκταση εγκαταστάσεων ΠΘ εντός ορίων Παλαιών
2004	Χαρακτηρισμός όλης της περιοχής των Παλαιών ως αρχαιολογικού χώρου
	Εγκαίνια νέου εμπορικού κέντρου Old City στο χώρο της πρώην βιομηχανίας Παπαγεωργίου
2005	Εγκαίνια νέου πολυχώρου ψυχαγωγίας (village) στο χώρο των πρώην κυλινδρόμυλων Λούλη
2006	Ένταξη Παλαιών στο πρόγραμμα "Ολοκληρωμένες Δράσεις Αστικής Ανάπτυξης"
	Ένταξη Παλαιών στο πρόγραμμα "Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις Αστικής Ανάπτυξης στις Δυτικές Συνοικίες"
2007	Επίσημα εγκαίνια Μουσείου Πλινθοκεραμοποιίας Τσαλαπάτα
2009	Έναρξη εργασιών κατασκευής Μουσείου της Πόλης
	Εγκαίνια Σταθμού Αυτοκινήτων Βόλου
2014	Εγκαίνια Μουσείου της Πόλης του Βόλου

Πηγή: Αρβανιτιδής και Παπαγιαννίτης, 2010, Ιδία επεξεργασία

5.3 Σενάρια αναζωογόνησης/αναγέννησης της περιοχής μελέτης

5.3.1 Μηδενικό σενάριο-σενάριο τάσεων

Στο παρόν σενάριο η περιοχή μελέτης δεν υφίσταται καμία παρέμβαση εκτός από μεμονωμένες παρεμβάσεις. Σε αυτή την περίπτωση οι τάσεις ανάπτυξης των διαφόρων τομέων της περιοχής μελέτης θα έχουν ως εξής:

- Ο τουρισμός κρουαζιέρας θα αυξηθεί ενώ θα χαθούν πολλές ευκαιρίες για οικονομική αναζωογόνηση της περιοχής.
- Οι τουρίστες κρουαζιέρας θα ανταποκρίνονται στα τουριστικά πακέτα τα οποία θα αφορούν μόνο τις περιοχές του Πηλίου και των Μετεώρων.

- Ο λιμένας θα υποβαθμίζεται ολόενα και περισσότερο και θα αποτελεί ένα «νεκρό» κομμάτι της πόλης του Βόλου.
- Τα κέντρα εστίασης και αναψυχής θα αυξάνονται ολόενα και η περιοχή θα δεχτεί σημαντικές πιέσεις σε αυτό τον τομέα.
- Η περιοχή θα δέχεται μεμονωμένες παρεμβάσεις χωρίς στρατηγικό σχεδιασμό με έλλειψη ενότητας μεταξύ των περιοχών.
- Τα εμπορικά καταστήματα της περιοχής σιγά σιγά και δεδομένων των οικονομικών συνθηκών της περιοχής θα εγκαταλειφθούν και τα παραδοσιακά επαγγέλματα θα εκλείψουν.
- Η περιοχή θα χάσει σταδιακά την ταυτότητά της και θα είναι ευάλωτη σε ιδιωτικά έργα πολυεθνικών εταιριών τα οποία θα αλλάξουν ριζικά το χαρακτήρα της.

5.3.2 Σενάριο ηπίων παρεμβάσεων αναζωογόνησης-αναγέννησης της περιοχής

Στο παρόν σενάριο η περιοχή υφίσταται μικρής κλίμακας παρεμβάσεις οι οποίες είναι και οι πιο διαδεδομένες στην Ελλάδα. Ειδικότερα, στην Ελλάδα η μορφή της ιδιοκτησίας επιβάλλει πολεοδομικές επεμβάσεις μικρής κλίμακας αφού είναι δύσκολη η συνεύρεση και συνεννόηση πολλών ιδιοκτητών με διαφορετικά συμφέροντα και αφού το υπάρχον νομικό καθεστώς προστατεύει ουσιαστικά τη μικρή διαδικασία. Οι εξυγιάνσεις/ αναπλάσεις μικρής κλίμακας σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου ή γειτονιάς με διατήρηση του υπάρχοντος οικοδομικού όγκου προϋποθέτουν πολύ μικρότερο κόστος επενδύσεων από ότι οι αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας, άρα είναι πολύ πιο ρεαλιστικές στη σημερινή κατάσταση (Αραβαντινός, et. al, 1987:72). Η μερική ανάπλαση, θα αναφέρεται στα εξής:

- Ενοποίηση ακάλυπτων χώρων ή τμημάτων τους.
- Εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους στον ακάλυπτο χώρο και τα υπόγεια.
- Σταδιακή αλλαγή χρήσεων των υπογείων χώρων και μετατροπή τους σε χώρους στάθμευσης για τους κατοίκους στον ακάλυπτο χώρο και τα υπόγεια.
- Εξασφάλιση διόδων (εισόδου/εξόδου) από το δρόμο προς τον ακάλυπτο.

- Εξασφάλιση χώρων που θα αποδοθούν σε κοινωφελείς χρήσεις για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής επέμβασης κατά προτεραιότητα και κατά δεύτερο των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής.
- Δενδροφύτευση και εξασφάλιση χώρων πρασίνου στους ενοποιημένους ακάλυπτους χώρους αλλά και σε τμήματα των δρόμων.
- Σταδιακή απελευθέρωση ισογείων από ιδιωτικές χρήσεις (κατοικία, κατάστημα) και μετατροπή του σε πυλωτή, εξασφαλίζοντας άνετες προσπελάσεις στους ακάλυπτους εσωτερικούς χώρους και καλύτερη σύνδεση /ενοποίηση του δρόμου και των εξωτερικών δημόσιων κοινόχρηστων λειτουργιών με τις εσωτερικές κοινόχρηστες λειτουργίες. Μια τέτοια ενοποίηση βελτιώνει σημαντικά τις συνθήκες αερισμού του οικοδομικού τετραγώνου (Αραβαντινός, et. al, 1987:85).

Στην περιοχή μελέτης, σύμφωνα με το σενάριο ήπιας παρέμβασης δεν θα υπάρξουν απαλλοτριώσεις οικοπέδων. Όλες οι επεμβάσεις θα γίνουν έχοντας ως μοχλό τη χρήση των υπάρχοντων κτιριακών υποδομών (κατοικιών, καταστημάτων, αποθηκών και βιομηχανιών). Ένας σημαντικός στόχος στην ανασυγκρότηση της περιοχής είναι η αξιοποίηση του τουριστικού φαινομένου και οι έξυπνες και μικρές επεμβάσεις με χαμηλό κόστος έτσι ώστε η περιοχή να λειτουργήσει ως τουριστικός πόλος ενεργοποιώντας έτσι ξανά την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής με κινητήρια δύναμη τον τριτογενή τομέα.

5.3.3 Σενάριο ολικής αναζωογόνησης-αναγέννησης της περιοχής μελέτης

Η ριζική αναζωογόνηση μιας περιοχής αποτελεί την κατεδάφιση του προϋπάρχοντος υποβαθμισμένου οικοδομικού όγκου, δηλαδή η ισοπέδωση της περιοχής μελέτης και η νέα ανοικοδόμησή της. Αυτό αποτέλεσε την κυρίαρχη μορφή ανάπλασης μέχρι τη δεκαετία του '70 σε πολλές χώρες της Δ. Ευρώπης και των ΗΠΑ. Ωστόσο οι ριζικές αναπλάσεις δημιουργούσαν πολλά προβλήματα όπως η κερδοσκοπία των οικοδομικών επιχειρήσεων οι οποίες ωφελήθηκαν με τα κίνητρα και το σύστημα χρηματοδότησης του Δημοσίου. Επίσης, άλλαξε η δομή της ιδιοκτησίας με τη συγκέντρωση της ιδιοκτησίας γης στα χέρια των επιχειρήσεων. Παράλληλα, όμως άλλαξαν και οι τιμές των ενοικίων οι οποίες αυξήθηκαν, με αποτέλεσμα παλιοί ενοικιαστές να αναγκαστούν να εγκαταλείψουν την περιοχή. Έτσι υπήρχαν αντιδράσεις από τους πολίτες στα προγράμματα ανάπλασης (Αραβαντινός, 2007:414).

Στην περιοχή μελέτης η ολική ανασυγκρότηση περιλαμβάνει την κατεδάφιση των υπαρχόντων κατοικιών και τη δημιουργία άλλων χρήσεων γης με στόχο την εξάλειψη της κατοικίας. Παράλληλα, ο επιβατικός σιδηροδρομικός σταθμός θα μεταφερθεί λίγο έξω από την πόλη του Βόλου και στη θέση του θα δημιουργηθεί ένα μεγάλο μουσείο σιδηροδρομικής ιστορίας, διατηρώντας τις υπάρχουσες γραμμές. Οι αρχαιολογικοί χώροι θα αναδειχθούν με την κατεδάφιση μέρους των κατοικιών και δημιουργία των απαραίτητων τουριστικών χρήσεων και λειτουργιών για την αύξηση της επισκεψιμότητας αυτών από τους τουρίστες. Παράλληλα, ο λιμένας θα αναδομηθεί από την αρχή με μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις, μέσω της κατεδάφισης των υπαρχόντων κτιρίων και τη δημιουργία καινούργιων εγκαταστάσεων. Θα αυξηθούν οι πυκνότητες και οι συντελεστές δόμησης της περιοχής, ενώ τελικά η περιοχή υπάρχει κίνδυνος να χάσει την ταυτότητά της.

5.3.4 Αξιολόγηση και επιλογή σεναρίου

Το σενάριο για την αναγέννηση της περιοχής μελέτης που επιλέγεται είναι αυτό της ήπιας παρέμβασης. Ειδικότερα, η απόρριψη του σεναρίου ολικής παρέμβασης στην περιοχή, οφείλεται στην έντονη παρεμβατικότητα η οποία εκτός από τις υψηλές οικονομικές απαιτήσεις που επιβάλλει, προκαλεί και αντιδράσεις από το κοινωνικό σύνολο καθώς δεν αποτελεί ένα κοινωνικά αποδεκτό πρόγραμμα εξυγίανσης της περιοχής. Αυτό συμβαίνει διότι αυξάνονται οι αξίες γης και παρατηρούνται φαινόμενα κερδοσκοπίας εις βάρος των κατοίκων. Γι' αυτό το λόγο το συγκεκριμένο σενάριο απορρίπτεται. Το σενάριο των τάσεων από την άλλη δεν παρουσιάζει καμία παρεμβατικότητα στην περιοχή μελέτης, αλλά προβλέπει τις τάσεις εξέλιξης της περιοχής τόσο όσον αφορά τον οικονομικό τομέα όσο και το πολεοδομικό και κοινωνικό.

Το σενάριο το οποίο επιλέγεται είναι αυτό της ήπιας παρέμβασης καθώς ο χαρακτήρας των παρεμβάσεων ο οποίος χαρακτηρίζει το σενάριο θεωρείται βιώσιμος τόσο κοινωνικά όσο και οικονομικά αλλά και πολεοδομικά. Παράλληλα, σημαντικός παράγοντας στην επιλογή της ήπιας παρέμβασης στην περιοχή παίζει και η διατήρηση της ταυτότητάς της, καθώς με αυτής της φύσης τις παρεμβάσεις δεν θα υπάρξει αλλοίωση των χαρακτηριστικών της, αλλά αντιθέτως θα επιτευχθεί η εξυγίανση αυτών και η σωστή διαμόρφωση της εικόνας τους.

5.4 Στόχοι της αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής μελέτης και στρατηγικές

Με τον όρο αναγέννηση-αναζωογόνηση, αναφερόμαστε σε μία συνολική παρέμβαση στην περιοχή που σκοπεύει τόσο στην ανανέωση του οικοδομικού πλούτου όσο και στην αναδιοργάνωση του δημοσίου χώρου (Κοσμάκη, et. al). Έτσι, διακρίνονται δύο μορφές αστικής αναγέννησης:

- Διαμορφώσεις στον ελεύθερο δημόσιο (κοινόχρηστο) χώρο και
- Ανασυγκρότηση και βελτίωση περιοχών της πόλης με παρεμβάσεις τόσο στον δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό δομημένο και αδόμητο χώρο (Ν. 2508/97, κεφ. Β').

Υπό το πρίσμα μιας σύγχρονης θεώρησης της διαδικασίας αστικής αναζωογόνησης, οι παράμετροι που περιλαμβάνονται στον σχεδιασμό διευρύνονται έτσι ώστε να καλύπτονται όλες οι απαιτήσεις που συνδέονται με την βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Επομένως κατά τον σχεδιασμό θα πρέπει να επιδιώκονται ιδιαίτερα οι παρακάτω στόχοι:

- Η προστασία του περιβάλλοντος, με ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων καθώς επίσης και μέτρα για την εξοικονόμηση ενέργειας και εφαρμογή αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού.
- Η βελτίωση της λειτουργικότητας του αστικού χώρου, για την εξυπηρέτηση των σύγχρονων αναγκών των κατοίκων της πόλης.
- Η βελτίωση της αστικής κινητικότητας, με την προώθηση ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) λαμβάνοντας ιδιαίτερη μέριμνα για τα Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ).
- Η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και η μείωση των κοινωνικών εντάσεων με την εξασφάλιση στις αναπλάσεις των αναγκαίων προϋποθέσεων για την ανάπτυξη σχέσεων καλής γειτονίας και επαφής των κατοίκων.
- Η δημιουργία συνθηκών για την αύξηση της επιχειρηματικότητας και αποτροπή εγκατάλειψης περιοχών από τους μόνιμους κατοίκους.
- Η βελτίωση της αισθητικής του αστικού χώρου, επιβάλλοντας και προάγοντας τη συμμετοχή της αρχιτεκτονικής στον σχεδιασμό.

- Η βελτίωση των στεγαστικών συνθηκών και η κάλυψη των στεγαστικών αναγκών ευπαθών ομάδων πληθυσμού.
- Η οικονομία των κατασκευών μέσω κατάλληλων επιλογών σχεδιασμού και κατασκευαστικών μεθόδων.
- Η τήρηση κατά τον σχεδιασμό ουσιαστικών συμμετοχικών διαδικασιών.
- Η ορθολογική διαχείριση του ελεύθερου δημόσιου χώρου με εξασφάλιση συνεχούς και επαρκούς συντήρησης, καθαριότητας, ασφάλειας και ελέγχου οποιωνδήποτε μελλοντικών επεμβάσεων στο χώρο αυτό από άλλους φορείς (www.ypeka.gr).

Παράλληλα, η ανάπτυξη θα πρέπει να στοχεύει στην προστασία των υπαρχόντων κατοίκων της περιοχής επέμβασης, ειδικά των στρωμάτων με χαμηλό εισόδημα από τον κίνδυνο της έξωσης και της αναγκαστικής απομάκρυνσης από την περιοχή λόγω μεγάλης αύξησης των ενοικίων. Για αυτό το λόγο προσοχή θα πρέπει να δοθεί στο να καθοριστεί ανώτατο όριο αύξησης ενοικίων στην περιοχή, ώστε να αποφευχθούν τέτοια φαινόμενα (Αραβαντινός, et.al, 1987:82).

Το όραμα για την ανάπτυξη της περιοχής μελέτης είναι να δοθεί προτεραιότητα στον τριτογενή τομέα και ειδικότερα στον τουρισμό και τον πολιτισμό. Παράλληλα, στοχεύεται και η σύνδεση του πανεπιστημίου με το τουριστικό φαινόμενο αλλά και η συμμετοχή των κατοίκων τόσο της πόλης όσο και της ίδιας της περιοχής σε αυτό.

Οι στόχοι της αναζωογόνησης/αναγέννησης της περιοχής είναι οι εξής:

- Διαμόρφωση της περιοχής με στόχο τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη αυτής.
- Διαμόρφωση της εικόνας και της ταυτότητας της περιοχής
- Απόδοση τμημάτων της περιοχής που μέχρι τώρα είναι απροσπέλαστα, στην πόλη και τους κατοίκους και επισκέπτες της.
- Διαχείριση του τουριστικού φαινομένου με τρόπο έτσι ώστε να είναι οικονομικά αποδοτικό.
- Αναβάθμιση του αστικού τοπίου της περιοχής μέσω παρεμβάσεων όπως δημιουργία δικτύων πρασίνου, αισθητική αναβάθμιση των υφιστάμενων κτιριακών υποδομών (κατοικίες, καταστήματα).

- Σωστή διαχείριση και ανάδειξη του πολιτιστικού πλούτου της περιοχής μελέτης τόσο όσον αφορά τους αρχαιολογικούς χώρους και τα πάσης φύσεως μνημεία όσο και τα χαρακτηριστικά της νεότερης ιστορίας της περιοχής (παραδοσιακά επαγγέλματα, προσφυγική συνοικία, λαϊκός πολιτισμός).
- Μετατροπή της περιοχής σε συνοικία τεχνών, πολιτισμού, εμπορίου και αναψυχής.
- Προστασία των κατοίκων από την αναγκαστική απομάκρυνση αυτών λόγω αύξησης ενοικίων.
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στην περιοχή μέσω ευρωπαϊκών προγραμμάτων και επιδοτήσεων τόσο για τη μείωση της ανεργίας όσο και για τη διαχείριση των νέων υποδομών εξυπηρέτησης των τουριστών.

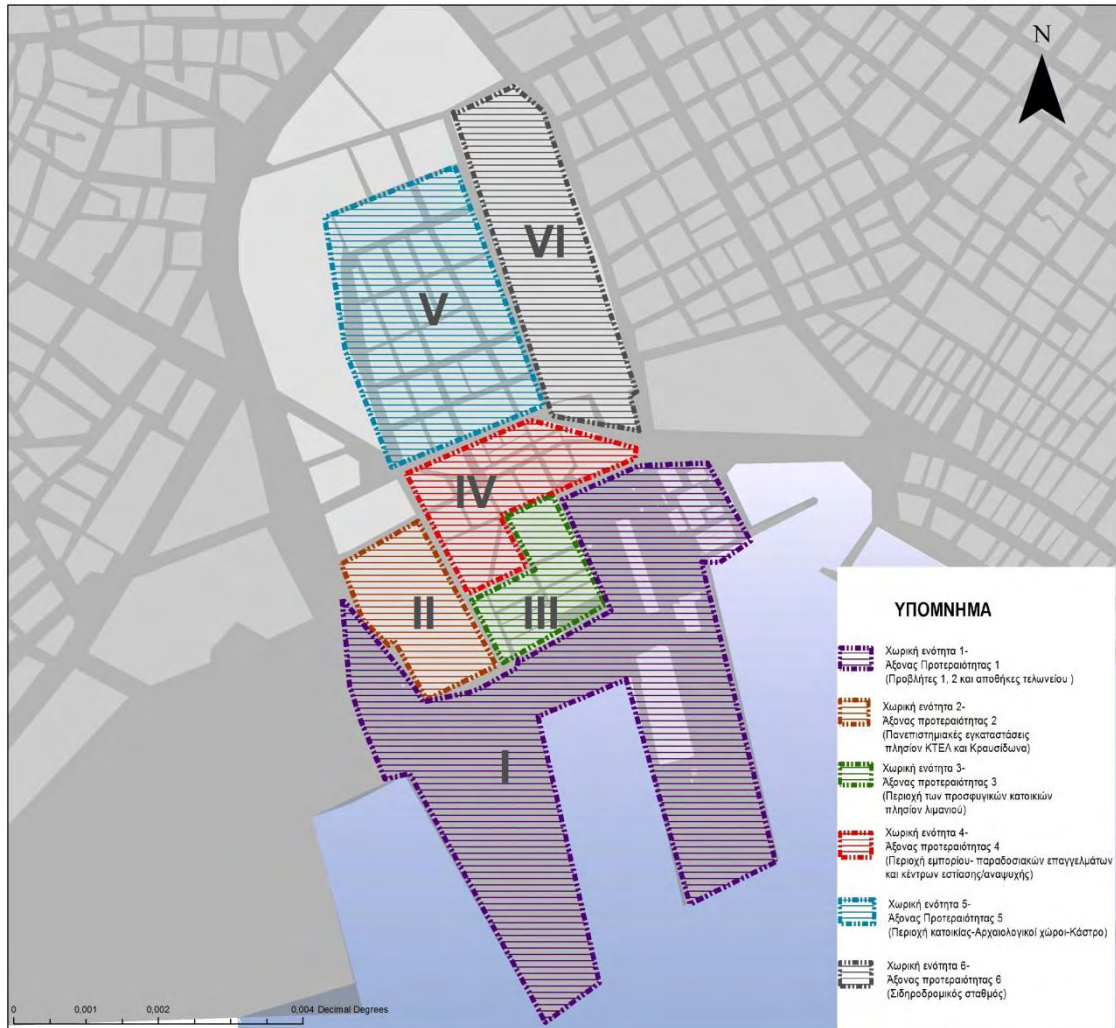
Σύμφωνα με τα παραπάνω, οι *στρατηγικές* που θα ακολουθηθούν αφορούν στην υλοποίηση των παραπάνω στόχων. Ειδικότερα:

- Διάκριση των περιοχών παρέμβασης σε τομείς και σύνδεση αυτών μεταξύ τους για τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης τελικής πρότασης.
- Σχεδιασμός της περιοχής μελέτης και οργάνωση των χρήσεων γης για την αποφυγή συγκρούσεων.
- Μετατροπή του εμπορικού λιμένα σε τουριστικό.
- Δημιουργία ροών εντός της περιοχής μελέτης
- Δημιουργία κατευθυντήριων γραμμών για σχεδιασμό του τομέα του πολιτισμού στην περιοχή και την αξιοποίηση του όλου και αυξανόμενου τουριστικού φαινομένου

5.5 Άξονες-δράσεις παρέμβασης στην περιοχή ανά χωρική ενότητα

Η περιοχή μελέτης χωρίζεται σε έξι χωρικές ενότητες με βάση τα διαφορετικά συγκριτικά πλεονεκτήματά τους (Χάρτης 5.1) και της διαφορετικής φύσεως επεμβάσεις που αυτές μπορούν να δεχθούν.

