

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΤΟΥ Π.Σ. ΒΟΛΟΥ

Παγιαρίδης Ηλίας - Ρακιτζής Κωνσταντίνος



Επιβλέπωντας:

Λουκίσσας Φίλιππος
Βλιάμος Σπύρος
Γοσπονδίνη Άσπα

Βόλος, Σεπτέμβριος 1995

"...Όποιος δεν είδε το Βόλο, να πάει να τον ιδεί, κι αν τον είδε, να πάει να τον ξαναδεί. Γιατί η πολιτεία τούτη είναι μια από τις μεγάλες απλοχεριές της ζωής, που αν έρθεις στον κόσμο και ξεχάσεις να τις χαρείς, είναι σα να ξέχασες γιατί ήρθες..."

ΜΕΝΕΛΑΟΣ ΛΟΥΝΤΕΜΗΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θεωρούμε υποχρέωση μας να ευχαριστήσουμε τους επιβλέποντες καθηγητές μας, Φίλιππο Λουκίσσα, Σπύρο Βλιάμο και Άσπα Γοσπονδίνη, χωρίς τη βοήθεια των οποίων θα ήταν αδύνατη η εκπόνηση της παρούσας μελέτης.

Παράλληλα, ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλουμε στους: Ν.Παπαμίχο και Β.Χαστάογλου καθηγητές του ΑΠΘ, Κ.Κατοχιανού από το ΚΕΠΕ, Σ.Σισμάνη από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, Βασίλη Σγουρή και Βαγγέλη Ζάχο από το ΔΗ.ΜΕ.ΚΑ.Β. για τα πολύτιμα στοιχεία που μας παραχώρησαν, Χαράλαμπο Σκυργιάννη από το Δ.Ε..Κ.Α.Μ.Μ. και Ηλία Ξηρακιά από το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας για την πρόθυμη συνεργασία τους, το Θανάση Φωτίου και τη Σοφία Γεροπούλου από το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας για τα στοιχεία που μας έδωσαν, το μελετητικό γραφείο Γιαμάκου για την πολύτιμη τεχνική υποστήριξη, καθώς και τους Αδάμο Παναγιώτη μηχανολόγο μηχανικό, την Άννα Κουτσελίνη υπεύθυνη του Διαύλου, τον Αντιδήμαρχο Βόλου Κ. Αδαμάκη και τον Δήμαρχο Βόλου τον Δ. Πιτσιώρη για την καλοσύνη τους να συζητήσουν μαζί μας.

Βόλος, Σεπτέμβριος 1995

Πογιαρίδης Ηλίας
Ρακιτζής Κωνσταντίνος

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Θέμα αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι η ανασυγκρότηση, ανάπτυξη και αξιοποίηση της παραλιακής ζώνης. Στην προσπάθεια αυτή παρουσιάζεται η σημερινή κατάσταση, αναλύεται η δομή της τοπικής οικονομίας, εξετάζονται οι δυνατότητες ανάπτυξης νέων δραστηριοτήτων, διατυπώνονται εναλλακτικές προτάσεις επεμβάσεων που αξιολογούνται μέσα από τη θεματική ανάλυση και επιλέγεται αυτή που κρίνεται ότι με βάση τις σημερινές συνθήκες θα οδηγήσει στην ανάπτυξη πραγματοποιήσιμων προτάσεων που θα συνεπάγονται την αναβάθμιση και την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Το ενδιαφέρον για την εξεύρεση αναπτυξιακών λύσεων που σέβονται το περιβάλλον και εκμεταλλεύονται τα πλεονεκτήματα της περιοχής, η παρατεταμένη ύφεση που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια στο δευτερογενή τομέα και η υποτονική δραστηριότητα του εμπορικού λιμένα ήταν η αφορμή για την πραγματοποίηση της παρούσας εργασίας.

Προκειμένου να φτάσουμε σε μια τελική πρόταση που να προσεγγίζει τους παραπάνω στόχους ανατρέξαμε στη σχετική βιβλιογραφία και σε μελέτες που έχουν εκπονηθεί κατά το παρελθόν, πραγματοποιήσαμε συνεντεύξεις με εκπροσώπους του Δήμου Βόλου, του Λιμενικού Ταμείου Μαγνησίας, του ΔΗΜΕΚΑΒ, του ΔΕΚΑΜΜ και άλλων τοπικών φορέων. Έτσι προέκυψαν κάποια κριτήρια και διαμορφώθηκαν τέσσερις εναλλακτικές λύσεις από τις οποίες επιλέχθηκε η βέλτιστη.

Η παρούσα εργασία δεν φιλοδοξεί να υποδείξει τη μοναδική αναπτυξιακή λύση για την περιοχή της πόλης του Βόλου. Η ανάπτυξη του Βόλου ως διαμετακομιστικό κέντρο αποτελεί μια πιθανή εξέλιξη που όμως όπως φαίνεται δεν θα έχει τα αναμενόμενα αποτελέσματα για την οικονομία της περιοχής και δημιουργεί ερωτηματικά για τις επιπτώσεις που θα έχει στο περιβάλλον.

ABSTRACT

The topic of this paper is the reconstruction, the remodelling and the development of the seashore area. During our effort to present the today's situation, we analyse the structure of the local economy, we examine the possibilities of developing new activities, we express alternative proposals of interventions which through the thematic material analysis is evaluated. We finally choose the one proposal we appreciate that according to today's circumstances will lead to the reassessment and the development of the area.

The interest to find solutions, which shows respect for the environment and exploit the areas advantages, the extentings decrease which has been noticed during the last years in the secondary level and the low level of activity at the port was the reason for us to carry out this paper.

In order to reach to a final proposal which¹ carrying out the above elements, we refered back to the bibliography and studies which have been carried out in the past and we acted out interviews with people from the town of Volos, the Harbor authorities, the DIMEKAV, the DEKAMM and other local people who work for the local authorities. This is how we created the criteria and we formed 4 different solutions from which we chose the best.

Our paper doesn't aspire to show the only solution for development in the area of the town of Volos. The development of Volos as a transport centre is a possibility which shows that it wouldn't have the expected results for the area's economy and creates question marks for the effects in the environment.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	14
1. Η ΠΟΛΗ.....	19
1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ	19
1.1.1 Προέλευση ονόματος	19
1.1.2 Ιστορική αναδρομή.....	20
1.1.3 Η γέννηση της "νέας πόλης".....	22
1.1.4 Πολιτιστική ζωή	25
1.1.5 Η αρχιτεκτονική	26
1.1.6 Νεότεροι χρόνοι	27
1.1.7 Το ιστορικό της σύνδεσης Βόλου-Λατπάκειας.....	33
1.2 Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	38
1.2.1 Η γεωγραφική θέση.....	39
1.2.2 Το κλίμα	40
1.2.3 Στοιχεία περιβάλλοντος.....	41
1.2.4 Ο ιστός της πόλης	41
1.2.5 Συγκοινωνιακά Δίκτυα	44
1.2.5.1 Οδικό Δίκτυο.....	44
1.2.5.2. Σιδηροδρομικό Δίκτυο.....	45
1.2.5.3 Αεροπορικό Δίκτυο	45
1.2.5.4 Λιμενικές Εγκαταστάσεις.....	45
1.2.6 Πληθυσμός.....	47
1.2.7 Η Οικονομία	48
1.2.8 Ο Τουρισμός	50
1.2.9 Η Πολιτιστική Ζωή	52
1.2.10 Τα Σημεία Ενδιαφέροντος	54
1.2.11 Οι Δυνατότητες Άθλησης.....	56
1.2.12 Η περιοχή μελέτης	57
1.2.13 Συμπερασματικά	67
2. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ	69
2.1 Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	69

2.1.1 Προταθέντα σχέδια ανάπτυξης	69
2.1.2 Σημερινές εγκαταστάσεις - Εξοπλισμός.....	75
2.1.3 Προβλήματα και ελλείψεις του λιμανιού.....	81
2.1.4 Προβλήματα ιδιοκτησίας και χρήσεων γης στο λιμάνι.....	83
2.1.5 Εμπορευματική κίνηση.....	85
2.1.6 Επιβατική κίνηση.....	90
2.1.7 Διοίκηση και απασχόληση στο λιμάνι	96
2.1.8 Οικονομικά στοιχεία	97
2.1.8.1 Έσοδα Λιμενικού Ταμείου	97
2.1.8.2 Έξοδα Λιμενικού Ταμείου	99
2.1.9 Ανταγωνιστικότητα λιμένων - Τιμολογιακή πολιτική	102
2.1.10 Ο ρόλος του λιμανιού του Βόλου.....	104
2.1.10.1 Το λιμάνι του Βόλου στο εθνικό λιμενικό σύστημα.....	106
2.1.10.2 Ο ρόλος του λιμανιού στο διεθνή χώρο	108
2.2 ΤΑ ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ.....	111
2.2.1 Στόχοι που εξυπηρετούν τα νέα έργα.....	111
2.2.2 Προβλεπόμενα έργα επέκτασης και ανάπτυξης.....	111
2.2.3 Χρονική κατανομή εκτέλεσης των έργων.....	122
2.2.4 Αναμενόμενα κοινωνικοοικονομικά οφέλη.....	125
2.2.5 Αναμενόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις	128
2.2.6 Συμπεράσματα	130
3. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	133
3.1 Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	133
3.1.1 Η Ελληνική πραγματικότητα.....	134
3.1.2 Οι προοπτικές	135
3.1.3 Εναλλακτικές μορφές τουρισμού	137
3.1.3.1 Συνεδριακός τουρισμός.....	139
3.1.3.2 Τουρισμός τρίτης ηλικίας.....	140
3.1.3.3 Θαλάσσιος τουρισμός	141
3.1.3.4 Εκπαιδευτικός τουρισμός.....	143
3.1.3.4.1 Εκπαιδευτικά κέντρα	143
3.1.3.4.2 Ενυδρείο.....	144
3.1.3.5 Αγροτουρισμός	145
3.1.4 Απαιτήσεις του τουρισμού	146

3.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ	148
3.2.1 Αναπλάσεις Λιμανιών	148
3.2.2 Το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης	150
3.2.3 Το παράδειγμα της Βαλτιμόρης.....	158
3.3 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ	163
3.3.1 Νομοθετικό πλαίσιο τουριστικών επενδύσεων	163
3.3.1.1 Ο νόμος 1892/90	163
3.3.1.1.1 Ελάχιστο κόστος παραγωγικής επένδυσης.....	165
3.3.1.1.2 Υπαγόμενες στο νόμο τουριστικές επιχειρήσεις.....	165
3.3.1.1.3 Περιοχές ανάπτυξης.....	166
3.3.1.1.4 Επιχορηγήσεις επενδύσεων	166
3.3.1.2 Ο νόμος 2160/93	169
3.3.1.3 Θεσμικό πλαίσιο τουριστικών λιμένων	170
3.3.2 Εκτίμηση διαθέσιμων πόρων για χρηματοδότηση	173
3.3.2.1 Εκτίμηση διαθέσιμων πόρων	173
3.3.2.1.1 Κοινοτικοί πόροι	174
3.3.2.1.2 Εναλλακτικοί πόροι	175
3.3.2.1.3 Τοπικοί πόροι.....	175
3.3.2.1.4 Άλλοι πόροι	176
3.4 Συμπεράσματα.....	177
4. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	179
4.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	181
4.1.1 Εσωτερικοί και εξωτερικοί παράγοντες	181
4.1.1.1 Εσωτερικοί παράγοντες.....	181
4.1.1.1.1 Η πόλη	181
4.1.1.1.2 Το λιμάνι.....	182
4.1.1.1.3 Ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων	183
4.1.1.1.4 Η διεθνής εμπειρία και ο Βόλος.....	184
4.1.1.2 Εξωτερικοί παράγοντες	184
4.1.1.2.1 Η πόλη	184
4.1.1.2.2 Το λιμάνι.....	184
4.1.1.2.3 Ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων	185
4.1.1.2.4 Η διεθνής εμπειρία και ο Βόλος.....	186

4.1.2 Στόχοι.....	186
4.1.3 Τα κριτήρια.....	188
4.2 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ (ΣΕΝΑΡΙΑ)	189
4.2.1 Σενάριο 1	193
4.2.2 Σενάριο 2	196
4.2.3 Σενάριο 3	198
4.2.4 Σενάριο 4	199
4.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ	201
4.3.1 Κλίμακα βαθμολόγησης και βαρύτητα κριτηρίων.....	202
4.3.2 Βαρύτητα παραγόντων	202
4.3.3 Επιλογή εναλλακτικής	206
4.4 ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ	207
4.4.1 Φάση Α	208
4.4.2 Φάση Β'.....	215
4.4.3 Φάση Γ'.....	216
4.4.4 Οργανωτικό σχεδιάγραμμα	217
5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ	219
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	223

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

RO-RO	Roll on - Roll off
Α.Ε.Π.	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
Α.Π.Θ.	Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
ΒΙ.ΠΕ.	Βιομηχανική Περιοχή
Δ.Ε.Κ.Α.Μ.Μ.	Διεθνές Ερευνητικό Κέντρο Ανατολικής Μεσογείου και Μεταφορών
Δ.Ε.ΜΕ.ΚΑ.Β.	Δημοτική Επιχείρηση Μελετών και Κατασκευών Βόλου
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Ο.Τ.	Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού
Ε.Σ.Υ.Ε.	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
Ε/Κ	Εμπορευματοκιβώτια
Κ.Π.Σ.	Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
Λ.Τ.Μ.	Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας
Ν.Ο.Β.Α.	Ναυτικός Όμιλος Βόλου και Αργοναύτες
Ο.Ε.Α.	Όμιλος Ερασιτεχνών Αλιέων
Ο.Λ.Θ.	Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης
Ο.Λ.Π.	Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
Π.Δ.Ε.	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
Π.Θ.	Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Π.Σ.Β.	Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου
ΥΠ.Ε.ΧΩ.ΔΕ.	Υπουργείο Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	σελ.
Πίνακας 1.1: Η βιομηχανία του Βόλου το 1923	31
Πίνακας 1.2: Κίνηση Ro-Ro Βόλου Λαττάκειας Συρίας	36
Πίνακας 1.3: Κλιματολογικά χαρακτηριστικά	40
Πίνακας 1.4: Πληθυσμιακή εξέλιξη	47
Πίνακας 1.5: Ποσοστιαία πληθυσμιακή συμμετοχή Π.Σ. Βόλου	47
Πίνακας 1.6: Τομεακή διάρθρωση της παραγωγής (1981)	48
Πίνακας 1.7: Κατανομή της απασχόλησης στο Π.Σ. Βόλου	49
Πίνακας 1.8: Ξενοδοχειακό δυναμικό Μαγνησίας & Σποράδων	50
Πίνακας 1.9: Αφίξεις και διανυκτερεύσεις αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών στο Βόλο.	51
Πίνακας 1.10: Αφίξεις και διανυκτερεύσεις ημεδαπών και αλλοδαπών τουριστών στο Βόλο.(1994)	52
Πίνακας 1.11: Κίνηση επιβατών λιμανιού Βόλου	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
Πίνακας 2.1: Εμπορευματική κίνηση στο λιμάνι του Βόλου	81
Πίνακας 2.2: Κίνηση κρουαζιερόπλοιων	90
Πίνακας 2.3: Κίνηση επιβατών λιμένα Βόλου, 1982-1994	90
Πίνακας 2.4: Κατανομή κίνησης λιμένα Βόλου σε F/B & υδροπτέρυγα	92
Πίνακας 2.5: Μηνιαίες επιβιβάσεις επιβατών στο λιμάνι του Βόλου ανά προορισμό	93
Πίνακας 2.6: Μηνιαίες αποβιβάσεις επιβατών στο λιμάνι του Βόλου ανά προέλευση	93
Πίνακας 2.7: Μηνιαίες επιβιβάσεις επιβατικών οχημάτων στο λιμάνι του Βόλου ανά προορισμό	94
Πίνακας 2.8: Μηνιαίες αποβιβάσεις επιβατικών οχημάτων στο λιμάνι του Βόλου ανά προέλευση	94
Πίνακας 2.9: Μόνιμοι απασχολούμενοι στο λιμάνι του Βόλου	97
Πίνακας 2.10: Έσοδα Λιμενικού Ταμείου Μαγνησίας (1987-1994)	98
Πίνακας 2.11: Έξοδα Λιμενικού Ταμείου Μαγνησίας (1987-1994)	100
Πίνακας 2.12: Τιμολόγια εμπορευματοκιβωτίων	102

Πίνακας 2.13: Κόστος προγραμματιζόμενων έργων	112
Πίνακας 2.14: Μέγιστοι ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι που σχετίζονται με το λιμάνι	119
Πίνακας 2.15: Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης έργων- Χρονική κατανομή εκταμιεύσεων	124
Πίνακας 2.16: Θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν από την κατασκευή και λειτουργία του νέου λιμανιού	126
Πίνακας 2.17: Πρόβλεψη επιβατικής κίνησης	127

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Πίνακας 3.1: Ξενοδοχειακό δυναμικό	134
Πίνακας 3.2: Αφίξεις αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών	135
Πίνακας 3.3: Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών	135
Πίνακας 3.4: Γεωγραφικά χαρακτηριστικά	136
Πίνακας 3.5: Εμπορευματική διακίνηση λιμένος Θεσσαλονίκης	152
Πίνακας 3.6: Οικονομικά στοιχεία λιμένος Θεσσαλονίκης	152
Πίνακας 3.7: Επιβατική κίνηση λιμένος Θεσσαλονίκης	153
Πίνακας 3.8: Κτίρια του λιμένα Θεσσαλονίκης και προτεινόμενες χρήσεις για την πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 1997	157
Πίνακας 3.9: Κτίρια υπηρεσιών λιμένος Θεσσαλονίκης	158
Πίνακας 3.10: Επιχορηγήσεις και ελάχιστο ποσοστό συμμετοχής κατά περιοχή	166

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Πίνακας 4.1: Εναλλακτικές λύσεις	192
Πίνακας 4.2: Σενάρια	193
Πίνακας 4.3: Βαθμολόγηση των σεναρίων με βάση τα κριτήρια και τη βαρύτητα των στόχων	203
Πίνακας 4.4: Εσωτερικοί παράγοντες	204
Πίνακας 4.5: Εξωτερικοί παράγοντες	205

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	σελ.
Διάγραμμα 1.1: Ο πληθυσμός του Βόλου	32
Διάγραμμα 1.2: Πληθυσμιακή εξέλιξη Π.Σ. Βόλου	48
Διάγραμμα 1.3: Τομεακή διάρθρωση της απασχόλησης στο Π.Σ. Βόλου (1993)	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
Διάγραμμα 2.1: Σύνολο εκφορτώσεων (1981-1994)	87
Διάγραμμα 2.2: Σύνολο φορτώσεων (1981-1994)	87
Διάγραμμα 2.3: Εμπορευματική κίνηση λιμένος Βόλου	89
Διάγραμμα 2.4: Κίνηση κεντρικού λιμένα	89
Διάγραμμα 2.5: Κίνηση επιβατών λιμένος Βόλου (1982-1994)	92
Διάγραμμα 2.6: Διακύμανση μηνιαίων επιβιβάσεων στο λιμάνι του Βόλου (1988)	95
Διάγραμμα 2.7: Έσοδα Λιμενικού Ταμείου Μαγνησίας	98
Διάγραμμα 2.8: Κατανομή εσόδων	99
Διάγραμμα 2.9: Έξοδα Λιμενικού Ταμείου Μαγνησίας	100
Διάγραμμα 2.10: Κατανομή εξόδων	101
Διάγραμμα 2.11: Χρηματοροές Λιμενικού Ταμείου Μαγνησίας (1987-1994)	101
Διάγραμμα 2.12: Χρηματοδότηση έργων Β' Κ.Π.Σ.	124
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
Διάγραμμα 3.1: Συμμετοχή της Ελλάδας στον τουρισμό της Ευρώπης	137
Διάγραμμα 3.2: Κύριες μορφές τουρισμού	138
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	
Διάγραμμα 4.1: Εξεύρεση στρατηγικού σχεδίου	180
Διάγραμμα 4.2: Διαδικασία λήψης αποφάσεων	180
Διάγραμμα 4.3: Προσδιορισμός εναλλακτικών λύσεων	191

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΑΡΤΩΝ

	σελ.
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
Σχήμα 1: Η θέση του Βόλου στην Ευρώπη	15
Σχήμα 2: Η θέση του Βόλου στην Ελλάδα	15
Σχήμα 3: Η θέση του Βόλου στον Παγασητικό κόλπο	15
Χάρτης 1: Η περιοχή μελέτης	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
Χάρτης 1.1: Οδικές συνδέσεις	35
Χάρτης 1.2: Ο ιστός της πόλης	43
Χάρτης 1.3: Χαρακτηριστικά σημεία και χρήσεις γης της περιοχής μελέτης	58
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
Χάρτης 2.1: Σχέδιο λιμανιού ύ καθηγητή Πίπτα	72
Χάρτης 2.2: Σχέδιο λιμανιού μελέτης Δοξιάδη	73
Χάρτης 2.3: Νέα πρόταση Δοξιάδη	76
Χάρτης 2.4: Περιοχή Βόλου και συγκοινωνιακές συνδέσεις	77
Χάρτης 2.5: Ιδιοκτησιακό καθεστώς	84
Χάρτης 2.6: Προτεινόμενα έργα	114
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
Χάρτης 3.1: Λιμένες Θέσσαλονίκης	151
Χάρτης 3.2: Πρόταση χρήσεων λιμενικών χώρων	156
Χάρτης 3.3: Το λιμάνι της Βαλτιμόρης	160
Χάρτης 3.4: Αναπτυξιακά κίνητρα	167
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	
Χάρτης 4.1: Πρόταση μελέτης διαμόρφωσης - Σενάριο I	195
Χάρτης 4.2: Πρόταση μελέτης διαμόρφωσης - Σενάριο II	197
Χάρτης 4.3: Πρόταση μελέτης διαμόρφωσης - Σενάριο III	198
Χάρτης 4.4: Πρόταση μελέτης διαμόρφωσης - Σενάριο IV	200

ΠΙΝΑΚΑΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	σελ.
Φωτο 1.1: Πανοραμική άποψη από το λόφο της Αρχαίας Δημητριάδος, 1895	21
Φωτο 1.2: Λαϊκή αγορά στα Παλιά, 1995	23
Φωτο 1.3: Οδός Ερμού, 1908	28
Φωτο 1.4: Οδός Δημητριάδος, 1905	28
Φωτο 1.5: Αποβίβαση πριν την κατασκευή του κεντρικού προβλήτα, 1890	29
Φωτο 1.6: Κρηπιδώματα της παραλίας, 1894	29
Φωτο 1.7: Παραμονές Βαλκανικών	30
Φωτο 1.8: Εργασίες διαπλάτυνσης κεντρικού προβλήτα, 1930	30
Φωτο 1.9: Άποψη των έργων που κατασκευάζονται στο λιμάνι	46
Φωτο 1.10: Το εμπορικό λιμάνι	46
Φωτο 1.11: Ο κεντρικός προβλήτας	59
Φωτο 1.12: Αναχώρηση κρουαζιερόπλοιου από τον κεντρικό προβλήτα	59
Φωτο 1.13: Αρχή κυματοθραύστη	61
Φωτο 1.14: Ο κυματοθραύστης	61
Φωτο 1.15: Η παραλία των Αργοναυτών	62
Φωτο 1.16: Τμήμα της παραλίας από το κτίριο Παπαστράτου μέχρι τον Αγ. Κωνσταντίνο	62
Φωτο 1.17: Το ξενοδοχείο Ξενία στο πάρκο του Αναύρου	63
Φωτο 1.18: Άποψη του Αναύρου	63
Φωτο 1.19: Η πλάζ του Αναύρου	65
Φωτο 1.20: Οι εκβολές του χειμάρου Αναύρου	66
Φωτο 1.21: Η γέφυρα του τρένου στον Άναυρο	66
Φωτο 1.22: Οι σημερινές εγκαταστάσεις του Ν.Ο.Β	67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
Φωτο 2.1: Πανοραμική άποψη του εμπορικού λιμένα	70
Φωτο 2.2: Η παραλία των Αργοναυτών και η περιοχή του Αναύρου	70
Φωτο 2.3: Ο Όρμος της ΑΓΕΤ	79
Φωτο 2.4: Το κεντρικό λιμάνι	79
Φωτο 2.5: Ο προβλήτας Σιλό	80
Φωτο 2.6: Ο προβλήτας II	80

Φωτο 2.7:	Τα σφαγεία	86
Φωτο 2.8:	Οι κεντρικές εγκαταστάσεις στο ναυπηγείο Καρνάγιο	86
Φωτο 2.9:	Το λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας	91
Φωτο 2.10:	Τμήμα του κεντρικού προβλήτα	91
Φωτο 2.11:	Τμήμα της παραλίας μεταξύ της σημερινής Ιχθυόσκαλας και του κεντρικού προβλήτα	115
Φωτο 2.12:	Ο χώρος μπροστά από την Ιχθυόσκαλα	115
Φωτο 2.13:	Η είσοδος του Σιδηροδρομικού πορθμείου	117
Φωτο 2.14:	Φόρτωση αδρανών υλικών στο σιδηροδρομικό πορθμείο	117
Φωτο 2.15:	Οι εγκαταστάσεις του Σιλό	118
Φωτο 2.16:	Οι εκβολές του χειμάρρου Ξηριά	120
Φωτο 2.17:	Έργα στις εκβολές του χειμάρρου Κραυσίδωνα	120

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Φωτο 3.1:	Το μέτωπο μεταξύ των προβλητών I και II στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης	154
Φωτο 3.2:	Το κτίριο του επιβατικού λιμένα στη Θεσσαλονίκης	154
Φωτο 3.3:	Το λιμάνι της Βαλτιμόρης	159

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Βόλος, η πόλη του Μονοσάνδαλου Ιάσονα είναι αναμφισβήτητα μία από τις ομορφότερες πόλεις τις Ελλάδας. Βρίσκεται στο μέσο περίπου της χώρας και σε απόσταση 20 km από την εθνική οδό (σχήματα 1,2,3). Σιδηροδρομικά συνδέεται με το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο μέσω της γραμμής Βόλου-Λάρισας και διαθέτει ένα από τα σημαντικότερα εμπορικά λιμάνια της χώρας. Ο πληθυσμός του Π.Σ.Β. σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ το 1991 φτάνει τους 117.532 κατοίκους και η έκτασή του αγγίζει τα 40 τ.χλμ.

Είναι γενικά γνωστό ότι ο Βόλος, εδώ και μια δεκαετία περίπου γνωρίζει σημάδια βιομηχανικής κάμψης. Η περίοδος της έντονης βιομηχανικής ανάπτυξης, που ξεκίνησε με τη λειτουργία της ΒΙ.ΠΕ. το 1969, κάμπτεται στις αρχές της δεκαετίας του '80 και η περιοχή της Μαγνησίας μπαίνει σε έντονη οικονομική κρίση.

Παρόμοια ήταν και η πορεία του εμπορικού λιμανιού του Βόλου. Η λειτουργία της διαμετακομιστικής γραμμής Βόλου-Συρίας στα τέλη της δεκαετίας του '70 είχε ως επακόλουθο την αύξηση της εμπορευματικής και ναυτιλιακής κίνησης στο λιμάνι. Μετά όμως από 8 χρόνια λειτουργίας η γραμμή έκλεισε, αφού κάτω από τις διεθνείς συγκυρίες και συνθήκες της εποχής, το λιμάνι δεν ήταν σε θέση να ανταγωνιστεί τις άλλες μορφές μεταφοράς εμπορευμάτων.

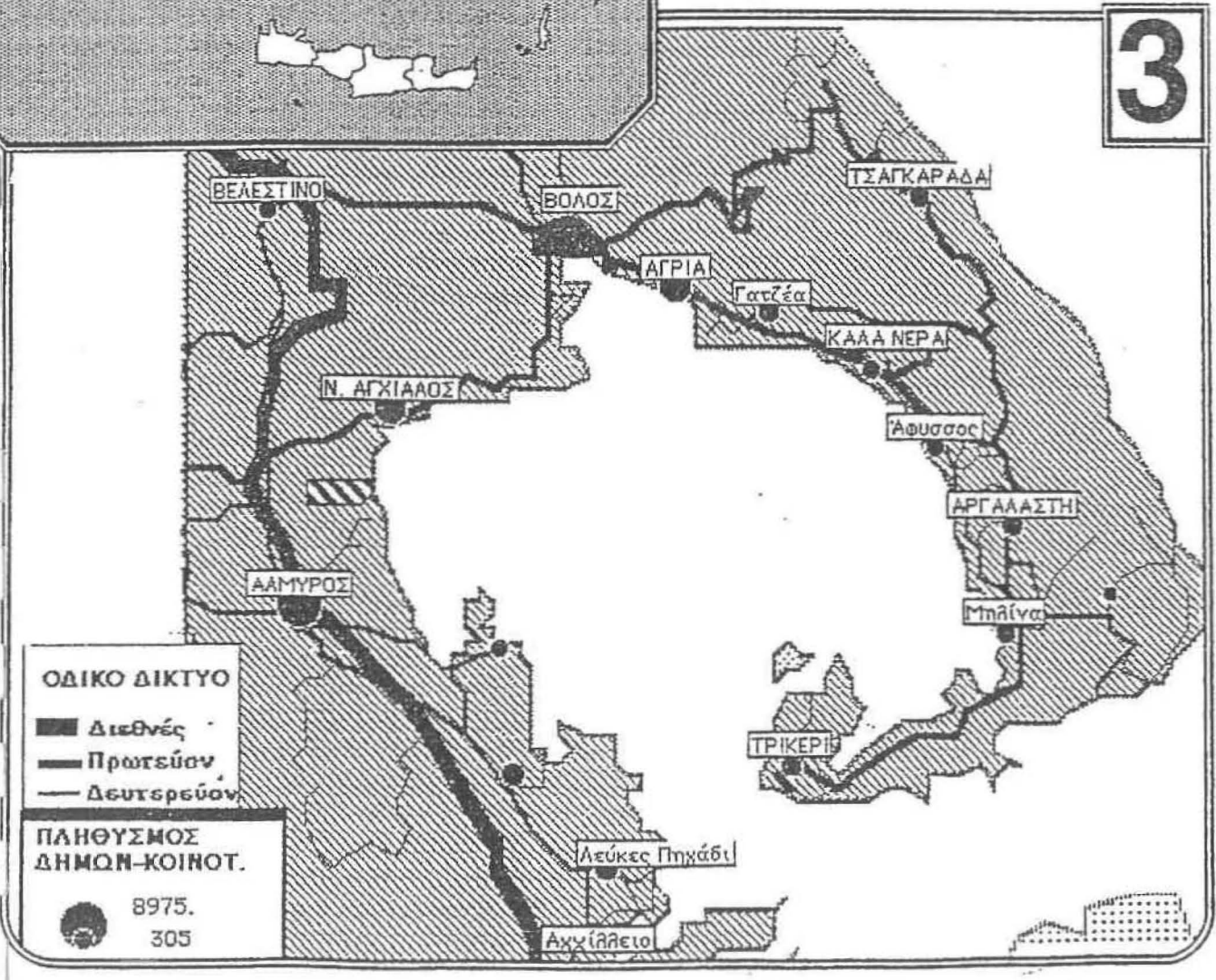
Η νέα κατάσταση που δημιουργήθηκε με την εμπορευματική κίνηση να παρουσιάζει συνεχείς αυξομειώσεις από τις αρχές της δεκαετίας του '80 και ταυτόχρονα η επιβατική κίνηση να παρουσιάζει σταθερά αυξητική πορεία κατά την ίδια χρονική περίοδο, θέτει ερωτηματικά σχετικά με το αν πρέπει να δοθεί ώθηση στην εμπορική δραστηριότητα του λιμανιού ή αν θα πρέπει - στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου και περιβαλλοντικά ορθού φυσικού σχεδιασμού - να στραφεί ο Βόλος σε άλλες αναπτυξιακές λύσεις. Μια τέτοια λύση θα ήταν για παράδειγμα, η ανασυγκρότηση του λιμανιού σε χώρο κίνησης των διερχόμενων τουριστών, με ανάπτυξη των δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης, αναψυχής και έλξης νέων τουριστικών ρευμάτων καθώς και η τουριστική ανάπτυξη-αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της ευρύτερης περιοχής.