Χάρτης 5.1: Διαχωρισμός της περιοχής μελέτης σε χωρικές ενότητες



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Χωρική ενότητα 1-Αξονας προτεραιότητας 1: Προβλήτες 1, 2 και αποθήκες τελωνείου

- Μετατροπή του εμπορικού λιμένα σε τουριστικό
- Αξιοποίηση των υπαρχόντων κτιριακών υποδομών
- Διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου του λιμανιού με πράσινο.
- Αισθητική αναβάθμιση των υπαρχόντων κτιριακών υποδομών και χωροθέτηση εντός αυτών των βασικών απαραίτητων λειτουργιών του τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τη νομοθεσία⁶, έτσι ώστε να είναι κατάλληλα διαμορφωμένος για την υποδοχή των τουριστών κρουαζιέρας.

⁶ Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του τουριστικού λιμένα συμπεριλαμβανομένων του λιμενικού σταθμού, τελωνείου και άλλων συναφών αρχών □ Θέσεις πρόσδεσης σκαφών του λιμενικού σώματος και άλλων αρχών □ Ιατρείο □

- Κατάργηση του φράχτη που διασπά το λιμάνι από την υπόλοιπη περιοχή και τη δημιουργία συνδέσεων μεταξύ των δύο περιοχών.
- Επένδυση του λιμανιού στον τομέα του πολιτισμού κυρίως αλλά και της αναψυχής.

Χωρική ενότητα 2- Άξονας προτεραιότητας 2: Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις πλησίον ΚΤΕΛ και Κραυσίδα

- Δημιουργία γραμμικού πάρκου κατά μήκος του Κραυσίδα αλλά και του αδόμητου χώρου που βρίσκεται έναντι του ποταμού.
- Επανάχρηση των κελυφών των κτιρίων και των αποθηκών.
- Πρόταση για αξιοποίηση κτιρίων με στόχο τη δημιουργία χώρων φιλοξενίας τμημάτων του Πανεπιστημίου, με στόχο την ανάδειξη της περιοχής ως περιοχή καινοτομίας, έρευνας και τεχνολογίας.

Χωρική ενότητα 3- Άξονας προτεραιότητας 3: Περιοχή των προσφυγικών κατοικιών πλησίον λιμανιού

- Δημιουργία χώρων πρασίνου με αξιοποίηση του υπάρχοντος αδόμητου-ελεύθερου χώρου.
- Αξιοποίηση των εγκαταλειμμένων μονοκατοικιών για διαμόρφωση και ανακαίνισή τους με στόχο να είναι διαθέσιμες προς ενοικίαση από φοιτητές.
- Δημιουργία κινήτρων στους ιδιοκτήτες της περιοχής για μετατροπή χρήσεων υπογείων σε χώρους στάθμευσης αλλά και την αισθητική αναβάθμιση των κατοικιών με συγκεκριμένες προδιαγραφές έτσι ώστε να μην αλλοιωθεί ο χαρακτήρας της περιοχής.

Σταθμό ανεφοδιασμού σκαφών □ Εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών □ Δίκτυο παροχής νερού και ηλεκτρικού ρεύματος □ Παροχές τηλεφωνικών γραμμών □ Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμμάτων και επεξεργασίας αυτών □ Χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκών σκαφών αναψυχής □ Συγκροτήματα αποχωρητηρίων και ντους □ Συστήματα ασφάλειας και ζώνης του τουριστικού λιμένα □ Εγκαταστάσεις αποθηκών □ Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

Χωρική ενότητα 4- Άξονας προτεραιότητας 4: Εμπορική περιοχή- περιοχή παραδοσιακών επαγγελμάτων και κέντρων εστίασης και αναψυχής

- Επιδοτήσεις για συνέχιση των παραδοσιακών επαγγελμάτων και επαναφορά άλλων που έχουν εκλείψει με στόχο την καταπολέμηση της ανεργίας και της προβολής του λαϊκού πολιτισμού της περιοχής.
- Αξιοποίηση των υπαρχόντων κελυφών των παλαιών καταστημάτων και αποθηκών με στόχο την επανάχρησή τους και τη μετατροπή τους σε βιτρίνες- μικρά μουσεία αναπαράστασης των παραδοσιακών επαγγελμάτων που υπήρχαν στην περιοχή.
- Αναβάθμιση των υπαρχόντων καταστημάτων εμπορίου και αναψυχής μέσω επιδοτήσεων και δημιουργία διαδρομών.

Χωρική ενότητα 5- Άξονας προτεραιότητας 5: Γρ Λαμπράκη- Περιοχή κατοικίας- Αρχαιολογικοί χώροι-Κάστρο

- Συντήρηση και ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων με δημιουργία ροών και ενοποίησή τους.
- Δημιουργία κινήτρων και επιδοτήσεις για αναβάθμιση των κατοικιών πλησίον των αρχαιολογικών χώρων.

Χωρική ενότητα 6-Άξονας προτεραιότητας 6: Σιδηροδρομικός σταθμός

- Απόδοση του χώρου του σιδηροδρομικού σταθμού στην περιοχή και κατ'επέκταση στην πόλη.
- Κατεδάφιση μέρους των τειχών του σιδηροδρομικού σταθμού με στόχο την ενοποίησή του με την υπόλοιπη περιοχή.
- Διαμόρφωση του υπαίθριου χώρου του σταθμού ο οποίος θα λειτουργεί ως υπαίθριος μουσειακός χώρος .

5.6 Ειδικές παρεμβάσεις ανά χωρική ενότητα και άξονα προτεραιότητας στην περιοχή μελέτης

5.6.1 Χωρική ενότητα 1- Άξονας προτεραιότητας 1: Προβλήτες 1, 2 και αποθήκες τελωνείου

5.6.1.1 Υφιστάμενα σχέδια-Κατευθύνσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού για τον λιμένα

Τα υφιστάμενα σχέδια για την ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου σύμφωνα με το Γενικό προγραμματικό Σχέδιο του λιμένα (Master Plan) προβλέπουν τη δημιουργία τουριστικού λιμένα στον κεντρικό προβλήτα και στον λιμενοβραχίονα. Ωστόσο, ο προβλήτας Νο2 (ΣΕΜΠΟ), που αποτελεί τον προβλήτα αποβίβασης των τουριστών κρουαζιέρας προβλέπεται να λειτουργήσει αποκλειστικά και μόνο ως περιοχή φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων. Η υποδοχή των κρουαζιεροπλοίων προβλέπεται να γίνει στον κεντρικό προβλήτα με εκβάθυνση αυτού (EBIAM ΕΠΕ, et.al, 2012).

Επιπρόσθετα, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ακολουθεί την κατεύθυνση του Master Plan, με την αποκλειστική χρήση του προβλήτα 2 ως φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων. Ωστόσο, το ρυθμιστικό σχέδιο προβλέπει τη μεταφορά του εμπορικού λιμένα στην περιοχή του Αλμυρού, ο οποίος θα λειτουργεί με συμπληρωματικό τρόπο ως προς τον αντίστοιχο στο Βόλο.

5.6.1.2 Αξιολόγηση των κατευθύνσεων για αξιοποίηση του λιμένα

Αναφορικά με τις κατευθύνσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού και τις προτάσεις της παρούσας μελέτης, έρχονται σε σύγκρουση μεταξύ τους κυρίως λόγω των διαφορετικών στόχων που έχουν τεθεί αλλά και του διαφορετικού μοντέλου ανάπτυξης της κάθε μίας. Ειδικότερα, στην παρούσα μελέτη, ο στόχος είναι η σύνδεση του τουριστικού φαινομένου με τον πολιτισμό, μέσω της αξιοποίησης της περιοχής των Παλαιών δίνοντας έμφαση στον πολιτιστικό σχεδιασμό της περιοχής και λαμβάνοντας υπόψη το τουριστικό φαινόμενο της κρουαζιέρας.

Το λιμάνι αποτελεί ένα δυνατό σημείο στην πόλη του Βόλου, τόσο όσον αφορά τον μεταφορικό τομέα όσο και τον οικονομικό. Ωστόσο όμως στο σημείο της περιοχής των Παλαιών το λιμάνι αποτελεί ένα φράγμα-ασυνέχεια της πόλης, το οποίο όμως πρέπει να αποδοθεί στην πόλη. Με την κατάλληλη διαμόρφωση του λιμένα και την

απομάκρυνση μέρους των εμπορικών δραστηριοτήτων από εκεί θα ενισχυθεί περισσότερο η «Πόλη-Λιμάνι» καταργώντας την απομόνωση του λιμένα από την πόλη.

Ειδικότερα, η ανάπλαση των αστικών θαλάσσιων μετώπων και η δημιουργία επικέντρων πολιτισμού στα χωρικά όρια της πόλης με το υδάτινο στοιχείο, αποτελούν ένα διεθνώς καθιερωμένο πεδίο αιχμής του αστικού σχεδιασμού και της πολεοδομίας. Το πλήθος των εφαρμογών διεθνώς θα επέτρεπαν ακόμη και το χαρακτηρισμό του ως «πολεοδομικού φαινομένου». Η παρακμή παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων και η αναγκαία μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων σε νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις στο περιαστικό θαλάσσιο μέτωπο, επέτρεψε σε πολλές πόλεις τον ανασχεδιασμό των παλιών λιμενικών προβλητών και αποθηκών ως χώρων πολιτισμού και αναψυχής (μουσειά, γκαλερί, αίθουσες συναυλιών). Ταυτόχρονα οι δράσεις ανάπλασης των λιμενικών χώρων συχνά ενθάρρυναν και την αναζωογόνηση γειτονικών υποβαθμισμένων παλιών περιοχών κατοικίας, χονδρεμπορίου ή βιομηχανίας σε επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο και τη δημιουργία επικέντρων αναψυχής και πολιτισμού. Ωστόσο στην Ελλάδα μπορεί κανείς να διακρίνει την αποσπασματικότητα στη διαχείριση του πολεοδομικού και αστικού ανασχεδιασμού του θαλασσίου μετώπου. Συνήθως οι παρεμβάσεις που λαμβάνουν χώρα αφορούν σε σημειακές παρεμβάσεις, και αυτό συμβαίνει διότι οι μελέτες που γίνονται αφορούν εκείνα τα τμήματα που ανήκουν στις αρμοδιότητες ή αφορούν στο έργο του εκάστοτε φορέα. Με αυτή την πολιτική περιθωριοποιείται ο πολεοδομικός σχεδιασμός μεγάλης κλίμακας (Οργανισμός Θεσσαλονίκης, 2010).

Ένα δυνατό παράδειγμα πόλης με αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου της για τουριστικούς σκοπούς είναι η Βαρκελώνη. Ειδικότερα, στοχεύοντας στην αντιμετώπιση προβλημάτων όπως το υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον, οι υψηλές πυκνότητες, η χαμηλής ποιότητας στέγαση και η έλλειψη υπηρεσιών, ο δήμος αποφάσισε να αναδημιουργήσει τον ανατολικό παραλιακό τομέα της πόλης, προχωρώντας σε πλήρη κατεδάφιση μιας περιοχής. Ο σκοπός ήταν να δημιουργηθεί μία μίξη μεταξύ του παρελθόντος και του μέλλοντος. Το κυρίως σχέδιο περιλάμβανε αρκετές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας όσον αφορά το παραθαλάσσιο μέτωπο, όπως επίσης και την απομάκρυνση του σιδηροδρόμου μεταξύ της πόλης και της θάλασσας (Jauhainen, 1995). Στόχος ήταν η ανακατασκευή των ιστορικών ακινήτων που βρίσκονταν σε παρακμή, η βελτίωση της πρόσβασης στο θαλάσσιο μέτωπο, καθώς επίσης και η βελτίωση διαφόρων εγκαταστάσεων στην περιοχή. Παρ'όλα αυτά, αυτοί οι

στόχοι είναι δευτερευούσης σημασίας μπροστά στην επιτακτική ανάγκη για διευκόλυνση της κρουαζιέρας στο λιμάνι της Βαρκελώνης (McCarthy, 2003).

Στην περίπτωση των Παλαιών, παρουσιάζονται εξίσου σημάδια υποβάθμισης και εγκατάλειψης της περιοχής σε πολλά τμήματά της, ωστόσο όμως η περιοχή παρουσιάζει και μία δυναμική όσον αφορά τον πολιτισμό, τη λαϊκή παράδοση και την αναψυχή. Κρίνεται σημαντική η αναδημιουργία των χρήσεων των προβλητών όπου ακόμη χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς και οι οποίες παρουσιάζουν στοιχεία εγκατάλειψης και υποβάθμισης τόσο του φυσικού όσο και του αρχιτεκτονικού περιβάλλοντός τους.

Αποτελεί επιτακτική ανάγκη η λειτουργία του λιμένα Βόλου συμπεριλαμβανομένων και των τριών προβλητών για τουριστικούς σκοπούς περιλαμβάνοντας και τις απαραίτητες υποδομές για την υποδοχή κρουαζιεροπλοίων. Αυτό θα επιτευχθεί με:

- Μεταφορά του εμπορικού λιμένα στην περιοχή του Αλμυρού σε υποδομές κατάλληλες και αναβαθμισμένες για τη φιλοξενία εμπορικών δραστηριοτήτων. Το εμπορικό λιμάνι λειτουργεί κυρίως για να καλύπτει τις εμπορευματικές ανάγκες της Χαλυβουργίας, οπότε κρίνεται ιδανικότερη η μεταφορά του σε μία κοντινότερη περιοχή του Βελεστίου, στον Αλμυρό. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα και την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου της εισόδου της πόλης (είσοδος Παλαιών) από την δραστηριότητα των φορτηγών και άλλων βαρέων οχημάτων.
- Ανασχεδιασμό των προβλητών και επανάχρηση ή κατασκευή νέων κτιριακών υποδομών με στόχο τη δημιουργία ενός κέντρου πολιτισμού και εμπορικών καταστημάτων.
- Δημιουργία δικτύου χώρων πρασίνου και ελεύθερων χώρων έτσι ώστε να ενθαρρυνθεί η φιλοξενία συναυλιών και φεστιβάλ μέσα στη ζώνη του λιμένα.
- Κατάργηση των φραχτών μεταξύ λιμανιού και πόλης και σύνδεση της πόλης με τον λιμένα δημιουργώντας ροές-διαδρομές περιπάτου και ποδηλάτου.
- Διατήρηση του υπάρχοντος υπαιθρίου χώρου στάθμευσης στην περιοχή του παλαιού τελωνείου και αναβάθμισή του.
- «Άνοιγμα» του λιμένα στην πόλη και κατάργηση των σιδηροδρομικών γραμμών που εκτείνονται μέχρι το λιμάνι.

5.6.1.3 Προτάσεις αξιοποίησης των προβλητών 1,2 και των αποθηκών του παλιού τελωνείου.

Ο προβλήτας 2 (ΣΕΜΠΟ) λειτουργεί για σκοπούς φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, ενώ η δυτική πλευρά του λειτουργεί ως χώρος υποδοχής κρουαζιεροπλοίων. Στον προβλήτα υπάρχει κτίριο αναμονής των τουριστών ωστόσο οι δύο χρήσεις του προβλήτα είναι ασύμβατες μεταξύ τους. Ειδικότερα, με τη μετατροπή του λιμένα Βόλου σε τουριστικό κρίνεται σημαντική η διαμόρφωση των προβλητών (1,2 και αποθήκες τελωνείου) με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι κατάλληλοι για χρήση τόσο από τους τουρίστες όσο και από τους κατοίκους του Βόλου και τους επισκέπτες. Ειδικότερα, προτείνεται η διαμόρφωση δύο ζωνών μεταξύ των αποθηκών του παλιού τελωνείου και του προβλήτα 2. Η πρώτη ζώνη θα αφορά σε πολιτιστικές δραστηριότητες και υποδομές και θα περιλαμβάνει το τμήμα του προβλήτα 1 και του τελωνείου, ενώ η δεύτερη ζώνη θα αφορά σε εστίαση-αναψυχή-εμπόριο και θα περιλαμβάνει τον προβλήτα 2.

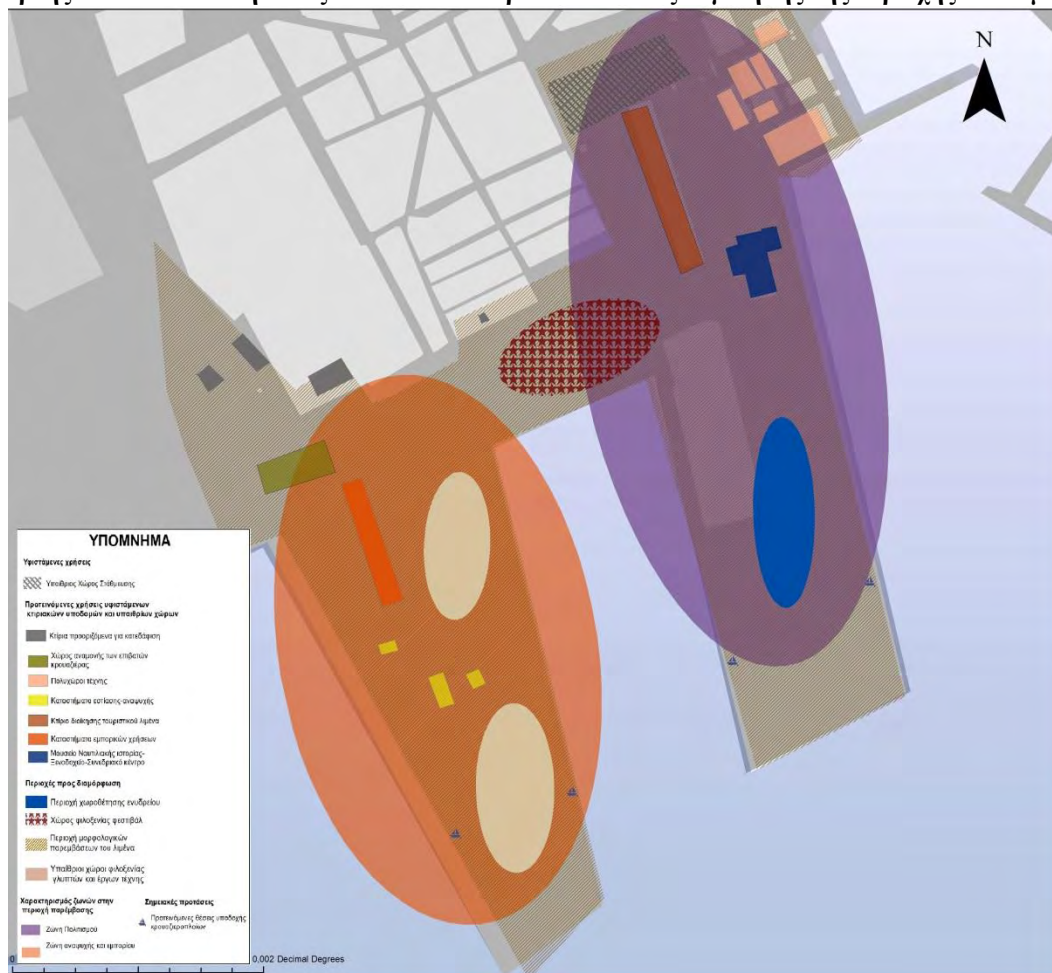
Πιο συγκεκριμένα στη ζώνη πολιτισμού προτείνονται τα εξής (Χάρτης 5.2):

- Η κατασκευή ενυδρείου στη νότια πλευρά του προβλήτα καθώς και η διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου με τρόπο που να καταστεί χώρος χαλάρωσης, περιπάτου, εισάγοντας φυσικά στοιχεία, όπως πράσινο, αλλά και υλικά φιλικά προς το περιβάλλον, έτσι ώστε να αποδομηθεί η σημερινή εικόνα της προβλήτας με την τσιμεντένια κατασκευή.
- Η επανάχρηση του Σιλό δημητριακών (10.565,6 μ²), το οποίο αποτελείται από 10 ορόφους και στεγάζει τον υποσταθμό της ΔΕΗ. Το κτίριο προτείνεται να χρησιμοποιηθεί στο κατώτατο τμήμα του ως μουσείο ναυτικής ιστορίας φιλοξενώντας ναυτικά κειμήλια από την αρχαιότητα έως και τη νεότερη ιστορία. Επιπρόσθετα, προτείνεται το υπόλοιπο τμήμα του κτιρίου να λειτουργήσει ως ξενοδοχειακός και συνεδριακός χώρος.
- Αναφορικά με τις αποθήκες του τελωνείου, αυτές προτείνεται να μετατραπούν σε χώρους πολιτισμού. Ειδικότερα, τα συγκροτήματα των αποθηκών προτείνεται να μετατραπούν σε πολυχώρους τέχνης και πιο συγκεκριμένα να λειτουργήσουν ως εκθεσιακοί χώροι, κινηματογραφικές αίθουσες, χώροι θεατρικών παραστάσεων καθώς επίσης και εργαστήρια τέχνης.

- Στα δυτικά των συγκροτημάτων αυτών προτείνεται να λειτουργήσουν οι εγκαταστάσεις διοίκησης του τουριστικού λιμένα με τις απαραίτητες χρήσεις όπως αυτές καθορίζονται από τη νομοθεσία.
- Πλησίον του κτιρίου διοίκησης ο υπαίθριος χώρος θα συνεχίσει να λειτουργεί ως χώρος παρκινγκ με καλύτερη διαμόρφωσή του.
- Τα κτίρια της αγοράς του λιμένα πλησίον του υπαίθριου χώρου στάθμευσης δεν προβλέπεται να αλλάξουν χρήση, ωστόσο προτείνεται να αξιοποιηθούν τα εγκαταλειμμένα κελύφη για τη δημιουργία καταστημάτων ενοικίασης μικρών σκαφών, μαγαζιά με τουριστικά προϊόντα και σουβενίρ.

Στον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ των δύο προβλητών και ζωνών προτείνεται να διαμορφωθεί ο χώρος κατάλληλα για την υποδοχή φεστιβάλ και συναυλιών τους καλοκαιρινούς μήνες.

Χάρτης 5.2: Απεικόνιση των ζωνών και των προτάσεων αναζωογόνησης της περιοχής του λιμένα



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Αναφορικά με τη ζώνη εστίασης-αναψυχής-εμπορίου προτείνονται τα εξής (Χάρτης 5.2):

- Το κτίριο εμβαδού 2.240 μ² προτείνεται να λειτουργήσει ως μεγάλο εμπορικό κτίριο με επιμέρους εμπορικά καταστήματα εντός του.
- Πλησίον του εμπορικού κέντρου προτείνεται να λειτουργήσει ο σταθμός αναμονής των επιβατών με όλες τις υπόλοιπες απαραίτητες χρήσεις.
- Νότια των δύο κτιρίων, στα υπάρχοντα κελύφη, προτείνεται να λειτουργήσουν χώροι εστίασης και αναψυχής (καφετέριες και εστιατόρια).

Αναφορικά με τις εγκαταστάσεις του λιμανιού, οι οποίες δεν χαρακτηρίζονται από κάποια αρχιτεκτονική αξία και ειδικά οι κατασκευές που βρίσκονται στα όρια και αποτελούν βοηθητικούς χώρους, προτείνεται να κατεδαφιστούν για δημόσιο όφελος έτσι ώστε να ενθαρρυνθεί η δημιουργία χώρων πρασίνου. Τέλος η υποδοχή των κρουαζιεροπλοίων θα γίνεται στις τέσσερις πλευρές των δύο προβλητών.

5.6.2 Χωρική ενότητα 2- Άξονας προτεραιότητας 2: Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις πλησίον ΚΤΕΛ και Κραυσίδωνα

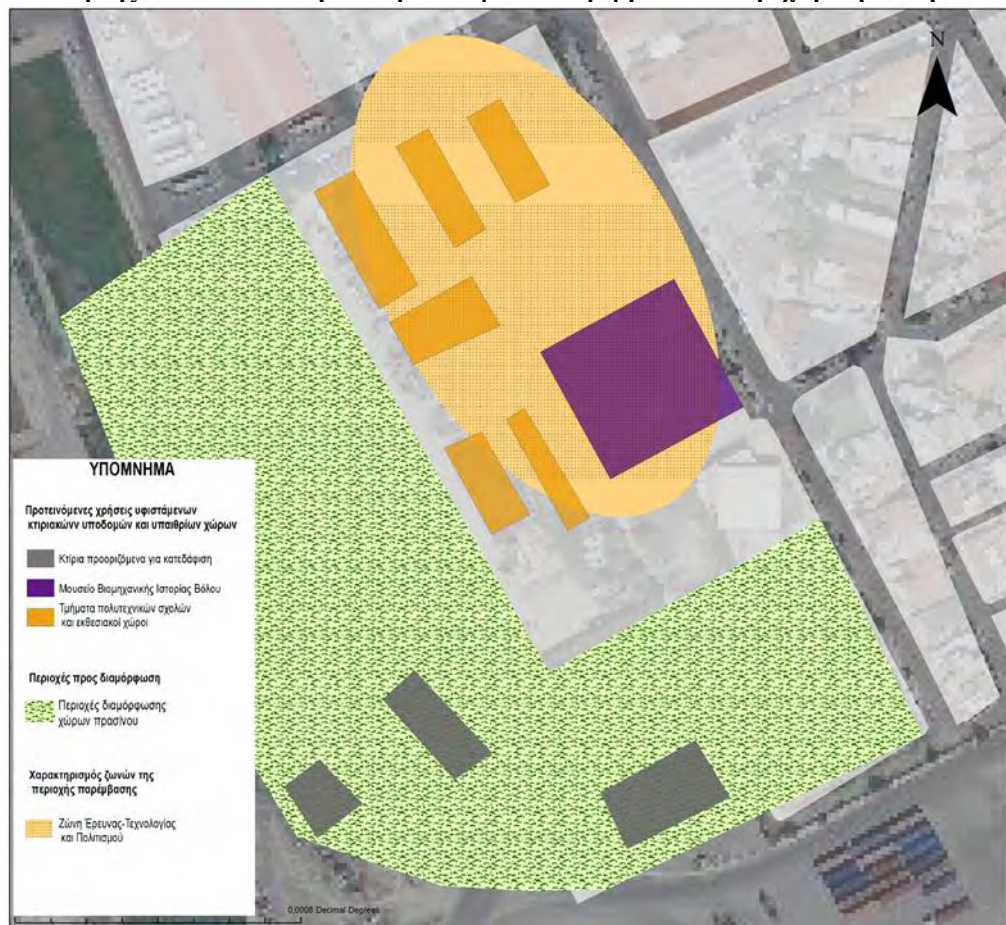
Η χωρική ενότητα 2 αποτελεί το τμήμα που βρίσκεται μεταξύ του χειμάρρου Κραυσίδωνα, του προβλήτα 2 και των εγκαταστάσεων υπεραστικών συγκοινωνιών ΚΤΕΛ και περικλείεται από τις οδούς Ζάχου, Λαχανά και Αλμυρού. Η συγκεκριμένη έκταση αποτελεί ιδιοκτησία του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, ενώ παρατηρούνται έντονα τα σημάδια εγκατάλειψης με την περιοχή να χαρακτηρίζεται από εγκαταλεημένα κελύφη. Επίσης η περιοχή χαρακτηρίζεται και από υποβάθμιση του φυσικού και τεχνητού περιβάλλοντος, ενώ μέσα στη χωρική ενότητα χωροθετούνται και τα παλιά ψυγεία Μουστακαλή.

Η περιοχή θεωρείται υποβαθμισμένη λόγω της γεινιάσής της με το εμπορικό λιμάνι, ωστόσο με την αλλαγή χρήσης του λιμανιού σε τουριστικό και την εφαρμογή των στόχων για σωστή διαχείριση και αύξηση των ποσοστών του τουρισμού κρουαζιέρα, κρίνεται πολύ σημαντική η διευθέτηση του συγκεκριμένου τμήματος καθώς αποτελεί την πρώτη εικόνα της περιοχής για τους τουρίστες που εξέρχονται από το χώρο του λιμανιού. Παράλληλα όμως η επανάχρηση και αξιοποίηση των υπαρχόντων κτιριακών κελυφών και μετατροπή τους σε χώρους πολιτισμού και έρευνας και τεχνολογίας είναι σημαντική για τη βιωσιμότητα ολόκληρης της περιοχής

Ειδικότερα, η περιοχή μπορεί να χαρακτηριστεί ως ζώνη πολιτισμού -έρευνας και τεχνολογίας. Εντός της περιοχής προτείνονται τα εξής (Χάρτης 5.3):

- Τα ήδη υπάρχοντα κελύφη κτιρίων μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν ως εγκαταστάσεις του πανεπιστημίου φιλοξενώντας τμήματα των πολυτεχνικών σχολών, και ειδικότερα αυτών που έχουν ανάγκη για περισσότερες υποδομές. Ωστόσο, κάποιες εγκαταστάσεις προτείνεται να λειτουργήσουν και ως χώροι εργαστηρίων δημιουργίας διαφόρων project του πανεπιστημίου λειτουργώντας επίσης και ως εκθεσιακοί χώροι για τουρίστες και επισκέπτες.
- Παράλληλα, το κτίριο των ψυγείων Μουστακαλή προτείνεται να λειτουργήσει ως μουσείο Βιομηχανικής Ιστορίας της Πόλης του Βόλου, καθώς μιας τέτοιας φύσης Μουσείο λείπει από την πόλη του Βόλου, παρόλο που υπάρχουν μεμονωμένα μουσεία ιστορίας βιομηχανιών όπως είναι αυτό του Τσαλαπάτα. Η συγκεκριμένη θέση είναι η κατάλληλη για να φιλοξενήσει αυτή τη χρήση καθώς βρίσκεται σε μία περιοχή η οποία φιλοξενεί πολλές αποθήκες και βιοτεχνίες αλλά και παλιές βιομηχανίες όμως σε μικρότερο βαθμό.

Χάρτης 5.3: Απεικόνιση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην χωρική ενότητα 2



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

- Στην περιοχή μεταξύ των οδών Σκρά και Ζάχου προτείνεται να κατεδαφιστούν τα υπάρχοντα άδεια κελύφη αποθηκών καθώς δεν παρουσιάζουν καμία χρήση και τα οποία υποβαθμίζουν το φυσικό περιβάλλον και το αστικό τοπίο της περιοχής. Στη θέση τους προτείνεται να δημιουργηθεί χώρος πρασίνου φιλοξενώντας χώρους χαλάρωσης και περιπάτου. Ο χώρος πρασίνου θα περιλαμβάνει και το τμήμα του οδικού δικτύου καθώς και το τμήμα κατά μήκος του Κραυσίδωνα.
- Ο αδόμητος χώρος ενδιάμεσα από τα κτίρια των πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων και του Μουσείου κρίνεται πολύ σημαντικό να διαμορφωθεί κατάλληλα και σε όλη την έκτασή του να υπάρξει δενδροφύτευση και τοποθέτηση εκθεμάτων από τα project της σχολής των Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου.

5.6.3 Χωρική ενότητα 3- Άξονας προτεραιότητας 3: Περιοχή των προσφυγικών κατοικιών πλησίον λιμανιού

Η τρίτη χωρική ενότητα αποτελεί την περιοχή πλησίον του λιμένα η οποία αποτελείται κυρίως από κατοικίες που παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά καθώς πολλές από αυτές αποτελούν προσφυγικές κατοικίες. Σκοπός της παρέμβασης στο συγκεκριμένο τμήμα της περιοχής είναι η αναβάθμιση της εικόνας του αστικού τοπίου, αλλά και η ευκαιρία που μπορεί να δοθεί στους ιδιοκτήτες να ανακαινίσουν τις όψεις των κατοικιών τους μέσω της συμμετοχής τους στο πρόγραμμα αναγέννησης της περιοχής μελέτης. Τα πλεονεκτήματα επομένως από την παρέμβαση στην περιοχή θα αφορούν κυρίως τους κατοίκους.

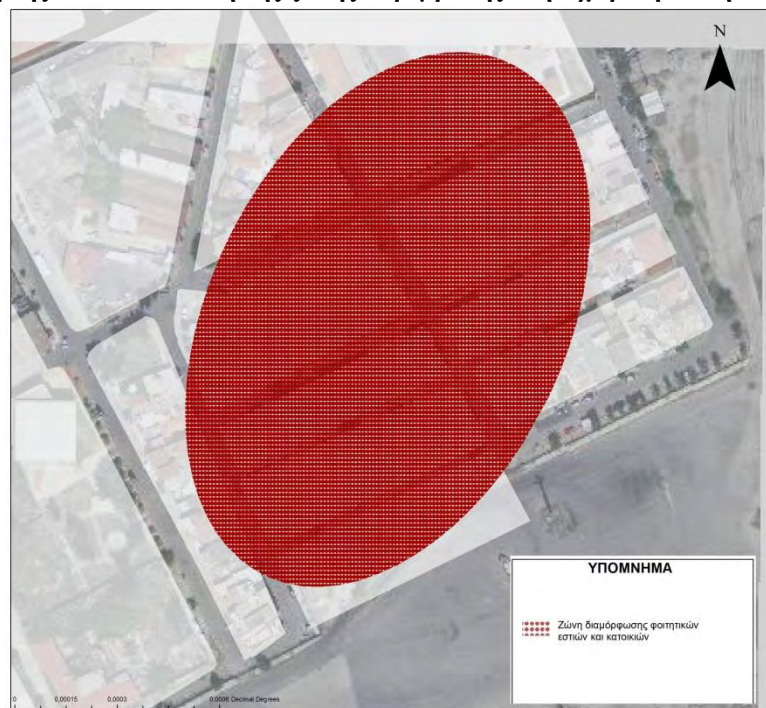
Ειδικότερα, στην περιοχή συνίσταται να γίνουν οι εξής παρεμβάσεις (Χάρτης 5.4):

- Δυνατότητα επιδοτήσεων των ιδιοκτητών ακινήτων για την αποκατάσταση και συντήρηση των όψεων και ευρύτερα την ανάπλαση κτιρίων και του περιβάλλοντος χώρου. Η επισκευή-ανάπλαση θα αφορά μόνο στην όψη του κτιρίου και τα δομικά στοιχεία αυτής. Λόγω της ιδιαίτερης φύσης της περιοχής ανάπλασης, το αρχιτεκτονικό στυλ θα πρέπει να είναι συγκεκριμένο για όλες τις κατοικίες έτσι ώστε η περιοχή να αποκτήσει ξανά την αρχιτεκτονική της ταυτότητα.
- Αξιοποίηση εγκαταλειμμένων μονοκατοικιών μέσω αποκατάστασής τους και ενοικιάσής τους σε φοιτητές, δημιουργώντας μία ζώνη φοιτητικών εστιών στην

περιοχή. Τα έξοδα αποκατάστασης των κτιρίων και ενεργοποίησης της διαδικασίας θα αποδοθούν μέσω των ενοικίων που θα καταβάλλουν οι φοιτητές στο Δήμο ή στο Πανεπιστήμιο.

- Ενοποίηση χώρων πρασίνου και αδόμητων χώρων δημιουργώντας δίκτυα ελεύθερων χώρων με παράλληλη διαμόρφωσή τους. Έτσι θα δημιουργηθούν πάρκα γειτονιάς. Αυτό είναι πολύ σημαντικό, καθώς η περιοχή δεν παρουσιάζει οργανωμένους ελεύθερους χώρους που να χαρακτηρίζονται από λειτουργικότητα και αισθητική.