Σχήματα 1,2
Η θέση του Βόλου σε Ευρώπη
και Ελλάδα



Σχήμα 3
Η θέση του Βόλου στον
Παγασητικό κόλπο



Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει την παραλιακή ζώνη του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου και εκτείνεται από τον όρμο του Ναυτικού Ομίλου Βόλου (NOB) έως τη θέση Μπουμπουλήθρα μετά το Πεδίο του Άρεως (χάρτης 1).

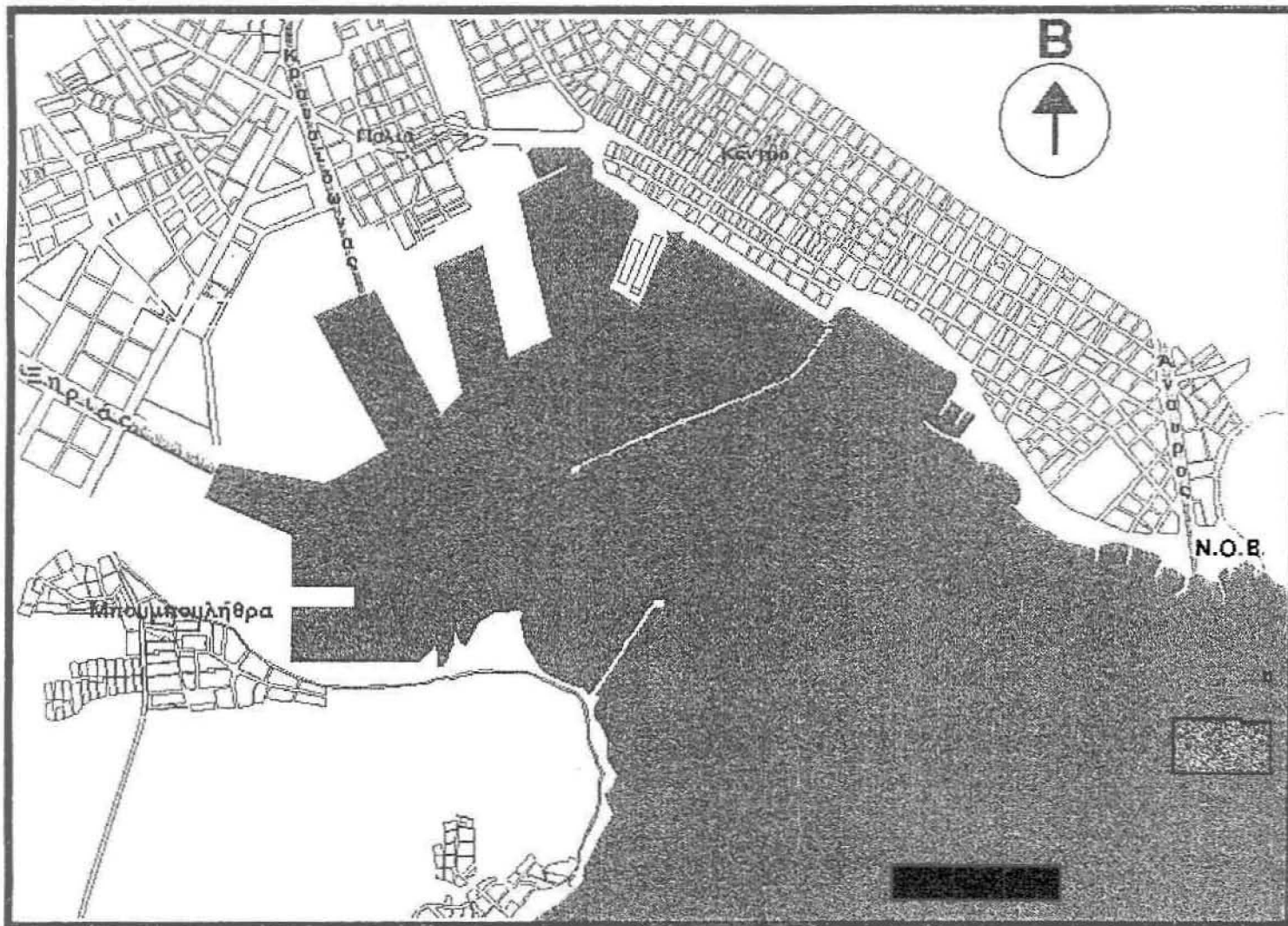
Βασικός στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας, είναι να εξετάσει την πορεία του λιμανιού τα τελευταία χρόνια, τις σχέσεις που έχουν αναπτυχθεί με το Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου, την παραγωγική διαδικασία και την οικονομία της περιοχής, να αποτυπώσει τη σημερινή κατάσταση, να εξάγει συμπεράσματα για το ρόλο του λιμανιού και τις μελλοντικές χρήσεις γης της περιοχής και να εξετάσει εναλλακτικές λύσεις αξιοποίησης της παραλιακής ζώνης.

Ο λόγος που κάνουν το θέμα ενδιαφέρον, ειδικά για τη χωροταξία, είναι ότι προσφέρει τη δυνατότητα μελέτης:

- της διαδικασίας με την οποία οι δραστηριότητες που στήριξαν την οικονομική ζωή ενός μεγάλου αστικού κέντρου κατά το παρελθόν (βιομηχανία-εμπορικό λιμάνι) φθίνουν τα τελευταία χρόνια
- της ανάπτυξης νέων προοπτικών ώστε μια άλλη δραστηριότητα όπως ο τριτογενής τομέας και ειδικότερα ο τουρισμός να αποτελέσει λύση αναπτυξιακής διαδικασίας για την περιοχή και
- της διαδικασίας αλλαγής χρήσεων γης που συνοδεύουν τις παραπάνω εξελίξεις.

Σε πρώτη φάση έγινε καταγραφή των χρήσεων γης της περιοχής μελέτης, επισκόπηση της βιβλιογραφίας και των σχετικών μελετών που έχουν εκπονηθεί κατά το παρελθόν, ανάλυση στατιστικών στοιχείων της ΕΣΥΕ και πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με εκπροσώπους τοπικών φορέων (Δήμου Βόλου, Γραφεία μελετών, Λιμενικού Ταμείου Μαγνησίας, Δ.Ε.ΜΕ.ΚΑ.Β, Δ.Ε.Κ.Α.Μ.Μ, ΕΟΤ, Λιμεναρχείου, Λιμενεργατών, Τελωνείου), τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.) και το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (Α.Π.Θ.).

Στη συνέχεια προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι διατυπώθηκαν σενάρια εναλλακτικών λύσεων ανάλογα με το κόστος των προτεινόμενων επεμβάσεων, το μέγεθος της επέμβασης και το μελλοντικό χαρακτήρα του λιμανιού τα οποία αξιολογήθηκαν με βάση την ανάλυση, τη βοήθεια εσωτερικών και εξωτερικών



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 1

Βόλος, 1995

Η.Πογιαρῖδης - Κ.Ρακιτζής

παραγόντων αλλά και κριτηρίων που εκφράζουν το μέτρο εξυπηρέτησης των στόχων της μελέτης.

Η μελέτη περιλαμβάνει 5 κεφάλαια. Το πρώτο ασχολείται με την ιστορική εξέλιξη του Π.Σ.Β. από τον 17ο αιώνα μέχρι και σήμερα, παρουσιάζεται το ιστορικό της σύνδεσης του λιμανιού του Βόλου με τη Λαπάκεια της Συρίας, γίνεται αναφορά στο προφίλ της πόλης, αναλύονται δηλαδή στοιχεία που έχουν σχέση με το χώρο, τον πληθυσμό, την οικονομία, τις δυνατότητες και τις προοπτικές ανάπτυξης.

Στο δεύτερο γίνεται αναλυτική παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης του λιμανιού, της σχέσης του με την πόλη και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει, περιγράφονται τα προτεινόμενα έργα του λιμανιού στα πλαίσια του Β' ΚΠΣ, οι επιπτώσεις που θα προκύψουν από την κατασκευή και λειτουργία τους στην ευρύτερη περιοχή και ο μελλοντικός ρόλος του λιμανιού σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Στο τρίτο παραθέτονται εκτιμήσεις για το μέλλον και τις προοπτικές του τουρισμού στην Ελλάδα, αναλύονται οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού που κρίνεται ότι μπορούν να αναπτυχθούν στην περιοχή. Γίνεται αναφορά στη διεθνή εμπειρία ανάπτυξης-ανασυγκρότησης παλιών εμπορικών λιμανιών και παρουσιάζονται αναλυτικά τα λιμάνια της Βαλτιμόρης και της Θεσσαλονίκης ως παραδείγματα από το διεθνή και ελληνικό χώρο. Στη συνέχεια αναλύεται το νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει για τις τουριστικές επενδύσεις και παρουσιάζονται οι προτάσεις για όλη την περιοχή μελέτης και ακολουθεί αναφορά στις πιθανές πηγές χρηματοδότησης για την πραγματοποίηση των προτάσεων.

Τέλος στο κεφάλαιο 4 αναλύονται οι στόχοι της μελέτης, οι βασικές αρχές επιλογής μοντέλου ανάπτυξης, παρουσιάζονται τα εναλλακτικά σενάρια και τα κριτήρια αξιολόγησης, αξιολογούνται οι προτάσεις και προτείνεται η τελική λύση και η μορφή του φορέα που θα αναλάβει την υλοποίηση της.

1. Η ΠΟΛΗ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

1.1.1 Προέλευση ονόματος

Μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας από τους Τούρκους, τέθηκε θέμα γλωσσικής καταγωγής. Οι λάτρεις της αρχαιότητας ισχυρίζονταν ότι ο Βόλος είχε τη γλωσσική του ρίζα στην αρχαία Ιωλκό. Υπήρχε δηλαδή η άποψη, ότι η λέξη "Βόλος" αποτελούσε παραφθορά της λέξης "Ιωλκός" που μέσα από το πέρασμα των χρόνων και των ιστορικών γεγονότων είχε γίνει από Ιωλκός, Γιωλκός, Γωλκός, Γωλός, Βώλος, Βόλος. Όμως οι Έλληνες λόγιοι της εποχής επέλεξαν τη λέξη "Βώλος" σαν ερμηνεία της λέξης "βώλος" που σημαίνει γης.

Γλωσσολόγοι των νεότερων χρόνων διατύπωσαν την άποψη ότι η ονομασία προέρχονταν από το "Γόλος" που αποτελούσε και το παλαιότερο όνομα του κάστρου, στον ίσκιο του οποίου και χτίστηκε η πόλη το 1840 περίπου.

"Στις 1655 Μαρτίου 13, επήραν οι Φράγκοι το Γόλο " η φράση αυτή από τα βιβλία ενός πηλειορίτικου μοναστηριού, μιλάει αόριστα για κάποιους Φράγκους που πήραν μια πολιτεία με άγνωστο όνομα. Οι Φράγκοι όμως είναι οι Βενετοί στρατιώτες στην πρώτη εκστρατεία του Μοροζίνι και η πόλη δεν είναι άλλη από το Βόλο, σε μία παραλλαγή του ονόματος της.

Για πρώτη φορά η ονομασία "Γόλος" αναφέρεται το 1333 από τον Κατακουζηνό που μιλώντας για τις πολεμικές επιχειρήσεις της χρονιάς αναφέρει ότι οι Βυζαντινοί κυρίευσαν το "Γόλο και το καστρίν". Σύμφωνα με το γλωσσολόγο Γ.Χαντσιδάκη, η ονομασία έχει ρίζα σλαβική και προέρχεται από το "γκόλο" που σημαίνει άδεντρο τόπο.(Π. Κατσιρέλου, 1992)

Τέλος, αναφέρεται ότι η λέξη "Βόλος" προέρχεται από τη φράγκικη ναυτική λέξη "golfo" που σημαίνει θαλάσσιος κόλπος. Οι Φράγκοι της εποχής αναφερόμενοι στο Κάστρο που ήταν χτισμένο στο μυχό του κόλπου, λέγανε "Castello di Golfo", που από τους ντόπιους παραφράζονταν ως κάστρο του Γόλου.

1.1.2 Ιστορική αναδρομή

Πολλοί είναι αυτοί που πιστεύουν ότι ο Βόλος είναι μία καινούρια πόλη. Η αλήθεια είναι ότι έχει αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα μετά το 1840 (φωτο 1.1), όμως οι ρίζες της απλώνονται στα βάθη των αιώνων. Η ιστορία της αποδεικνύεται τόσο μέσα από τους μύθους, όσο και από ευρήματα που καθημερινά έρχονται στο φως με την αρχαιολογική σκαπάνη.

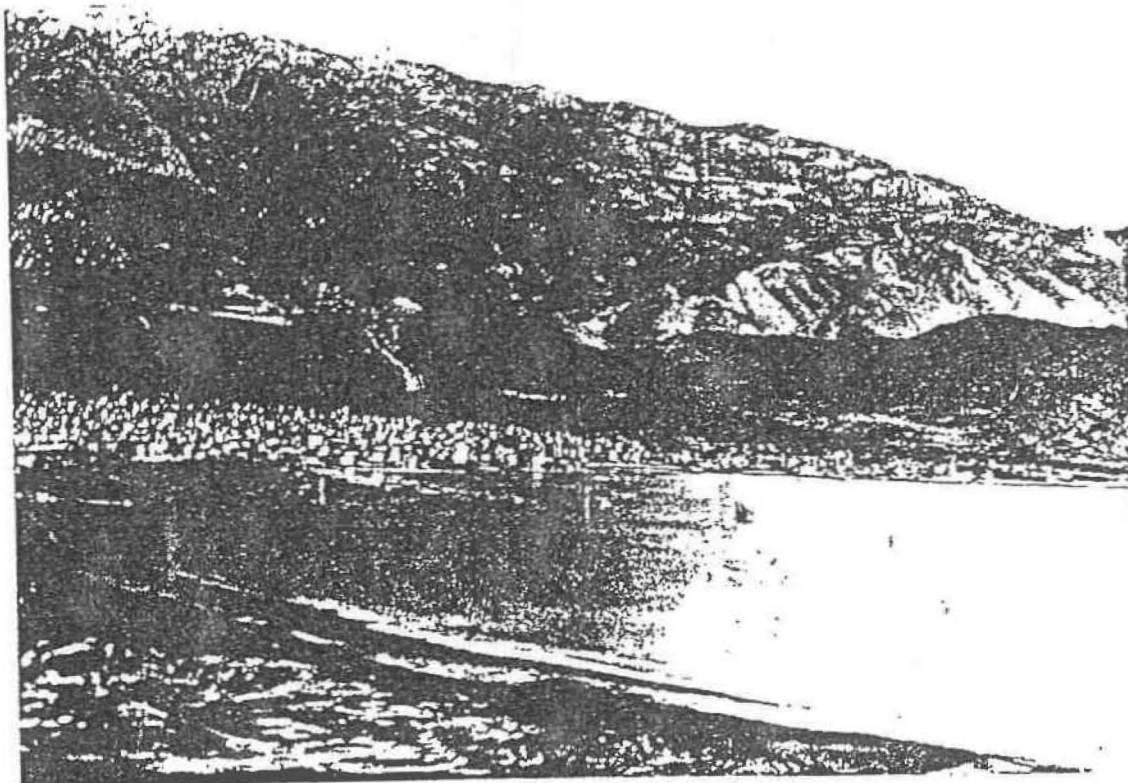
Ο χώρος αυτός φιλοξένησε τον πολιτισμό του Σέσκλου, του Διμηνίου και τους προϊστορικούς Θεσσαλούς που πρώτοι επιχειρήσαν μακρινά ταξίδια, όπως εκείνο της εκστρατείας των Αργοναυτών για το χρυσόμαλλο δέρας.

Στην χαλκολιθική εποχή οι Μινύες - ένας λαός που ενδιαφερόταν για τη θάλασσα - ήρθαν από το βορά και έχτισαν στον λόφο των σημερινών "Παλιών" μια νέα πόλη, την Ιωλκό, που άνθησε από το 1600 π.χ. ως το 1200 π.χ. περίπου, και φτάνει στην ακμή της το 1300 π.χ. οπότε και χαρακτηρίζεται από τον Όμηρο σαν "ευκτισμένη Ιωλκός". Από αυτήν κατάγεται και ο Ιάσοντας, ο γιος του Αίσονα, που ηγήθηκε της Αργοναυτικής Εκστρατείας, της πρώτης προσπάθειας του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού για την ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου.

Ο Ιάσοντας σύμφωνα με τη μυθολογία, μόλις αποφοίτησε από το σχολείο του Χείρωνα αποφάσισε να κατεβεί στην Ιωλκό για να διεκδικήσει το θρόνο του πατέρα του Αίσονα, από το θείο του Πελία. Περνώντας όμως από τον ποταμό Άναυρο έχασε το ένα του σανδάλι. Ο Πελίας βλέποντας το μονοσάνδαλο ανιψιό του και φοβούμενος για το θρόνο του, για να απαλλαγεί από τον Ιάσονα, του ζήτησε να φέρει από τη μακρινή Κολχίδα το Χρυσόμαλλο Δέρας. Έτσι ο Ιάσοντας ζήτησε από το ναυπηγό Αργό να του ετοιμάσει ένα σκαρί με ξύλα του Πηλίου, την "Αργώ" και πραγματοποίησε το ταξίδι του.

Αργότερα ήρθαν και άλλοι Μαγνήτες, και έκτισαν νέες πόλεις, γύρω από την Ιωλκό που στην Μακεδονική εποχή επισκιάζονταν από τη Δημητριάδα. Την εποχή αυτή άρχισε και η πτωτική πορεία της πόλης του Ιάσονα.

Στα παλαιοχριστιανικά χρόνια και την περίοδο των βαρβαρικών επιδρομών (6ος αιώνας) κατασκευάζεται το κάστρο των "Παλιών". Το ίδιο κάστρο μετά από πολλά χρόνια το συναντούμε σε μαρτυρία του Κατακουζηνού ως "Γόλος" τον 14ο αιώνα.



Φωτο 1.1: Πανοραμική άποψη από το λόφο της Αρχαίας Δημητριάδος, 1895

πηγή: Δημαρχείο Βόλου, 1995

1.1.3 Η γέννηση της "νέας πόλης"

Το 1423 οι Τούρκοι κατέκτησαν τη Μαγνησία και κυρίευσαν το Βυζαντινό φρούριο όπου και εγκαταστάθηκαν αφού το επισκεύασαν και έδωξαν τους χριστιανούς κατοίκους του. Το παλιό κάστρο έγινε το σημαντικότερο στρατιωτικό κέντρο κι ένας από τους τουρκικούς θύλακες που βοηθούσαν στην καλύτερη αστυνόμευση της περιοχής. Οι κάτοικοί του ήταν μόνο Οθωμανοί με εξαίρεση ορισμένους Εβραίους. Τα διοικητικά κτίρια στο κέντρο του κάστρου και το τζαμί προστατεύονταν από ένα ιδιαίτερο τείχος, ενώ το εξωτερικό του περιέβαλε την πόλη.

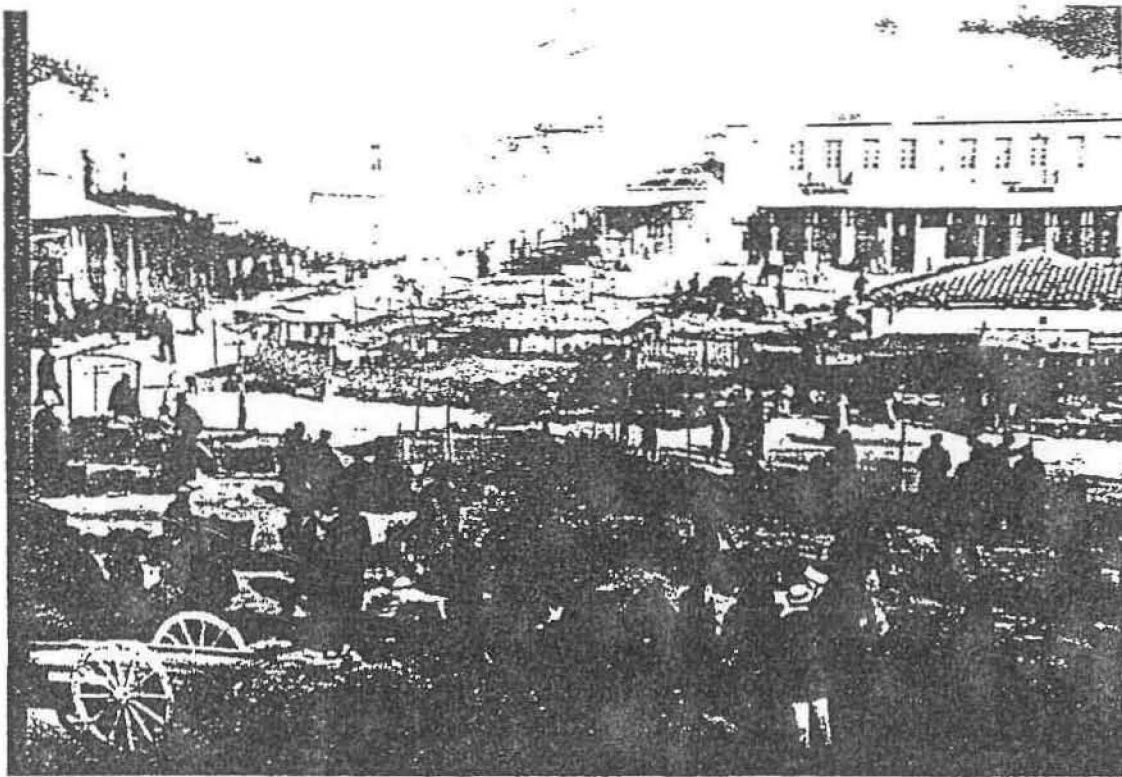
Το 1791 ο Βόλος αναφέρεται από τους Μηλιώτες λόγιους Γ. Κωνσταντά και Δ. Φιλιππίδη σαν η "σκάλα" της πάνω Θεσσαλίας. Εκεί, στις παράγκες της παραλίας, γίνονταν παζάρι κάθε Σάββατο και πουλιούνταν μετάξι, λάδι, ελιές, σύκα, καθώς και βιοτεχνικά προϊόντα της Πορταριάς.

Αρχικά φαίνεται ότι το λιμάνι του Βόλου, εξυπηρετούσε μόνο την κοντινή Πορταριά, αφού τα άλλα πηλειορίτικα χωριά που ανθούσαν την εποχή εκείνη, χρησιμοποιούσαν τα δικά τους λιμάνια.

Το λιμάνι του Βόλου προσέλκυε και πολλά υδραίικα και χιώτικα καράβια που φορτώνανε σιτάρι από το Θεσσαλικό κάμπο. "Και ήλθε από την Ανατολή σιτάρι με καράβια εις το Γόλον" η Χιώτικη "ενθύμησις" του 1764 επιβεβαιώνει το γεγονός ότι ήδη το λιμάνι του Βόλου αποτελούσε σημαντική σκάλα για τα καράβια.

Καθοριστική για την πόλη του Βόλου υπήρξε η αναγνώριση του Ελληνικού κράτους από την Τουρκία το 1829. Ο Βόλος έγινε τότε το ακραίο λιμάνι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στο Αιγαίο και το γεγονός αυτό είχε άμεσες επιπτώσεις στην εμπορική του κίνηση. Πολλές από τις παλιές αποθήκες του μετατράπηκαν σε μόνιμες εγκαταστάσεις και ο Βόλος άρχισε να προσελκύει εμπόρους από όλη την περιοχή, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί η πρώτη οργανωμένη κοινότητα.

Η περιοχή των "Παλιών Μαγαζιών" (φωτο 1.2), άρχισε σιγά σιγά να μην επαρκεί για τις ανάγκες του εμπορίου. Καινούργια κτίσματα όλα ελληνικά πια, άρχισαν να χτίζονται κατά μήκος της παραλίας δημιουργώντας το σημερινό Βόλο. Η σκλήρυνση όμως της Τουρκικής πολιτικής για τους ξένους υπηκόους είχε σαν αποτέλεσμα την απαγόρευση της κατασκευής νέων οικοδομών. Τελικά η απόφαση



Φωτο 1.2: Λαϊκή αγορά στα Παλιά, 1905

πηγή: Δημαρχείο Βόλου, 1995

άρθηκε και ο οικοδομικός οργανισμός ξανάρχισε το 1881. Την ίδια εποχή ο Βόλος έγινε πρωτεύουσα της επαρχίας Πηλίου.

Το 1845 είχε ήδη εγκατασταθεί στο Βόλο ο Ηπειρώτης Νικόλαος Γκάτζιος που ήταν και ο ιδρυτής της πρώτης εμπορικής εταιρίας στην περιοχή. Αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα του τόπου κι οι Τούρκοι τον έλεγαν "Γιαούρ Πασά". Παρά τις αντιδράσεις της Τούρκικης εξουσίας, το 1856 μπήκε ο πρώτος θεμέλιος λίθος για τον Ελληνισμό της πόλης με την ίδρυση του Αγίου Νικολάου, της πρώτης εκκλησίας του Βόλου. Υπεύθυνος για την ίδρυσή της ήταν ο ίδιος ο Ν. Γκάτζιος.

Το 1852 η εγκατάσταση των γραφείων της ατμοπλοίας του αυστριακού Λούδ έδωσε έμφαση στην ήδη αυξημένη κίνηση του λιμανιού. Ακολούθησε η εγκατάσταση προξενείων ευρωπαϊκών κρατών, όπως της Αυστρίας, της Αγγλίας και της Ελλάδας.

Από το Βόλο εξάγονταν κάπες της Ζαγοράς καθώς και μετάξι που πήγαινε στις αγορές της Ολλανδίας, της Αγγλίας, της Γένοβας, και του Λιβόρνου. Ακόμη γίνονταν και εισαγωγή βαμβακερών νημάτων από τη Σμύρνη. Το λιμάνι του Βόλου χρησιμοποιούσαν και οι Υδραίοι για τη μεταφορά δημητριακών τόσο για δική τους χρήση όσο και για τους Ισπανούς την εποχή του αποκλεισμού. Συναλλαγές όμως υπήρχαν και με τη Λόντρα, τη Μαρσέλια, και το Τριέστι. Στο Βόλο εισάγονταν φέσια από το Λιβόρνο, υφάσματα, μπαχαρικά, ζάχαρη, κρεμέζι από το Λονδίνο, γυαλιά ρούμια, σιρόπια από τη Μασσαλία, και διάφορα άλλα είδη από τη Τεργέστη, τη Θεσσαλονίκη και την Κωνσταντινούπολη. Τα εμπορεύματα αυτά μεταφέρονταν με ιστιοφόρα αλλά και με ατμόπλοια, αυστριακά αρχικά και γαλλικά αργότερα.

Υπήρχαν λοιπόν στο "νέο Βόλο" πολλές αποθήκες και καταστήματα και το λιμάνι προσέγγιζαν ατμόπλοια ξένων εταιριών. Την περίοδο της Επανάστασης το εμπόριο πέρασε στα χέρια των Εβραίων του Βόλου. Μετά το τέλος του πολέμου όμως οι Έλληνες ξαναπήραν στα χέρια τους τα ηνία.

Λίγο καιρό πριν από την προσάρτηση της Θεσσαλίας το 1881, ο Βόλος είχε 1000 σπίτια. Την εποχή εκείνη ο πληθυσμός προσέγγιζε τις 5.000 περίπου από τους οποίους 600 μόνο είναι Τούρκοι που κατοικούσαν στο φρούριο και 300 ήταν Εβραίοι, που ζούσαν στα δυτικά της νέας πόλης.

Μετά την Απελευθέρωση ο πληθυσμός αυξήθηκε με γρήγορους ρυθμούς. Έτσι οι 4.987 κάτοικοι το 1881 έγιναν 11.029 το 1889, και 16.788 το 1896.

Ο Βόλος από την αρχή της ελεύθερης ζωής του αναπτύχθηκε ραγδαία και ακολούθησε την πορεία της εκβιομηχάνισης, που σφράγισε και τη φυσιογνωμία της πόλης. Φυσικά στην αρχή παρουσιάστηκαν προβλήματα μια και με την αποχώρηση των Τούρκων μειώθηκε η κυκλοφορία του χρήματος, αλλά με την ίδρυση της Τράπεζας Ηπειροθεσσαλίας επήρθε ισορροπία. Παράλληλα επισημαίνεται σαν σημαντικό γεγονός για την οικονομική ζωή του Βόλου, η εισροή συναλλάγματος από την Αίγυπτο λόγω εμπορικών συναλλαγών.

Στις 22 Απριλίου 1884, εγκαινιάστηκε πανηγυρικά η σιδηροδρομική γραμμή Λάρισας-Βόλου και ο μηχανικός που τη σχεδίασε, ο Εβαρίστο ντε Κίρικο παρασημοφορήθηκε από το βασιλιά Γεώργιο Α΄.