Χάρτης 5.4: Απαικόνιση της ζώνης παρέμβασης στην χωρική ενότητα 3



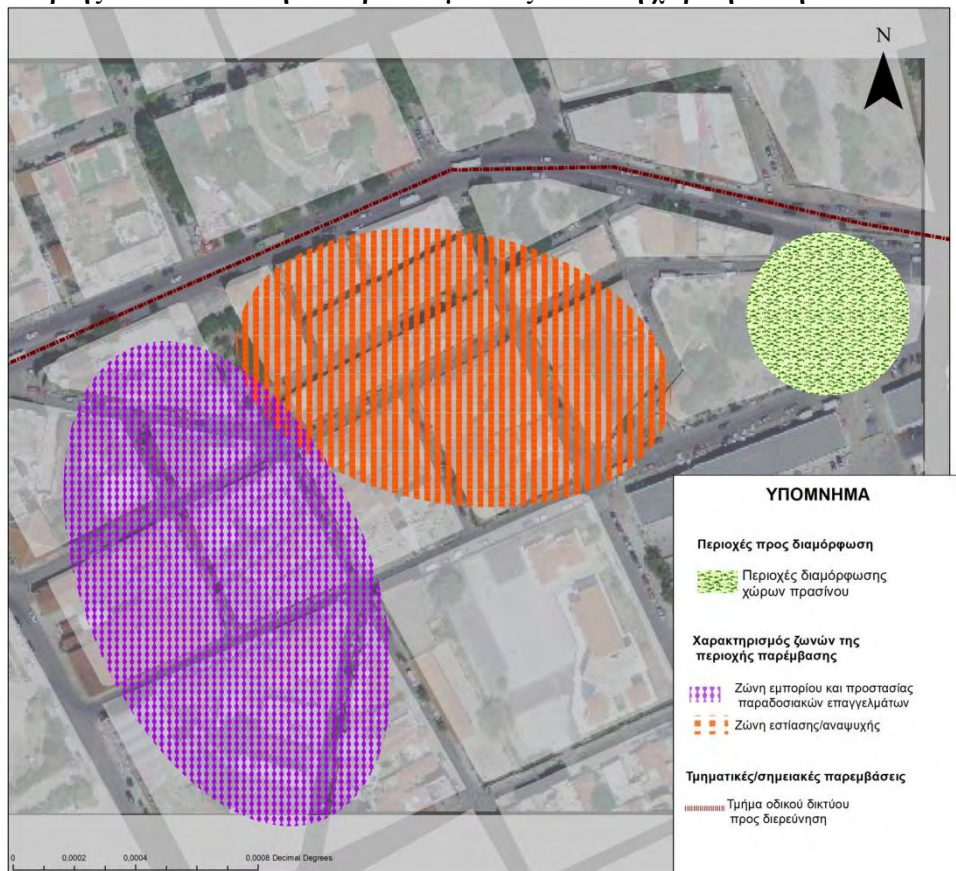
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

5.6.4 Χωρική ενότητα 4- Άξονας προτεραιότητας 4: Περιοχή εμπορίου- παραδοσιακών επαγγελμάτων και κέντρων εστίασης/αναψυχής

Η τέταρτη χωρική ενότητα αποτελεί την περιοχή η οποία βρίσκεται μεταξύ των οδών Γρ. Λαμπράκη- Πύρασσου- Λαχανά. Η συγκεκριμένη περιοχή χαρακτηρίζεται από χρήσεις εμπορίου και εστίασης-αναψυχής, ενώ μέσα στην περιοχή χωροθετείται και η πλατεία των Παλαιών. Ωστόσο, η συγκεκριμένη περιοχή χαρακτηρίζεται από ένα σημαντικό λαϊκό υπόβαθρο, και αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα περιοχής με παραδοσιακά επαγγέλματα και Χάνια. Σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά αυτά, προτείνεται να γίνουν οι εξής δράσεις (Χάρτης 5.5):

- Χαρακτηρισμός τμήματος περιοχής ως ζώνης προστασίας παραδοσιακών επαγγελμάτων. Εντός της περιοχής υπάρχουν πολλά άδεια κελύφη παλιών αποθηκών και εμπορικών καταστημάτων τα οποία φιλοξενούσαν παραδοσιακά επαγγέλματα που υπήρχαν στην περιοχή παλαιότερα. Πολλά από αυτά τα κελύφη παρουσιάζουν και χαρακτηριστικά της αρχιτεκτονικής του λαϊκού πολιτισμού. Είναι θεμιτό στην περιοχή να ξαναζωτανέψουν αυτά τα επαγγέλματα, αλλά όχι τόσο για να καλύπτουν ανάγκες, αλλά περισσότερο να λειτουργούν ως εκθέματα- σε βιτρίνες με αναπαράσταση του κάθε επαγγέλματος. Αυτό θα δίνει τη δυνατότητα σε νέα άτομα που αντιμετωπίζουν προβλήματα ανεργίας να απορροφηθούν μέσω ευρωπαϊκών προγραμμάτων σε τέτοιες θέσεις, με εκπαίδευσή τους στα επαγγέλματα αυτά και έπειτα εργασία τους σε αυτά τα καταστήματα-βιτρίνες.
- Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να δημιουργηθούν δίκτυα παραδοσιακών επαγγελμάτων εντός της ζώνης, αναβάθμιση του αστικού τοπίου και επιδοτήσεις στα ήδη υπάρχοντα καταστήματα για αναβάθμιση των εξωτερικών όψεών τους.

Χάρτης 5.5: Απεικόνιση των προτεινόμενων ζωνών στη χωρική ενότητα 4



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

- Η περιοχή η οποία αποτελεί την ζώνη εστίασης-αναψυχής, δεν χρειάζεται κάποια σημαντική παρέμβαση καθώς όλα σχεδόν τα καταστήματα έχουν διατηρηθεί και συντηρηθεί όπως θα έπρεπε, διατηρώντας το χαρακτήρα της περιοχής. Η οδός Κροκίου έχει πεζοδρομηθεί, ωστόσο κάποια στενά, όπως το στενό της Γραβιάς, χαρακτηρίζεται από υποβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου, και γι' αυτό το λόγο θα χρειαστεί κάποιες μικροπαρεμβάσεις βελτίωσης της εικόνας του περιβάλλοντα χώρου.
- Αναδιαμόρφωση της περιοχής της πλατείας των Παλαιών μέσω αρχιτεκτονικού διαγωνισμού. Ο σχεδιασμός της θα πρέπει να στοχεύει τόσο στη λειτουργικότητα όσο και στην αισθητική.
- Στο τμήμα της περιοχής που αποτελεί την είσοδο στα Παλιά από το κέντρο του Βόλου, υπάρχουν πολλά εγκαταλελειμμένα κελύφη κτιρίων και καταστημάτων τα οποία προτείνεται να κατεδαφιστούν και να δημιουργηθεί ένας ενιαίος χώρος πρασίνου με σύνδεση και επέκταση του ήδη υπάρχοντος πάρκου.

5.6.5 Χωρική ενότητα 5- Άξονας προτεραιότητας 5: Περιοχή κατοικίας-Αρχαιολογικοί χώροι-Κάστρο

Η πέμπτη χωρική ενότητα περιλαμβάνει το βόρειο τμήμα της περιοχής των Παλαιών που αποτελεί το βόρειο τμήμα αυτής. Η συγκεκριμένη περιοχή χαρακτηρίζεται από τους αρχαιολογικούς της χώρους, το Κάστρο των Παλαιών και το συγκρότημα Τσαλαπάτα. Επίσης, πρόσφατα άνοιξε και το Μουσείο της Πόλης του Βόλου το οποίο αποτελεί άλλο ένα εμβληματικό κτίριο της περιοχής. Ωστόσο, οι παρεμβάσεις θα περιοριστούν στο τμήμα των αρχαιολογικών χώρων και του Κάστρου (Χάρτης 5.6).

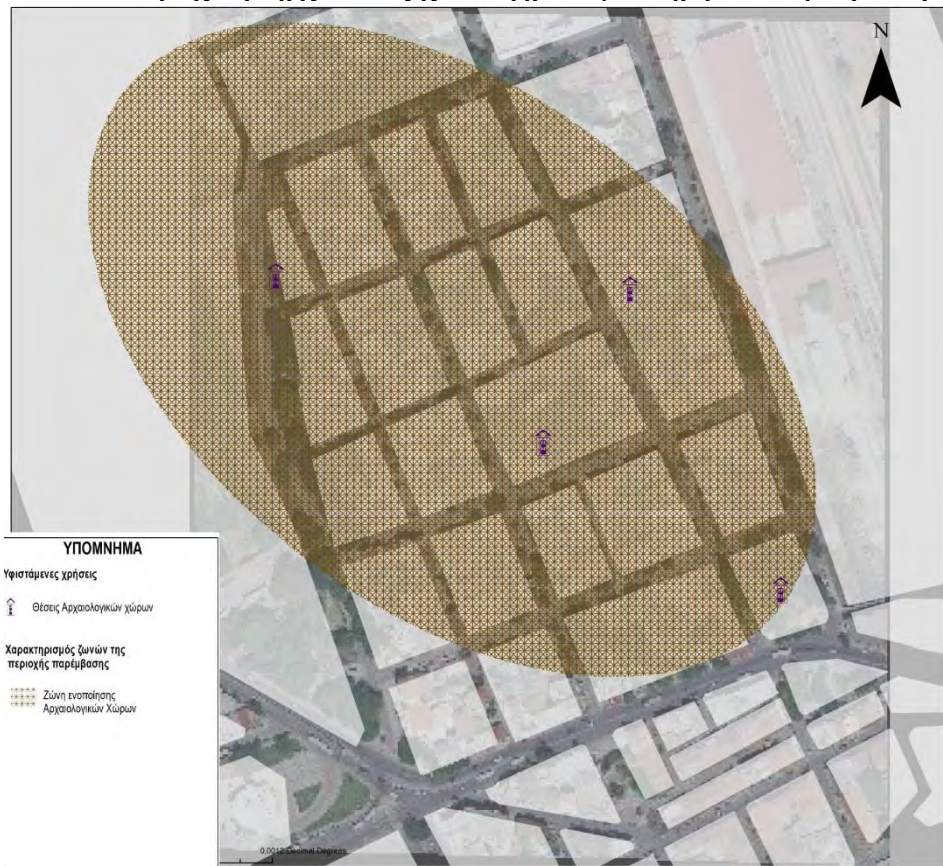
Ειδικότερα:

- Προτείνεται η αποκατάσταση των αρχαιολογικών χώρων που βρίσκονται στην περιοχή της εκκλησίας των Αγ. Θεοδώρων και η σωστή συντήρησή τους, με την προσθήκη στεγάστρων ή γυαλιού-πλεξιγκλάς πάνω από τα αρχαιολογικά ευρήματα που είναι εκτεθειμένα. Παράλληλα, σημαντική θεωρείται και η διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου των αρχαιολογικών χώρων με προσθήκη πρασίνου και παγκάκια.
- Επίσης, ο αρχαιολογικός χώρος ο οποίος βρίσκεται πλησίον του σιδηροδρόμου και δίπλα στην οδό Γρ. Λαμπράκη προτείνεται να αναδειχθεί με την

απομάκρυνση των φυτών, που έχουν καλύψει τα ευρήματα, την τοποθέτηση γυαλιού ή πλεξιγκλάς επάνω από τα αρχαία και την τοποθέτηση ειδικού φωτισμού, ο οποίος θα αναδεικνύει τον αρχαιολογικό χώρο.

- Επιπρόσθετα, για να μπορέσει να αναδειχθεί η περιοχή με τα αρχαία και τις κατοικίες θα πρέπει να υπάρξουν επιδοτήσεις έτσι ώστε να αναβαθμιστούν οι όψεις των κατοικιών αλλά και να γίνει πιο λειτουργικός ο δημόσιος χώρος της περιοχής, να διευθετηθούν τα εγκαταλειμμένα κτίρια είτε με κατεδάφιση και απελευθέρωση χώρου και δημιουργία μικρών χώρων πρασίνου είτε με διατήρηση, αποκατάσταση και επανάχρησή τους.

Χάρτης 5.6: Απεικόνιση της περιοχής ανάδειξης των αρχαιολογικών χώρων- Χωρική ενότητα 5



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

- Εξίσου σημαντικό είναι να δημιουργηθούν δίκτυα ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, τόσο μεταξύ τους όσο και με την περιοχή του Κάστρου. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη διερεύνηση πεζοδρομήσεων τμημάτων του οδικού δικτύου της περιοχής, έτσι ώστε να δημιουργηθούν διαδρομές, ενώ πάνω απ'όλα θα πρέπει η περιοχή να δίνει την εντύπωση ενός μεγάλου «ανοιχτού» μουσείου, με στόχο τα αρχαία να βρουν τη θέση τους στην

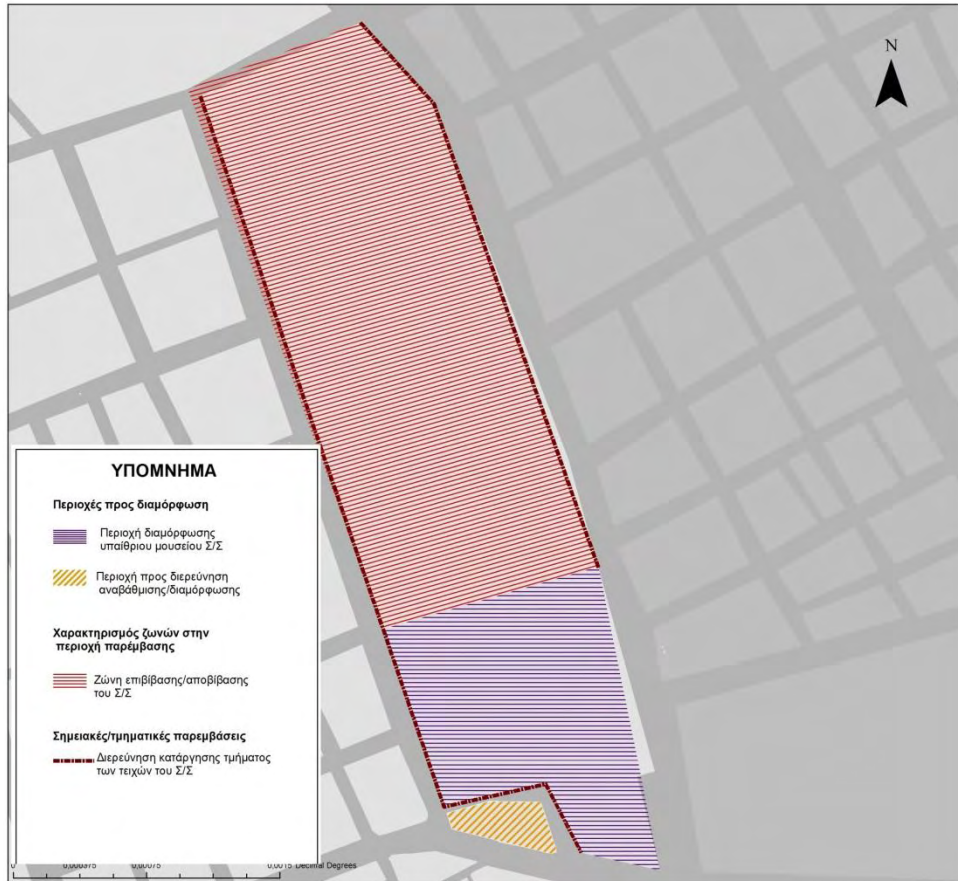
καθημερινότητα και τη ζωή των κατοίκων αλλά και να καταστούν επισκέψιμα από τους τουρίστες.

5.6.6 Χωρική ενότητα 6-Άξονας προτεραιότητας 6: Σιδηροδρομικός σταθμός

Η έκτη χωρική ενότητα αποτελεί την περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού από τη Γρ. Λαμπράκη έως και το όριο του Κραυσίδωνα. Η εικόνα του δείχνει στοιχεία εγκατάλειψης και υποβάθμισης, ενώ τα παλιά βαγόνια, και οτιδήποτε έχει μείνει να θυμίζει το παρελθόν δεν αξιοποιείται. Επιπλέον, τα τείχη του σταθμού αποτελούν ένα φράγμα στη συνέχεια της πόλης. Οι προτάσεις για αναβάθμιση του σιδηροδρομικού σταθμού αφορούν τόσο στη βελτίωση της λειτουργικότητάς τους όσο και στην αισθητική και την ανάδειξη της ιστορίας του (Χάρτης 5.7): Ειδικότερα προτείνονται:

- Η κατάργηση των τειχών κατά μήκος των οδών Παπαδιαμάντη και Φερών, καθώς τα τείχη διακόπτουν τη συνέχεια της πόλης. Ο σιδηροδρομικός σταθμός θα έπρεπε να αποτελεί εμβληματικό στοιχείο για την πόλη του Βόλου, ωστόσο τα τείχη που τον περιτριγυρίζουν τον καθιστούν ένα νεκρό κομμάτι της πόλης. Στη θέση των τειχών μπορούν να μπου σιδερένια κάγκελα μικρού ύψους και θάμνοι, καθώς επίσης και κατάλληλος φωτισμός.
- Συντήρηση και ανάδειξη των βαγονιών που αποτελούν κομμάτι της ιστορίας του σταθμού.
- Κατάργηση των σιδηροδρομικών γραμμών από τον επιβατικό σταθμό έως και το λιμάνι και διαμόρφωση ενός υπαίθριου μουσείου, έχοντας της μορφή πλατείας και χρησιμοποιώντας ως εκθέματα τα παλιά βαγόνια.
- Κατεδάφιση κτιρίων που δεν έχουν πλέον καμία χρήση έτσι ώστε να υποβοηθηθεί η επέκταση του υπαίθριου χώρου και η προσθήκη πρασίνου.
- Γενικότερη αναβάθμιση στις υποδομές και στα χαρακτηριστικά του αστικού τοπίου του σιδηροδρόμου.
- Επιπλέον στο οικοδομικό τετράγωνο πλησίον του σταθμού και μπροστά από την οδό Γρ. Λαμπράκη προτείνεται η αναβάθμιση των όψεων των καταστημάτων και των κέντρων εστίασης και αναψυχής, και η αποκατάσταση του εγκαταλειμμένου κτιρίου επί της οδού Μελούνας.

Χάρτης 5.7: Απεικόνιση των παρεμβάσεων στη χωρική ενότητα 6



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

5.7 Πρόσθετες προτάσεις παρεμβάσεων στην περιοχή μελέτης

5.7.1 Προτεινόμενες διαδρομές

Δεδομένων των προτεινόμενων παρεμβάσεων, δημιουργείται ένα δίκτυο περιοχών και σημείων ενδιαφέροντος. Τα σημεία ενδιαφέροντος καθορίζονται από τη σημαντικότητα των προτεινόμενων παρεμβάσεων. Ειδικότερα, ως σημεία ενδιαφέροντος απεικονίζονται οι πολιτιστικοί χώροι, οι αρχαιολογικοί χώροι, τα μουσεία και οι περιοχές που συγκεντρώνουν χαρακτηριστικά αναψυχής-εστίασης. Σημαντικό ρόλο στη δημιουργία των διαδρομών παίζουν και οι προς διαμόρφωση χώροι πρασίνου.

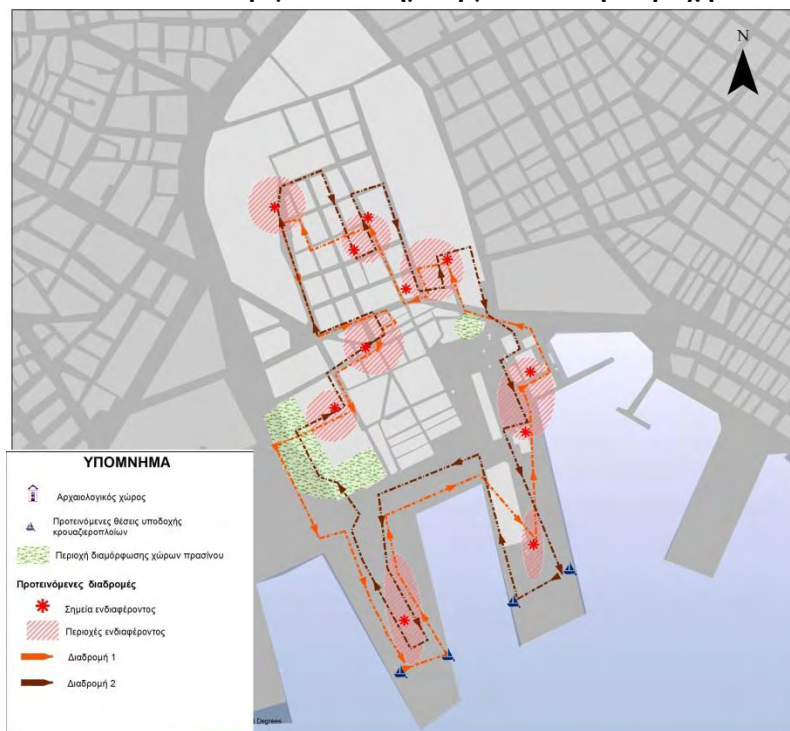
Έτσι, τα σημεία ενδιαφέροντος που προκύπτουν από την ολοκλήρωση των προτάσεων για αναζωογόνηση της περιοχής μελέτης είναι τα εξής:

- Η περιοχή του προβλήτα 2 που συγκεντρώνει τους χώρους με τα γλυπτά αλλά και τις καφετέριες και τα εστιατόρια πλησίον της.
- Το νότιο τμήμα του προβλήτα 2 και συγκεκριμένα το σημείο όπου χωροθετείται το Ενυδρείο.

- Το βόρειο κομμάτι του προβλήτα 1 όπου βρίσκεται το Μουσείο Ναυτικής ιστορίας καθώς επίσης και το σημείο όπου συγκεντρώνονται οι πολυχώροι τέχνης.
- Η περιοχή όπου θα λειτουργήσει το Υπαίθριο Μουσείο Σιδηροδρομικού σταθμού Βόλου.
- Το οικοδομικό τετράγωνο πλησίον του σταθμού με τον αρχαιολογικό χώρο.
- Τα τρία σημεία στη βόρεια πλευρά όπου χωροθετούνται οι αρχαιολογικοί χώροι μαζί με το Κάστρο των Παλαιών.
- Στο νότιο τμήμα της περιοχής των Παλαιών σημείο ενδιαφέροντος έχει οριστεί η περιοχή προστασίας των παραδοσιακών επαγγελμάτων καθώς επίσης και η πλατεία της περιοχής με τα κέντρα εστίασης που φιλοξενεί.
- Τέλος ένα άλλο σημείο ενδιαφέροντος που παρουσιάζεται στο νότιο κομμάτι της περιοχής μελέτης είναι η περιοχή όπου συγκεντρώνονται το Μουσείο Βιομηχανικής ιστορίας Βόλου, καθώς επίσης και ο εκθεσιακός χώρος των Project του Πανεπιστημίου.

Σύμφωνα με τα παραπάνω σημεία ενδιαφέροντος δημιουργούνται και οι αντίστοιχες περιοχές ενδιαφέροντος.

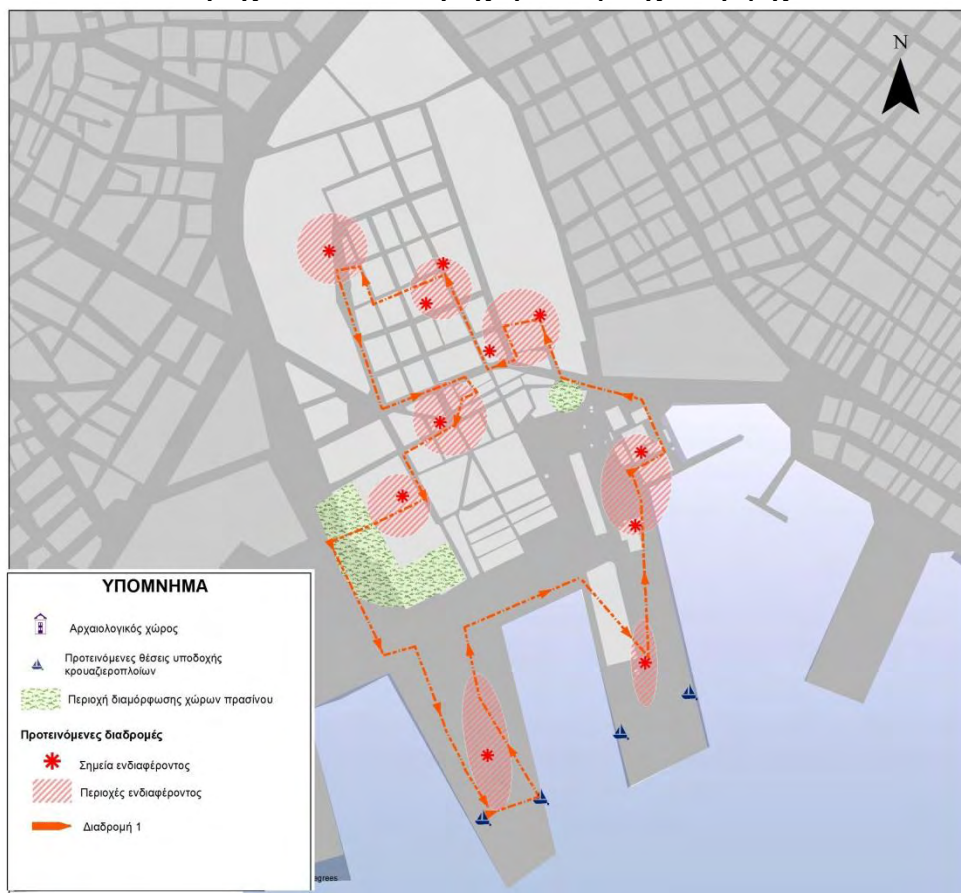
Χάρτης 5.8: Απεικόνιση των προτεινόμενων σημείων και περιοχών ενδιαφέροντος καθώς και των διαδρομών που δημιουργούνται στην περιοχή



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Οι διαδρομές που δημιουργούνται διακρίνονται σε δύο διαφορετικές (Χάρτης 5.8). Διαφέρουν μόνο ως προς το σημείο από το οποίο ξεκινάνε, καθώς και οι δύο διέρχονται από όλα τα σημεία ενδιαφέροντος αλλά έχοντας διαφορετικές κατευθύνσεις. Τα σημεία αφετηρίας είναι για τη διαδρομή 1, ο προβλήτας 2 και ειδικότερα οι θέσεις αποβίβασης/επιβίβασης των τουριστών. Η διαδρομή συνεχίζει προς τον προβλήτα 2 και συγκεκριμένα το Ενυδρείο, περνάει από το Μουσείο και τους πολυχώρους τέχνης, από το Σιδηροδρομικό σταθμό, τους Αρχαιολογικούς χώρους και τα Μουσεία (Τσαλαπάτα, Μουσείο της πόλης του Βόλου) και το νότιο τμήμα των Παλαιών καταλήγοντας στον προβλήτα 2 (Χάρτης 5.9).

Χάρτης 5.9: Απεικόνιση της προτεινόμενης διαδρομής 1

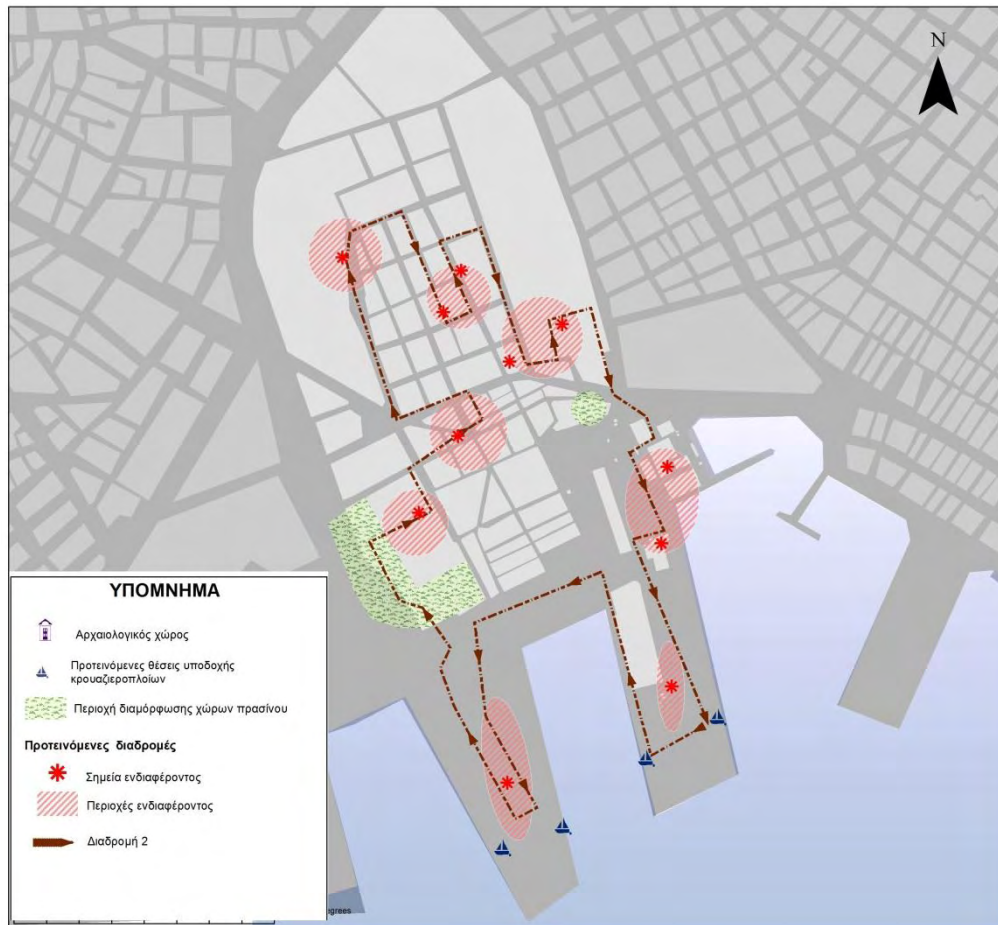


Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Απο την άλλη, η δεύτερη διαδρομή ξεκινάει από τον προβλήτα 1, από τα σημεία αποβίβασης/επιβίβασης των τουριστών, διέρχεται από τον προβλήτα 2, έπειτα από το νότιο τμήμα των Παλαιών (Μουσείο, παραδοσιακά επαγγέλματα, πλατεία), προχωράει στο βόρειο κομμάτι της περιοχής μελέτης όπου βρίσκεται το δίκτυο των Αρχαιολογικών χώρων και των Μουσείων (Τσαλαπάτα, Μουσείο της πόλης του Βόλου), διέρχεται από το υπαίθριο Μουσείο του σιδηροδρόμου και καταλήγει

περνώντας από τους πολυώρους τέχνης και το Μουσείο Ναυτικής ιστορίας στο ενυδρείο και στο σημείο επιβίβασης/αποβίβασης της προβλήτας 1 (Χάρτης 5.10).

Χάρτης 5.10: Απεικόνιση της προτεινόμενης διαδρομής 2



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

5.7.2 Γενικές προτάσεις αναβάθμισης της περιοχής μελέτης

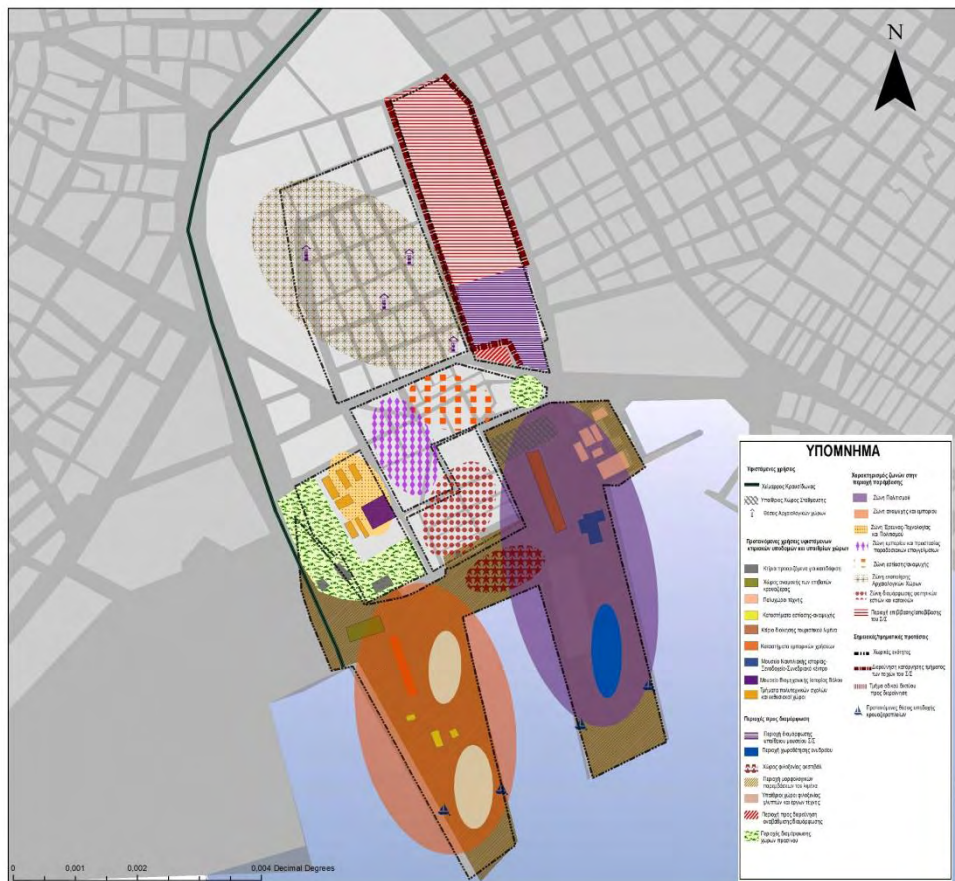
Η περιοχή μελέτης χρήζει αναβάθμισης και διευθέτησης πολλών ζητημάτων τόσο πολεοδομικής όσο και κυκλοφοριακής φύσης. Ειδικότερα, αναφορικά με τις πολεοδομικές ρυθμίσεις στην περιοχή μελέτης προτείνονται τα εξής:

- Σταδιακή αλλαγή χρήσεων των υπογείων χώρων και μετατροπή τους σε χώρους στάθμευσης για τους κατοίκους στον ακάλυπτο χώρο και τα υπόγεια.
- Εξασφάλιση διόδων (εισόδου/εξόδου) από το δρόμο προς τον ακάλυπτο.
- Σταδιακή απελευθέρωση ισογείων από ιδιωτικές χρήσεις (κατοικία, κατάστημα) και μετατροπή τους σε πυλωτή, εξασφαλίζοντας άνετες προσπελάσεις στους

ακάλυπτους εσωτερικούς χώρους. Αυτό βελτιώνει σημαντικά τις συνθήκες αερισμού του οικοδομικού τετραγώνου.

- Αξιοποίηση των ελευθέρων χώρων στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων, οι οποίοι σήμερα βρίσκονται σε αχρηστία και παρουσιάζουν εικόνα περιβαλλοντικής υποβάθμισης.
- Αξιοποίηση όλων των μικρών δημοσίων ελευθέρων χώρων για σωστή φύτευση πρασίνου.
- Αξιοποίηση της τεχνολογίας για εξοικονόμηση ενέργειας σε φωτισμούς πλατειών, δρόμων, πεζοδρόμων.

Χάρτης 5.11: Απεικόνιση του συνόλου των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην περιοχή μελέτης



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Αναφορικά με το δίκτυο κυκλοφορίας τόσο των πεζών όσο και των οχημάτων προτείνονται τα εξής:

- Διερεύνηση για σχεδιασμό ολοκληρωμένων δικτύων πεζοδρόμων με στόχο την εύκολη και ευχάριστη προσπέλαση της περιοχής.

- Διερεύνηση της λειτουργικότητας της οδού Γρ. Λαμπράκη και του βαθμού εξυπηρέτησής της και αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας από τη συγκεκριμένη οδό μέσω κινήτρων. Στόχος είναι η οδός Γρ. Λαμπράκη να μην διακόπτει τη συνέχεια της περιοχής των Παλαιών.

5.8 Περίληψη και συμπεράσματα

Η περιοχή των Παλαιών αποτελεί μία περιοχή με πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα, ενώ παρουσιάζει και πολλές μικρές περιοχές με διαφορετικά χαρακτηριστικά η κάθε μία. Από πολλά παραδείγματα του διεθνή χώρου έχει αποδειχθεί πως η σωστή διαχείριση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων αλλά και η χρήση πολιτικών σχεδιασμού όπως αυτών της αστικής αναγέννησης βοηθάνε στη σωστή διαχείριση του πολιτισμού και του τουρισμού. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται στην περιοχή μελέτης, έχουν χαρακτήρα αναδιαμόρφωσης της περιοχής και διαχωρισμού της σε ζώνες και χωρικές ενότητες. Γίνεται οργάνωση αυτής και τίθενται κάποιες προτεραιότητες δράσεων, ενώ οι παρεμβάσεις έχουν τον χαρακτήρα ηπίων παρεμβάσεων. Παράλληλα, χρησιμοποιείται ο υφιστάμενος κτιριακός εξοπλισμός της περιοχής μελέτης. Η μεγαλύτερης κλίμακας παρέμβαση γίνεται στο χώρο του λιμένα, καθώς αποτελεί το σημαντικότερο και πιο υποβαθμισμένο σημείο της περιοχής, ενώ η αναδιαμόρφωση του και η αλλαγή χρήσης του θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη της περιοχής μελέτης. Επίσης, οι υφιστάμενες κτιριακές υποδομές μετά από ανακαίνιση και αναδιαμόρφωση προτείνεται να χρησιμοποιηθούν κυρίως για πολιτιστικές χρήσεις και έπειτα για χρήσεις εστίασης-αναψυχής. Ωστόσο, εκτός από τους αναπτυξιακούς στόχους της περιοχής μελέτης δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων και της λαϊκής παράδοσης της περιοχής. Επιπρόσθετα, σημαντική προϋπόθεση για την αστική αναγέννηση της περιοχής μελέτης είναι η προστασία των ήδη υπαρχόντων περιοχών κατοικίας καθώς επίσης και των κατοίκων από την αναγκαστική τους αποχώρηση λόγω αύξησης για παράδειγμα των αξιών γης.

Στην περιοχή μελέτης δημιουργούνται επίσης και κάποια σημεία ενδιαφέροντος, ενώ προτείνονται και διαδρομές οι οποίες σχεδιάστηκαν με βάση τις παρεμβάσεις που προτάθηκαν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα εργασία, είχε ως στόχο την δημιουργία πρότασης αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου και τη σύνδεση της αστικής αναγέννησης με το φαινόμενο του τουρισμού και του πολιτισμού, μέσα από την αναζωογόνηση περιοχών με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και παραθαλάσσιο μέτωπο. Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται μία προσπάθεια με σκοπό να δοθούν οι απαντήσεις στα ερευνητικά ερωτήματα που παρατέθηκαν, μέσα από τη διαμόρφωση της μελέτης και των προτάσεων αναζωογόνησης της περιοχής.

Αρχικά, μέσα από την ανάλυση του θεωρητικού πλαισίου της εργασίας σχετικά με την έννοια της αστικής αναγέννησης προκύπτει ότι η αστική αναγέννηση αποτελεί μία πολιτική η οποία στοχεύει στην εύρεση λύσεων σε περιοχές που χαρακτηρίζονται από οικονομική, πολεοδομική, περιβαλλοντική και κοινωνική υποβάθμιση. Ο πολιτισμός χαρακτηρίζεται ως ένα σημαντικό κεφάλαιο της αστικής αναγέννησης αποτελώντας το μέσο για την επίτευξη των στόχων αυτής μέσω του πολιτιστικού σχεδιασμού τέτοιων περιοχών. Ο πολιτισμός και η κληρονομιά αποτελούν σημαντικό κομμάτι της προβολής και της απόκτησης ταυτότητας μιας περιοχής. Η προβολή και η απόκτηση ταυτότητας των περιοχών ωφελούν στην ανάπτυξη του τουριστικού φαινομένου και τη διαχείρισή του με σωστό τρόπο.

Αναφορικά με την περιοχή μελέτης, αυτή εμφανίζει χαρακτηριστικά άλλων ευρωπαϊκών πόλεων στις οποίες έχει εφαρμοστεί η πολιτική της αστικής αναγέννησης, όπως είναι το λιμάνι της, η ιδιαίτερη φυσιογνωμία της με τα εμπορικά κελύφη της, όπως αποθήκες, βιοτεχνίες και λαϊκό πολιτισμό. Ωστόσο, ένα άλλο σημαντικό στοιχείο της είναι και η ιστορία της, μέσω των αρχαιολογικών χώρων που φιλοξενεί, αλλά και η προσφυγική περιοχή δίπλα στο λιμάνι. Πολεοδομικά διαφέρει από της περιοχή του κέντρου του Βόλου, ενώ εμφανίζει ιδιαίτερες εμπορικές και ψυχαγωγικές χρήσεις.

Τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης μπορούν να χρησιμοποιηθούν μέσω της ανάδειξής τους στην αναζωογόνηση της περιοχής μελέτης. Ειδικότερα, η περιοχή μελέτης αποτελεί μία περιοχή με πολλά διαφορετικά χαρακτηριστικά τα οποία συγκεντρώνονται όχι σε μεγάλη έκταση. Αυτό από μόνο του αποτελεί πλεονέκτημα της περιοχής.

Ωστόσο, λόγω της μικροκλίμακας της περιοχής και της ιδιαιτερότητάς της οι προτάσεις αναζωογόνησης αφορούν σε ήπιας κλίμακας παρεμβάσεις, οι οποίες στηρίζονται στην αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής και της προστασίας της κληρονομιάς τόσο φυσικής όσο και πολιτιστικής. Παράλληλα, ένας άλλος παράγοντας στην ανάδειξη της περιοχής με στόχο την προβολή και αύξηση της ελκυστικότητάς της είναι η ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας με ποιοτικό και ελεγχόμενο τρόπο. Ωστόσο, όμως ή αναγέννηση της περιοχής γίνεται και με στόχο να είναι ελκυστική και βιώσιμη και από τους κατοίκους και επισκέπτες της.