Δέκα χρόνια αργότερα, ο καταστρεπτικός Ελληνοτουρκικός πόλεμος του 1897, έριξε το Βόλο σε νέα περιπέτεια. Στο Δημαρχείο της πόλης υψώθηκε η τουρκική σημαία από τις 27 Απριλίου 1897 μέχρι τις 25 Μαΐου 1898, ημερομηνία που αποχώρησαν οι Τούρκοι από τη Θεσσαλία. Αβεβαιότητα κι αναστάτωση κυριάρχησε τη στιγμή ακριβώς που η πόλη βρισκόταν σε ανοδική πορεία σε όλους τους τομείς. Όμως πολύ σύντομα μετά την αποκατάσταση της ισορροπίας στην περιοχή, ο Βόλος μπήκε ξανά στην τροχιά της ανάπτυξης.

Το 1903 ολοκληρώθηκε το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας και άρχισε προσπάθεια προσέγγισης μεγαλύτερης κίνησης προς το Βόλο εκ μέρους της Εταιρίας Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων. Στο σχέδιο εντάχθηκε η εγκατάσταση θαλάσσιων λουτρών κοντά στο Βόλο για την αύξηση της επιβατικής κίνησης. Το ίδιο πρόγραμμα πρόβλεπε επίσης την ίδρυση μεγάλου κυλινδρόμυλου στο Βόλο για την προσέλκυση του σιταριού της Θεσσαλίας, καθώς και την παράλληλη βελτίωση των εκεί λιμενικών εγκαταστάσεων της εταιρίας, ώστε να διευκολυνθούν οι θαλάσσιες μεταφορές.

1.1.4 Πολιτιστική ζωή

Η πόλη του Βόλου ξεκίνησε τη σταδιοδρομία της αμέσως μετά την προσάρτηση της το 1881 κατά τα πρότυπα άλλων ελληνικών πόλεων της εποχής. Ήδη από το 1882

οργανώνονταν αποκριάτικες γιορτές και στον απελευθερωμένο Βόλο. Δημιουργήθηκε και εδώ το σχετικό "Κομιτάτο" των Απόκρεων και οι παρελάσεις αρμάτων. Ανάμεσα σε άλλα σατιρίζονταν και καυτά προβλήματα της πόλης, όπως η λειψυδρία και το πρόβλημα με το νερό από την πηγή Καλιακούδα που δεν έφτασε ποτέ στο Βόλο.

Από το 1894 οι σημαντικότεροι Αθηναϊκοί θίασοι περιλάμβαναν και το Βόλο σταθμό στην περιοδεία τους για τη Σμύρνη. Οι θίασοι που περνούσαν από την πόλη χρησιμοποιούσαν τις άδειες αποθήκες σταριού για τις παραστάσεις τους, όπως εκείνη του Τοπάλη στην οδό Κενταύρων. Το 1897 εγκαινιάζεται το Δημοτικό θέατρο του Βόλου και η πόλη αποκτά το δικό της Εμπορικό σύλλογο.

Το νεοκλασικό κτίριο του Μουσείου του Βόλου, που χτίστηκε με δωρεά του Αλεξίου Αθανασάκη και εγκαινιάστηκε το 1909 με μεγάλη επισημότητα, στέγασε σημαντικές αρχαιότητες από την περιοχή.

Ο Βόλος ως αστικό κέντρο σημαντικό ήδη πριν από την εποχή της απελευθέρωσης του απέκτησε σύντομα και μια σειρά από εφημερίδες. Η "Θεσσαλία" πρωτοκυκλοφόρησε στην Αθήνα στις 14/2/1880 και από την 14/2/1881 η έδρα της μεταφέρθηκε στο Βόλο. Η δεύτερη εφημερίδα της πόλης ήταν η "Φωνή του Λαού" που κυκλοφόρησε την επόμενη της εισόδου του ελληνικού στρατού στο Βόλο στις 3/11/1881. Ακολούθησαν, το 1883 το "Εθνικόν Μεγαλείον", η "Ισότης" και τα "Αβδηρα". Το 1884 ο Βόλος απέκτησε και το πρώτο του σατιρικό έντυπο, το "Βόλο", καθώς και τις επίσης σατιρικές "Βλάξ" και "Σατανάς". Το 1899 κυκλοφόρησε η "Γεωργική Πρόοδος", και ο "Εργάτης". Το 1901 κυκλοφόρησε και η "Εφημερίς των Συντεχνιών".

Το πνευματικό κλίμα του Βόλου σημάδευσαν οι δημοτικιστές εκπαιδευτικοί που ίδρυσαν το Παρθεναγωγείο και τα έντυπα όπως η "Πανθεσσαλική" που προετοίμασαν τα γεγονότα στο Κιλελέρ.

1.1.5 Η αρχιτεκτονική

Η πόλη του Βόλου το 1880, ένα χρόνο πριν την προσάρτηση της στην Ελλάδα, διέθετε ένα μεγάλο αριθμό κατοικιών, που είχαν παρόμοια αρχιτεκτονική και την ίδια ποιότητα οικοδομικών υλικών με τα κτίρια της Αθήνα και στέγες με κεραμίδια.

Είχε επίσης πολλούς δρόμους παράλληλους προς την προκουμαία, αλλά δύο μόνο ήταν λιθόστρωτοι και πλατύτεροι. Στους κάθετους μεγαλύτερους δρόμους, που χρονολογούνται από το 1830, υπήρχε οδόστρωμα από μαρμάρινες πλάκες, αλλά το πλάτος τους συχνά δεν ξεπερνούσε τα δύο μέτρα. Λέγεται ότι οι Τούρκοι θεωρούσαν αρκετό το πλάτος ενός δρόμου όταν μπορούσε να κυλήσει άνετα ένα λαδοβάρελο και βέβαια οι αρχές ήταν εκείνες που αποφάσιζαν για τη ρυμοτομία της πόλης.

Σύντομα όμως ο Βόλος άρχισε να εκφράζει την Ελλάδα των νέων καιρών (φώτο 1.3 και 1.4). Η πόλη μεγάλωνε ραγδαία εξωριζόμενη κατά τα Αθηναϊκά πρότυπα. Το 1889 αναμορφώθηκε και η περιοχή του κάστρου του Βόλου, όπου διαπλατύνθηκαν οι δρόμοι και έτσι άρχισαν να απαλείφονται οι μνήμες του οθωμανικού παρελθόντος.

1.1.6 Νεότεροι χρόνοι

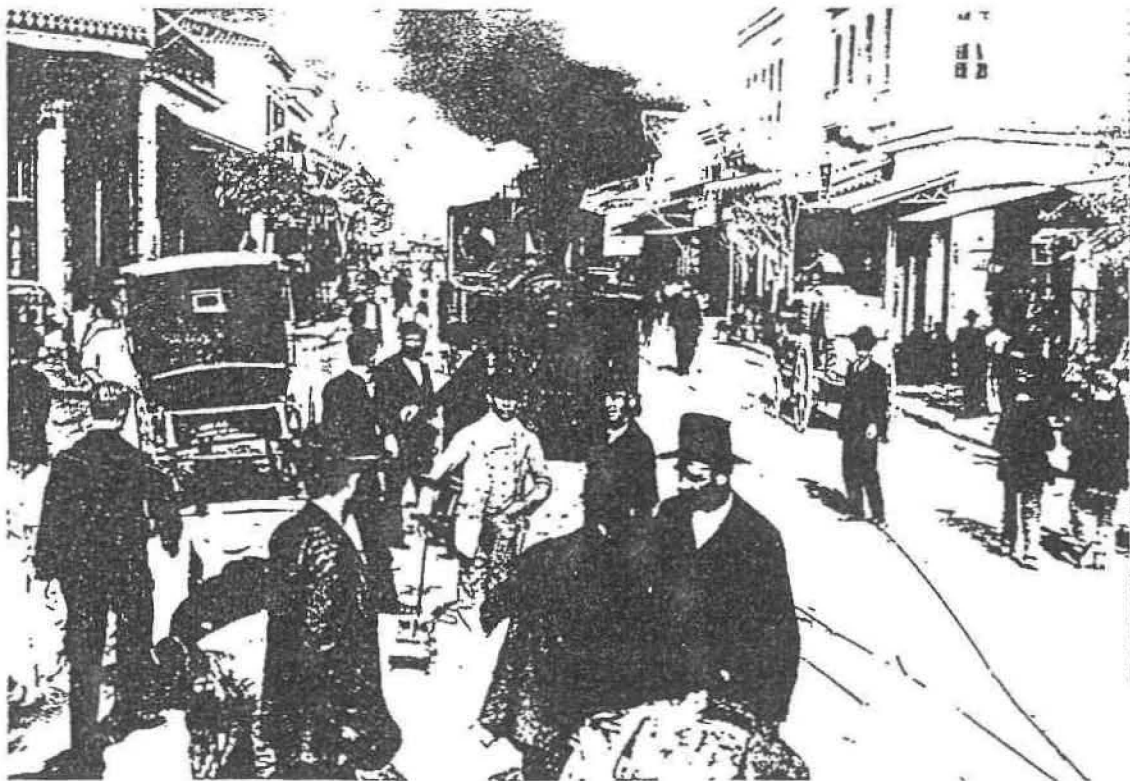
Την περίοδο 1892-1912 εκτελέστηκαν σημαντικά έργα (φωτο 1.5) που μετέτρεψαν σταδιακά το λιμανάκι του Βόλου σ' ένα δυναμικό λιμάνι της εποχής. Με τη δημιουργία του κρηπιδώματος της παραλίας (φωτο 1.6), της αποβάθρας των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, του κεντρικού προβλήτα και του κυματοθραύστη (φωτο 1.7 και 1.8), το λιμάνι απέκτησε πλέον τη δυνατότητα για προσέλκυση μεγαλύτερων πλοίων. Έτσι ο Βόλος που χρωστάει τα πάντα στο λιμάνι του απορρόφησε την εμπορική κίνηση της περιοχής, και έγινε το διαμετακομιστικό κέντρο της Θεσσαλίας

Με τέτοιες ευνοϊκές συνθήκες από την πλευρά των μεταφορών λογικό επακόλουθο ήταν να αναπτυχθεί σημαντικά η βιομηχανία. Δημιουργήθηκαν μονάδες σιδηροβιομηχανίας, κατασκευής μηχανών, καπνού και τροφίμων και ο Βόλος έγινε το τρίτο βιομηχανικό κέντρο της χώρας μετά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Το 1895 ήταν μια από τις πρώτες πόλεις που φωτίστηκε με φωταέριο. Γύρω στο 1900 οι βιομηχανίες που λειτουργούσαν στο Βόλο ήταν η σιδηροβιομηχανία Σταματόπουλου, ένα μακαρονοποιείο, ένα καρφοβελονοποιείο, ένα αρτοποιείο και 3 ατμοκίνητα μηχανουργεία τα οποία κατασκεύαζαν γεωργικά μηχανήματα και εργαλεία. Φυσικό επακόλουθο ήταν η ανάπτυξη εργατικού κινήματος στην πόλη. Έτσι το 1908 ιδρύθηκε το πρώτο εργατικό κέντρο της χώρας. (Κ. Μελαχροινός, 1994)



Φωτο 1.3: Οδός Ερμού, 1908

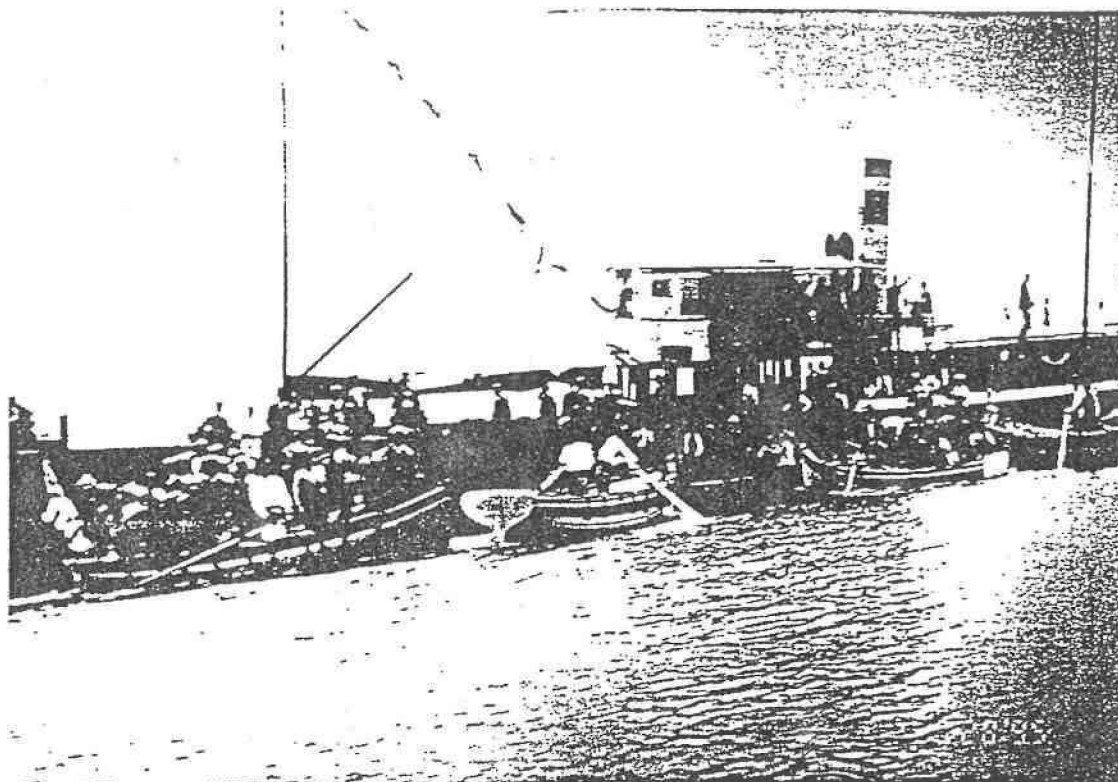
πηγή: Δημαρχείο Βόλου, 1995



Φωτο 1.4: Οδός Δημητριάδος, 1905

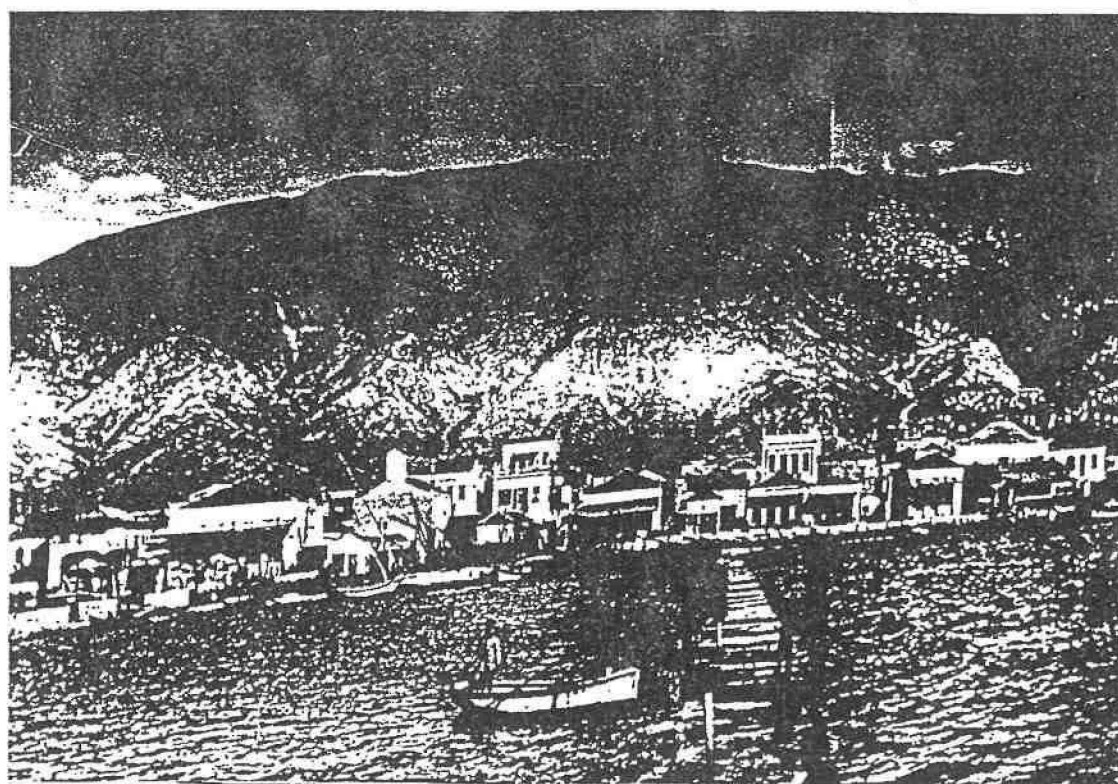
- 28 -

πηγή: Δημαρχείο Βόλου, 1995



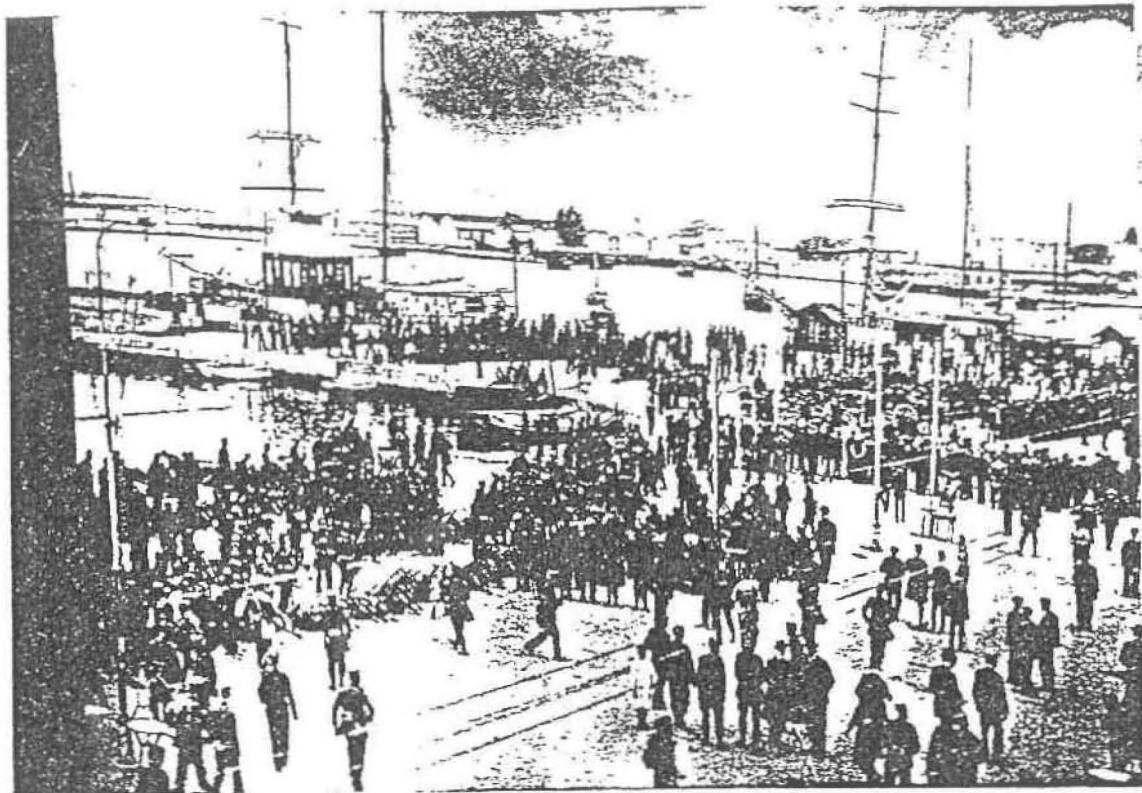
Φωτο 1.5: Αποβίβαση πριν την κατασκευή του κεντρικού προβλήτα, 1890

πηγή: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1995



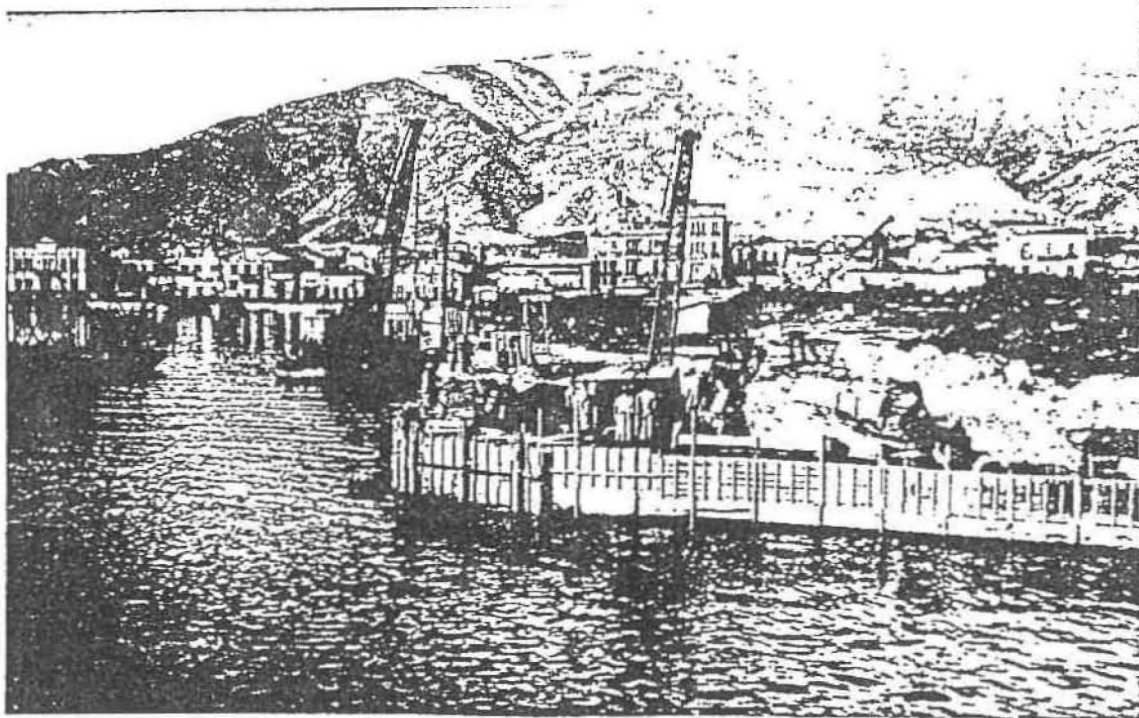
Φωτο 1.6: Κρηπιδώματα της παραλίας, 1894.

πηγή: Δημαρχείο Βόλου, 1995



Φωτο 1.7: Παραμονές Βαλκανικών-Διακρίνεται η πρώτη φάση κατασκευής του κεντρικού προβλήτα, 1912

πηγή: Δημαρχείο Βόλου, 1995



Φωτο 1.8: Εργασίες διαπλάτυνσης κεντρικού προβλήτα, 1930

πηγή: ΔΕΚΑΜΜ, 1995

Το 1923 λειτουργούσαν στο Βόλο 18 βιομηχανίες που απασχολούσαν περίπου 1430 άτομα (πίνακας 1.1). Η οικονομική αυτή ανάπτυξη προκάλεσε με τη σειρά της αύξηση της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης του λιμανιού.

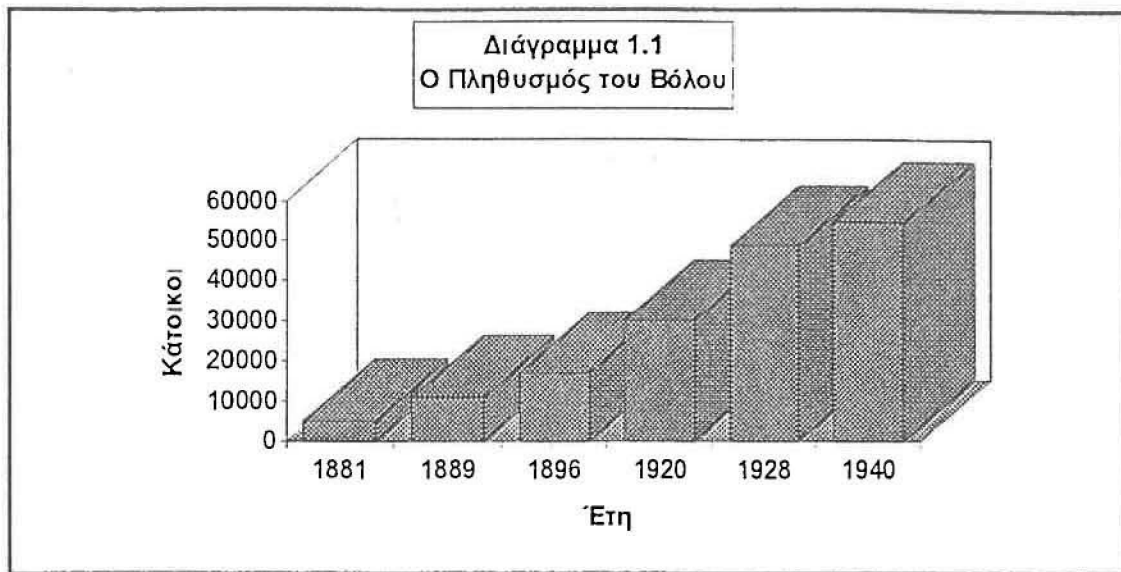
Πίνακας 1.1 Η βιομηχανία του Βόλου το 1923			
Είδος Μονάδων	Αριθμός Μονάδων	Ίπποδύναμη (HP)	Απασχόληση
Αλευρόμυλοι	3	430	87-102
Παραγωγής Ζυμαρικών	2	19	16-19
Χαλβαδοποιεία	2	27	21
Σιδηροβιομηχανίες	2	260	419-429
Υφαν/ργία-Νηματ/ργία	6	286	544
Καπνεργοστάσια	3	83	325
Σύνολο	18	1105	1412-1438

Πηγή: Ν. Κουμελής και Α. Δημόγλου, 1993

Ανάλογη με την οικονομική ανάπτυξη ήταν και η δημογραφική εξέλιξη του Βόλου, αφού θεωρήθηκε ανεκμετάλλετος τόπος και προσέλκυσε πληθυσμό απ' όλη τη Θεσσαλία. Έτσι από 4,987 κατοίκους που είχε το 1881 έφτασε τους 30,046 κατοίκους το 1920. Ακόμη με τη Μικρασιατική καταστροφή το 1922 εγκαταστάθηκαν στην περιοχή χιλιάδες πρόσφυγες που έδωσαν νέα ώθηση στην οικονομική ζωή του τόπου με αποτέλεσμα το 1928 ο Βόλος να φτάσει τους 48,892 κατοίκους. Η ανοδική πορεία της πόλης συνεχίστηκε και για τα επόμενα χρόνια και το 1940 ο πληθυσμός της έφτασε στους 54,919 κατοίκους. (διάγραμμα 1.1)

Η κατάσταση όμως άλλαξε μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο. Η οικονομία του Βόλου παρουσίασε αισθητή κάμψη στην εμπορική και βιομηχανική δραστηριότητα. Βασικά αίτια για την ύφεση που παρατηρήθηκε ήταν η κρίση της βιομηχανίας από την έλλειψη διαδοχής που παρουσιάστηκε και η οποία οδήγησε στο κλείσιμο πολλών εργοστασίων, σε αύξηση της ανεργίας και περιορισμό της κίνησης του λιμανιού (Κ. Μελαχροινός, 1994). Ανασταλτικό ρόλο στην οικονομική ζωή της πόλης έπαιξαν και οι σεισμοί που έπληξαν το Βόλο το 1955-1956.

Όμως κύρια αιτία για τη νέα κατάσταση ήταν η αλλαγή στον τρόπο εκτέλεσης των μεταφορών. Η βελτίωση του οδικού δικτύου και η συνεχής τελειοποίηση των οδικών μεταφορών είχαν σαν αποτέλεσμα τη μεταβολή της δομής των συγκοινωνιών της χώρας. Οι οδικές μεταφορές υποσκελίσαν σταδιακά τις σιδηροδρομικές και θαλάσσιες



Πηγή : Ε.Σ.Υ.Ε., 1993

και προσέλκυσαν μεγαλύτερο μέρος της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης. Είναι γνωστό για παράδειγμα ότι η μετάβαση από το Βόλο στην Αθήνα γινόταν κυρίως ατμοπλοϊκώς μέχρι τη Χαλκίδα και στη συνέχεια σιδηροδρομικώς. Έτσι περιορίστηκε η αξία των θαλάσσιων μεταφορών και στα λιμάνια απέμεινε η εξυπηρέτηση της κίνησης των νησιών και η διακίνηση του εξωτερικού εμπορίου.

Η ανάπτυξη αυτή των οδικών μεταφορών είχε σαν αποτέλεσμα τη συγκέντρωση των εισαγωγών και εξαγωγών στο λιμάνι του Πειραιά. Ο Βόλος έχασε έτσι τη μεγάλη ενδοχώρα της Θεσσαλίας που εξυπηρετούσε προπολεμικά με το λιμάνι, καθώς αυτές οι περιοχές στράφηκαν προς τον Πειραιά ή τη Θεσσαλονίκη. Ακόμη η θέση της πόλης μακριά από την παλιά οδική σύνδεση Αθηνών-Θεσσαλονίκης μέσω Δομοκού που αποτελούσε τον κύριο οδικό άξονα της χώρας, περιόρισε ακόμη περισσότερο το ρόλο του Βόλου σαν κόμβο μεταφορών.

Ακόμη οι πολιτικές εξελίξεις μεταπολεμικά, που είχαν σαν αποτέλεσμα την ανισομερή κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων και των ευκαιριών απασχόλησης, συνέτειναν στη διόγκωση των μεγάλων αστικών κέντρων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Παρ' όλα αυτά ο Βόλος εξακολούθησε να είναι το τέταρτο εμπορικό κέντρο της χώρας μετά την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και την Πάτρα και το τρίτο λιμάνι μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη.

Η νέα χάραξη της εθνικής οδού Αθηνών-Θεσσαλονίκης σε απόσταση 20 χλμ. έξω από το Βόλο έδωσε ξανά στο λιμάνι και την πόλη κεντρική θέση στο σύστημα μεταφορών της χώρας.

Παράλληλα, κάτω από την πίεση των προβλημάτων της ανισομερούς ανάπτυξης, άρχισαν να εμφανίζονται οι πρώτες προσπάθειες για μια ορθολογική χωροταξική κατανομή με την τόνωση των επαρχιακών κέντρων. Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας ιδρύθηκε το 1970 η βιομηχανική περιοχή της Ε.Τ.Β.Α. στο Βόλο, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα εγκατάστασης νέων βιομηχανικών μονάδων στην περιοχή. Άρχισε έτσι μια ανάκαμψη της οικονομίας του Βόλου με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την αύξηση της κίνησης του λιμανιού.