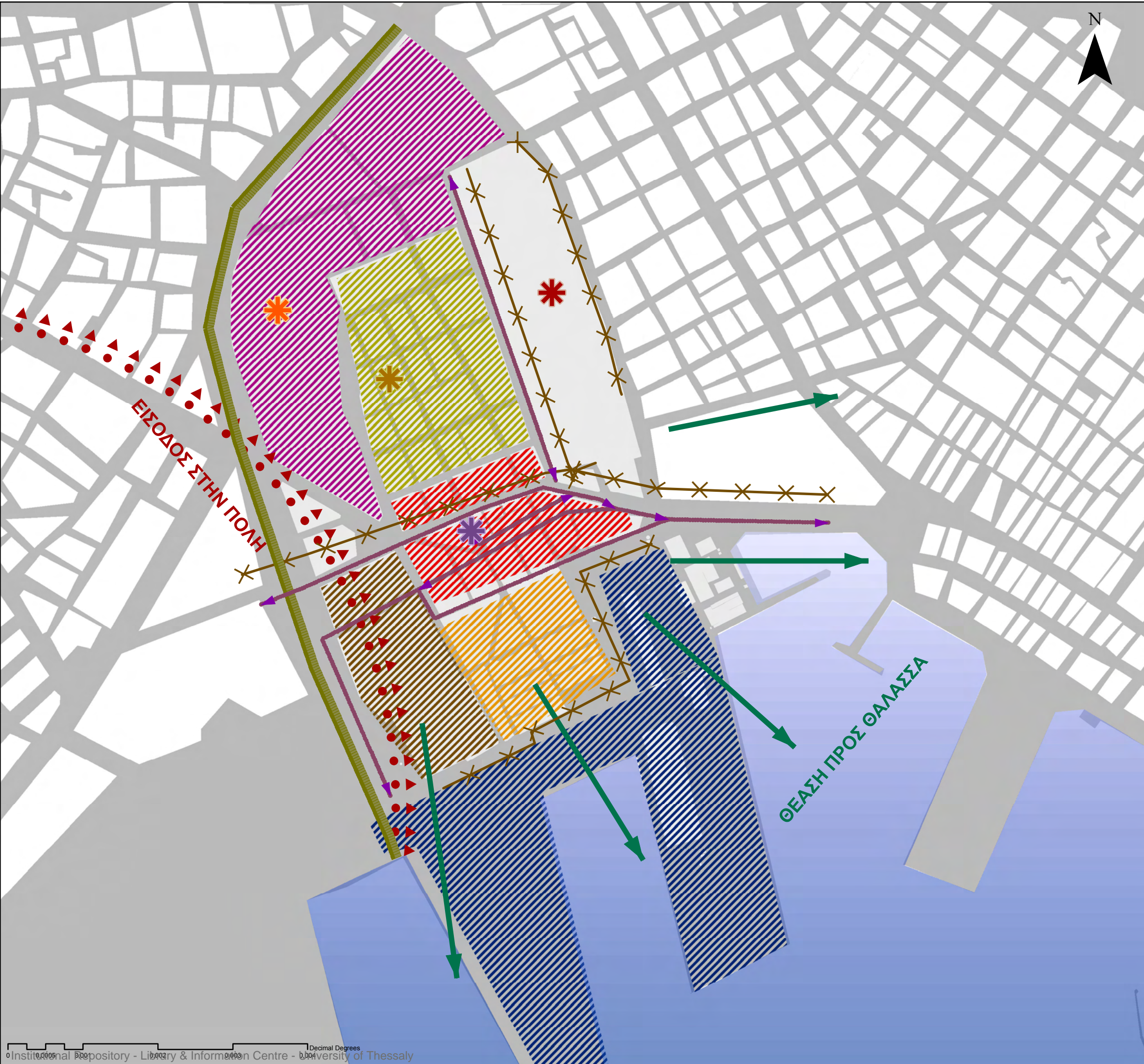
Έτσι, οι πολιτικές σχεδιασμού που προτείνονται είναι ο διαχωρισμός της περιοχής σε χωρικές ενότητες αρχικά. Η κάθε χωρική ενότητα αποτελεί και έναν άξονα προτεραιότητας. Μέσα σε κάθε χωρική ενότητα διαμορφώνονται ζώνες οι οποίες αφορούν σε διαφορετικές χρήσεις εντός τους όπως πολιτισμός, αναψυχή. Μία άλλη σημαντική πολιτική που υιοθετήθηκε είναι η αξιοποίηση των ήδη υπαρχόντων κελυφών είτε αυτά αφορούν κατοικίες, ή βιομηχανικά κελύφη, ή αποθήκες, βιοτεχνίες και καταστήματα. Σημαντικός κανόνας είναι να μην υπάρξουν απαλλοτριώσεις που θα επηρεάζουν τους ιδιοκτήτες και ενοικιαστές πάσης φύσεως (καταστημάτων, κατοικιών). Παράλληλα, διευθετούνται και ζητήματα πολεοδομικής και κυκλοφοριακής φύσεως.

Με την εφαρμογή αυτών των πολιτικών δημιουργείται μία πολυδιάστατη περιοχή με πολλά και ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά δημιουργώντας διαδρομές εντός της. Ο κυρίαρχος τομέας ανάπτυξης είναι ο πολιτισμός ο οποίος σε συνδυασμό με τον τουρισμό δημιουργεί μία δυνατή περιοχή τόσο οικονομικά όσο και κοινωνικά.

Ωστόσο, για τη σωστή διαχείριση και την εφαρμογή των παραπάνω προτάσεων είναι σημαντική η συνεργασία πολλών φορέων μεταξύ τους, αλλά και η εφαρμογή των αρχών του συμμετοχικού σχεδιασμού. Παράλληλα, στην περιοχή πρέπει να διερευνηθούν περαιτέρω τα κυκλοφοριακά κυρίως ζητήματα αλλά και η αισθητική διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου της περιοχής.

Συμπερασματικά, η περιοχή των Παλαιών αποτελεί μία περιοχή που από τη φύση της διαθέτει πολλά πλεονεκτήματα, ωστόσο, με την υιοθέτηση πολιτικών και στρατηγικού σχεδιασμού όπως αυτών της αστικής αναγέννησης μπορεί να μεταμορφωθεί σε ένα πολιτιστικό κέντρο με ιδιαίτερη ταυτότητα, το οποίο θα είναι ικανό να προσελκύει τόσο τουρίστες κρουαζιέρας όσο και κατοίκους, αλλά και επισκέπτες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Τοπόσημο-συνάντησης
 - Μνημειακό τοπόσημο
 - Τοπόσημο-πόλος
 - Τοπόσημο-πέρασμα
 - Διαδρομές
 - Φυσικό όριο-Κραυσίδωνας
 - Φράγματα
 - Θέα
 - Είσοδος πόλης
- #### Αντιληπτικές Ενότητες
- Εστίαση-αναψυχή-εμπόριο
 - Ιστορική περιοχή-Αρχαιολογικοί χώροι
 - Περιοχή κατοικίας-προσφυγική περιοχή
 - Περιοχή παρέμβασης με το πρόγραμμα URBAN και επανάχρηση βιομηχανικών κτιρίων
 - Λιμένες
 - Προβληματική περιοχή-αδόμητοι χώροι-εγκατελειμμένα εργοστάσια

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
 ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
 ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
 ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
 Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως
 πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του
 τουρισμού και του πολιτισμού.
 Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης
 της περιοχής των Παλαιών Βόλου.
Α' φάση-Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης

Αρ. Χάρτη	Τίτλος χάρτη: ΧΑΡΤΗΣ ΑΝΤΙΛΗΠΤΙΚΗΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000
4.1	

Πηγές: Δ/νση Πολεοδομίας Βόλου και
 Ιδία Επεξεργασία

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA

ΒΟΛΟΣ 2016



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Βιομηχανικά κτίρια
- 1** Εργοστάσιο υφαντουργίας Παπαγεωργίου
- 2** Εργοστάσιο Πλινθοκεραμοποιείας-Τσαλαπάτα
- 3** Αλευροβιομηχανία Λούλη
- 4** Μηχανουργείο, ΟΣΕ
- 5** Καπναποθήκη Παπάντος
- 6** Βυρσοδεψείο Ψωμά κ' Βυρσοδεψείο Κάππας
- 7** Εργοστάσιο φωταερίου
- 8** Ψυγεία Μουστακαλής
- 9** Απεντομωτήριο
- 10** Εργοστάσιο στρυχνόκαρπου
- 11** Αποθήκες τελωνείου

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
 ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
 ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
 ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
 Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως
 πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του
 τουρισμού και του πολιτισμού.
 Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης
 της περιοχής των Παλαιών Βόλου.
Α' φάση-Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης

Αρ. Χάρτη
4.2

Τίτλος χάρτη:
 ΧΑΡΤΗΣ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ
 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ
 ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000

Πηγές: Δ/ση Πολεοδομίας Βόλου-
 (Αδαμάκης, 2009) και
 Ιδία Επεξεργασία

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA

ΒΟΛΟΣ 2016

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Οδικό δίκτυο

- Δευτερεύον οδικό δίκτυο
- Πρωτεύον οδικό δίκτυο
- Συλλεκτήρια οδός

Σημειακές χρήσεις

- Πολυχώρος
- Κινηματογράφος
- Μουσείο
- Αρχαιολογικός χώρος
- Χώρος Paintball
- Κενή κατοικία
- Αδόμητος χώρος
- Κενό κατάστημα-αποθήκη

Χρήσεις γης

- Ευρύτερη περιοχή
- Κατοικία
- Εκπαίδευση
- Πολιτιστικές χρήσεις
- Εστίαση-αναψυχή
- Εμπορικές χρήσεις-αποθήκες-γραφεία-βιοτεχνίες
- Γήπεδο-Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Δημόσιες/δημοτικές υπηρεσίες
- Χώροι πρασίνου/πάρκα
- Κεντρική πλατεία παλαιών
- Μεταφορικές υποδομές
- Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης
- Λιμενικές εγκαταστάσεις
- Θρησκευτικός χώρος
- Ιδιωτικό Πάρκινγκ
- Αδόμητοι χώροι-κενή κατοικία-κενά καταστήματα-αποθήκες

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του τουρισμού και του πολιτισμού. Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου.

Α' φάση-Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης

Αρ. Χάρτη

4.3

Τίτλος χάρτη:
ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ
ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000

Πηγές: Δ/ση Πολεοδομίας Βόλου
και Ιδία Επεξεργασία


ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA


ΒΟΛΟΣ 2016


N




ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 Σημείο αποβίβασης/επιβίβασης τουριστών


 Εναλλακτική διαδρομή τουριστών

 Διαδρομή τουριστών σύμφωνα με ειδική μελέτη

 Κεντρική πλατεία

 Περιοχή ενδιαφέροντος

Αντιληπτικές ενότητες

 Εστίαση-αναψυχή-εμπόριο

 Λιμάνι

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του τουρισμού και του πολιτισμού.
Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου.

Α΄φάση-Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης

Αρ. Χάρτη

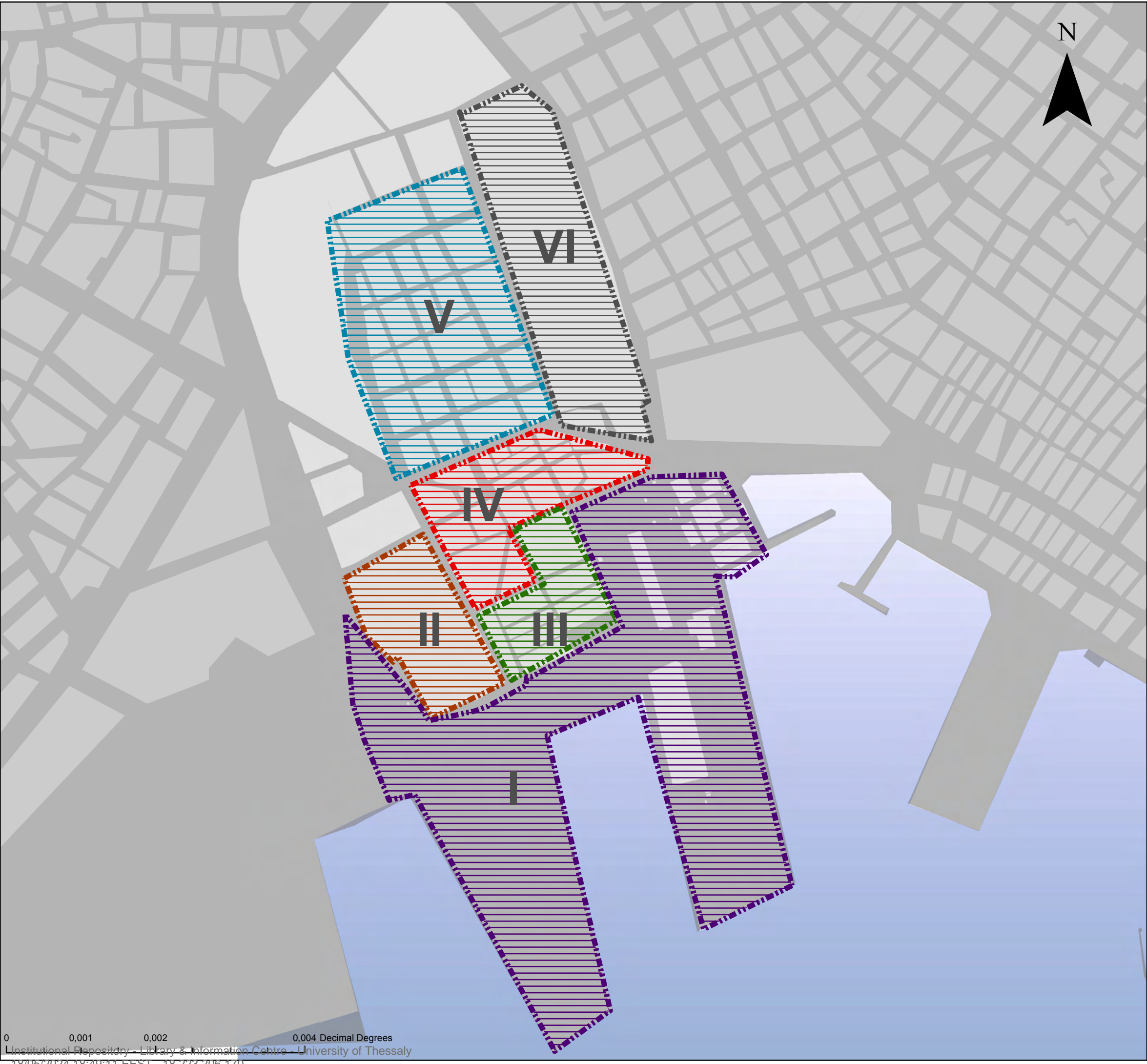
4.4

Τίτλος χάρτη:
ΧΑΡΤΗΣ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ
ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:4.000







Πηγές: Δ/νση Πολεοδομίας Βόλου και
Ιδία Επεξεργασία

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA

ΒΟΛΟΣ 2016



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Χωρική ενότητα 1-
Άξονας Προτεραιότητας 1
(Προβλήτες 1, 2 και αποθήκες τελωνείου)
-  Χωρική ενότητα 2-
Άξονας προτεραιότητας 2
(Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις
πλησίον ΚΤΕΛ και Κραυσίδωνα)
-  Χωρική ενότητα 3-
Άξονας προτεραιότητας 3
(Περιοχή των προσφυγικών κατοικιών
πλησίον λιμανιού)
-  Χωρική ενότητα 4-
Άξονας προτεραιότητας 4
(Περιοχή εμπορίου- παραδοσιακών επαγγελματών
και κέντρων εστίασης/αναψυχής)
-  Χωρική ενότητα 5-
Άξονας Προτεραιότητας 5
(Περιοχή κατοικίας-Αρχαιολογικοί χώροι-Κάστρο)
-  Χωρική ενότητα 6-
Άξονας προτεραιότητας 6
(Σιδηροδρομικός σταθμός)

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
**Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως
 πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του
 τουρισμού και του πολιτισμού.
 Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης
 της περιοχής των Παλαιών Βόλου.**

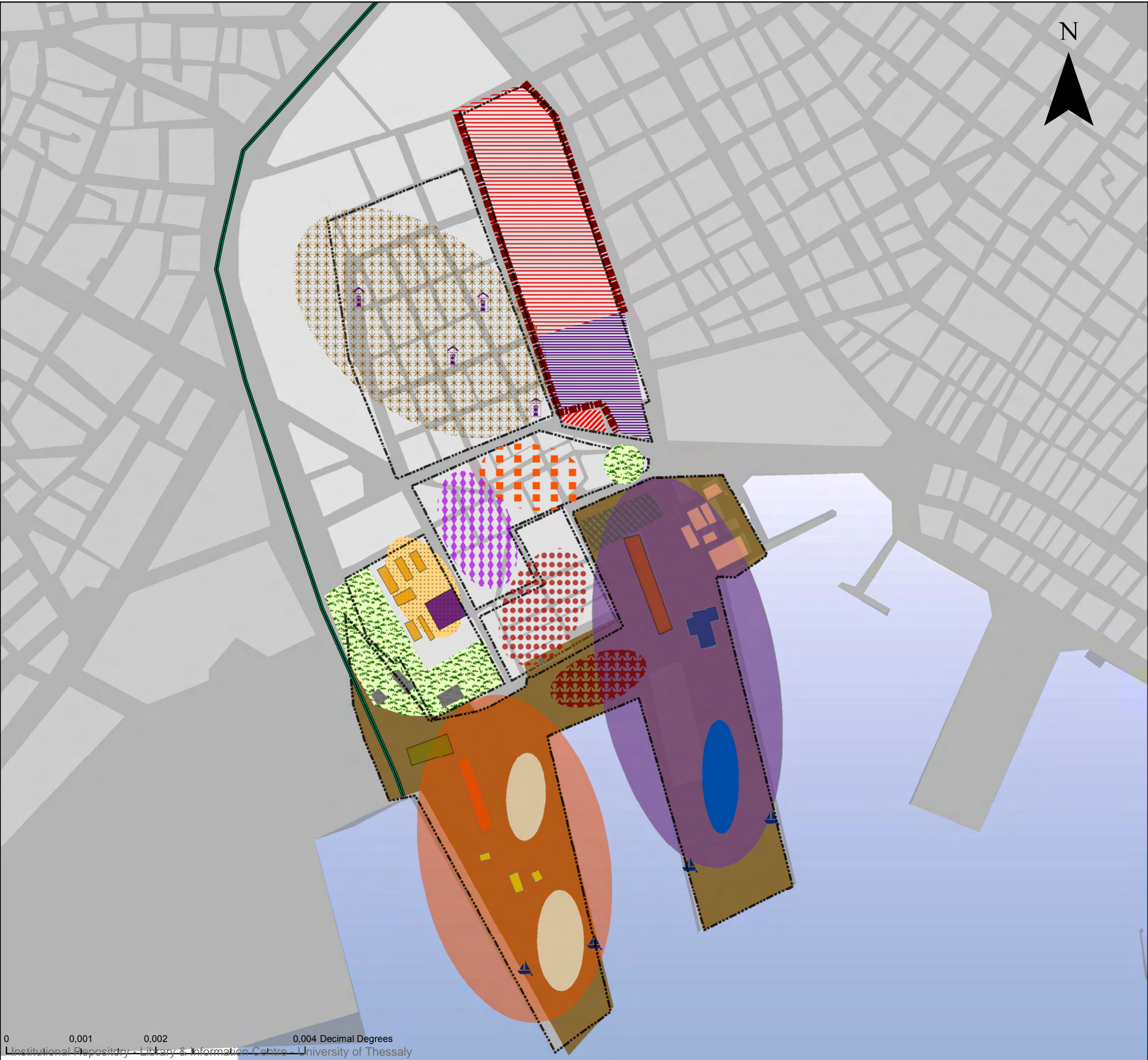
**Β΄ φάση- Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης
 της περιοχής των Παλαιών**

Αρ. Χάρτη	Τίτλος χάρτη: ΧΑΡΤΗΣ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΕ ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ
5.1	ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000

Πηγές: Δ/νση Πολεοδομίας Βόλου
και Ιδία Επεξεργασία

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA

ΒΟΛΟΣ 2016



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Υφιστάμενες χρήσεις**
- Χείμαρρος Κραυσιδωνας
 - Υπαίθριος Χώρος Στάθμευσης
 - Θέσεις Αρχαιολογικών χώρων
- Χαρακτηρισμός ζωνών στην περιοχή παρέμβασης**
- Ζώνη Πολιτισμού
 - Ζώνη αναψυχής και εμπορίου
 - Ζώνη Έρευνας-Τεχνολογίας και Πολιτισμού
 - Ζώνη εμπορίου και προστασίας παραδοσιακών επαγγελμάτων
 - Ζώνη εστίασης/αναψυχής
 - Ζώνη ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων
 - Ζώνη διαμόρφωσης φοιτητικών εστιών και κατοικιών
 - Περιοχή επιβίβασης/αποβίβασης του Σ/Σ
- Προτεινόμενες χρήσεις υφιστάμενων κτιριακών υποδομών και υπαίθριων χώρων**
- Κτίρια προοριζόμενα για κατεδάφιση
 - Χώρος αναμονής των επιβατών κρουαζιέρας
 - Πολυχώροι τέχνης
 - Καταστήματα εστίασης-αναψυχής
 - Κτίριο διοίκησης τουριστικού λιμένα
 - Καταστήματα εμπορικών χρήσεων
 - Μουσείο Ναυτιλιακής ιστορίας-Ξενοδοχείο-Συνεδριακό κέντρο
 - Μουσείο Βιομηχανικής Ιστορίας Βόλου
 - Τμήματα πολυτεχνικών σχολών και εκθεσιακοί χώροι
- Σημειωμένες προτάσεις**
- Χωρικές ενότητες
 - Διερεύνηση κατάργησης τμήματος των τειχών του Σ/Σ
 - Τμήμα οδικού δικτύου προς διερεύνηση
 - Προτεινόμενες θέσεις υποδοχής κρουαζιεροπλοίων
- Περιοχές προς διαμόρφωση**
- Περιοχή διαμόρφωσης υπαίθριου μουσείου Σ/Σ
 - Περιοχή χωροθέτησης ενυδρείου
 - Χώρος φιλοξενίας φεστιβάλ
 - Περιοχή μορφολογικών παρεμβάσεων του λιμένα
 - Υπαίθριοι χώροι φιλοξενίας γλυπτών και έργων τέχνης
 - Περιοχή προς διερεύνηση αναβάθμισης/διαμόρφωσης
 - Περιοχές διαμόρφωσης χώρων πρασίνου

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
 ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
 ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
 ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
 Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του τουρισμού και του πολιτισμού.
 Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου.