Από την άλλη πλευρά η διαρκώς συσσωρευμένη κίνηση στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης άρχισε να δημιουργεί προβλήματα. Οι καθυστερήσεις εμπορευμάτων είχαν σα συνέπεια την επιβάρυνση του κόστους μεταφοράς, που είναι μια κατάσταση ανεπιθύμητη για ένα λιμάνι και πολύ περισσότερο για τις μεταφορικές εταιρείες. Έτσι το λιμάνι του Βόλου άρχισε να προσελκύει πάλι το ενδιαφέρον για μεγαλύτερη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του.

Από το 1977 έως και το 1985 λειτούργησε η διαμετακομιστική γραμμή Βόλου-Συρίας, το ιστορικό της οποίας αναλύεται παρακάτω.

Το 1983 ιδρύθηκε το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με έδρα το Βόλο και λειτούργησε για πρώτη χρονιά το 1989 με τα τμήματα των Παιδαγωγικών και της Γεωπονίας. Σήμερα δε λειτουργούν 4 τμήματα στο Πεδίο του Άρεως και 2 στο κτίριο Παπαστράτου.

Τέλος πρέπει να αναφερθεί ότι ο Βόλος επιλέχτηκε σαν έδρα του Διεθνούς Ερευνητικού Κέντρου Μεταφορών Ανατολικής Μεσογείου (ΔΕΚΑΜΜ), που ιδρύθηκε το 1986 υπό την αιγίδα του Ο.Η.Ε.

1.1.7 Το ιστορικό της σύνδεσης Βόλου-Λατπάκειας

Μετά το 1973-74 η αύξηση των τιμών του πετρελαίου επέφερε την αύξηση των χρηματοδοτικών δυνατοτήτων των παραγωγών κρατών, γεγονός που τα παρέσυρε στο

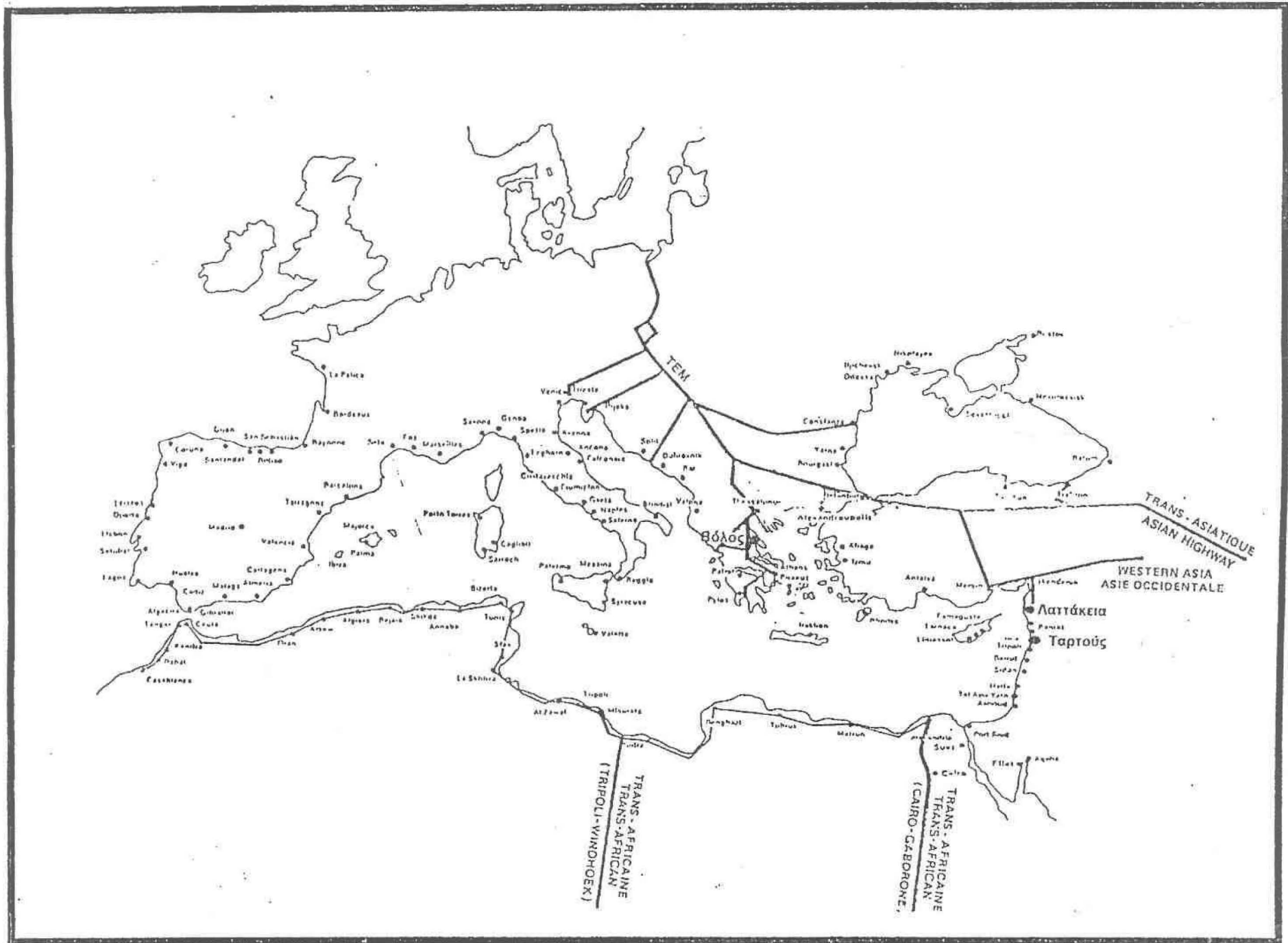
να πολλαπλασιάσουν τις εισαγωγές τους. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των κινούμενων φορτηγών προς τη Μ. Ανατολή και τη διαφοροποίηση των προορισμών τους. Μετά το 1975, η διαίρεση του Λιβάνου άρχισε να εμποδίζει τη λειτουργία του λιμανιού της Βηρυτού στις επιχειρησιακές ενέργειες (αποθήκευση, διανομή) και τις εμπορικές (μεσιτεία, ναύλωση), γεγονός που πέρα από την εξυπηρέτηση του ίδιου του Λιβάνου αποδιοργάνωσε ένα μέρος του εμπορίου της Μ. Ανατολής. Διάφοροι επιχειρηματίες που ήταν μέχρι πριν λίγο εγκατεστημένοι στη Βηρυτό, αναζήτησαν τότε σ' άλλα μεσογειακά λιμάνια μέσα υποκατάστασης: ο Βόλος υπήρξε ένα από αυτά μαζί με την Αλεξάνδρεια, τη Λεμεσό και μερικά άλλα.

Την ίδια εποχή πολλές εταιρίες οδικών μεταφορών κατέληξαν να θεωρούν ότι να εισέλθουν στην Τουρκία διά της ηπειρωτικής οδού, κατόπιν να τη διασχίσουν επιλέγοντας το περισσότερο συχναζόμενο δρομολόγιο αποτελούσε το πιο δύσκολο διάστημα του δρομολογίου από την Ευρώπη στη Μ. Ανατολή. Πέρα από αυτό, οι οδηγοί εξασφαλίζοντας γενικά τη μεταφορά ακριβών εμπορευμάτων των οποίων η παράδοση οφείλει να γίνεται μέσα σε τακτή προθεσμία, η τιμή-κόστος τους μπορεί άνετα να ανεχτεί την επιβάρυνση μιας θαλάσσιας διαδρομής ικανής να μειώσει το χρονικό διάστημα της μεταφοράς. (χάρτης 1.1)

Κάτω από αυτές τις συνθήκες και για τους παραπάνω λόγους άρχισε να λειτουργεί δοκιμαστικά και σε προσωρινή βάση η διαμετακομιστική γραμμή Βόλου-Λαττάκειας Συρίας το καλοκαίρι του 1977 από μια ομάδα Σουηδών εφοπλιστών.

Κατά την πρώτη φάση η ζήτηση των φορτώσεων ξεπέρασε γρήγορα την αρχική προσφορά της γραμμής, της οποίας η σύντομη ιστορία χαρακτηρίστηκε κατά πρώτο από συνεχή αύξηση της χωρητικότητας της χάρη στη λειτουργία νέων οχηματαγωγών και στην προσωρινή χρησιμοποίηση πολλών άλλων, και κατά δεύτερο από την αύξηση της συμμετοχής των Ελλήνων και Αράβων εφοπλιστών οι οποίοι έβαλαν το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων σε λειτουργία κατά την περίοδο 1977-78 (Β.Σγουρής, 1984).

Χαρακτηριστικά μπορούμε να αναφέρουμε ορισμένα μεγέθη: από το 1978 έως το τέλος του 1983 πέρασαν από το Βόλο 184,269 οχήματα της διαμετακομιστικής γραμμής. Από αυτά 110,574 οχήματα (60%) επιβιβάστηκαν με προορισμό τη Συρία και 73,695 (40%) αποβιβάστηκαν προερχόμενα από Συρία. Η συντριπτική πλειοψηφία των μεταφερθέντων οχημάτων ήταν αυτοκίνητα Τίρ, ενώ ένα μικρό ποσοστό 4,3% (7,983) αποτελούσαν τα Ι.Χ. (πίνακας 1.2).



Χάρτης 1.1: Οδικές συνδέσεις

Έτη	Κατάπλοιο		Απόπλοιο		ΣΥΝΟΛΟ
	Φ/Γ	ΙΧ	Φ/Γ	ΙΧ	
1978	6460	291	7954	362	15067
1979	22952	1215	28474	1545	54186
1980	17597	790	23486	1510	43383
1981	15278	264	22999	798	39339
1982	5926	168	14587	357	21038
1983	2678	76	7895	607	11256
ΣΥΝΟΛΟ	70891	2804	105395	5179	184269

Πηγή: Λιμεναρχείο Βόλου, 1995

Το 1982 ήταν μια κρίσιμη χρονιά για τη λειτουργία της γραμμής καθώς από τότε άρχισε μια φθίνουσα πορεία που κατέληξε στην διακοπή της λειτουργίας της στο τέλος του 1985 μετά από ένα διάστημα υποτονικής δραστηριότητας.

Οι λόγοι που οδήγησαν στην εξέλιξη αυτή είναι γνωστοί:

- α) Η χρησιμοποίηση της γραμμής από Βούλγαρους μεταφορείς αύξησε τις απαιτήσεις του λιμανιού σε σημείο που να είναι αδύνατο με τις τότε συνθήκες να αντιμετωπίσει την επιπλέον κίνηση.
- β) Οι Τούρκοι βλέποντας τη συνεχή αύξηση της κίνησης της γραμμής και την αντιστρόφως ανάλογη εξέλιξη της κίνησης μέσα από το έδαφος τους, υπέγραψαν νέα σύμβαση με τους Βούλγαρους με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους για τους τελευταίους, με αποτέλεσμα να τους προσελκύσει σε βάρος του Βόλου. Έτσι, ένα μέρος από τους οδηγούς των φορτηγών της Ανατολικής Ευρώπης, αμέσως μετά την πρώτη δοκιμή της γραμμής Βόλου-Λαττάκειας στράφηκε προς τα οχηματαγωγά τα οποία έκαναν τη μετ' επιστροφής διαδρομή μεταξύ των Ρουμανικών και Βουλγαρικών λιμανιών και των Τουρκικών λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας.
- γ) Το τελευταίο πλήγμα ήταν το κλείσιμο των συνόρων Συρίας-Ιράκ τον Απρίλιο του 1982 σαν επακόλουθο της περσοϊρακινής σύρραξης, το οποίο σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το Ιράκ αποτελούσε κατά κύριο λόγο τον προορισμό του μεταφερόμενου φορτίου, έδωσε το μέγεθος της απώλειας για το λιμάνι του Βόλου.

Η διαμετακομιστική γραμμή είχε το δικό της τμήμα στη λειτουργία του λιμανιού και τη ζωή της πόλης. Το λιμάνι του Βόλου βρέθηκε απροετοίμαστο να εξυπηρετήσει τη νέα κίνηση που επέβαλλαν κάποιες διεθνείς ανάγκες και συμφέροντα. Η έλλειψη αναγκαίων χώρων για τη στάθμευση φορτηγών αυτοκινήτων, η ανεπαρκής υποδομή για την εξυπηρέτηση των οδηγών, οι ελλείψεις προσωπικού και γενικότερης οργάνωσης δημιούργησαν σοβαρά προβλήματα στο λιμάνι και την πόλη του Βόλου.

Δημιουργήθηκαν κυκλοφοριακά προβλήματα από την επιβάρυνση των τοπικών δικτύων με την επιπλέον κίνηση των οχημάτων και την παράνομη στάθμευσή τους σε ζωτικούς χώρους της πόλης. Οι δήμοι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος επιφορτίστηκαν, λόγω της καταστροφής των οδοστρωμάτων και της αύξησης των αναγκών της πόλης, σε καθαριότητα. Επίσης εξαιτίας της ολιγόωρης παραμονής αλλοδαπών οδηγών δημιουργήθηκαν κακόφημα κέντρα στην καρδιά της πόλης. Έτσι το κοινωνικό κόστος μεταφράστηκε σε αλλοίωση του χαρακτήρα ζωτικών σημείων της πόλης. (Β.Σγουρής, 1984).

Τελευταία, μελετάται η δυνατότητα επαναλειτουργίας της γραμμής Βόλου - Συρίας, με ένταξη λιμενικών έργων στο Β' Κ.Π.Σ., προκειμένου να ενισχυθεί ο ρόλος του Βόλου ως διαμετακομιστικό κέντρο. Τονίζεται όμως ότι με βάση την εμπειρία των προηγούμενων χρόνων, θα πρέπει να γίνουν εκτιμήσεις για το χαρακτήρα του λιμανιού. Ο ρόλος του ως διαμετακομιστικό κέντρο στην Ανατολική Μεσόγειο, αποτελεί επιλογή που μπορεί να επιφέρει οικονομικά και άλλα οφέλη στην περιοχή αλλά και δυσμενείς επιπτώσεις στην κοινωνική, περιβαλλοντική, τουριστική και πολιτιστική ανάπτυξη της πόλης και της ευρύτερης περιοχής.

1.2 Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί επιδιώκεται ο εντοπισμός του δυναμικού και η ανάλυση του προφίλ και ειδικότερα των τουριστικών χαρακτηριστικών της περιοχής με στόχο την παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης και τη μελέτη των δυνατοτήτων τουριστικής ανάπτυξης και αξιοποίησης της πόλης του Βόλου.

Τα γενικά στοιχεία που προσδιορίζουν μία περιοχή είναι:

- Τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά, η θέση, η έκταση και ο πληθυσμός.
- Η κοινωνική υποδομή, οι οικονομικές δραστηριότητες και άλλα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.
- Οι ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό και τα πιθανά οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά και περιβαλλοντικά προβλήματα.
- Η ποιότητα ζωής και η υλική υποδομή που εξυπηρετεί στην κάλυψη των αναγκών όπως η ύπαρξη αεροδρομίου, λιμανιού, σιδηροδρομικού σταθμού, δημόσιων συγκοινωνιών, ταξί και οι παροχές σε ύδρευση, αποχέτευση και αποκομιδή απορριμμάτων.

Αναλυτικότερα για τον προσδιορισμό του τουριστικού προφίλ μιας περιοχής πρέπει να προσδιοριστούν και τα παρακάτω στοιχεία:

- Το δυναμικό της περιοχής σε μονάδες. Αυτές που ενδιαφέρουν είναι τα καταλύματα που διακρίνονται σε ξενοδοχεία, motel-pansion, ενοικιαζόμενα δωμάτια και οι μονάδες φαγητού, ποτού, διασκέδασης και ψυχαγωγίας που διακρίνονται σε εστιατόρια, ταβέρνες, ζαχαροπλαστεία, καφετερίες, μπάρ, ουζερί, καφενεία, κέντρα διασκέδασης, clubs, παιδικές χαρές και αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Το φυσικό δυναμικό της περιοχής που περιλαμβάνει τις παραλίες, τα πάρκα και χώρους επικέντρωσης ενδιαφέροντος όπως σπηλιές και πηγές.

- Το πολιτιστικό και ιστορικό δυναμικό της περιοχής που περιλαμβάνει τα αρχαιολογικά και ιστορικά μνημεία, τις εγκαταστάσεις παλιών βιομηχανιών, μουσεία, πολιτιστικές εκδηλώσεις, festivals, πανηγύρια, άλλες εκδηλώσεις, παραδόσεις και έθιμα.
- Οι δυνατότητες αξιοποίησης εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Τέτοιες μορφές είναι ο ορεινός, ο θαλάσσιος, ο χειμερινός, ο συνεδριακός, ο εκπαιδευτικός, ο αθλητικός, ο κοινωνικός, ο οικογενειακός, ο τουρισμός τρίτης ηλικίας, ο οικότουρισμός, ο αγροτουρισμός, ο επιχειρηματικός κ.α.
- Οι δυνατότητες χρηματοδότησης, που μπορεί να είναι επιχορηγήσεις και κίνητρα από την ΕΕ και το ΠΔΕ, από την περιφέρεια και τις τοπικές αρχές, καθώς και υπάρχοντα οικονομικά μέσα και ιδιωτικές επενδύσεις.
- Οι δυνατότητες δραστηριοποίησης των τουριστών όπως είναι η αλιεία, η ιστιοπλοΐα και η ιππασία. Ακόμη μπορούν να συμπεριληφθούν μαθήματα ελληνικής γλώσσας, χορού, μουσικής, κεραμικής και ζωγραφικής. Σημαντικό παράγοντα για το σκοπό αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει η συνεργασία με τον Καλλιτεχνικό Οργανισμό του Δήμου Βόλου.
- Οι ειδικές προσφορές και υπηρεσίες που παρέχονται σε ανάπηρους, παιδιά, ηλικιωμένους και μη καπνιστές. Η συνεργασία του Δημοτικού Οργανισμού Υγείας του Δήμου Βόλου εδώ θα ήταν σημαντική.

1.2.1 Η γεωγραφική θέση

Ο Βόλος βρίσκεται στους πρόποδες του Πηλίου και απέχει οδικά 315 χιλιόμετρα από την Αθήνα και 215 χιλιόμετρα από τη Θεσσαλονίκη.

Η πόλη καλύπτει την κοιλάδα του Βόλου ξεπερνώντας σε έκταση τα 40 τετραγωνικά χιλιόμετρα, ενώ με τη ραγδαία οικιστική ανάπτυξη που παρουσιάζει, αναμένεται να επεκταθεί προς τα δυτικά λόγω της μορφολογίας του εδάφους.

Είναι το πιο μεγάλο αστικό κέντρο του νομού Μαγνησίας και μαζί με τη Λάρισα αποτελούν το δίπολο που μπορεί να συγκεντρώσει πολλές δραστηριότητες αποκέντρωσης και να εξυπηρετήσει τη Θεσσαλία και την Κεντρική Ελλάδα γενικότερα.

1.2.2 Το κλίμα

Η περιοχή βρίσκεται σε υψυγή ζώνη με δείκτη μεταξύ 32 και 63 και ανήκει στα μεσογειακά κλίματα με ξηροθερμικό δείκτη μεταξύ 40 και 75. Βροχεροί μήνες είναι ο Νοέμβριος, ο Δεκέμβριος και ο Ιανουάριος και ξηροί ο Ιούνιος, ο Ιούλιος και ο Αύγουστος. Την περιοχή γενικά δεν τη χαρακτηρίζουν ραγδαίες βροχοπτώσεις και το ύψος της βροχής αντιστοιχεί σε πολλές ώρες βροχόπτωσης.

Κατά τη διάρκεια του χειμώνα επικρατούν κύρια ΒΔ και Β άνεμοι ενώ κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού Ν. Η ύπαρξη Ν ανέμων και κατά τους χειμερινούς μήνες είναι αιτία διαμορφωσης ήπιων κλιματολογικών συνθηκών. Η μεταβολή της θερμοκρασίας και της υγρασίας κυμαίνεται κατά μέσο όρο μεταξύ -10°C και 36°C και 60% με 80% αντίστοιχα (πίνακας 1.3)

Πίνακας 1.3			
Κλιματολογικά χαρακτηριστικά			
Μέση βροχόπτωση			
Μάιο-Οκτώβριο	Νοέμβριο-Απρίλιο	Ετήσια	Μέγιστη 24ώρου
189	300	481	135
Μέση θερμοκρασία C°			
Ιανουάριος	Ιούλιος	Μεγ. Ημέρας	Ετήσια
7,7	27,4	4,4	17,3
Μέση σχετική υγρασία			
Ιανουάριος	Ιούλιος	Μέγιστη	Ετήσια
77	61	80	70
Μέσος ετήσιος αριθμός ημερών			
Βροχή	Χιόνια	Παγετός	
88	3	9	

Πηγή: EMY

1.2.3 Στοιχεία περιβάλλοντος

Η πίεση στην χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής μελέτης στο παρελθόν ήταν έντονη εξαιτίας τις δυναμικής παρέμβασης του ανθρώπου, με αποτέλεσμα οι εκτάσεις που σήμερα χαρακτηρίζονται από βλάστηση να είναι ελάχιστες και να περιορίζονται στο Ν.Δ. τμήμα του μυχού, στις εκβολές του σημαντικότερου επιφανειακού ρεύματος της λεκάνης απορροής της περιοχής, όπου έχει αναπτυχθεί θαλάσσιο έλος.

Η πιο σοβαρή μορφή ρύπανσης παρατηρείται στο εσωτερικό του κόλπου, που παρουσιάζει χαρακτηριστικά συμπτώματα σταδιακής υποβάθμισης και αποτελείται από τοξικές ουσίες, θρεπτικά στοιχεία και οργανικούς ρύπους που μεταφέρονται από το χειμάρρο Ξηριά. Η θαλάσσια αυτή περιοχή που μέχρι πριν λίγο καιρό δέχονταν τα λύματα της πόλης και της βιομηχανικής περιοχής αποτελεί το σημαντικότερο σημείο εισόδου ρύπων του Παγασητικού κόλπου. Ένα σημαντικά μεγάλο ποσό ρύπων συγκρατείται από το θαλάσσιο έλος που βρίσκεται στην περιοχή εκβολής του Ξηριά. Το φυσικό αυτό φίλτρο προσφέρει μερική προστασία του ευρύτερου αποδέκτη, αλλά δημιουργεί κινδύνους τοπικής συσσώρευσης. (Αντωνόπουλος & Συνεργάτες, 1993)

Η ατμόσφαιρα επιβαρύνεται με εκπομπές ρύπων από τη λειτουργία του εργοστασίου Α.Γ.Ε.Τ., από άλλες μικρότερες βιομηχανίες και από την οδική κυκλοφορία στο κέντρο του Βόλου και τους κύριους οδικούς άξονες. Τα αποτελέσματα όμως των μετρήσεων δείχνουν, ότι οι υπάρχουσες συγκεντρώσεις είναι χαμηλότερες από τα αντίστοιχα επιτρεπόμενα όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα επίπεδα θορύβου στις βασικές οδικές αρτηρίες είναι υψηλά και ξεπερνούν τα θεσμοθετημένα όρια.

Τις πρωινές ώρες παρουσιάζεται έντονη οπτική ρύπανση που οφείλεται κυρίως στο εργοστάσιο της Α.Γ.Ε.Τ. και το φυσικό ανάγλυφο της περιοχής.

1.2.4 Ο ιστός της πόλης

Οι κυριότερες κεντρικές λειτουργίες (διοικητικές και εμπορικές) είναι συγκεντρωμένες στο κέντρο της πόλης, ένας μικρός αριθμός είναι εγκατεστημένος στο

κέντρο της Νέας Ιωνίας και μεγάλος αριθμός λειτουργιών χωροθετούνται ακτινωτά από το κέντρο κατά μήκος οδικών αξόνων (χάρτης 1.2). Ειδικότερα:

- Ανατολικά βρίσκεται το μουσείο, το νοσοκομείο και το αθλητικό κέντρο.
- Κατά μήκος της παραλίας χωροθετούνται δραστηριότητες τριτογενούς τομέα και αναψυχής, ενώ περίπου στο κέντρο βρίσκεται η διοίκηση και τα παιδαγωγικά τμήματα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (κτίριο Παπαστράτου).
- Βορειότερα είναι η Νομαρχία, το Γηροκομείο, το "Ασκληπιείο", το Άσυλο παιδιού και οι Φυλακές.
- Δυτικά συνεχίζεται ο ιστός κεντρικών λειτουργιών ως το κέντρο της Νέας Ιωνίας και ακολουθούν το Στάδιο, το Πολυκλαδικό Λύκειο, το Κέντρο Γεωργικής Εκπαίδευσης και αναμένεται η κατασκευή των νέων κτιρίων του Πανεπιστημίου προς το Φυτόκο.
- Νότια και προς την είσοδο της πόλης έχουν κατασκευαστεί τα κτίρια της Πολυτεχνικής Σχολής

Παράλληλα, μικρά τοπικά συνοικιακά κέντρα έχουν αναπτυχθεί σε πολλές απομακρυσμένες γειτονίες της πόλης, γύρω από ενοριακές πλατείες και εκπαιδευτικά κτίρια.

Η δημιουργία της βιομηχανικής περιοχής από την ΕΤΒΑ προκάλεσε τη μετακίνηση προς αυτήν των εγκαταστάσεων μεγάλης κλίμακας, με αποτέλεσμα την αποφόρτιση του ιστού της πόλης. Έτσι έχουν παραμείνει αναξιοποίητα μέσα στην πόλη μεγάλα κτίρια παλιών βιομηχανιών που αποτελούν ελεύθερη αστική γη.

Στο δυτικό τμήμα της πόλης υπάρχουν δραστηριότητες χονδρεμπορίου και αποθηκών ανάμεικτες με κατοικία.

Ελεύθερα διαμορφωμένοι χώροι που όμως κρίνονται ανεπαρκείς υπάρχουν στην παραλιακή περιοχή και την Ν. Ιωνία. Τέτοιοι είναι το πάρκο του Αναύρου, του Αγ. Κωνσταντίνου, η πλατεία Ρ.Φεραίου, το πάρκο του πεδίου του Αρεως, τα γήπεδα, η πλατεία Ελευθερίας, το πάρκο της Ν.Ιωνίας κ.α.

Παρότι αναμένεται διάχυση και μεταφορά βασικών λειτουργιών από το σημερινό κέντρο της πόλης που γεωγραφικά προσδιορίζεται στις παραλιακές περιοχές, η αναμενόμενη ανάπτυξη του Πανεπιστημίου, η ανάπτυξη των Παλαιών (σχέδιο Urban) και οι επεμβάσεις στο χώρο του λιμανιού θα ενισχύσουν τον πυρήνα της πόλης, έστω κι αν οδηγήσουν σε μερικές αλλαγές χρήσεων γης.

1.2.5 Συγκοινωνιακά Δίκτυα

Η περιοχή του Βόλου διαθέτει ικανοποιητική σύνδεση με την υπόλοιπη χώρα με οδικό, σιδηροδρομικό και θαλάσσιο δίκτυο ενώ από τα δύο αεροδρόμια του νομού Μαγνησίας στη Σκιάθο και την Αγχίαλο, μόνο αυτό στη Σκιάθο λειτουργεί σε ικανοποιητικό βαθμό.

1.2.5.1 Οδικό Δίκτυο

Η οδική προσπελασιμότητα του Βόλου σε εθνική κλίμακα θεωρείται ικανοποιητική λόγω της κεντροβαρικής θέσης και της άμεσης επαφής με την εθνική οδό Αθηνών-Θεσσαλονίκης που εξυπηρετεί το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων Βορρά-Νότου. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου αυτού είναι κατηγορίας αυτοκινητόδρομου χωρίς διαχωριστική νησίδα και η σύνδεση με αυτόν γίνεται με τη βοήθεια δρόμου της ίδιας κατηγορίας με διαχωριστική νησίδα μέσω ανισόπεδου κόμβου. Η σύνδεση του Βόλου με την υπόλοιπη Ελλάδα γίνεται κυρίως από αυτό το δρόμο. Εξαιρέση αποτελούν η Θεσσαλία και η Ήπειρος που έρχονται σε επαφή με την περιοχή μελέτης διαμέσου του άξονα Βόλου-Μικροθηβών και Βόλου-Λάρισας. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά αυτών, ιδιαίτερα στα σημεία ορεινής χάραξης, είναι φτωχά ενώ με την ολοκλήρωση του δρόμου Βόλου-Ηγουμενίτσας θα καλυφθεί το ασθενέστερο σημείο του σημερινού δικτύου προσπέλασης.

Όσον αφορά την οργάνωση του αστικού και υπεραστικού λεωφορειακού δικτύου που ακολουθεί τη γενικότερη οργάνωση του χώρου, ξεκινούν από το κέντρο του Βόλου και εξυπηρετούν τους περιφερειακούς οικισμούς.

1.2.5.2. Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Η σύνδεση της πόλης σιδηροδρομικώς με το δίκτυο Αθηνών-Θεσσαλονίκης γίνεται με "διασταύρωση" στη Λάρισα. Τα χαρακτηριστικά της σύνδεσης αυτής κρίνονται ικανοποιητικά αφού η γραμμή είναι κανονικού εύρους. Η κίνηση όμως των επιβατών θεωρείται προβληματική αφού απαιτείται μεγάλος χρόνος παραμονής στην Λάρισα για μετεπιβίβαση.

Επίσης υπάρχει η σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει τα αστικά κέντρα Βόλου, Φαρσάλων, Καρδίτσας, Τρικάλων, Καλαμπάκας και εξυπηρετεί την επιβατική και εμπορευματική κίνηση.

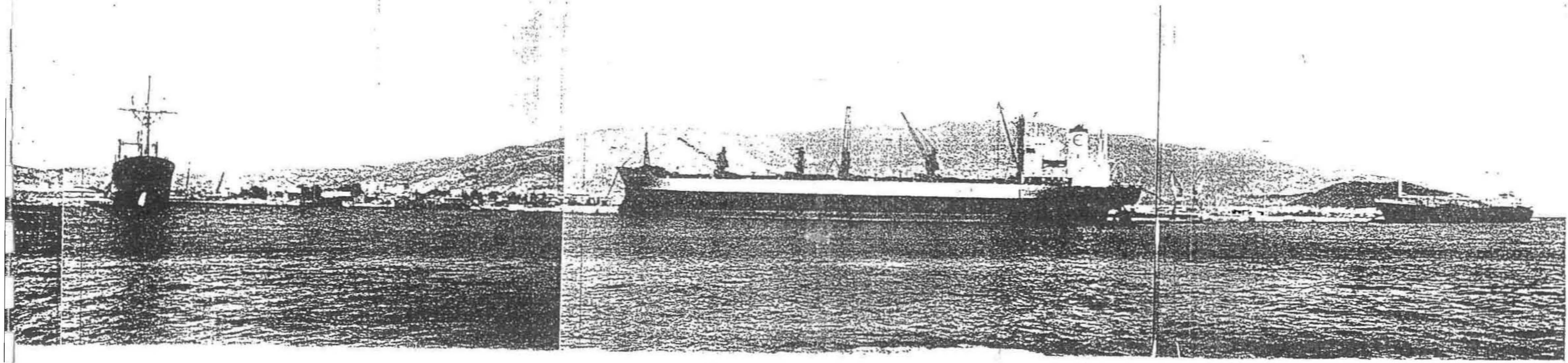
1.2.5.3 Αεροπορικό Δίκτυο

Στην Νέα Αγχίαλο και σε απόσταση 17 χιλιομέτρων από την πόλη του Βόλου βρίσκεται το αεροδρόμιο που μέχρι το 1977 λειτουργούσε με προγραμματισμένες πτήσεις της Ολυμπιακής. Σήμερα έχουν καταργηθεί τα τακτικά δρομολόγια κύρια εξαιτίας της ανταγωνιστικότητας του οδικού δικτύου και λόγω του γεγονότος ότι η γραμμή δεν ήταν πλέον συμφέρουσα για την εταιρία. Τα τελευταία χρόνια λειτουργεί ως στρατιωτικό αεροδρόμιο και κατά καιρούς εξυπηρετεί πτήσεις charter.

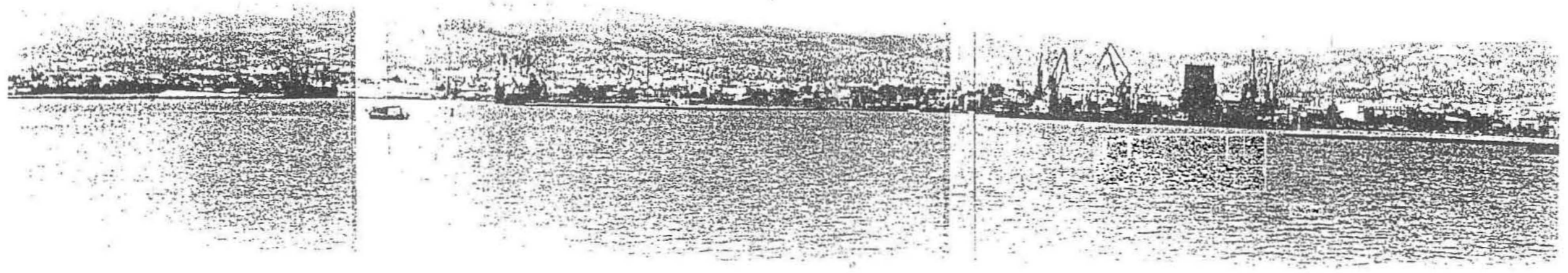
Κύρια επιβατικό αεροδρόμιο με τακτικά δρομολόγια εσωτερικού και εξωτερικού λειτουργεί στη Σκιάθο με αυξημένη επιβατική κίνηση ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες.

1.2.5.4 Λιμενικές Εγκαταστάσεις

Στο Βόλο λειτουργεί και ένα από τα σημαντικότερα εμπορικά λιμάνια της χώρας (φωτο 1.9 και 1.10) που παράλληλα εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση προς και από τις Βόρειες Σποράδες και κατά τακτά χρονικά διαστήματα δέχεται επισκέψεις κρουαζιερόπλοιων (επιμέρους ανάλυση θα γίνει όμως στο κεφάλαιο που θα ακολουθήσει).



Φωτο 19 Απόψη των έργων που κατασκευάζονται στο λιμάνι



Φωτο 20 Απόψη των έργων που κατασκευάζονται στο λιμάνι

1.2.6 Πληθυσμός

Ο πληθυσμός του Δήμου Βόλου, σύμφωνα με την απογραφή της Ε.Σ.Υ.Ε, το 1991 έφτανε τις 74.276 κατοίκους, αλλά στην ουσία είναι μεγαλύτερος και αγγίζει τους 115.732 κάτοικους, αφού ο Βόλος μαζί με τη Νέα Ιωνία, το δήμο Ιωλκού και τους μικρότερους οικισμούς αποτελούν ένα ενιαίο πολεοδομικό συγκρότημα

Όπως βλέπουμε από τον πίνακα 1.4, ο πληθυσμός του Π.Σ. Βόλου ακολουθεί αυξητική πορεία από το 1951. Η πορεία αυτή αναμένεται να συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια και προβλέπεται ότι ο πληθυσμός το 2010 θα είναι περίπου 150.000 (Δρόμος-Ρογκαν,1993) (διάγραμμα 1.2).

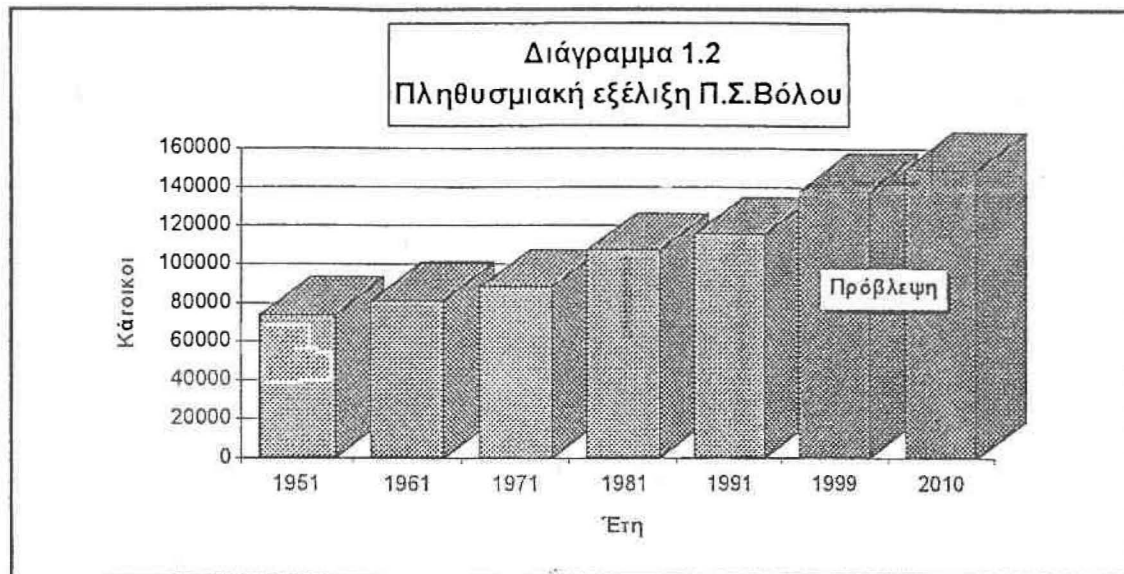
Σημαντική είναι η παρατήρηση ότι ο πληθυσμός του Π.Σ.Β κατά τη χρονική περίοδο 1951-91 δεν αυξάνει μόνο σαν απόλυτος αριθμός αλλά και ως ποσοστό του συνολικού πληθυσμού της Μαγνησίας, γεγονός που μαρτυρεί την τάση συγκέντρωσης στην πιο δυναμική και οικονομικά προσοδοφόρα περιοχή του νομού (πίνακας 1.5). Σε παρόμοιο συμπέρασμα θα καταλήξουμε εάν δούμε την περιοχή μελέτης σε συνάρτηση με το σύνολο Θεσσαλίας.

ΠΕΡΙΟΧΗ	1951	1961	1971	1981	1991
Π.Σ.ΒΟΛΟΥ	73877	81383	88295	107407	115732
Ν.ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	153808	162285	161392	182222	198434
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	628941	695385	659913	695654	734846
ΕΛΛΑΔΑ	7632801	8388553	8768841	9740417	10259900

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.

	1951	1961	1971	1981	1991
Ν.ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	48,03%	50,15%	54,71%	58,94%	58,32%
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	11,75%	11,70%	13,38%	15,44%	15,75%
ΕΛΛΑΔΑ	0,97%	0,97%	1,01%	1,10%	1,13%

Πηγή : Ε.Σ.Υ.Ε



Πηγή : Δρόμος - Ρογκάν, 1993

1.2.7 Η Οικονομία

Από τη διάρθρωση της οικονομίας στο νομό Μαγνησίας το 1981 (πίνακας 1.6), παρατηρούμε ότι τόσο σε σχέση με τη Θεσσαλία, όσο και με το σύνολο της χώρας, εμφανίζονταν μεγάλη εξειδίκευση στον Δευτερογενή τομέα, ενώ ο Τριτογενής ήταν πιο ανεπτυγμένος σε σχέση με τη Θεσσαλία, και λιγότερο σε σχέση με το σύνολο της χώρας.

Πίνακας 1.6
Τομεακή διάρθρωση της παραγωγής (1981)

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ
Ν.ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	27%	37%	36%
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	48%	24%	28%
ΕΛΛΑΔΑ	26%	28%	47%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., 1994

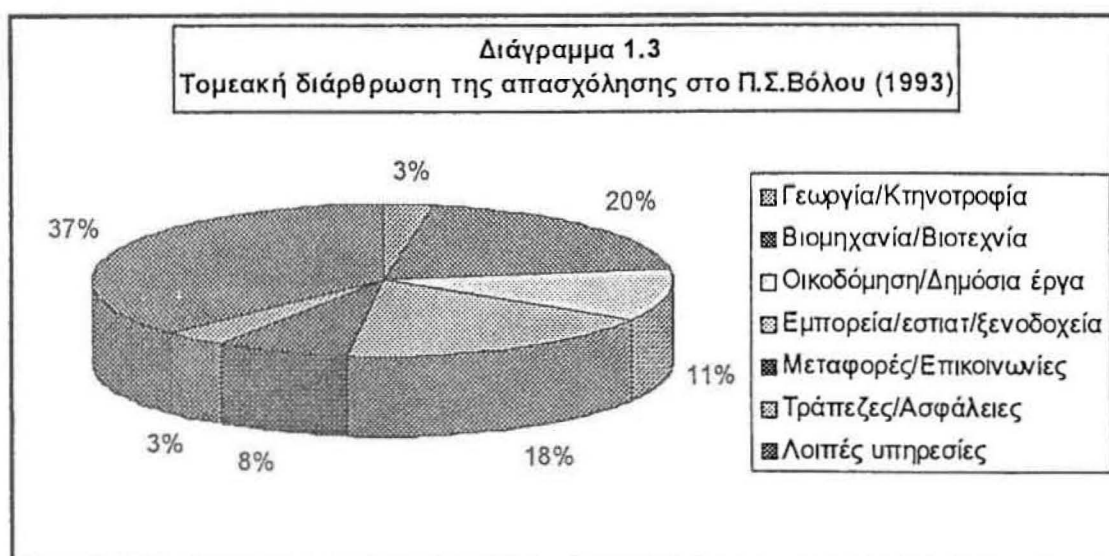
Αυτή όμως η βιομηχανική ανάπτυξη, φαίνεται ότι είχε φτάσει στο μέγιστο δυνατό όριο της και τα τελευταία χρόνια παρατηρείται στασιμότητα, που σε ορισμένες περιπτώσεις φτάνει τα όρια της κρίσης. Από τα 11.780 άτομα που απασχολούνταν στο δευτερογενή τομέα το 1981 μόλις τα 7.600 εξακολουθούν να εργάζονται στον τομέα αυτό ενώ παράλληλα διακρίνονται και τάσεις πρόσθετης μείωσης. Ο πρωτογενής τομέας ακολουθεί παρόμοια πορεία και μειώνεται σημαντικά. Αντίθετα ο τριτογενής

τομέας και ειδικότερα ο τουρισμός παρουσιάζει αύξηση (πίνακας 1.7). Επισημαίνεται δηλαδή μια τάση στροφής της τοπικής οικονομίας προς την προσφορά υπηρεσιών και ειδικότερα προς τον τουρισμό.

Πίνακας 1.7 Κατανομή της απασχόλησης στο Π.Σ. Βόλου		
	1981(%)	1993(%)
Γεωργία/Κτηνοτροφία	5,4	2,6
Βιομηχανία/Βιοτεχνία	33,4	19,4
Οικοδόμηση/Δημόσια έργα	11,6	10,4
Εμπορεία/εστια/ξενοδοχεία	14,4	17,5
Μεταφορές/Επικοινωνίες	10,4	7,4
Τράπεζες/Ασφάλειες	3,2	3,3
Λοιπές υπηρεσίες	18,2	35,7
Συνολική Απασχόληση (αρ. εργαζομενων)	33970	37120

Πηγή : Τοπική Έρευνα Παν. Θεσσαλίας, 1993

Σήμερα από τους 37.200 εργαζόμενους σε ένα πληθυσμό 115.000 κατοίκων, 1.000 απασχολούνται στην γεωργία, 7.600 στη μεταποίηση, 4.070 στις οικοδομές και τα δημόσια έργα και 24.450 στην παροχή υπηρεσιών ποσοστό που αγγίζει το 70%, προσεγγίζει δηλαδή το κλασικό μοντέλο Ευρωπαϊκής πόλης στη φάση της αποβιομηχάνισης και τριτογενοποίησης της παραγωγής. (διάγραμμα 1.3)



1.2.8 Ο Τουρισμός

"Η συμβολή του τουρισμού στην ανάπτυξη της Μαγνησίας είναι καθοριστική. Ο νομός συγκεντρώνει περίπου το 3% των ξενοδοχειακών κλινών όλης της χώρας, το 65% της Θεσσαλίας, το 4,5% των campings και σημαντικό αριθμό ενοικιαζόμενων δωματίων. (περιοδικό Αντί, 1994)

Η αναβάθμιση των τουριστικών λειτουργιών του νομού περνά μέσα από ήπιες μορφές προώθησης και από εναλλακτικές προτάσεις ανάπτυξης της και συνδέεται οπωσδήποτε με τις μονάδες μεταποίησης". (Δ. Πιτσιώρης, 1994)

Στο νομό Μαγνησίας το μεγαλύτερο ποσοστό των καταστημάτων είναι εστιατόρια και ξενοδοχεία παρόλο που η αναπτυξή τους δεν είναι επαρκής.

Οι ξενοδοχειακές μονάδες που λειτουργούν στο νομό είναι σε μεγάλο ποσοστό μικρού μεγέθους και μόνο στη Σκιάθο λειτουργούν λίγες με μεγάλο αριθμό κρεβατιών (200-400). Ο αριθμός τους με βάση τα στοιχεία του Ε.Ο.Τ. φτάνει τις 350 μονάδες και το δυναμικό τους ξεπερνά τις 14.500 κλίνες (πίνακας 1.8).

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΝΟΜΟΥ			ΣΠΟΡΑΔΕΣ		
	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΔΩΜΑΤΙΑ	ΚΛΙΝΕΣ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΔΩΜΑΤΙΑ	ΚΛΙΝΕΣ
ΑΑ	2	356	688	2	356	688
Α	39	853	1693	12	619	1178
Β	42	1471	2775	17	718	1361
Γ	166	3413	6415	76	1756	3322
Δ	50	891	1726	14	240	451
Ε	51	603	1216	24	286	576
ΣΥΝΟΛΟ	350	7587	14513	145	3975	7576
ΕΝ. ΔΩΜΑΤΙΑ		1521	18125		953	11400

Πηγή: ΕΟΤ, 1995

Εκτός από τα ξενοδοχεία υπάρχουν 1.521 ενοικιαζόμενα δωμάτια με 18.125 κλίνες, 131 βίλες και σπίτια ενοικιαζόμενα με 966 κλίνες, και 9 μονάδες camping με 554 θέσεις ικανές να φιλοξενήσουν 1.695 άτομα. (ΕΟΤ, 1995)

Στα παραπάνω στοιχεία πρέπει να προστεθούν τα 119 τουριστικά γραφεία, τα 53 τουριστικά λεωφορεία, τα 32 γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων και τα 40 γραφεία ενοικίασεως μοτοποδηλάτων και μηχανών.

Η οργανωμένη κίνηση αλλοδαπών (groups) περιορίζεται στη Σκιάθο επειδή συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό κλινών σε ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια, επιπλωμένα διαμερίσματα και κάμπινγκς και λειτουργεί διεθνές αεροδρόμιο που δέχεται πτήσεις τσάρτερ.

Η περιοχή Βόλος-Πήλιο με τις μοναδικές φυσικές ομορφιές και το ικανό δυναμικό σε κλίνες μπορεί να εξυπηρετήσει κατά τη διάρκεια όλου του χρόνου διάφορες μορφές τουρισμού (π.χ. συνεδριακό, εκπαιδευτικό, ορεινό κ.λ.π.). Όμως είναι δυνατόν να εξυπηρετηθούν και οργανωμένα groups, εφόσον οι tour operators ενδιαφερθούν, να μετακινηθούν με πτήσεις τσάρτερ χρησιμοποιώντας το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου ή το αεροδρόμιο της Σκιάθου με παράλληλη διοχέτευση επισκεπτών προς Πήλιο με πλοία.

Στο νομό Μαγνησίας αυξήθηκε το ποσοστό συμμετοχής των ημεδαπών τουριστών στη χώρα (από 3.6% το 1988 σε 4.25% το 1992) και διπλασιάστηκε το ποσοστό των αλλοδαπών (από 0.9 το 1988 σε 1.83% το 1992). Η δυναμική του τουρισμού φαίνεται και από την αύξηση των αφίξεων και διανυκτερεύσεων (πίνακας 1.9), όπου παρατηρείται ότι τα 10 τελευταία χρόνια ο αριθμός των διανυκτερεύσεων των αλλοδαπών έχει διπλασιαστεί και οι διανυκτερεύσεις την ημεδαπών έχουν αυξηθεί κατά 70% περίπου.

Πίνακας 1.9						
Αφίξεις και διανυκτερεύσεις αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών						
Έτη	Αφίξεις			Διανυκτερεύσεις		
	Αλλοδαποι	Ημεδαποί	Σύνολο	Αλλοδαποι	Ημεδαποί	Σύνολο
1984	53813	148114	201927	270559	307970	578529
1986	61589	165447	227036	347797	398075	745872
1988	62309	178199	240508	328690	410690	739380
1990	66572	197888	264460	415673	471987	887660
1992	61871	201144	263015	527714	453068	980782
1994*	-	-	-	507920	532440	1040360

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε, 1995

* Τα στοιχεία για το 1994 είναι προσωρινά

Στον πίνακα 1.10 παρουσιάζονται οι αφίξεις και διανυκτερεύσεις ημεδαπών και αλλοδαπών τουριστών στην πόλη του Βόλου. Από τη μελέτη του πίνακα προκύπτει ότι οι αφίξεις των ημεδαπών παρουσιάζουν σταθερότητα κατά τη διάρκεια του χρόνου ενώ οι αφίξεις των αλλοδαπών παρουσιάζονται ιδιαίτερα αυξημένες κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Μήνες	Αφίξεις		Διανυκτερεύσεις	
	Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Αλλοδαποί
Ιανουάριος	10249	440	16035	817
Φεβρουάριος	7578	517	12953	1052
Μάρτιος	11907	582	19371	1513
Απρίλιος	11222	684	17350	1500
Μάιος	10397	1051	17331	2052
Ιούνιος	9781	999	15476	1952
Ιούλιος	11216	1692	18673	3191
Αύγουστος	11424	1892	21247	3755
Σεπτέμβριος	10298	1065	16962	2119
Οκτώβριος	9586	696	15420	1358
Νοέμβριος	9999	459	14997	897
Δεκέμβριος	10271	243	19463	569
Σύνολα	123928	10320	205278	20775

Πηγή: ΕΟΤ, 1995

Η πορεία που ακολουθεί η πόλη του Βόλου, με δεδομένες τις προοπτικές, τις δυνατότητες της περιοχής και την αναμενόμενη αύξηση του τουρισμού στην Ελλάδα γενικότερα (13 εκ. τουρίστες το 2000), απαιτεί την περαιτέρω ανάπτυξη της και δίνει το ερέθισμα για τουριστική αξιοποίηση των δυνατοτήτων της. Στα πλαίσια αυτά είναι φανερό ότι ο ρόλος του λιμανιού δεν μπορεί να παραμείνει ο ίδιος, όταν μάλιστα παρατηρείται και συνεχής αύξηση των εξυπηρετήσεων που παρέχει στον κλάδο του τουρισμού (πίνακας 1.11).

ΕΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ		ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ
1982	75166	-	77326	-
1983	100338	-	103233	-
1984	107786	-	110233	-
1985	124528	-	115425	-
1986	128598	-	131190	-
1987	127877	12405	118021	12582
1988	162370	14661	158977	15242
1989	146865	15786	147197	14966
1990	153188	17266	153635	15428
1991	139585	13973	136700	13188
1992	150136	15484	140480	14000
1993	152649	-	133478	-

Πηγή: Λιμεναρχείο Βόλου, 1994

1.2.9 Η Πολιτιστική Ζωή

Ο Βόλος παρουσιάζει πλούσια πολιτιστική δράση. Διαθέτει πλειάδα συλλόγων, οργανισμών, καλλιτεχνικών στεκιών και σχολών.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι το Κέντρο Νεότητας "Δίαυλος" που διαθέτει βιβλιοθήκη, κέντρο πληροφορικής, σχολή χορού και θεάτρου, εργαστήριο φωτογραφίας, χώρο αναψυχής και μπαράκι, ενώ οργανώνει διάφορα προγράμματα ανταλλαγής απόψεων και εμπειριών με νέους άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Άλλοι πολιτιστικοί χώροι είναι το Δημοτικό Θέατρο, το Δημοτικό Ωδείο, και το πολυώροφο Κέντρο Τέχνης. Σημαντική συμβολή όμως στα δρώμενα της πόλης παίζουν και το Πνευματικό Κέντρο της Μητρόπολης Δημητριάδος, οι βιβλιοθήκες "Λαϊκή", "Τριών Ιεραρχών" και του δήμου Νέας Ιωνίας, το Γαλλικό Ινστιτούτο Βόλου, το κέντρο κατάρτισης κοινωνικά αποκλεισμένων νέων "Άρσις", τα ωδεία, οι χορευτικοί όμιλοι, τα πνευματικά σωματεία, τα πολιτιστικά πάρκα, τα Κ.Α.Π.Η, ο Συμβουλευτικός Σταθμός της "Εξόδου" κ.α., ενώ παράλληλα βρίσκονται σε εξέλιξη φιλόδοξοι στόχοι όπως:

- Η ανάπτυξη των τριών βασικών τομέων, θεάτρου, μουσικής και χορού, καθώς και των άλλων εικαστικών τεχνών.

- Το Ωδείο, η Συμφωνική Ορχήστρα, οι χορωδίες και η φιλαρμονική.
- Το Δημοτικό Θέατρο και τα λοιπά τμήματα που συναντώνται στο μεγάλο και σύγχρονο δημοτικό θέατρο αλλά και στο χώρο της παλιάς ηλεκτρικής εταιρείας, που ανακατασκευάζεται σε ένα σύγχρονο μουσικό θέατρο στην καρδιά της πόλης.
- Η νέα πινακοθήκη που σχεδιάζεται έτσι ώστε να προσφέρει τη δυνατότητα φιλοξενίας πολλών εικαστικών δραστηριοτήτων.
- Η ανακατασκευασθείσα καπναποθήκη Σπίρερ όπου στεγάζονται το Μουσείο Ιστορίας της πόλης, το δημοτικό κέντρο ιστορίας, η δημοτική βιβλιοθήκη και δημιουργείται ένα ακόμα αμφιθέατρο.
- Ο παλιός κινηματογράφος Αχιλλείο που θα ανακατασκευαστεί και θα στεγάσει μια σύγχρονη κινηματογραφική αίθουσα, ένα παραδοσιακό καφενείο και ένα ζωντανό κέντρο για τη νεολαία.

1.2.10 Τα Σημεία Ενδιαφέροντος

Τα αξιοθέατα του Βόλου και της ευρύτερης περιοχής είναι πάρα πολλά όμως λόγω ανεπαρκούς οργάνωσης και ενημέρωσης λίγα από αυτά γίνονται γνωστά τόσο στον επισκέπτη όσο και στον κάτοικο της περιοχής. Τα κυριότερα από αυτά παρουσιάζονται πιο κάτω:

- Το πάρκο του Αναύρου, με γλυπτά επώνυμων Ελλήνων και ξένων καλλιτεχνών, από το συμπόσιο που έγινε το 1988. Αφού φιλοξενήθηκαν στην πόλη ενάμιση μήνα χάρισαν τα έργα που φιλοτέχνησαν γι αυτή.
- Η παραλία του Αναύρου και το πάρκο του πεδίου του Άρεως με τον Ιππικό όμιλο και το Εκθεσιακό Κέντρο "Δήμητρα" στην είσοδο της πόλης.
- Οι εκκλησίες του Αγ.Κωνσταντίνου, του Αγ.Νικολάου, της Μεταμόρφωσης και του Αγ. Βασιλείου, με γλυπτά σχεδιασμένα από τον αρχιτέκτονα Αριστοτέλη Ζάχο και φιλοτεχνημένα από τον εμπειρικό γλύπτη της εποχής Αργύρη Μπαλαμπάνη, το εκκλησάκι της Αγ. Τριάδας στη συνοικία του Αναύρου με

αξιόλογες τοιχογραφίες του Γουναρόπουλου, η Παναγία της Γορίτσας και η Παναγία της Τρύπας.

- Ο σιδηροδρομικός σταθμός και το σιδηροδρομικό μουσείο που βρίσκεται μέσα στο σταθμό αλλά δε λειτουργεί και το γραφικό τρενάκι του Πηλίου, έργα του Εβαρέστο ντε Κίρικο
- Το φρούριο του Βελέντζα, στην Άλλη Μεριά, όπου υπάρχουν τοιχογραφίες του Θεόφιλου.
- Ο ναός της Παναγίας στην Επισκοπή. Βρίσκεται στον Άνω Βόλο και χρονολογείται από το 12ο αιώνα. Από τα εντοιχισμένα Βυζαντινά ανάγλυφα ξεχωρίζουν τα κομμάτια της σαρκοφάγου της Άννας Μαλιασηνής, σύζυγο του Δεσπότη της Δημητριάδας, Νικολάου Μαλιασηνού.
- Το Αρχαιολογικό μουσείο που ιδρύθηκε το 1909. Συγκεντρώνει ευρήματα από από την Προϊστορική Εποχή ως την Κλασική, την Ελληνιστική και τη Ρωμαϊκή Περίοδο.
- Η δημοτική πινακοθήκη που στεγάζεται στο Δημαρχείο της πόλης με έργα ζωγραφικής, χαρακτικής, γλυπτικής και φωτογραφίες από τον παλιό Βόλο.
- Το μουσείο του Θεόφιλου, στο αρχοντικό του Γιάννη Κοντού, στην Ανακασιά με τοιχογραφίες φιλοτεχνημένες το 1912.
- Το σπίτι του λαογράφου Κίτσου Μακρή, ιδιοκτησίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, με έργα του Θεόφιλου, του Χριστόπουλου, βυζαντινές εικόνες, ξυλόγλυπτα και κεραμικά.
- Τα ερείπια της Δημητριάδας στις Νέες Παγασές, 6 χιλιόμετρα από την πόλη, που ίδρυσε το 293 π.χ. ο Δημήτριος ο Πολιορκητής. Στον ίδιο χώρο βρίσκεται το αρχαίο θέατρο, τείχος μήκους 7 χ.λ.μ. και ίχνη αρχαίου ναού.
- Το Διμήνι, 5 χιλιόμετρα από την πόλη, όπου βρίσκονται ερείπια οργανωμένου οικισμού της νεολιθικής εποχής.
- Το Σέσκλο, 14 χιλιόμετρα από την πόλη, με ερείπια από την αρχαιότερο οικισμό της Θεσσαλίας, χρονολογείται στη Μέση της Νεολιθικής Περιόδου.

- Ο ναός των Αλεξανδρινών χρόνων πίσω από το λόφο Γορίτσας, το κάστρο Βόλου στα Παλιά, το Βενετσιάνικο φρούριο στα Πευκάκια από όπου ελέγχονταν η είσοδο στο λιμάνι και ο Σωρός που χρησιμοποιήθηκε από των Μέγα Αλέξανδρο και από τους Βενετσιάνους αργότερα σαν οπτικός τηλεγράφος.
- Το κτίριο Παπαστράτου που φιλοξενεί τη διοίκηση του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, το κτίριο Ματσάγγου στο κέντρο του Βόλου σε ένα τμήμα του οποίου λειτουργεί το φοιτητικό στέκι, το κτίριο του παλιού ΚΤΕΛ όπου θα λειτουργήσει σύγχρονη Πανεπιστημιακή Βιβλιοθήκη.
- Τα αρχοντικά και νεοκλασικά κτίρια όπως είναι η οικία Τσικρίκη στην οδό Ιάσονος, η οικία Στρεφτάρη που ανήκει στο σύλλογο Γυναικών στη διασταύρωση των οδών Γαλλίας και Τοπάλη, η οικία Αντωνοπούλου που ανήκει στην ΕΤΒΑ στην διασταύρωση Τ.Οικονομάκη και Αντωνοπούλου και το κτίριο Ζώγια-Σταθά.
- Τα παλιά βιομηχανικά κτίρια όπως είναι το κτίριο Σπίρελ που ανήκει στο Δήμο Βόλου και ανακαινίζεται, το κεραμοποιείο Τσαλαπάτα στα Παλιά, το συγκρότημα Μουρτίσουκου και το κτίριο των Σχολών Εφαρμοσμένων Τεχνών στην οδό Αναπαύσεως, το κτίριο του οργανισμού καπνού, το Απεντεμοτήριο στο παλιό λιμεναρχείο και η βιοτεχνία Στριχοκάρπου.
- Το Παρθεναγωγείο Βόλου στη συμβολή των οδών Κοραή με Δημητριάδος, το Δικαστικό Μέγαρο στην πλατεία Ελευθερίας, η Βιβλιοθήκη των Τριών Ιεραρχών, το Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας, το Κέντρο Τέχνης και το Δημοτικό Θέατρο.