Β' φάση- Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών

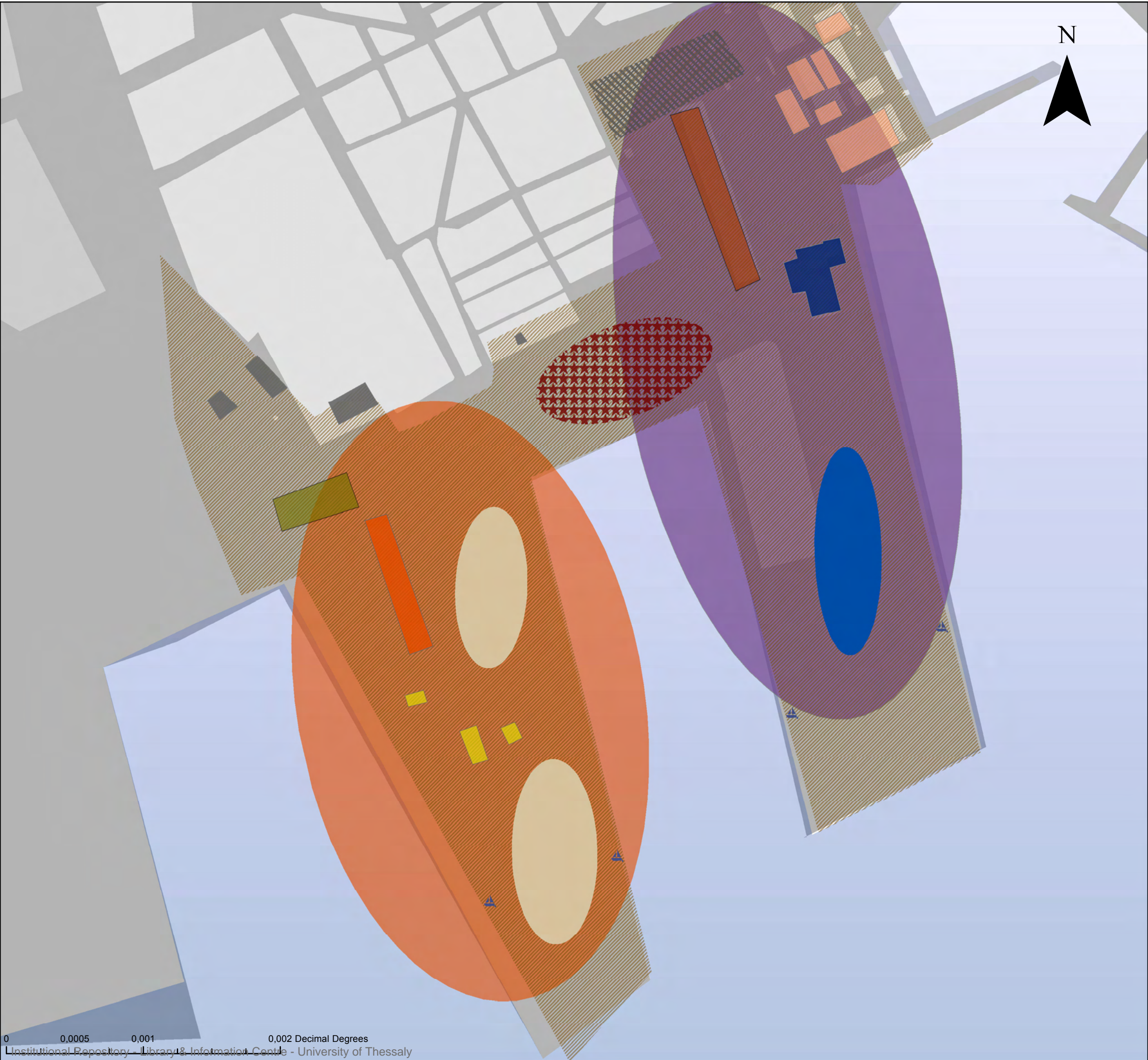
Αρ. Χάρτη
5.2

Τίτλος χάρτη:
ΧΑΡΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000

Πηγές: Δ/ση Πολεοδομίας Βόλου και Ιδία Επεξεργασία

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA

ΒΟΛΟΣ 2016



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Υφιστάμενες χρήσεις

Υπαίθριος Χώρος Στάθμευσης

Προτεινόμενες χρήσεις υφιστάμενων κτιριακών υποδομών και υπαίθριων χώρων

- Κτίρια προοριζόμενα για κατεδάφιση
- Χώρος αναμονής των επιβατών κρουαζιέρας
- Πολυχώροι τέχνης
- Καταστήματα εστίασης-αναψυχής
- Κτίριο διοίκησης τουριστικού λιμένα
- Καταστήματα εμπορικών χρήσεων
- Μουσείο Ναυτικής ιστορίας-Ξενοδοχείο-Συνεδριακό κέντρο

Περιοχές προς διαμόρφωση

- Περιοχή χωροθέτησης ενυδρείου
- Χώρος φιλοξενίας φεστιβάλ
- Περιοχή μορφολογικών παρεμβάσεων του λιμένα
- Υπαίθριοι χώροι φιλοξενίας γλυπτών και έργων τέχνης

Χαρακτηρισμός ζωνών στην περιοχή παρέμβασης

- Ζώνη Πολιτισμού
- Ζώνη αναψυχής και εμπορίου

Σημειακές προτάσεις

Προτεινόμενες θέσεις υποδοχής κρουαζιεροπλοίων

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του τουρισμού και του πολιτισμού.
Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου.
Β' φάση- Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών

Αρ. Χάρτη
5.3




Τίτλος χάρτη:
ΧΑΡΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ
ΧΩΡΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ 1
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:3.000




Πηγές: Δ/ση Πολεοδομίας Βόλου και Ίδια Επεξεργασία
 ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA
 ΒΟΛΟΣ 2016

ΥΠΟΜΝΗΜΑ


Προτεινόμενες χρήσεις υφιστάμενων κτιριακών υποδομών και υπαιθρίων χώρων

-  Κτίρια προοριζόμενα για κατεδάφιση
-  Μουσείο Βιομηχανικής Ιστορίας Βόλου
-  Τμήματα πολυτεχνικών σχολών και εκθεσιακοί χώροι

Περιοχές προς διαμόρφωση

-  Περιοχές διαμόρφωσης χώρων πρασίνου

Χαρακτηρισμός ζωνών της περιοχής παρέμβασης

-  Ζώνη Έρευνας-Τεχνολογίας και Πολιτισμού

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του τουρισμού και του πολιτισμού.
Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου.

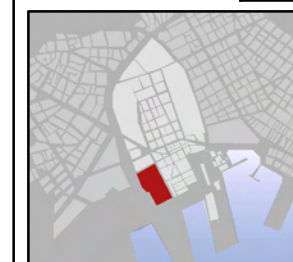
Β' φάση- Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών

Αρ. Χάρτη

5.4

Τίτλος χάρτη:
**ΧΑΡΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ
ΧΩΡΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ 2**

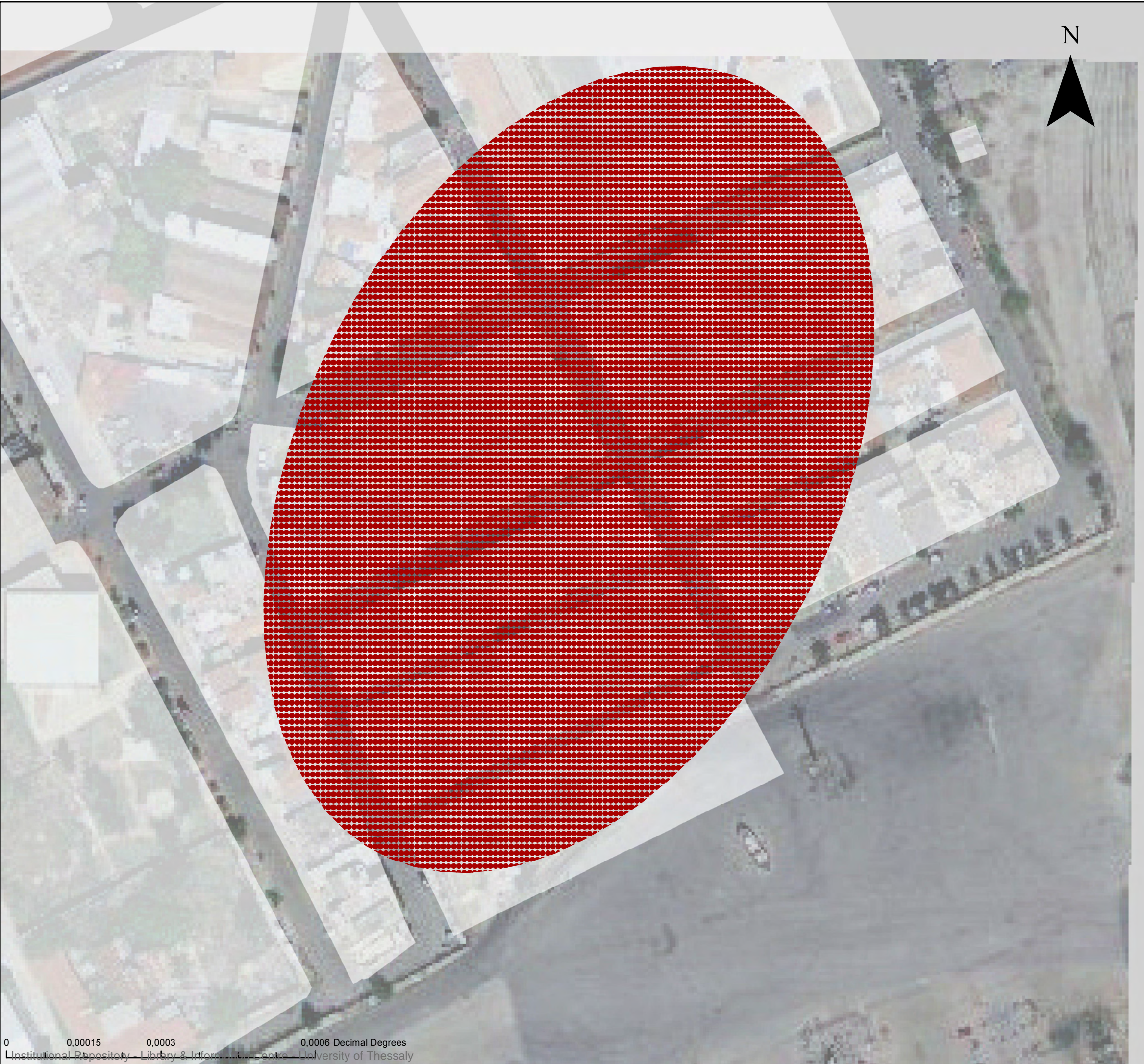
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1.000




Πηγές: Δ/ση Πολεοδομίας Βόλου
και Ιδία Επεξεργασία

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA

ΒΟΛΟΣ 2016



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 Ζώνη διαμόρφωσης φοιτητικών εστιών και κατοικιών

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του τουρισμού και του πολιτισμού.
Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου.
Β΄ φάση- Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών

Αρ. Χάρτη
5.5


Τίτλος χάρτη:
ΧΑΡΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ
ΧΩΡΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ 3
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:800




Πηγές: Δ/ση Πολεοδομίας Βόλου και Ιδία Επεξεργασία
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA
ΒΟΛΟΣ 2016

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περιοχές προς διαμόρφωση


 Περιοχές διαμόρφωσης χώρων πρασίνου

Χαρακτηρισμός ζωνών της περιοχής παρέμβασης

 Ζώνη εμπορίου και προστασίας παραδοσιακών επαγγελμάτων

 Ζώνη εστίασης/αναψυχής

Τμηματικές/σημειακές παρεμβάσεις

 Τμήμα οδικού δικτύου προς διερεύνηση

N



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως
πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του
τουρισμού και του πολιτισμού.
Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης
της περιοχής των Παλαιών Βόλου.

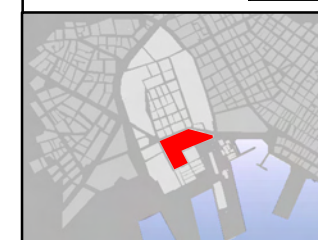
**Β' φάση- Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης
της περιοχής των Παλαιών**

Αρ. Χάρτη

5.6

Τίτλος χάρτη:
**ΧΑΡΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ
ΧΩΡΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ 4**

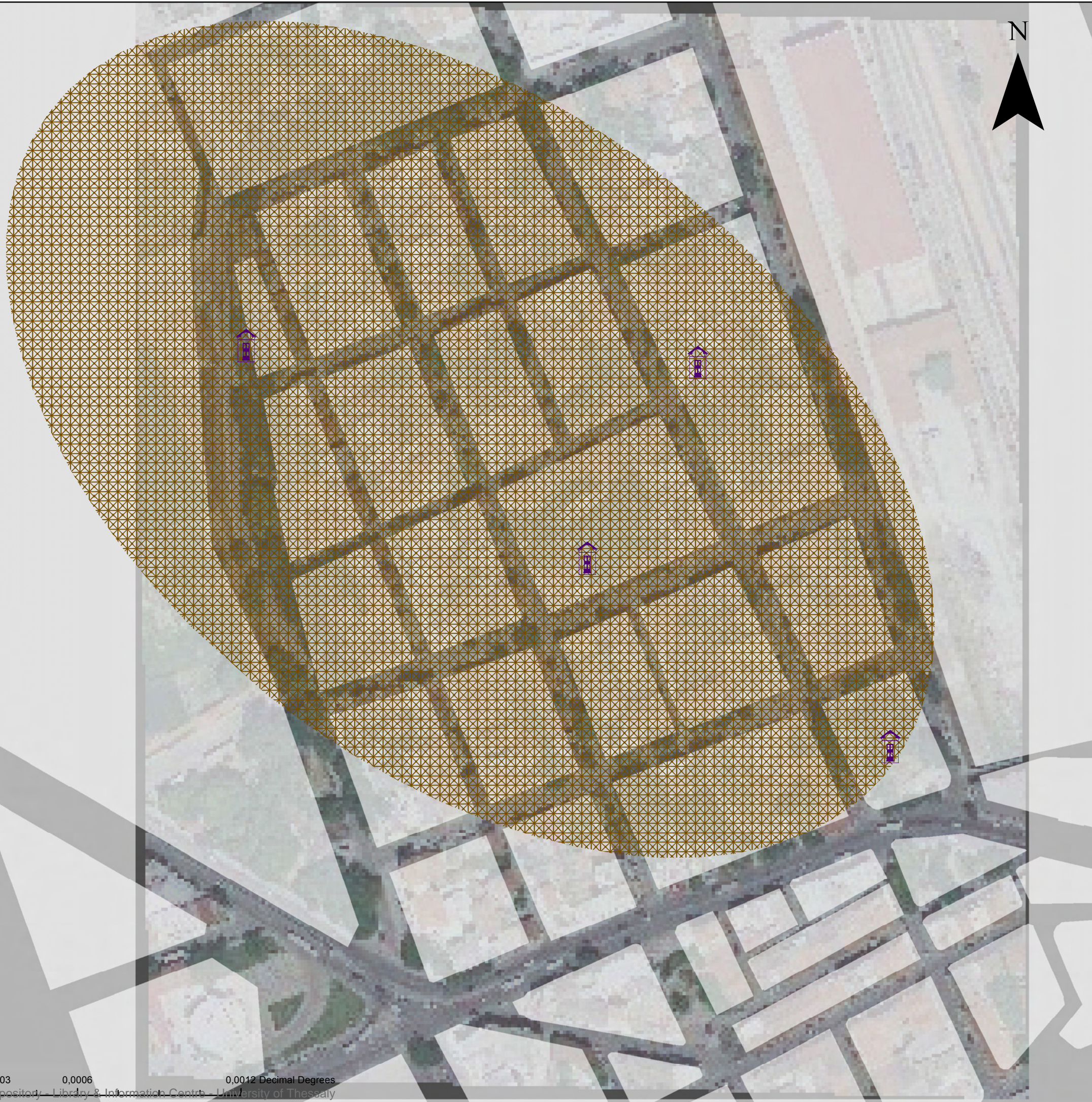
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1.000



Πηγές: Δ/ση Πολεοδομίας Βόλου
και Ιδία Επεξεργασία


ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA

ΒΟΛΟΣ 2016




ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Υφιστάμενες χρήσεις

 Θέσεις Αρχαιολογικών χώρων

Χαρακτηρισμός ζωνών της περιοχής παρέμβασης

 Ζώνη ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του τουρισμού και του πολιτισμού.
Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου.
Β' φάση- Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών

Αρ. Χάρτη
5.7


Τίτλος χάρτη:
ΧΑΡΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΧΩΡΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ 5
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1.500




Πηγές: Δ/ση Πολεοδομίας Βόλου και Ιδία Επεξεργασία
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA
ΒΟΛΟΣ 2016


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περιοχές προς διαμόρφωση


 Περιοχή διαμόρφωσης υπαίθριου μουσείου Σ/Σ

 Περιοχή προς διερεύνηση αναβάθμισης/διαμόρφωσης

Χαρακτηρισμός ζωνών στην περιοχή παρέμβασης

 Ζώνη επιβίβασης/αποβίβασης του Σ/Σ

Σημειακές/τμηματικές παρεμβάσεις

 Διερεύνηση κατάργησης τμήματος των τειχών του Σ/Σ



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του τουρισμού και του πολιτισμού.
Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου.