1.2.11 Οι Δυνατότητες Άθλησης

Η περιοχή του Βόλου που βρίσκεται ανάμεσα σε θάλασσα και βουνό προσφέρει πάρα πολλές ευκαιρίες άθλησης. Έτσι δίνεται η δυνατότητα για:

- Θαλάσσια σπόρ, ενοικιάσεις σκαφών για σκί, wind surfing, θαλάσσια ποδήλατα και κανώ γίνονται στην οργανωμένη πλάζ των Αλυκών, στο Ναυτικό Όμιλο Βόλου στον Άναυρο και σε πολλές περιοχές του Παγασητικού. Σημειώνεται ότι ο

- Βόλος ήταν μια από τις τέσσερις υποψήφιες πόλεις για την ανάπτυξη του Ολυμπιακού ναυταθλητικού κέντρου.
- Ιππασία, στον ιππικό όμιλο στο πάρκο του πεδίου του Αρεως.
 - Σκί, στο χιονοδρομικό κέντρο στα Χάνια.
 - Ορειβασία, στις εγκαταστάσεις του Ορειβατικού Συλλόγου στα Χάνια με κατάλληλες διαδρομές και ξενώνες.
 - Μπάσκετ, τένις, βόλεϋ, ποδόσφαιρο, στα αθλητικά κέντρα της πόλης.
 - Κολύμβηση στο κολυμβητήριο και στην πλαζ του Αναύρου.

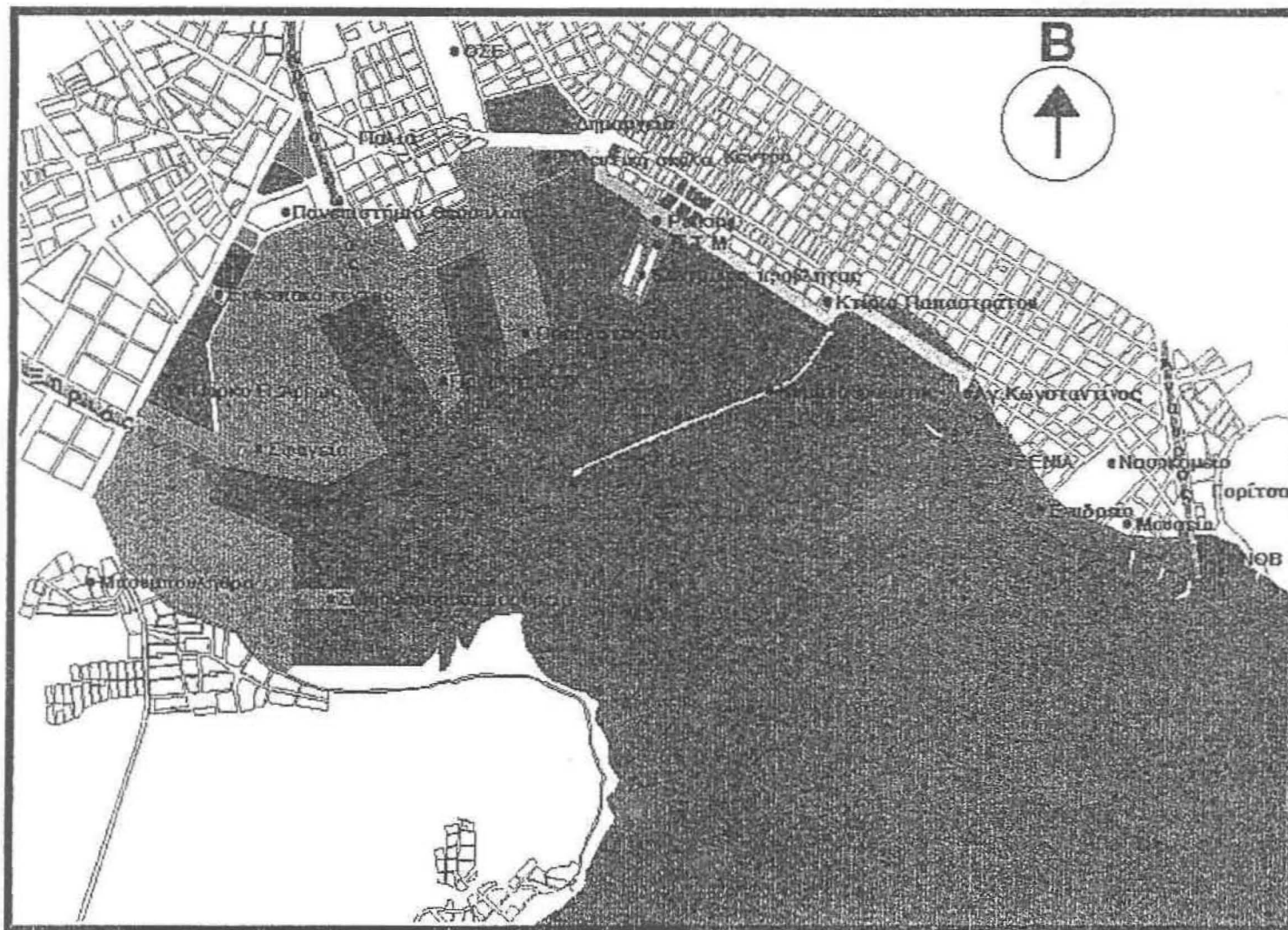
1.2.12 Η περιοχή μελέτης

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει την παραλιακή ζώνη του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου συνολικού μήκους οκτώ χιλιομέτρων και εκτείνεται από τον όρμο του Ναυτικού Ομίλου Βόλου (NOB) περιλαμβάνει την παραλία της πόλης, το λιμάνι, το Πανεπιστήμιο, το εκθεσιακό κέντρο, το πάρκο του Αναύρου και φτάνει έως τη θέση Μπουμπουλήθρα μετά το Πεδίο του Άρεως. (χάρτης 1.3)









Αναλυτικότερα η παραλία του Βόλου αποτελεί την καρδιά της πόλης. Ξεκινά από την περιοχή που βρίσκεται το πάρκο του Δημαρχείου και καταλήγει στην εκκλησία της Παναγίας της Τρύπας.

Στο πάρκο του Δημαρχείου (38.525 τ.μ.) που αποτελεί ένα καλά οργανωμένο χώρο με παγκάκια και μεγάλα δέντρα εκτός από το κτίριο του Δήμου υπάρχουν το δημοτικό θέατρο, το ανοικτό δημοτικό αμφιθέατρο και το δημοτικό εστιατόριο "Θεόφιλος".

Ακριβώς μπροστά στην παραλία λειτουργεί σήμερα αλιευτική σκάλα για φαροκάικα που όμως λόγω του μικρού χέρσου δεν μπορεί να λειτουργήσει σωστά, ενώ στο χώρο του κεντρικού προβλήτα (φωτο 1.11 και 1.12) στεγάζεται το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας και ο σύλλογος των λιμενεργατών.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Αθλητικές εγκαταστάσεις
-  Πάρκα - Χώροι πράσινου
-  Χώροι περιπάτου
-  Αναψυχή
-  Parking
-  Λιμενικές εγκαταστάσεις
-  Εμπόριο
-  Κεντρικές λειτουργίες

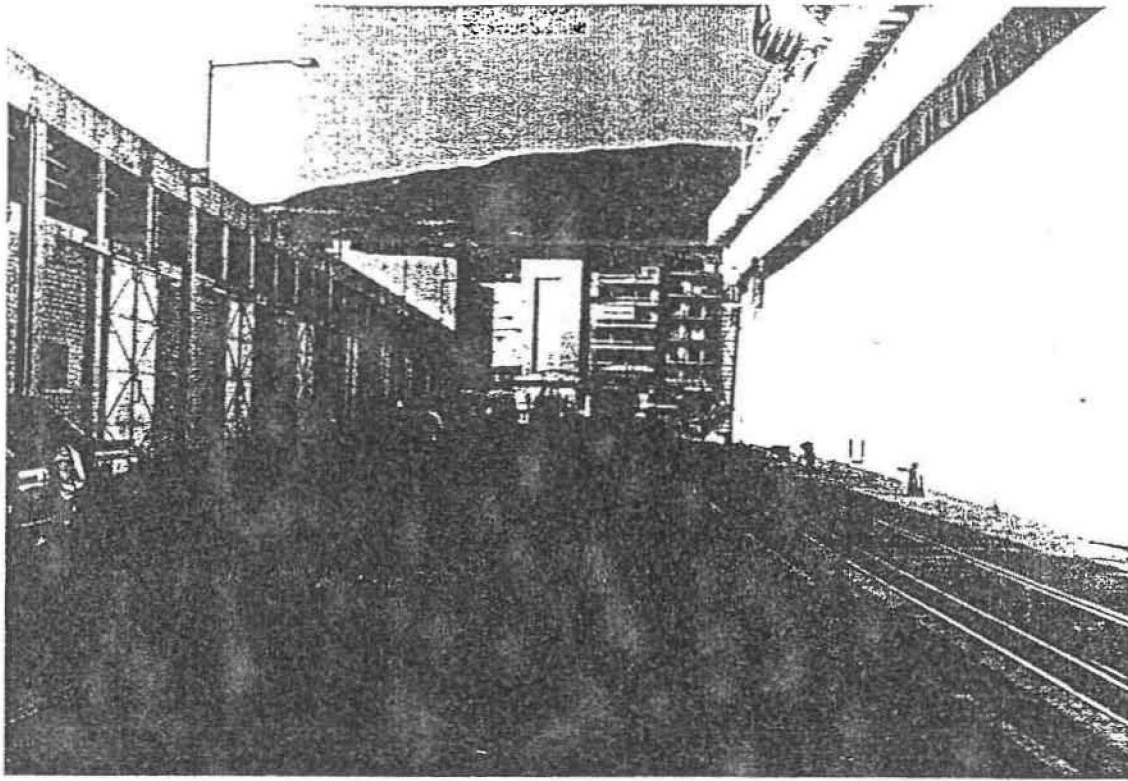
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
 ΧΑΡ/ΚΑ ΣΗΜΕΙΑ**

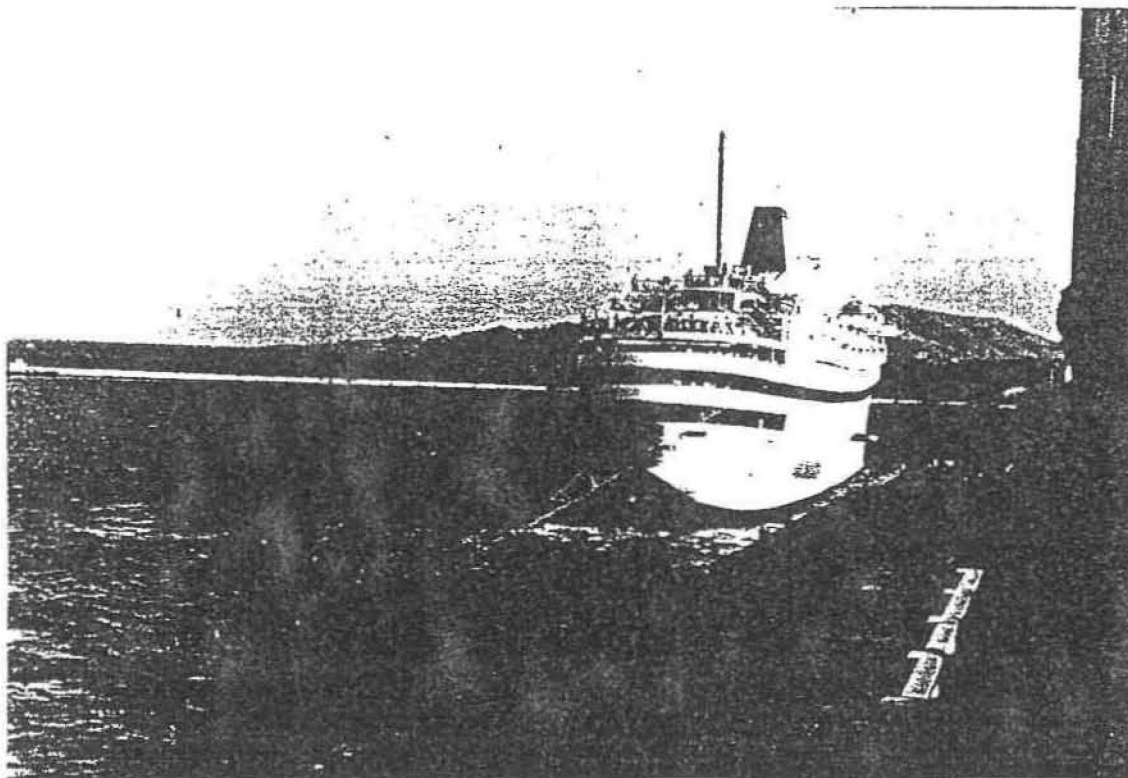
ΧΑΡΤΗΣ 1.3

Βόλος, 1995

Η.Πογιαρίδης - Κ.Ρακιτζής



Φωτο 1.11: Ο κεντρικός προβλήτας



Φωτο 1.12: Αναχώρηση κρουαζιερόπλοιου από τον κεντρικό προβλήτα

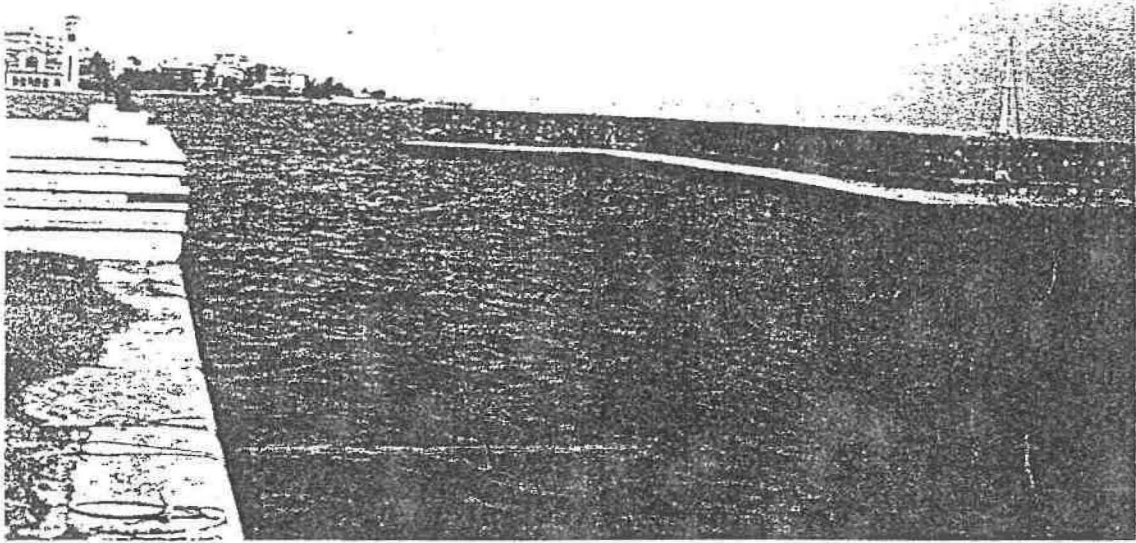
Ακολουθεί ο χώρος που μεσολαβεί έως τον κεντρικό προβλήτα που χρησιμοποιείται από μικρά πλοία για εμπορική χρήση και μεταφορά αγαθών καθημερινής χρήσης στις Β.Σποράδες Στο χέρσο τμήμα και μέχρι την οδό Κ.Καρτάλη λειτουργούν χώροι ελεγχόμενης στάθμευσης υπό την εποπτεία της εταιρίας ΤΕΟΚΑΡ Α.Ε.

Το επόμενο τμήμα της παραλίας εκτείνεται μέχρι τον κυματοθραύστη (φωτο 1.13 και 1.14) που βρίσκεται μπροστά στο κτίριο Παπαστράτου. Το υδάτινο τμήμα της παραλίας των Αργοναυτών λειτουργεί σαν αγκυροβόλιο ιστιοφόρων, ενώ το χερσαίο τμήμα χρησιμοποιείται κυρίως για δραστηριότητες αναψυχής, Έχει καφέ, τσιπουράδικα κ.λ.π και είναι μαζί με το επόμενο τμήμα που φτάνει έως την εκκλησία του Αγ. Κωνσταντίνου η κατ' εξοχήν περιοχή του περιπάτου στην πόλη (φωτο 1.15 και 1.16).

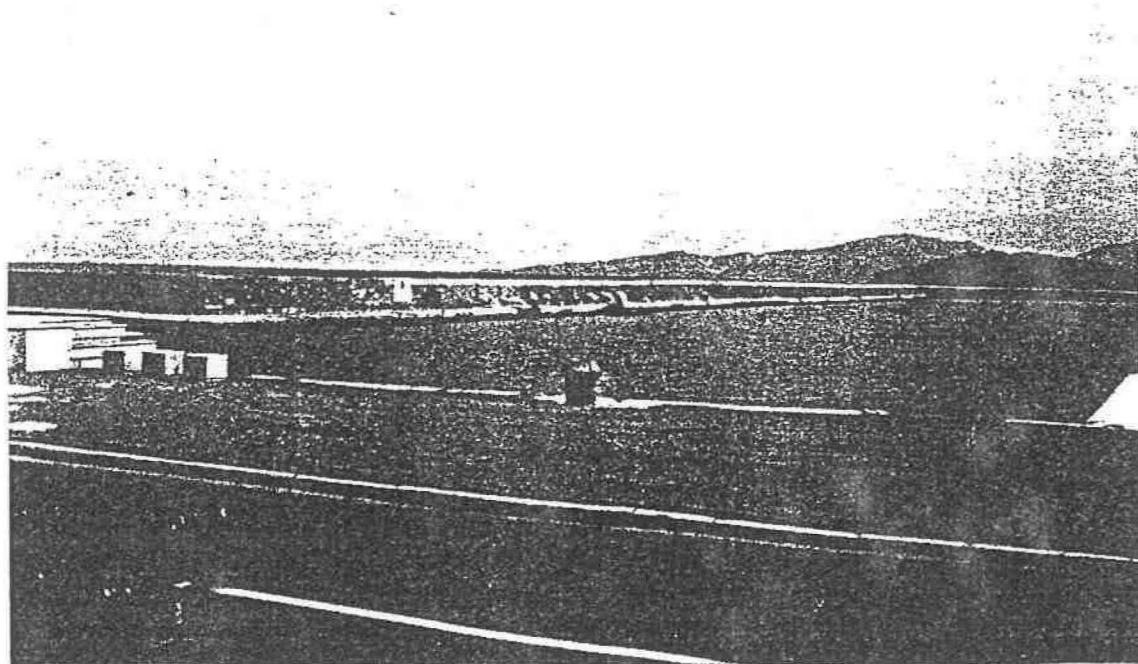
Το τελευταίο διαθέτει χώρο 18.800 τ.μ. διαμορφωμένο σε πάρκο που προσφέρει στους επισκέπτες το καλοκαίρι τη δροσιά των ψηλών δέντρων. Σε αυτό υπάρχει υπαίθριος χώρος καφετερίας, παιδική χαρά, δημόσιες τουαλέτες και προσφέρεται για περίπατο και ξεκούραση. Στο σημείο συνάντησης του με την πλατεία του Αγ.Κωνσταντίνου, λειτουργούν τσιπουράδικα, ταβέρνες και άλλα καταστήματα αναψυχής. Στον ίδιο χώρο κάνει αισθητή την παρουσία της άλλη μία παιδική χαρά, το κτίριο της Ελληνικής Ραδιοφωνίας, μία σκάλα που όμως δεν προσφέρει πολλές υπηρεσίες και ο Ο.Ε.Α και Ν.Α.Β.

Από εδώ ξεκινά και το πάρκο του Αναύρου που σχεδιάστηκε από την Ήβη Αγγελοπούλου και την Αναστασία Βλιώρα. Το τελευταίο έχοντας μέτωπο στην θάλασσα του Παγασητικού καλύπτει έκταση 76.796 τ.μ. που είναι διαμορφωμένη σε χώρο περιπάτου και αναψυχής και διακοσμημένος με ανάγλυφα έργα τέχνης από καλλιτέχνες που προέρχονται από όλη την Ευρώπη.

Στην περιοχή λειτουργεί το ξενοδοχείο "Ξενία" (2.243 τ.μ.) (φωτο 1.17) που αποτελεί δημοτική επιχείρηση και το κτίριο "Ενυδρείο" (911 τ.μ.) (φωτο 1.18) που έχει διαμορφωθεί σε ένα από τα καλύτερα καφέ-εστιατόρια της πόλης και φιλοξενεί τα σπουδαιότερα γεγονότα και δεξιώσεις. Σημειώνεται ότι πρόκειται για χώρο που όχι μόνο δεν αλλοιώνει το χαρακτήρα αλλά με τα ιδιαίτερα στοιχεία που διαθέτει και την καλόγουστη διακόσμηση αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της περιοχής. Αξίζει να αναφερθεί ότι παρόλο που λειτουργεί σε βάση ιδιωτικού δικαίου ο σχεδιασμός του ήταν αποτέλεσμα συνεργασίας με την τεχνική υπηρεσία του δήμου Βόλου.



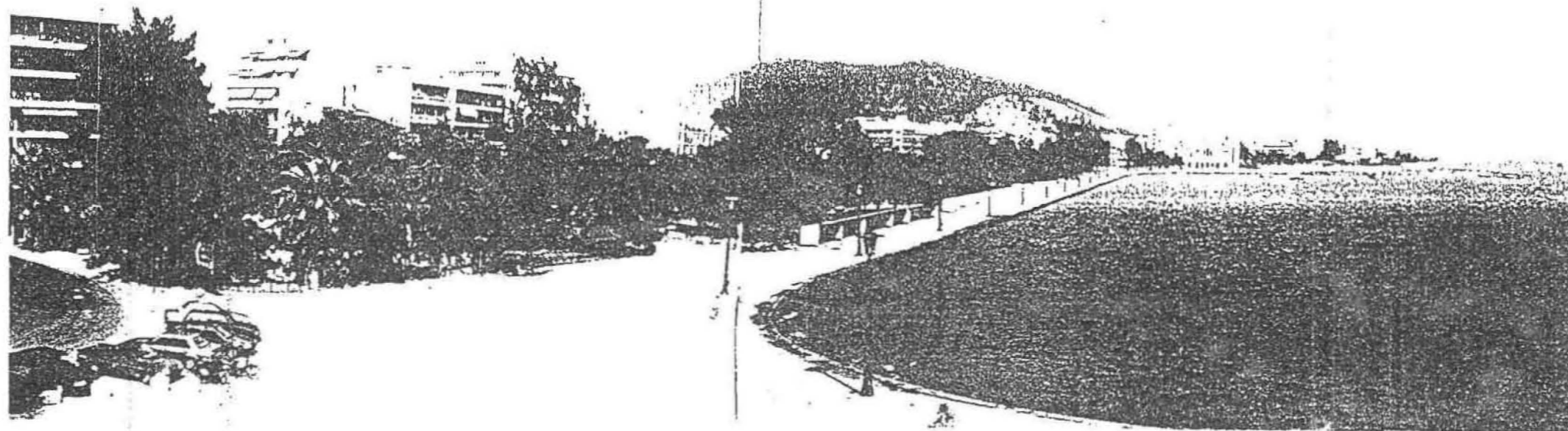
Φωτο 1.13: Αρχή κυματοθραύστη



Φωτο 1.14: Ο κυματοθραύστης



Φωτο 1 15 Η περιοχή των Αργοναυτών



Φωτο 1 16 Τμήμα της παραλίας από το κρησ Παπαστρατού μέχρι τον Αγ
Εδονατζή



Φωτο 1.17: Το ξενοδοχείο Ξενία στο πάρκο του Αναύρου



Φωτο 1.18: Αποψη του Αναύρου

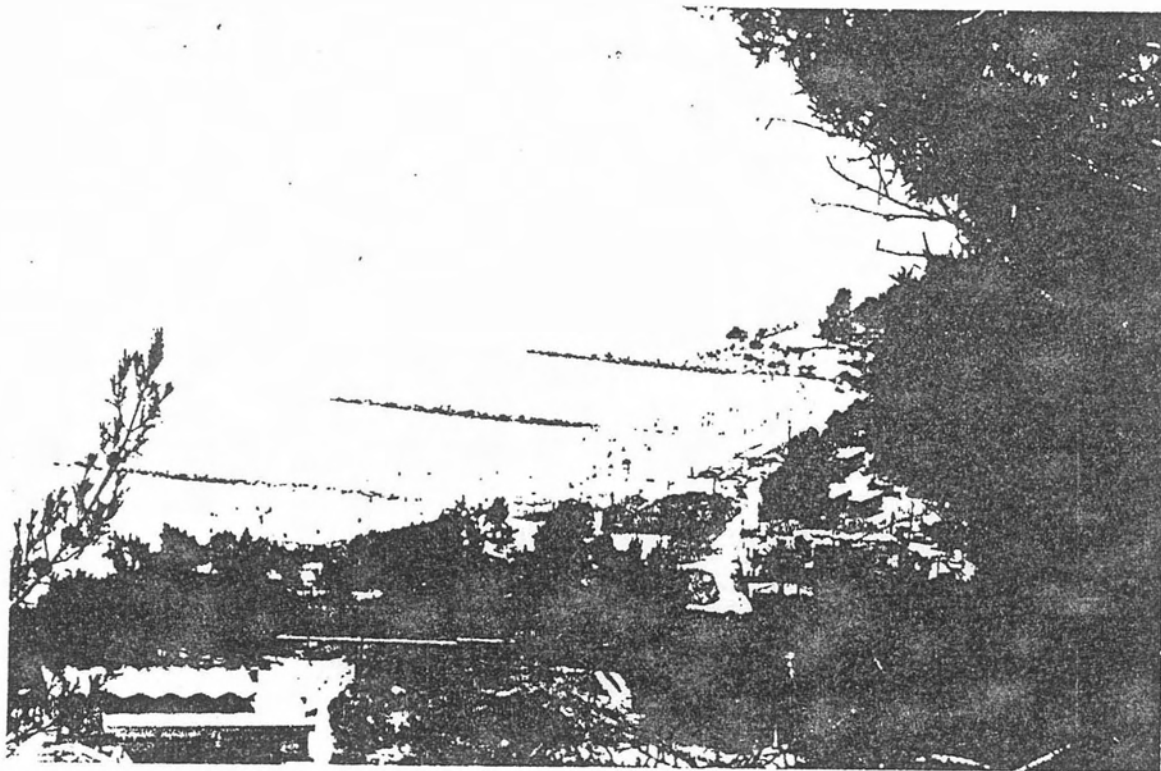
Στο χώρο του πάρκου λειτουργεί εποχιακά λούνα πάρκ μικρών διαστάσεων ικανό όμως να εξυπηρετήσει τη ζήτηση. Κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών ανοίγουν άλλα τρία αναψυκτήρια που μετατρέπουν την περιοχή σε πόλο έλξης. Το βόρειο τμήμα του πάρκου διασχίζεται από τις γραμμές που γραφικού τρένου του Πηλίου. Αμέσως μετά το δρόμο που έχει πεζοδρομηθεί βρίσκονται το εκκλησάκι της Αγίας Τριάδας, το Αρχαιολογικό Μουσείο που συγκεντρώνει ευρήματα της περιοχής και το Νοσοκομείο της πόλης.

Στη συνέχεια υπάρχει παραλία κατάλληλη για κολύμβηση. Σε αυτή λειτουργούν τρία γραφικά καφενεία και έχει διαμορφωθεί χώρος για να αλλάζουν οι λουόμενοι και γήπεδο για beach volley. (φωτο 1.19)

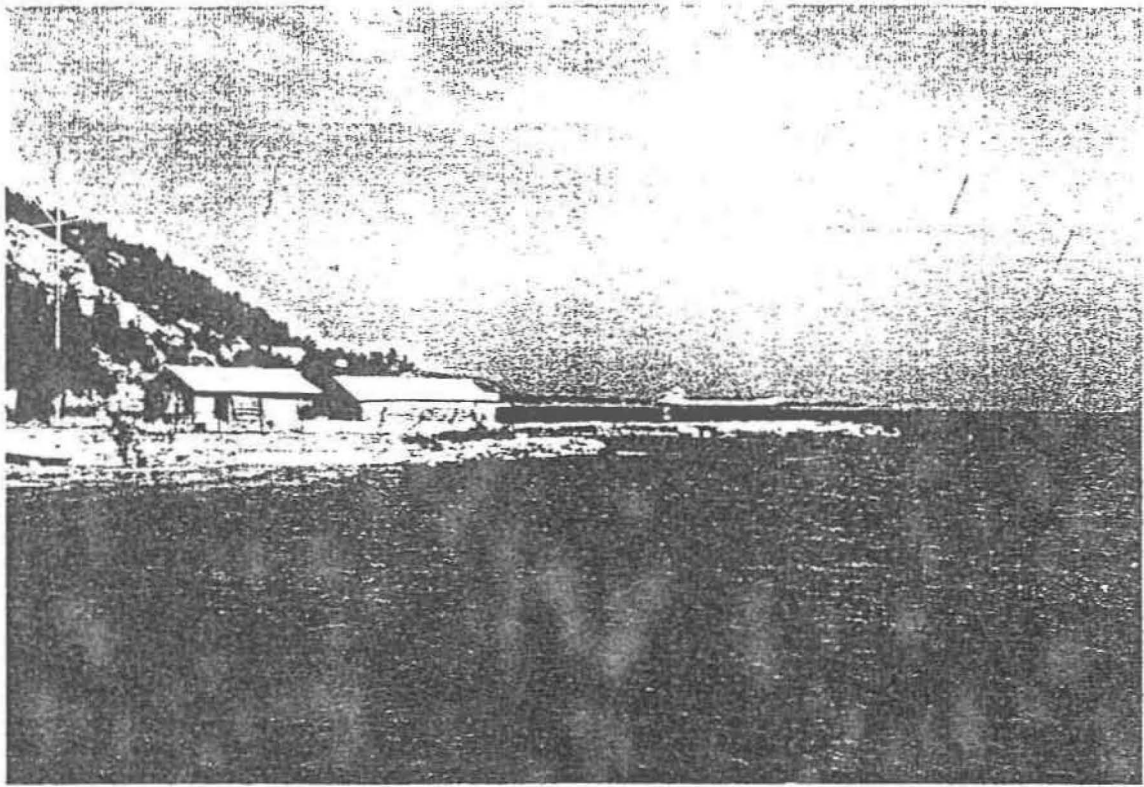
Η περιοχή χωρίζεται από το χειμάρρο του Αναύρου (φωτο 1.20 και 1.21) και ακολουθούν οι εγκαταστάσεις του ΝΟΒ (φωτο 1.22) που εκτός από μια μικρή προβλήτα διαθέτει γραφεία, χώρους αποθήκευσης σκαφών και κλειστό χώρο διαμορφωμένο κατάλληλα για τις ανάγκες του κωπηλατικού ομίλου. Στον χώρο αυτό λειτουργεί κέντρο διασκέδασης με σάλα πάνω στην θάλασσα. Ακριβώς δίπλα βρίσκεται το τελευταίο τμήμα που περιλαμβάνει την Παναγία της Τρύπας και χώρο που χρησιμοποιείται κύρια από κολυμβητές.

Δυτικά του Δημαρχείου στο υδάτινο τμήμα, εκτείνεται το εμπορικό λιμάνι που θα παρουσιαστεί αναλυτικά στο επόμενο κεφάλαιο. Στη χερσαία έκταση βρίσκεται ο Σιδηροδρομικός Σταθμός και δυτικότερα η περιοχή των "Παλιών" που καταλαμβάνει έκταση 367.131 τ.μ και περιλαμβάνει παλιές βιομηχανίες και δραστηριότητες χονδρεμπορίου ανάμεικτες με κατοικία. Η περιοχή αυτή δεν έχει διέξοδο προς τη θάλασσα λόγω του τοιχείου που βρίσκεται στα όρια της χερσαίας έκτασης του εμπορικού λιμανιού ενώ στο βόρειο τμήμα της υπάρχουν σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα. Τελευταία γίνεται προσπάθεια ανάπτυξης της περιοχής στα πλαίσια του σχεδίου Urban. Τέλος, στο τμήμα μεταξύ της περιοχής και του χειμάρρου Κραυσίδωνα βρίσκονται οι εγκαταστάσεις των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών της πόλης.

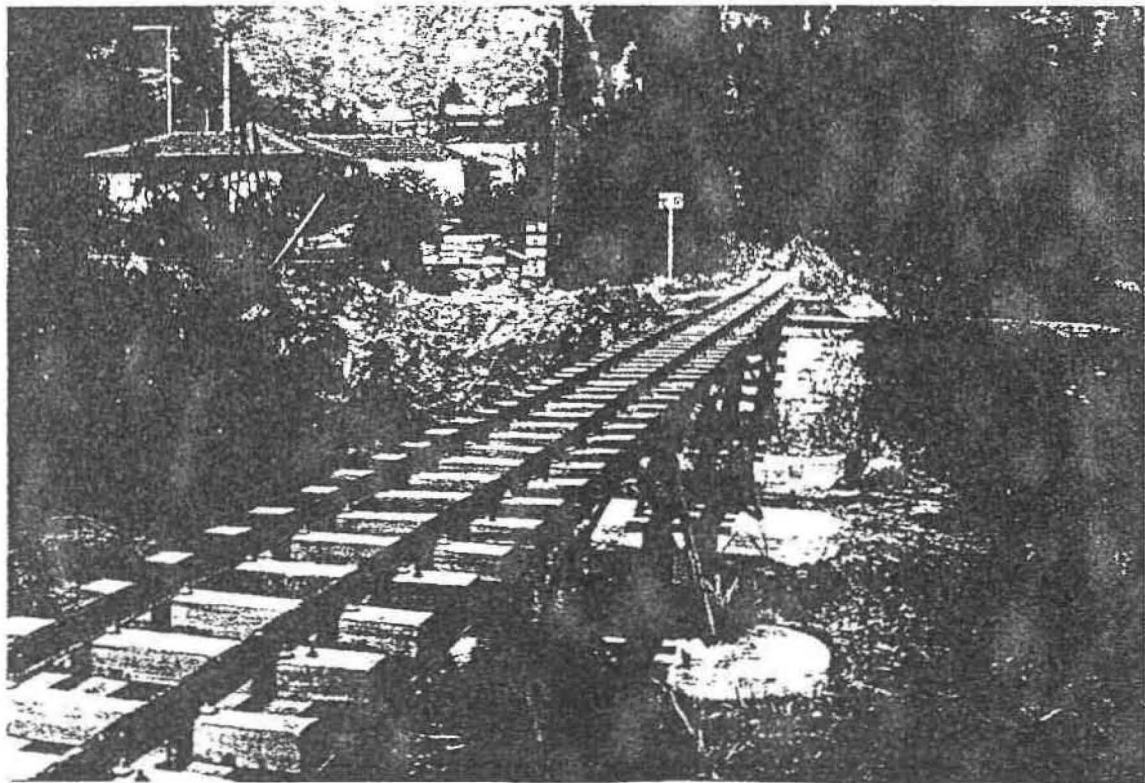
Στην απέναντι όχθη του Κραυσίδωνα λειτουργούν εμπορικές δραστηριότητες ενώ στη συνέχεια και κατά μήκος της οδού Αθηνών βρίσκεται το Κέντρο προστασίας φυτών του Δήμου Βόλου. Ακολουθεί το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με έκταση 17.539 τ.μ και στο οποίο λειτουργούν 4 κτιριακά συγκροτήματα. Το "Γυάλινο" κτίριο που φιλοξενεί προσωρινά το τμήμα Γεωπονίας, το κτίριο Παπαρήγα όπου στεγάζεται το Τμήμα



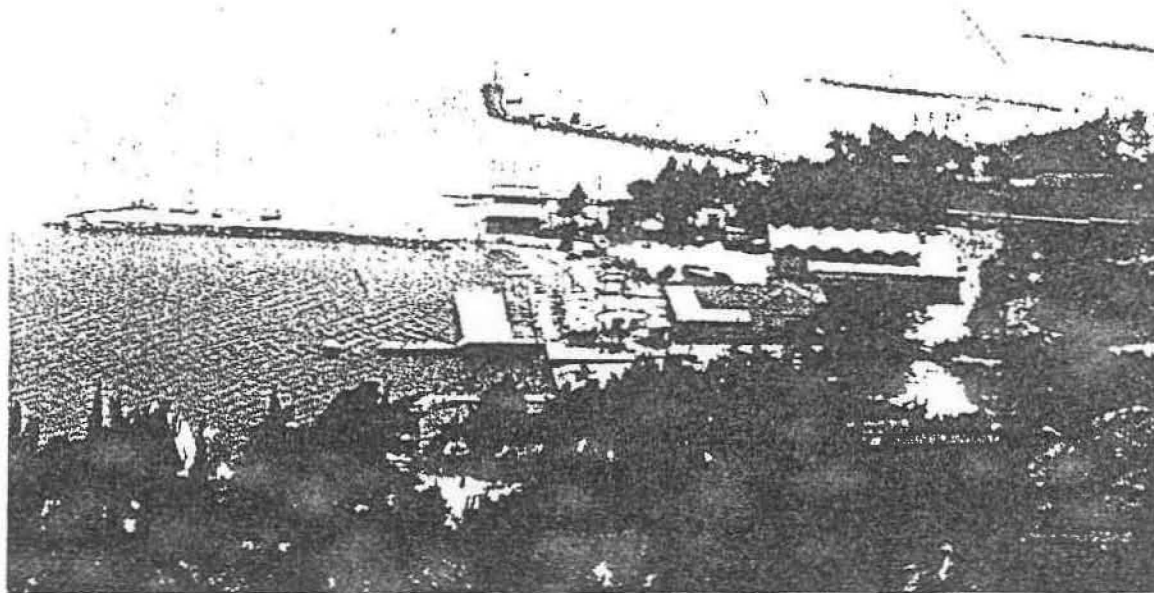
Φωτο 1.19: Η πλάζ του Αναύρου



Φωτο 1.20: Οι εκβολές του χειμάρου Αναύρου



Φωτο 1.21: Η γέφυρα του τρένου στον Άναυρο



Φωτο 1.22: Οι σημερινές εγκαταστάσεις του Ν.Ο.Β

Μηχανολόγων Μηχανικών Βιομηχανίας και εργαστήρια του γεωπονικού τμήματος, το "Χυτήριο" με τα τμήματα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης και Πολιτικών Μηχανικών και οι λυόμενες εγκαταστάσεις που βρίσκονται σε έκταση που ανήκει στο Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας και στεγάζει γραφεία και εργαστήρια όλων των τμημάτων.

Ακριβώς δίπλα στο Πανεπιστήμιο βρίσκεται μικρό οικοδομικό τετράγωνο με εμπορικές χρήσεις. Στη συνέχεια υπάρχει δενδροφυτεμένη περιοχή στο κέντρο της οποίας λειτουργούν αθλητικές εγκαταστάσεις και το εκθεσιακό κέντρο "Δήμητρα" εκτάσεως 2.177 τ.μ. που φιλοξενεί εκθέσεις και αθλητικές δραστηριότητες της περιοχής. Ακολουθεί το πάρκο του Πεδίου του Άρεως με έκταση 80.527 τ.μ. Το πάρκο σχεδιάστηκε από την Ήβη Αγγελοπούλου για λογαριασμό του Δήμου Βόλου. Διαθέτει τεχνητή λίμνη δύο καφέ-μπαρ, ζωολογικό κήπο και τρενάκι που κάνει το γύρο του πάρκου για τους επισκέπτες και φιλοξενεί τον Ιππικό όμιλο Βόλου. Η περιοχή που οριοθετείται από τις παραπάνω ενότητες και τη θάλασσα που είναι βαλτώδης και αναμένεται με βάση σχεδίου του Δήμου και του Λ.Τ.Μ να μετατραπεί μελλοντικά σε εμπορικό λιμάνι

Η συνέχεια διακόπτεται από τον χείμαρο Ξηριά και αμέσως μετά βρίσκονται τα Σφαγεία και το Σιδηροδρομικό Πορθμείο που παρουσιάζονται σε επόμενο κεφάλαιο. Στο τέλος της περιοχής μελέτης βρίσκεται έκταση που διαθέτει μικρή σκάλα και προσφέρεται μόνο για προσάραξη μικρών καϊκιών ενώ αξιαιτίας της ύπαρξης αρχαιολογικών ευρημάτων απαγορεύθηκε από την Αρχαιολογική υπηρεσία οποιαδήποτε επέμβαση.

1.2.13 Συμπερασματικά

Ο Βόλος έχει αρχίσει τη ζωή του τους τελευταίους δύο αιώνες εξαιτίας της ανάγκης του ευρύτερου γεωγραφικά χώρου για διέξοδο προς τη θάλασσα. Η πόλη αυτή είναι αλήθεια ότι χρωστάει τα πάντα στο λιμάνι αφού αυτό είναι η αιτία δημιουργίας και ανάπτυξης της. Παράλληλα η σχέση που έχει αναπτυχθεί ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι είναι ιδιαίτερα ισχυρή και δημιουργεί ένα ενιαίο και αδιάσπαστο σύνολο. Αυτό φαίνεται τόσο από την ιστορία της περιοχής και την ανάπτυξη οικονομιών

συγκέντρωσης. Γίνεται επομένως προφανές ότι οποιαδήποτε επέμβαση στην περιοχή του λιμανιού θα έχει άμεσες επιπτώσεις και στην πόλη.

Ταυτόχρονα, αποτέλεσμα της μεταβιομηχανικής περιόδου και της τριτογενεοποίησης της παραγωγής που παρατηρείται στην περιοχή τα τελευταία χρόνια, πρέπει να είναι η στροφή του προγραμματισμού προς την εξυπηρέτηση των νέων αναγκών.

Παράλληλα παρατηρείται συνεχής αύξηση των εξυπηρετήσεων που παρέχονται στον κλάδο του τουρισμού. Η πορεία που ακολουθεί η πόλη του Βόλου, με δεδομένες τις προοπτικές, τις δυνατότητες της περιοχής και την αναμενόμενη αύξηση του τουρισμού στην Ελλάδα γενικότερα, απαιτεί την περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής και δίνει το ερέθισμα για την τουριστική αξιοποίηση των δυνατοτήτων της.

Η πόλη παρουσιάζει μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης στον τομέα αυτό και πρέπει να εκμεταλλευτούν οι υπάρχουσες υποδομές. Τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα της περιοχής είναι ότι:

- Κατέχει κεντροβαρική θέση στον ελλαδικό χώρο.
- Συνδυάζει το βουνό με τη θάλασσα.
- είναι το κέντρο της επιβατικής κίνησης για τις Β.Σποράδες με αποτέλεσμα να διέρχονται από την πόλη του Βόλου αρκετές χιλιάδες τουριστών κάθε χρόνο.
- η πόλη διαθέτει πάρα πολλά σημεία ενδιαφέροντος (αρχαιολογικά μνημεία και μουσεία).

Είναι προφανές ότι μπορούν να αξιοποιηθούν όλοι οι πόροι που διαθέτει η πόλη, φυσικά κάτω από το πρήσμα του σωστού, ολοκληρωμένου και περιβαλλοντικά ορθού σχεδιασμού.

Επομένως είναι απαραίτητες οι ρυθμίσεις στην παραλία και ειδικότερα στο λιμάνι του Βόλου, έτσι ώστε να μετατραπεί σε χώρο εξυπηρέτησης και πόλο έλξης τουριστών.

2. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

2.1 Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

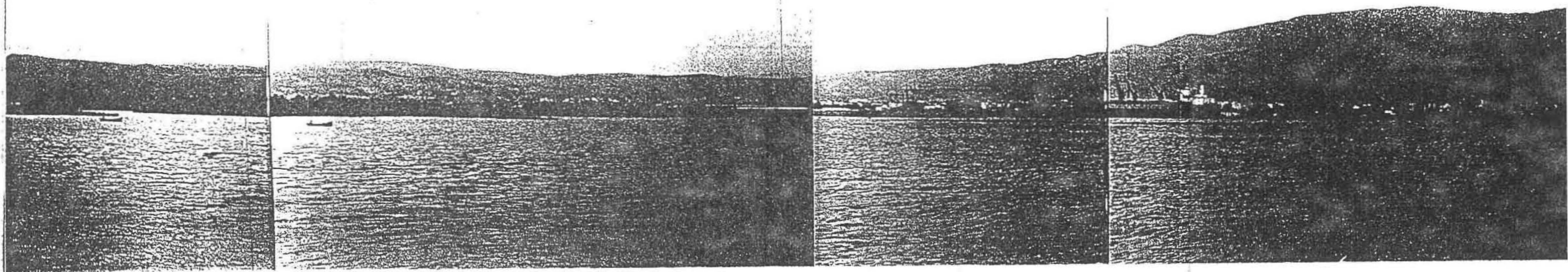
Το λιμάνι του Βόλου (φωτο 2.1 και 2.2) είναι κατασκευασμένο στο μυχό του Παγασητικού κόλπου και αποτελεί όρμο ασφαλή και προφυλαγμένο. Είναι η βασική διέξοδος της Θεσσαλίας προς τη θάλασσα και έχει το πλεονέκτημα να διαθέτει σαν προλιμένα ολόκληρο τον Παγασητικό κόλπο. Απέχει 175 μίλια από το λιμάνι του Πειραιά και 130 μίλια από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Συνδέεται με το κρατικό σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω της Λάρισας και με το εσωτερικό της Θεσσαλίας με τη μετρική γραμμή Βόλου-Καλαμπάκας.

Όπως φάνηκε και από το προηγούμενο κεφάλαιο το λιμάνι καταλαμβάνει πολύ μεγάλη έκταση της περιοχής μελέτης και παίζει σημαντικό ρόλο στην τοπική οικονομία δεδομένης της ύπαρξης πολλών βιομηχανικών μονάδων στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας. Γίνεται έτσι προφανής η ανάγκη να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στη μελέτη και παρουσίαση του. Στο κεφάλαιο που ακολουθεί γίνεται αναφορά στα προταθέντα σχέδια που έγιναν κατά το παρελθόν, στην εμπορική και επιβατική κίνηση, σε οικονομικά στοιχεία και στο ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει το λιμάνι.

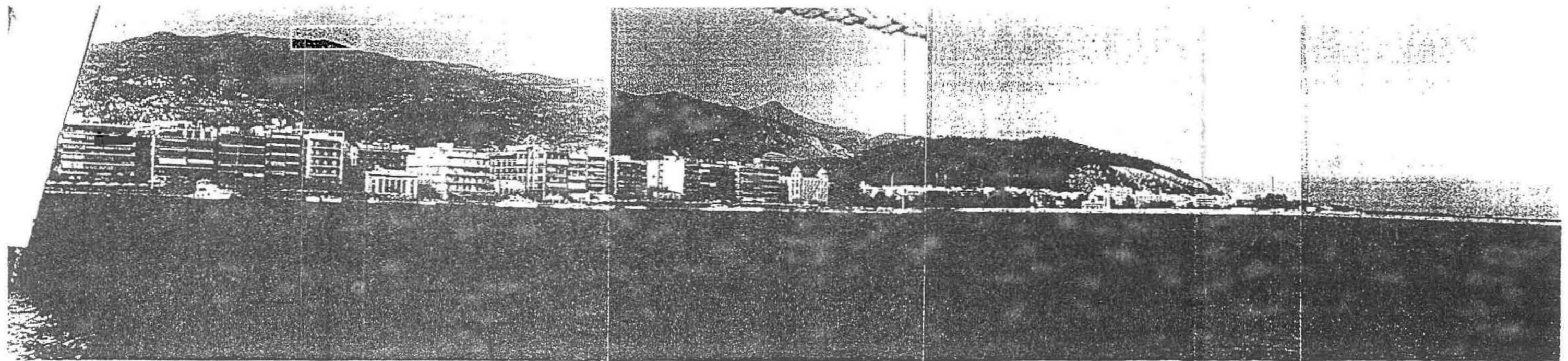
2.1.1 Προταθέντα σχέδια ανάπτυξης

Η κατασκευή του λιμανιού ξεκίνησε το 1891 με την κατασκευή των κρηπιδωμάτων της παραλίας, που ολοκληρώθηκαν ταυτόχρονα με τη δημιουργία της αποβάθρας των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων το 1910. Αμέσως μετά τελείωσε ο κυματοθράυστης μήκους 1000 μέτρων και κατασκευάστηκε ο κεντρικός προβλήτας με αρχικό πλάτος πλάτος 60 m και μήκος 260 m. Αργότερα από το 1926 ως το 1931, διαπλατύνθηκε και έφθασε τα 110 m πλάτος, ενώ το μήκος του παρέμεινε σταθερό.

Μετά το τέλος του πολέμου το λιμάνι έπαθε σημαντικές καταστροφές από βομβαρδισμούς. Οι ζημιές αυτές επισκευάστηκαν στα μεταπολεμικά χρόνια (1947-1950), ενώ παροάλλα δημιουργήθηκαν τα κτιριακά συγκροτήματα του κεντρικού προβλήτα με αποθήκες και γραφεία για τις υπηρεσίες του λιμανιού.



Φωτο 21 Πανοραμική εικόνη του εμπορικού λιμένα



Φωτο 22 Η παραλία των Αργοναυτών και η περιοχή του Αναύρου

Το 1949 προτάθηκε από τον καθηγητή κ.Πίπα (βλ. χάρτη 2.1) ολοκληρωμένη μελέτη για την επέκταση και ανάπτυξη του λιμανιού. Η μελέτη αυτή προέβλεπε επέκταση του λιμανιού προς τα ανατολικά, και παρ'όλο που εγκρίθηκε, οδηγούσε σε σύγκρουση των χρήσεων γης αφού σε αυτή την περιοχή είχε επικρατήσει η κατοικία σαν κύρια χρήση γης.

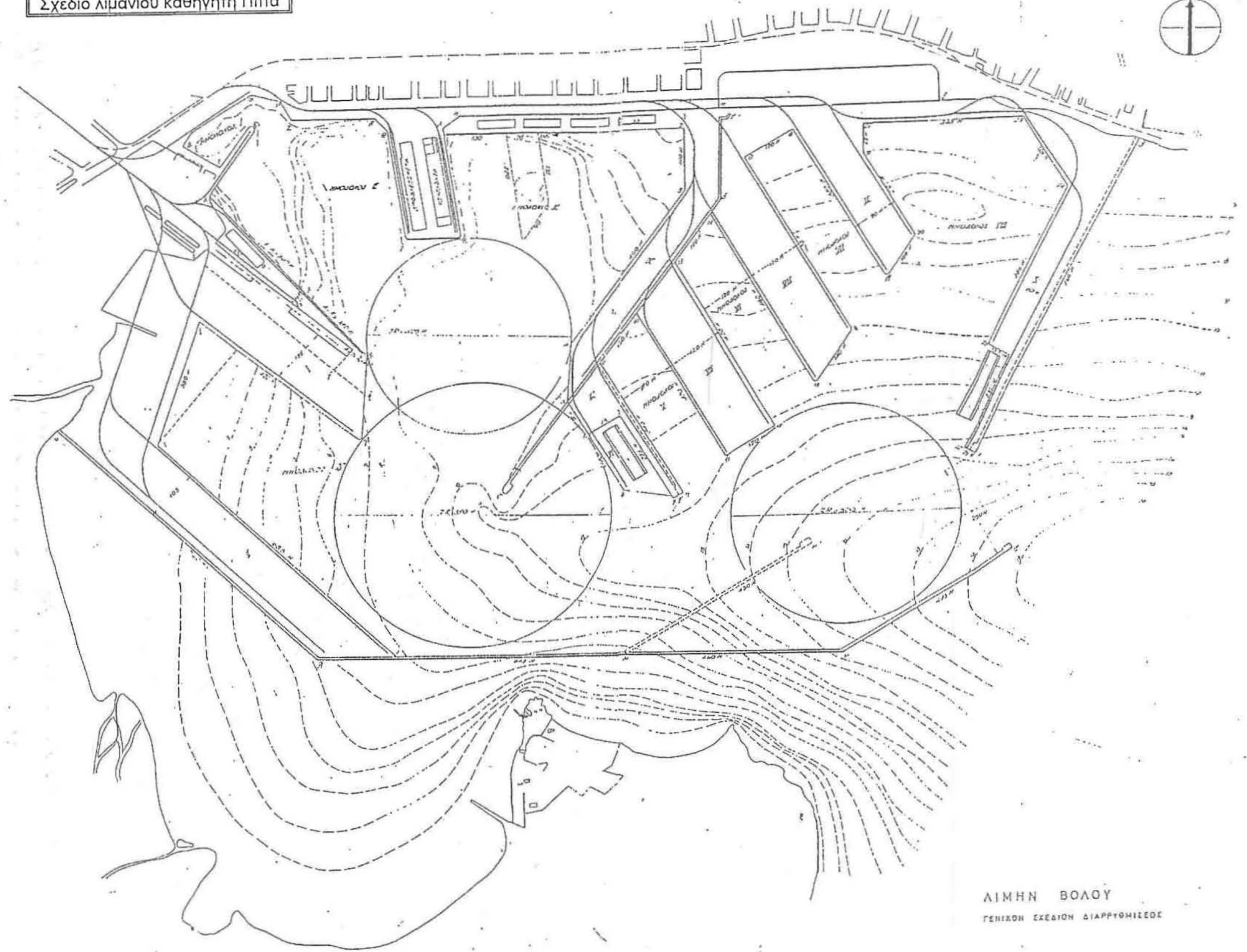
Όμως η εξέλιξη του λιμανιού του Βόλου δεν ήταν η αναμενόμενη κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Η ανάπτυξη των οδικών μεταφορών και η κρίση στις βιομηχανίες του Βόλου περιόρισαν την κίνηση του λιμανιού.

Την περίοδο που αρχίζουν να υπάρχουν προβλήματα στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης από την κίνηση που συσσωρεύτηκε, ανατίθεται μελέτη για την ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου στο γραφείο Δοξιάδη. Η μελέτη αυτή, που άρχισε ενώ υπήρχε ο κεντρικός προβλήτας και ήταν υπό κατασκευή ο προβλήτας σιλό (βλ. χάρτη 2.2), θεώρησε ανεφάρμοστο το προηγούμενο σχέδιο ανάπτυξης του 1949 για τις συνθήκες που είχαν πλέον διαμορφωθεί. Γι αυτό πρότεινε σχέδια ανάπτυξης του λιμανιού προς τη δυτική πλευρά. Το ρυθμιστικό σχέδιο ανάπτυξης που παραδόθηκε το Νοέμβρη του 1966 στο Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, προέβλεπε δύο εναλλακτικές λύσεις για κατασκευή έργων υποδομής μέχρι το 2000. Πιο συγκεκριμένα προέβλεπε:

- α) Τον κεντρικό προβλήτα για επιβατική κίνηση και τη διακίνηση μόνο εσωτερικού εμπορίου.
- β) Το χώρο μεταξύ κεντρικού προβλήτα και λιμενοβραχίονα για εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής.
- γ) Τα κρηπιδώματα μεταξύ κεντρικού προβλήτα και προβλήτα I για εξυπηρέτηση καϊκιών και αλιευτικών.
- δ) Μετά τον προβλήτα σιλό η μελέτη προέβλεπε εναλλακτικές λύσεις με 3 ή 4 νέους προβλήτες που θα συνδέονταν με την ενδοχώρα οδικά και σιδηροδρομικά καθώς και αποθήκες και χώρους συγκέντρωσης όλων των υπηρεσιών πίσω από τον προβλήτα II.

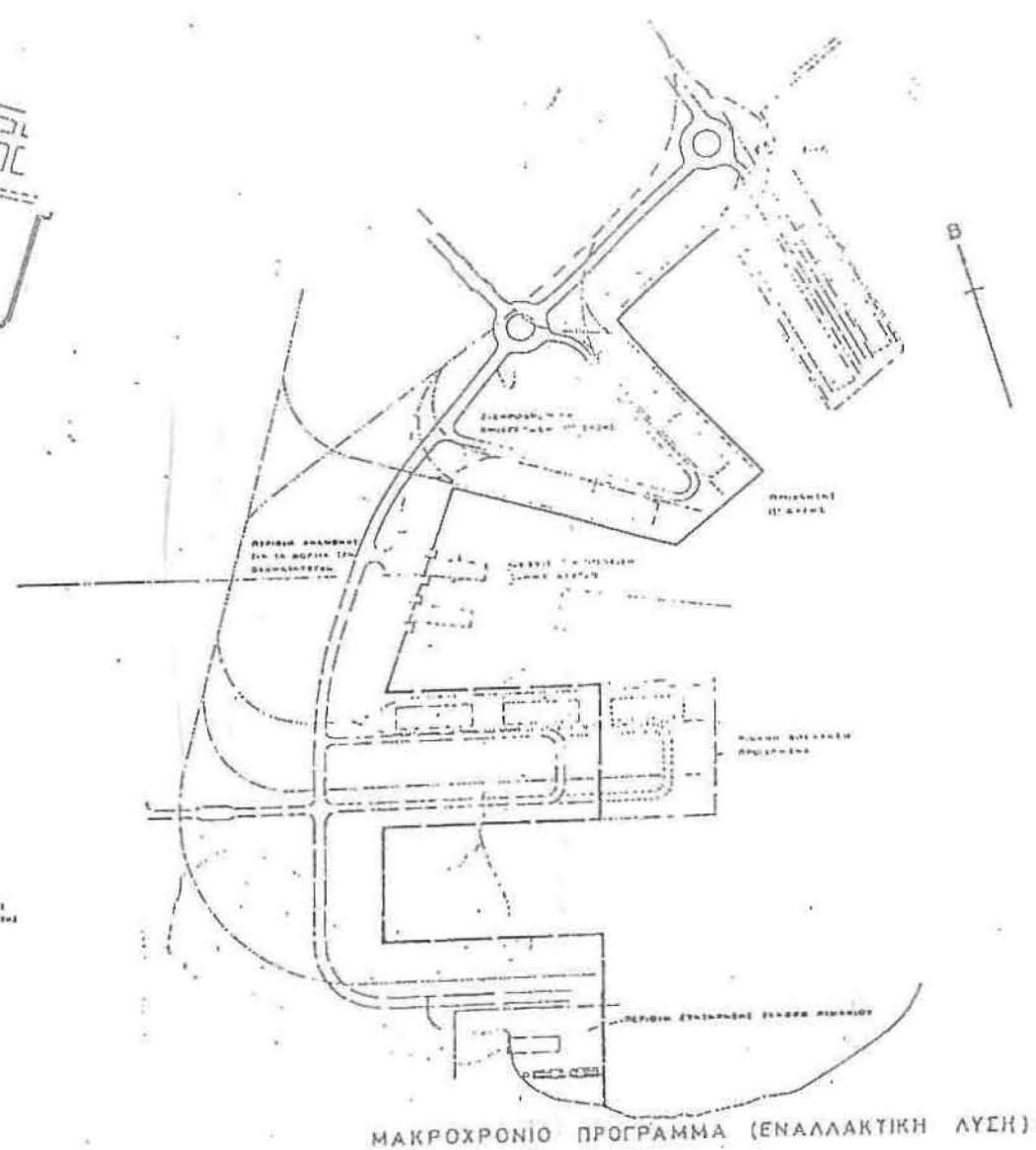
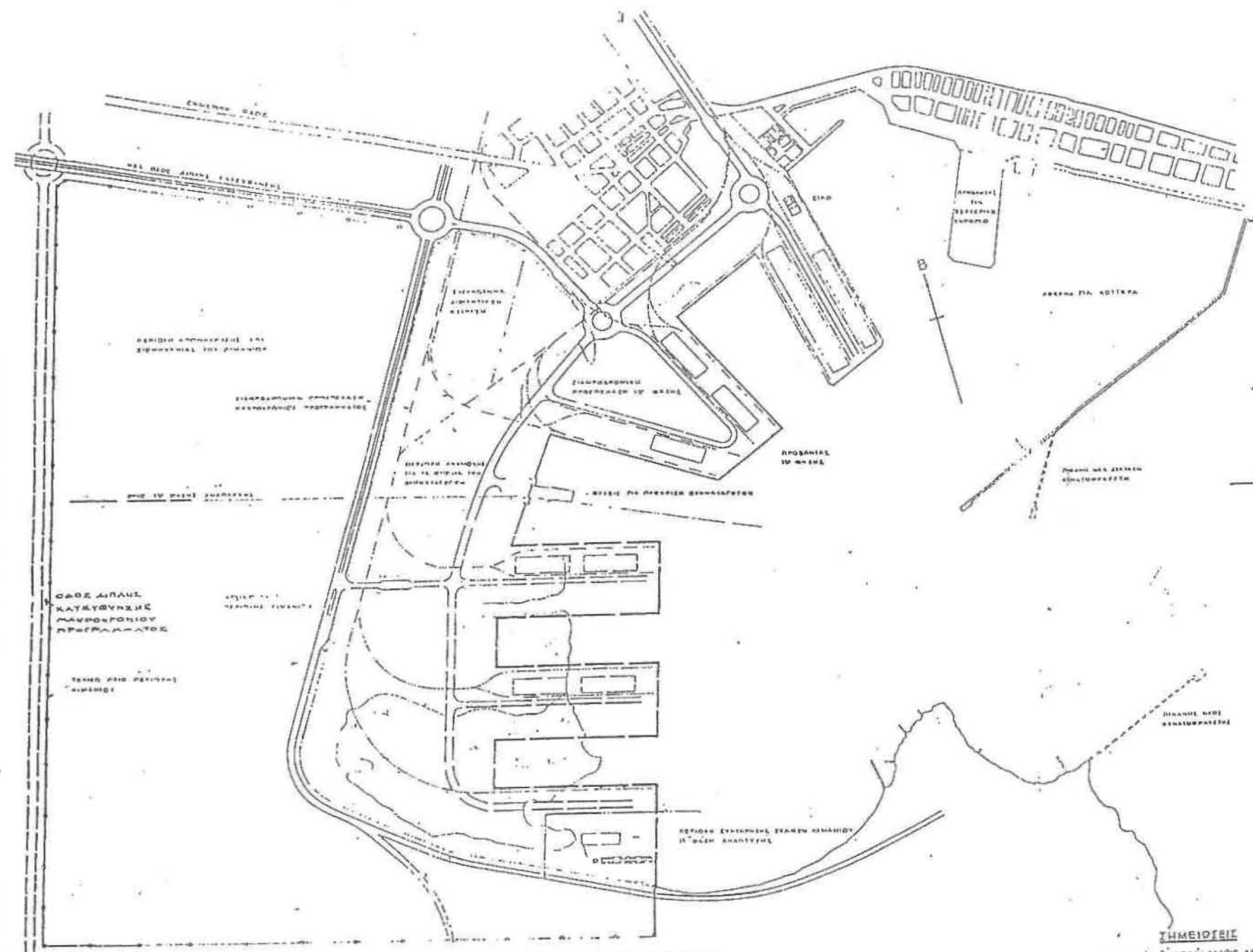
Επίσης προτεινόταν εκβαθύνσεις για προσέγγιση μεγαλύτερων πλοίων, αύξηση των αποθηκευτικών χώρων για την έλξη εμπορευματικής κίνησης, διπλασιασμό του

Χάρτης 2.1
Σχέδιο λιμανιού καθηγητή Πίπτα



ΚΑΙΜΑ Ε 0 100 200 300 400

Χάρτης 2.2
Σχέδιο λιμανιού μελέτης Δοξιάδη

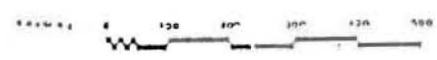


ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ (ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΛΥΣΗ)

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Το πορτάκι κλειστό αναφέρεται από το σχέδιο του 1961 με βάση τις πληροφορίες που ήρθαν το 1961.
2. Η εναλλακτική λύση υποδηλώνει προτάσεις που είναι εν λειτουργία ήτοι με τις προϋποθέσεις του κτιρίου αόριστο.
3. Η λύση αφορά την εναλλακτική προοπτική με υποθέσεις για τον οργανωτικό πλάνο.