Β' φάση- Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών

Αρ. Χάρτη

5.8

Τίτλος χάρτη:
ΧΑΡΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ
ΧΩΡΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ 6
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2.000



Πηγές: Δ/νση Πολεοδομίας Βόλου και Ιδία Επεξεργασία

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA

ΒΟΛΟΣ 2016

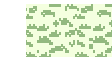
ΥΠΟΜΝΗΜΑ



Αρχαιολογικός χώρος



Προτεινόμενες θέσεις υποδοχής κρουαζιεροπλοίων



Περιοχή διαμόρφωσης χώρων πρασίνου

Προτεινόμενες διαδρομές



Σημεία ενδιαφέροντος



Περιοχές ενδιαφέροντος



Διαδρομή 1



Διαδρομή 2

N



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:

Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του τουρισμού και του πολιτισμού.

Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών Βόλου.

Β' φάση- Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης της περιοχής των Παλαιών

Αρ. Χάρτη

5.9

Τίτλος χάρτη:
ΧΑΡΤΗΣ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗΣ ΣΗΜΕΙΩΝ
ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000

Πηγές: Δ/ση Πολεοδομίας Βόλου
και Ιδία Επεξεργασία

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA

ΒΟΛΟΣ 2016

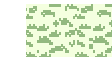
ΥΠΟΜΝΗΜΑ



Αρχαιολογικός χώρος



Προτεινόμενες θέσεις υποδοχής κρουαζιεροπλοίων



Περιοχή διαμόρφωσης χώρων πρασίνου

Προτεινόμενες διαδρομές



Σημεία ενδιαφέροντος



Περιοχές ενδιαφέροντος



Διαδρομή 1

N



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως
πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του
τουρισμού και του πολιτισμού.
**Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης
της περιοχής των Παλαιών Βόλου.**

**Β' φάση- Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης
της περιοχής των Παλαιών**

Αρ. Χάρτη

5.10

Τίτλος χάρτη:
ΧΑΡΤΗΣ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ1

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000

Πηγές: Δ/ση Πολεοδομίας Βόλου
και Ιδία Επεξεργασία

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA

ΒΟΛΟΣ 2016

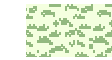
ΥΠΟΜΝΗΜΑ



Αρχαιολογικός χώρος



Προτεινόμενες θέσεις υποδοχής
κρουαζιεροπλοίων



Περιοχή διαμόρφωσης χώρων πρασίνου

Προτεινόμενες διαδρομές



Σημεία ενδιαφέροντος



Περιοχές ενδιαφέροντος



Διαδρομή 2

N



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Τίτλος εργασίας:
Η συμβολή της αστικής αναγέννησης ως
πολιτική σχεδιασμού και ανάπτυξης του
τουρισμού και του πολιτισμού.
**Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης
της περιοχής των Παλαιών Βόλου.**

**Β' φάση- Πρόταση αναγέννησης/αναζωογόνησης
της περιοχής των Παλαιών**

Αρ. Χάρτη

5.11

Τίτλος χάρτη:
ΧΑΡΤΗΣ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ 2

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000

Πηγές: Δ/ση Πολεοδομίας Βόλου
και Ιδία Επεξεργασία

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ-ANNA

ΒΟΛΟΣ 2016

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΕλληνόγλωσση

- Cassia, C.M., et.al. (c1998) *Πρόγραμμα Ηρακλής: Δέκα σχέδια για την ελληνική πόλη= Programma Heracles: Dieci progetti per la citta greca*. Αθήνα: Α.Γ.Ε.Τ. "Ηρακλής".
- Αγγελίδης, Μ. (1993) «Οι αναπλάσεις στην Ελλάδα». Στο *Διεθνές Σεμινάριο του Προγράμματος ECOS, Ε.Ε. «Τοπικός Πολεοδομικός Σχεδιασμός Αναγέννηση αστικών περιοχών»*. Κερατσίνι: Δεκέμβριος 1993.
- ANEBO Α.Ε. (2012) *Διερεύνηση τρόπων αξιοποίησης δημοτικής περιουσίας Δήμου Βόλου*. Βόλος: ANEBO.
- Αραβαντινός, Α.Ι. (1998/2007) *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Συμμετρία: Αθήνα.
- Αραβαντινός, Α.Ι. και ά. (1987) *Ανάπλαση προβληματικών περιοχών κατοικίας υψηλών και μέσων πυκνοτήτων στα αστικά κέντρα*. Αθήνα: Κέντρο Προγραμματισμού και Κοινωνικών Ερευνών.
- Αρβανιτίδης, Π. και Παπαγιαννίτσης, Γ. (2010) «Αστική ανασυγκρότηση» στα Παλαιά Βόλου». Στο *9ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο*. Αθήνα, 4-6 Νοεμβρίου.
- Βαϊράμη, Α. (2014). «Πολυχώρος τέχνης στην πλατεία τελωνείου στα Παλιά Βόλου». Διπλωματική εργασία. Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- Γοσποδίνη, Α. (2005) «Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης». Στο Γοσποδίνη Α. και Μπεριάτος, Η. (επιμ.) *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. Αθήνα: Κριτική, σελ. 26-51.
- Δημόγλου, Α. (1999) *Βόλος: Ένας αιώνας*. Βόλος: ΔΗ.Κ.Ι.
- Διακομιχάλης, Μ. (2006) «Θαλάσσιος τουρισμός και οι επιδράσεις του στην ελληνική οικονομία: Μεθοδολογική προσέγγιση μέσω του δορυφόρου λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσης του με το εθνικολογιστικό σύστημα». Διδακτορική διατριβή. Σχολή Επιστημών της Διοίκησης. Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

- EBIAM Ε.Π.Ε, Σαραντάκου, Ε. και Καρίνας, Α. (2012) *Γενικό προγραμματικό σχέδιο (Master Plan) λιμένα Βόλου*. Βόλος: Οργανισμός Λιμένα Βόλου Α.Ε.
- Κόκκινος, Χ. (2002) «Για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς: Πολιτισμικές, τεχνολογικές και επιστημολογικές συνιστώσες». Διδακτορική διατριβή. Τμήμα Εφαρμοσμένων Μαθηματικών και Φυσικών Επιστημών, ΕΜΠ.
- Κοσμάκη, Π. και ά. (1992) *Ανάπλαση κεντρικών περιοχών κατοικίας: Μελέτη περίπτωσης Κάτω Πατήσια*. Αθήνα: ΕΜΠ/ΥΠΕΧΩΔΕ.
- Λάββας, Γ.Π. (2010) *Ζητήματα πολιτιστικής διαχείρισης*. Αθήνα: Μέλισσα.
- Λυμπεράκη, Α. και Μουρίκη, Α. (2003) *Η αθόρυβη επανάσταση: Νέες μορφές οργάνωσης της παραγωγής και της εργασίας*. Αθήνα: Gutenberg.
- Μακρή, Μ. και Σκάγιαννης, Π. (2012) «Αποβιομηχάνιση και μετασχηματισμός του χώρου: Η οδός Πειραιώς». Στο *3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης*. Βόλος, 27-30 Σεπτεμβρίου.
- Μαλούτας, Θ. (1994) «Δομή και κοινωνικής δυναμική του κοινωνικού διαχωρισμού στο πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου». Στο Μαλούτας, Θ. (επιμ.) *Βόλος: Αναζήτηση της κοινωνικής ταυτότητας*. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής, σελ. 55-85.
- Μανιάτης, Κ. και α.(2014).»Ανάπλαση της προβλήτας Ι στο λιμάνι του Βόλου». Διπλωματική εργασία. Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
- Μανωλά-Γκούντρα, Κ. (2007) *Κοινοτική πρωτοβουλία Urban: Πολιτικές για τον αστικό χώρο και εφαρμογές*. Αθήνα: Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.
- Μεταξάς, Θ. (2002) «Πώς Διαμορφώνεται η εικόνα της πόλης μέσα από τη σχέση αστικού τουρισμού και εμπορευματοποίησης: Ευκαιρίες ανάπτυξης προς εκμετάλλευση και κίνδυνοι προς αποφυγή». *Τόπος*, 18, σελ. 229-249.
- Μουγογιάννης, Γ. (1990) *Ο βολιώτικος πολιτισμός του μεσοπολέμου*. Αθήνα: Πύλη.
- Ντίνα, Α. (2002) «Οθωμανικά κτίρια στο Βόλο». *Εν Βόλω*, 6, σελ. 14-17.
- Οικονόμου, Δ. (2004) «Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις». *Τεχνικά Χρονικά*, 3. Προσβάσιμο από:

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/BYMONTHLY_PUBLICATIONS/diminiatia_2004/trito_tefhos/OIKONOMOY.pdf [Τελευταία πρόσβαση 4-01-2016].

- Οργανισμός Θεσσαλονίκης (2010) *Θεσσαλονίκη 2012*. Αθήνα: Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.
- Παπαγιαννίτσης, Γ. (2009) *Αστική ανασυγκρότηση, οικονομική ανάπτυξη και αγορά ακινήτων: Η περίπτωση της περιοχής "Παλαιών", στην πόλη του Βόλου*. Μεταπτυχιακή διατριβή. ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Παπαδήμα, Π. (2006) *Επίκεντρα πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων στην ελληνική μεταβιομηχανική πόλη: Η περίπτωση των Παλαιών Βόλου*. Μεταπτυχιακή διατριβή. ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Σαπουνάκης, Α. (2012) "Ταυτότητα των πόλεων, πολιτισμός και σχεδιασμός". Στο *1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Marketing και Branding Τόπου*. Βόλος, 30 Μαρτίου-1 Απριλίου 2012.
- Σπανογιάννη, Ε. (2012) *Αναδιάταξη του φυσικού μετώπου στην προβλήτα του Βόλου: Μία νέα αστική εμπειρία*. Διπλωματική εργασία. Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Τσιμά, Β. και Παπαδοπούλου, Σ. (1998) *Το πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα: Ξετυλίγοντας τη γραμμή του χρόνου...με την ιστορία και με τα μάτια στραμμένα στο αύριο*. Βόλος: ΔΕΜΕΚΑΒ.
- Χαστάογλου, Β. (2007) *Βόλος: Το πορτραίτο της πόλης από τον 19ο αιώνα έως σήμερα*. Βόλος: Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου.
- Χαστάογλου, Β. (2009) «Στα «Παλαιά». *Εν Βόλω*, 32 σελ. 5-44.

Ξενόγλωσση

- Battaglia, A. and Tremblay, D.-G. (2012) "22@ and the innovation district in Barcelona and Montreal: A process of clustering development between urban regeneration and economic competitiveness". *Urban Studies Research*, 2011. Available at <http://www.hindawi.com/journals/usr/2011/568159/> [Last access 25/01/2016].

- Bramwell, B. and Rawding, L. (1996) "Tourism marketing images of industrial cities". *Annals of Tourism Research*, 23 (1), pp. 201-221.
- Cameron, S. and Coaffee, J. (2005) "Art, gentrification and regeneration: From artist as pioneer to public arts". *International Journal of Housing Policy*, 5 (1), pp. 39-58.
- Carter, A. (2000) "Strategy and partnership in urban regeneration". In Roberts, P. and Sykes, H. (eds.) *Urban regeneration: A handbook*. London: Sage, p. 37-58.
- Clos, O. (2004). "The transformation of Poblenou: The new 22@ district". In Marshall, T. (ed.) *Transforming Barcelona*. London: Routledge, pp 191-202.
- Couch, C. (2003). "Urban regeneration in Liverpool". In Couch, C., Fraser, C. and Percy, S. (eds.) *Urban regeneration in Europe*. Oxford: Blackwell, ch. 3.
- Couch, C., Fraser, C. and Percy, S. (2003) *Urban regeneration in Europe*. Oxford: Blackwell.
- Craig-Smith, S.J. and Fagence, M. (1995) *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment: An international survey*. London: Praeger.
- Degen, M. and Garcia, M. (2012) "The transformation of the "Barcelona model": An analysis of culture, urban regeneration and governance". *International Journal of Urban and Regional Research*, 36 (5), pp. 1012-1038.
- Diaz, M. and Champion, T.C. (1996). "Nationalism and archaeology in Europe: An introduction". In Diaz, M. and Champion T.C. (eds.) *Nationalism and archaeology in Europe*. London: University College London Press, pp. 1-23.
- Dowling, R.K. (2006) "The cruising industry". In Dowling, R.K. (ed.) *Cruise ship tourism*. Oxfordshire: CABI, pp. 3-17.
- Drewe, P. (2000) "European experience". In Roberts, P. and Sykes, H. (eds.) *Urban regeneration: A handbook*. London: Sage, pp 281-294.
- Gospodini, A. (2006) "Portraying, classifying and understanding the emerging landscapes in the post-industrial city". *Cities*, 23 (5), pp. 311-330.
- Hamnett, C. and Whitelegg, D. (2007) "Loft conversion and gentrification in London: From industrial to postindustrial land use". *Environment and Planning A*, 39 (1), pp. 106-124.

- Howard, P. (2003) *Heritage: Management, interpretation, identity*. London: Continuum.
- Hume, J. (1987) "Industrial architecture and structures: Their retention and adaptive re-use the Scottish case". In Council of Europe (ed.) *The industrial heritage: What policies?* Strasbourg: Council of Europe. pp 38-42.
- Jauhainen, J.S. (1995) "Waterfront redevelopment and urban policy: The case of Barcelona, Cardiff and Genoa". *European Planning Studies*, 3 (1), pp. 3-23.
- Kokosalakis, C., Bagnall, G., Selby, M. and Burns, S. (2006) "Place image and urban regeneration in Liverpool". *International Journal of Consumer Studies*, 30 (4), pp. 389-397.
- Lekakou, M. and Pallis, A. (2005) "Cruising the Mediterranean sea: Market structures and EU policy initiatives". *Aegean Working Papers*, 2 (1), pp. 45-61.
- Lowenthal, D. (2003/1985) *The past is a foreign country*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lynch, K. (1960) *The image of the city*. Cambridge, Mass.: The MIT Press.
- Mccarthy, J. (2003) "The cruise industry and port city regeneration: The case of Valletta". *European Planning Studies*, 11 (3), pp. 341-350.
- Noon, D., Smith, J. and Martin, C. (2000) "England: Economic regeneration and funding". In Roberts, P. and Sykes, H. (eds.) *Urban regeneration: A handbook*. London: SAGE, pp 61-85.
- Roberts, P. (2000) "The evolution, definition and purpose of urban regeneration". In Roberts, P. and Sykes, H. (eds.) *Urban regeneration: A handbook*. London: Sage, pp. 9-36.
- Roberts, P. and Sykes, H. (2000) *Urban regeneration: A handbook*. London: Sage.
- Richards, G. and Wilson, J. (2004) "The impact of cultural events on city image: Rotterdam, Cultural Capital of Europe 2001". *Urban Studies*, 41 (10), pp. 1931-1951.
- Shaw, D. (2001) "The post-industrial city". In Paddison, R. (ed.) *Handbook of urban studies*. London: Sage, pp. 284-296.

- Smith, M.K. (2010) *Cultural planning for urban regeneration: A thirdspace approach*. Saarbrücken: LAP Lambert Academic Publishing.
- Timur, U.P. (2013) “Urban waterfront regenerations”. In Özyavuz, M. (ed.) *Advances in landscape architecture*. Rijeka: InTech.
- Wedhorn, H. (1987) “Protection and special features of the industrial heritage: The international context”. In Council of Europe (ed.) *The industrial heritage: What policies?* Strasbourg: Council of Europe. pp 68-73.
- Wild, P. and Dearing, J. (2000) “Development of and prospects for cruising in Europe”. *Maritime Policy and Management*, 27 (4), pp. 315-337.
- Wooley, H. (2003) *Urban open spaces*. London: New York. Spon.

Πρόσθετη Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Κουκούλης, Γ. (2006) *Μεταβιομηχανική πόλη και clusters: Διερεύνηση χωρικών μορφολογικών και οικονομικών παραμέτρων στην περίπτωση των Λαδάδικων της Θεσσαλονίκης*. Διπλωματική εργασία. ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Μαυρατζάς, Β. (2008) *Πολιτιστικό cluster στη μεταβιομηχανική πόλη: Η περίπτωση του Μεταξουργείου στην Αθήνα*. Μεταπτυχιακή διατριβή. ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Ξενόγλωσση

- Baud-Bovy, M. and Lawson, F. (1998/1977) *Tourism and recreation: Handbook of planning and design*. Oxford: Architectural Press.
- McNeil, D. (1999) *Urban change and the European left: Tales from the new Barcelona*. London: Routledge.
- Neill, W.J.V. (2004) *Urban planning and cultural identity*. London: Routledge.
- Parfect, M. and Power, G. (1997) *Planning for urban quality: Urban design in towns and cities*. London: Routledge.

Ravenscroft, N. (c1992) *Recreation planning and development*. London: Macmillan.

Smith, M.K. (2003) *Issues in cultural tourism studies*. London: Routledge.

Μελέτες/Θεσμικά πλαίσια

Αναθεώρηση-Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ΠΣ Βόλου.

N 3299/2004 «Κίνητρα Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη και την Περιφερειακή Σύγκλιση».

N 3752/2009 «Τροποποιήσεις επενδυτικών νόμων και άλλες διατάξεις»

(ΦΕΚ 158/Β'/22-7-1953) «Περί καθορισμού της χερσαίας ζώνης του λιμένα Βόλου».

(ΦΕΚ 33/Α/14.03.1983) N 1337/1983. «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις».

(ΦΕΚ 101/Α'/1990), N 1892/1990. «Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις».

(ΦΕΚ 118/Α'/1993), N 2160/1993. «Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις».

(ΦΕΚ 124/Α/13-6-97), N 2508/1997 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις».

(ΦΕΚ 496/Δ'/6.6.2006) «Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος Οικιστικού Συγκροτήματος Βόλου».

(ΦΕΚ 90/Α'/2013), N 4146/2013 «Διαμόρφωση φιλικού αναπτυξιακού περιβάλλοντος για τις στρατηγικές και ιδιωτικές επενδύσεις και άλλες διατάξεις».

(ΦΕΚ 3155 Β/12.12.2013). «Έγκριση τροποποίησης Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού».

(ΦΕΚ 142/Α'/ 2014), N 4269/2014. «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση –Βιώσιμη ανάπτυξη».

Διαδικτυακές πηγές

Ελληνική Στατιστική Αρχή (2015) Προσβάσιμο από: <http://www.statistics.gr/>
[Τελευταία πρόσβαση 10-12-2015].

- Κέντρο Αρχιτεκτονικής, Δήμος Θεσσαλονίκης (2010) *Νέα παραλία*. Προσβάσιμο από:
http://centrearchitecture.thessaloniki.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=7&Itemid=667&lang=el [Τελευταία πρόσβαση 04-01-2016].
- Οργανισμός Λιμένα Βόλου Α.Ε. (2015) *Ταυτότητα και ιστορικό του λιμένα Βόλου*. Προσβάσιμο από:
<http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/page3.pl?arlang=Greek&argenkat=%CF%20%CB%C9%CC%C5%CD%C1%D3&rcode=110721171729> [Τελευταία πρόσβαση 15-12-2015].
- ΟΣΕ (2015) *Σιδηροδρομικό μουσείο Βόλου*. Προσβάσιμο από:
<http://www.ose.gr/el/%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AC%CE%BC%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B5%CE%AF%CE%B1/23%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%BC%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B5%CE%AF%CE%BF-%CE%B2%CF%8C%CE%BB%CE%BF%CF%85> [Τελευταία πρόσβαση 07-11-2015].
- ΥΠΕΚΑ (2015) *Αστική ανάπλαση*. Προσβάσιμο από:
<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=325> [Τελευταία πρόσβαση 20-12-2015].