Πηγή: Γραφείο Δοξιάδη

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΒΟΥΛΩΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΟΞΙΑΔΗ ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΥΛΩΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	
ΑΡΙΘ. ΠΡ. 41-872 Α ΗΜΕΡΟΜ. ΜΑΡΤΙΟΣ 1964	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΒΟΥΛΩΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΟΞΙΑΔΗ ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΥΛΩΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ ΜΟΥΣΤΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ, ΣΟΦΙΑΣ, Α.Μ.Ε.

Αναπόδεικτο Α' 2 Ιουλ. 1964
 Αναπόδεικτο Β' 2 Ιουλ. 1964
 Αναπόδεικτο Γ' 2 Ιουλ. 1964

χώρου σιλό και μελέτη για κατασκευή νέου κυματοθραύστη, ώστε να διερευνηθεί ο χώρος ελιγμών.

Η εγκαθίδρυση της πορθμειακής γραμμής Βόλου-Συρίας από τον Αύγουστο του 1977 και η κατοπινή επετυχημένη λειτουργία της έδωσαν στο Βόλο και το λιμάνι του το χαρακτήρα του διαμετακομιστικού κέντρου και προέκτειναν την ενδοχώρα του στον Ευρωπαϊκό χώρο, πέρα από τα στενά πλαίσια της κεντρικής Ελλάδας που προέβλεπε η μελέτη Δοξιάδη.

Έτσι εμφανίστηκε το ενδιαφέρον ιδιωτικών τεχνικών εταιρειών για αξιοποίηση του χώρου αυτού. Συγκεκριμένα τον Ιανουάριο του 1977 η τεχνική εταιρεία ΑΡΧΙΡΟΔΟΝ πρότεινε να κατασκευάσει η ίδια προβλήτα containers με τον όρο να της παραχωρηθεί η εκμετάλλευση του για ένα χρονικό διάστημα. Η εταιρεία υποσχέθηκε ταχύτατο ρυθμό εργασιών για αποπεράτωση του προβλήτα και η λιμενική επιτροπή αποδέχτηκε αρχικά την πρόταση. Έτσι το Δεκέμβριο του 1979 η ΑΡΧΙΡΟΔΟΝ έκανε συγκεκριμένες προτάσεις που τροποποιούσαν τη λύση Δοξιάδη. Η νέα λύση προέβλεπε μετά τον προβλήτα σιλό τη δημιουργία 4 νέων προβλητών, από τους οποίους ο τριγωνικός προβλήτας ΙΙ προοριζόταν για την εξυπηρέτηση containers. Η εταιρεία σύμφωνα με τις προτάσεις της, θα κατασκεύαζε κρηπίδωμα μήκους 500 m, και μέρος του τριγωνικού προβλήτα containers εξοπλισμένο με τις στοιχειώδεις μηχανολογικές εγκαταστάσεις και ζητούσε την αποκλειστική εκμετάλλευσή του για 25 χρόνια. Υποσχέθηκε μάλιστα την αποπεράτωση και λειτουργία των εγκαταστάσεων μέσα σε 2 χρόνια από την έναρξη του έργου, που θα άρχιζε μέσα στο 1980.

Όμως η Λιμενική Επιτροπή τον Ιανουάριο του 1980 εξέφρασε τις αντιρρήσεις της σχετικά με τις προτάσεις της ΑΡΧΙΡΟΔΟΝ και αποφάσισε στην προσπάθεια της να προσδιορίσει τη μορφή του προβλήτα containers να συνεργαστεί με τους τοπικούς παράγοντες.

Η νέα αυτή λύση προέβλεπε:

- α) Ο προβλήτας ΙΙ, να διαθέτει στέγαστρο 30 επί 300 m και αποθήκες βάμβακος, για την εξυπηρέτηση γενικού εμπορίου.

β) Το μεγάλο προβλήτα III, σχήματος τραπεζίου με υπόστεγα επιφάνειας 180 επί 60 τ.μ. που προορίζονταν για την εξυπηρέτηση εμπορευματοκιβωτίων και γενικό εμπόριο.

γ) Τον προβλήτα IV για σιδηρομεταλλεύματα

δ) Τον προβλήτα V για κάρβουνο και πλεύριση οχηματαγωγών.

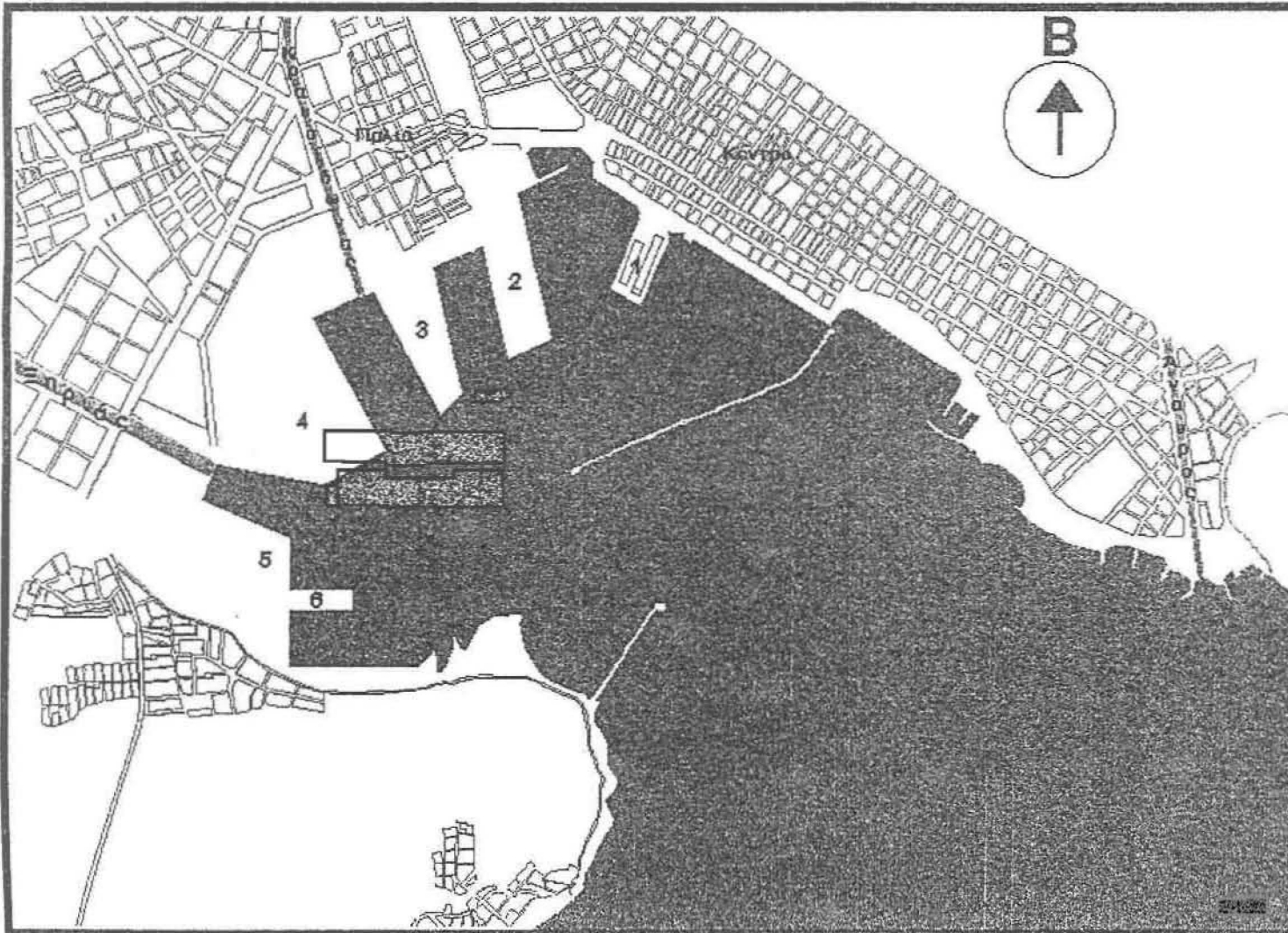
Η λύση αυτή είχε διαμορφωθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να υπάρχει ένας προβλήτας containers με μεγάλη έκταση και νηοδοχοι μεγαλύτερου πλάτους για προσέγγιση μεγαλύτερων πλοίων. Ακόμα προβλεπόταν οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με την ενδοχώρα από τα δυτικά, έξω από την πόλη, για να μην υπάρχει σύμπτωση με τα τοπικά δίκτυα και φόρτιση τους από την επιπλέον κίνηση του λιμανιού. (Β.Σγουρής, 1984)

Η λύση που τελικά υιοθετήθηκε ήταν η πρόταση Δοξιάδη που έγινε το 1983 που εκτός από τον κεντρικό προβλήτα σιλό προέβλεπε (βλ. χάρτη Νο 2.3):

- τον προβλήτα II για εμπορική χρήση
- τον τριγωνικό προβλήτα III για εμπορευματοκιβώτια (containers).
- τη μεταφορά της Ιχθυόσκαλας μετά τον προβλήτα III και την κατασκευή των απαραίτητων εγκαταστάσεων.
- την κατασκευή του σιδηροδρομικού πορθμείου μετά την Ιχθυόσκαλα.

2.1.2 Σημερινές εγκαταστάσεις - Εξοπλισμός

Σήμερα η χερσαία ζώνη του λιμανιού εκτείνεται από το Σουτραλί μέχρι το ακρωτήριο Σέσκλο. Στην οριοθετημένη αυτή περιοχή, που αποτελεί το λιμάνι του Βόλου, υπάρχουν (βλ. χάρτη Νο 2.4):



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- 1 Κεντρικός Προβλήτας
- 2 Προβλήτας Συλό
- 3 Προβλήτας III
- 4 Προβλήτας Σοπαίνας
- 5 Νέα Ιχθυόσκαλα
- 6 Σωηροδρομικό Πορθμείο
- 7 Υπήνεμος Μώλος

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**ΝΕΑ ΠΡΟΤΑΣΗ
 ΔΟΞΙΑΔΗ**

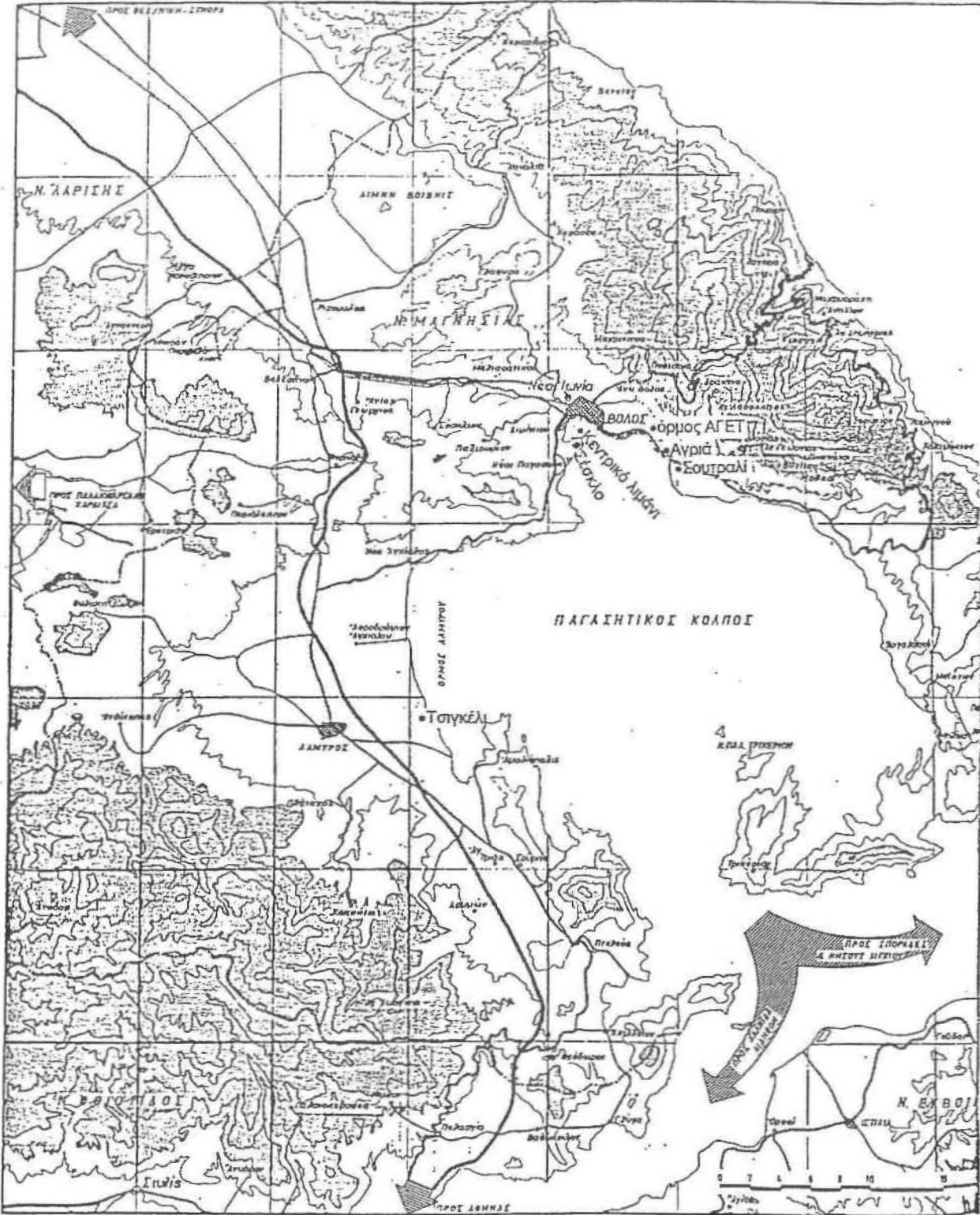
ΧΑΡΤΗΣ 2.3

Βόλος, 1995

Η.Πογιαρδής - Κ.Ρακιτζής

Χάρτης 2.4

Περιοχή Βόλου και συγκοινωνιακές συνδέσεις



- | | | |
|---|-----------------------------------|---------------------------------|
| — ΟΡΙΑ ΚΟΜΩΝ | — ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ
ΔΕΘΝΟΚ-ΒΕΣ/ΝΙΚΗΣ | — ΣΙΑ/ΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΝΟΝ ΠΛΑΤΟΥΣ |
| ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΕ ΥΨΟΣ-
ΤΡΟ 100 μ. ΚΑΙ ΑΝΩ | — ΟΔΟΣ ΣΤΗΝΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ | — * * ΜΕΤΡΙΚΗ |
| | — ΟΔΟΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ | — * * ΣΤΕΝΗ |

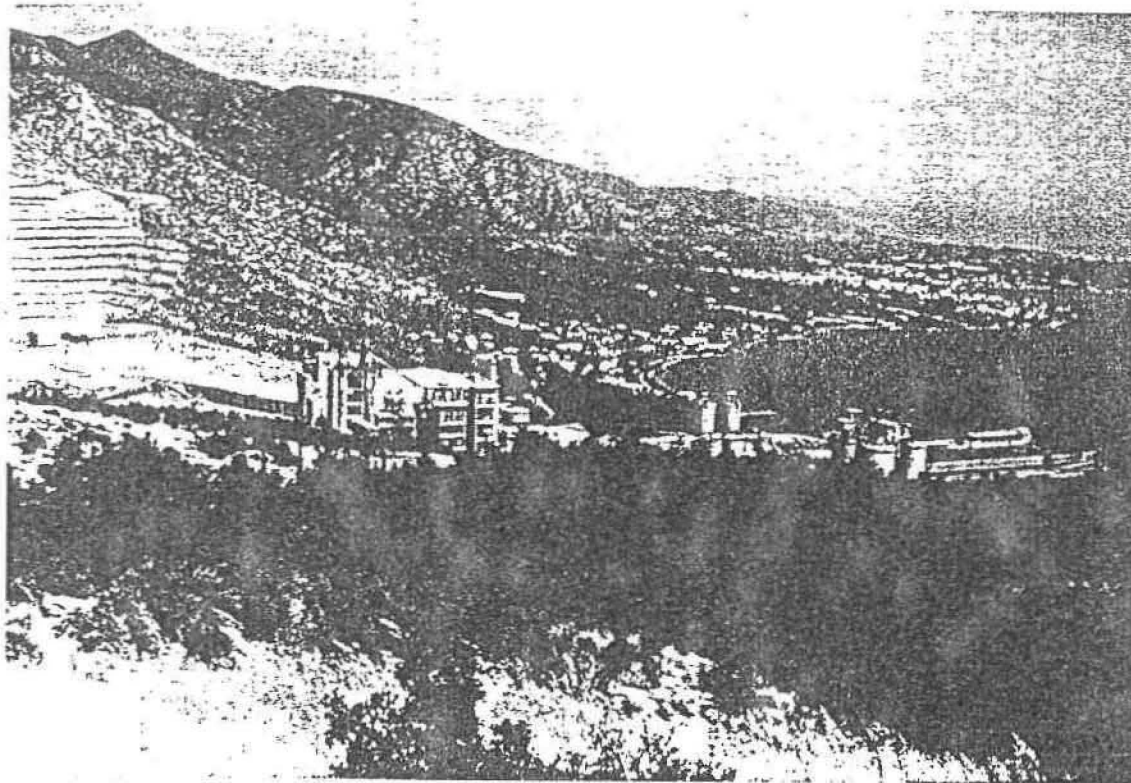
Πηγή: Οικονομικός & Κοινωνικός Άτλας της Ελλάδος

- α) Ο όρμος της Αγριάς, με αβαθή κρηπιδώματα και ένας προβλήτας βάθους 3-3.5 m βάθους για φορτοεκφορτώσεις μικρών πλοίων. Γενικά η σημερινή κατάσταση είναι διαμορφωμένη στο φυσικό περιβάλλον σαν χώρος αναψυχής και μόνο τα κρηπιδώματα του όρμου της Αγριάς χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση μικρών σκαφών.
- β) Ο όρμος της ΑΓΕΤ (φωτο 2.3 και 2.4) όπου κατασκευάστηκαν λιμενικές εγκαταστάσεις συνολικού μήκους κρηπιδωμάτων 300 m και τρεις προβλήτες μήκους κρηπιδωμάτων 865 m και βάθους 2-26 m. Η ΑΓΕΤ κατασκεύασε τις εγκαταστάσεις αυτές με αντάλλαγμα την αποκλειστική χρήση τους για διάρκεια 45 ετών.
- γ) Το κεντρικό λιμάνι (φωτο 2.5 και 2.6) που έχει ελιμενισμένη επιφάνεια 1.350 στρ. και περιλαμβάνει τρεις προβλήτες. Ακόμη το κεντρικό λιμάνι περιλαμβάνει το κρηπίδωμα του σιδηροδρομικού πορθμείου στη Μπουμπουλήθρα, κρηπίδωμα και κεκλιμένο επίπεδο στα Πευκάκια, τρία κεκλιμένα επίπεδα στην κεντρική παραλία και μαρίνα σκαφών αναψυχής στον Αγ.Κωνσταντίνο με θαλάσσια επιφάνεια 9.700 τ.μ.

Τέλος υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις και στο Τσιγκέλι Αλμυρού που κατασκευάστηκαν από τη Χαλυβουργία και την ΕΛ.ΣΙ. με δικαίωμα χρήσης 30 χρόνια. Η χρονική αυτή περίοδος έχει παρέλθει και το λιμάνι έχει παραχωρηθεί στο Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας. Σήμερα όμως οι εγκαταστάσεις δε λειτουργούν αφού και οι δύο προαναφερθείσες εταιρείες έχουν κλείσει.

Ο κεντρικός προβλήτας έχει μήκος 250 m και πλάτος 115 m και το μήκος των κρηπιδωμάτων είναι 610 m ενώ έχουν βάθος 8.5-9 m. Σε αυτόν υπάρχουν κτιριακές εγκαταστάσεις που στεγάζονται διάφορες υπηρεσίες: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, Λιμεναρχείο, ΑΜΕΒ, Οίκος Ναύτη, Πλοηγική Υπηρεσία κ.α. Στην ανατολική πλευρά του υπάρχουν 12 αποθήκες με εμβαδό 350 τ.μ. η κάθε μια, ενώ στη δυτική δύο υπόστεγα με επιφάνεια 2025 τ.μ. το καθένα. Συνδέεται οδικά και σιδηροδρομικά, αλλά επειδή βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης οι συγκοινωνίες διέρχονται από το κέντρο.

Ο προβλήτας Ι εξυπηρετεί την κύρια εμπορευματική κίνηση του λιμανιού με το σιλό χωρητικότητας 15.000 t σιτηρών, που εξυπηρετείται από ένα σωλήνα φορτοεκφόρτωσης 150 t/h. Διαθέτει 7 ηλεκτροκίνητους γερανούς πάνω σε

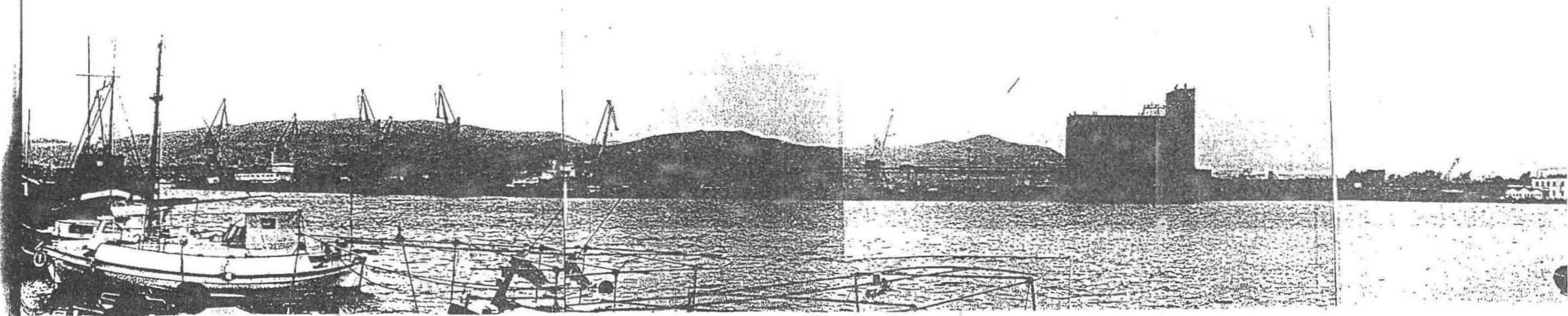


Φωτο 2.3: Ο Όρμος της ΑΓΕΤ

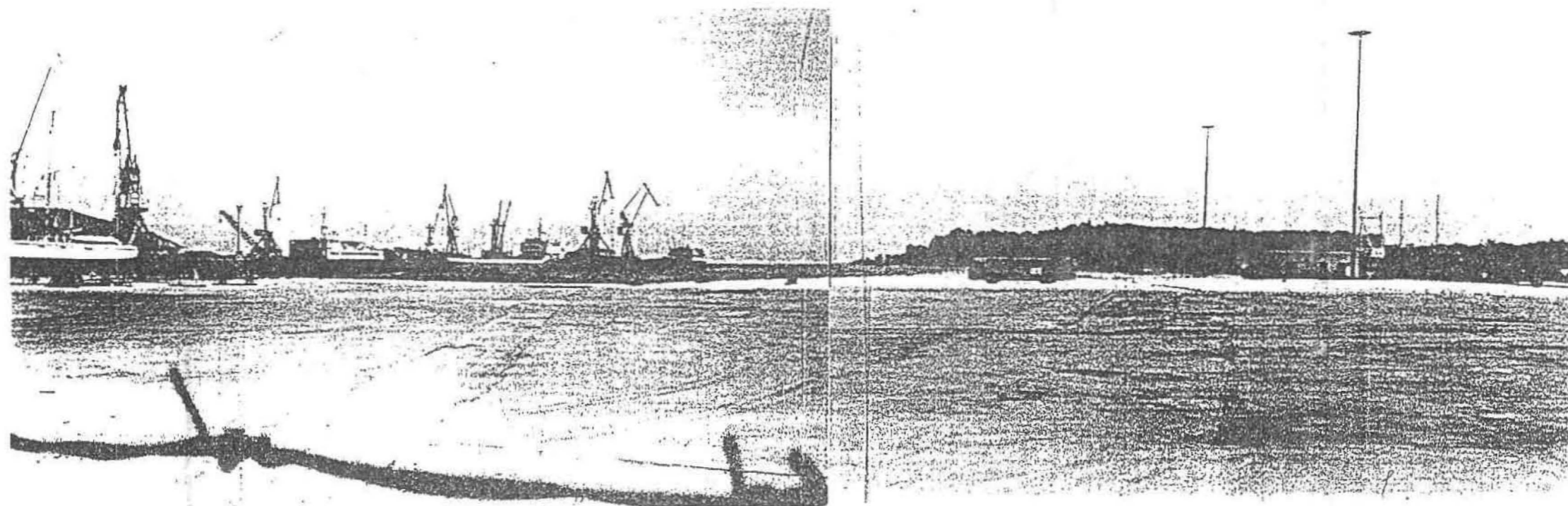


Πηγή: "Λιμάνι Βόλου Εμπορικό σταυροδρόμι", Λ.Τ.Μ., 1989

Φωτο 2.4: Το κεντρικό λιμάνι



Φωτο 2 5 Ο προβλήτας Σιάλο



Φωτο 2 6 Ο προβλήτας Σιάλο

σιδηροτροχιές, 5 αυτοκινούμενους γεραμούς, 12 κλάρκ, αποθήκη 3.000 τ.μ. ιδιοκτησίας του Λιμενικού Ταμείου και κτιριακές εγκαταστάσεις που στεγάζουν: Γραφεία Τελωνείου, Γραφείο Κίνησης Λιμενικού Ταμείου, Χωροφυλακή, Κτηνιατρικές Υπηρεσίες, Λιμενική Αστυνομία, Γραφείο Ελέγχου Διαβατηρίων. Και αυτός έχει καλή οδική σιδηροδρομική σύνδεση, αλλά παρουσιάζει το ίδιο μειονέκτημα με τον κεντρικό, όλη δηλαδή η κίνηση του διέρχεται από το κέντρο της πόλης και παρουσιάζονται έτσι αυξημένα κυκλοφοριακά προβλήματα.

Ο προβλήτας II διαθέτει 1000 m κρηπιδωμάτων με βάθος 11 m. Ο προβλήτας αυτός σύμφωνα με τις απόψεις του Λιμενικού Ταμείου, προορίζεται να δεχτεί πέρα από τα πλοία με συμβατικό φορτίο και containers.

Ο προβλήτας III η κατασκευή του οποίου ολοκληρώθηκε πρόσφατα δεν έχει ακόμη εξοπλιστεί. Ακόμη έχει κατασκευαστεί μέρος του κρηπιδώματος του προβλήτα containers.

Τέλος στην ευρύτερη περιοχή του Παγασητικού κόλπου υπάρχουν οι εξής 3 επισκευαστικές μονάδες:

- α) Επισκευαστική μονάδα για ferry boat στο Τρίκερι.
- β) Μονάδα συντήρησης για μικρά motorship στα Πευκάκια.
- γ) Επισκευαστική μονάδα μικρών σκαφών στον όρμο Αμαλιάπολης.

2.1.3 Προβλήματα και ελλείψεις του λιμανιού

Στην αρχή και για το μεγαλύτερο διάστημα λειτουργίας του το λιμάνι του Βόλου εξυπηρετούσε τις ανάγκες της περιοχής και γενικότερα της Θεσσαλίας, παρουσιάζοντας μικρή κίνηση. Από τη στιγμή όμως που στο Βόλο έγιναν νέες βιομηχανίες, τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης άρχισαν "να κλείνουν" και λειτούργησε η γραμμή Βόλου-Συρίας, η κίνηση του λιμανιού αυξήθηκε κατακόρυφα.

Η έλλειψη προγραμματισμού στην εφαρμογή των σχεδίων που είχαν εγκριθεί από το 1966, είχε σαν αποτέλεσμα να εμφανιστούν πολλά και σημαντικά προβλήματα στο λιμάνι όταν αυξήθηκε η κίνηση του. Τα προβλήματα αυτά θα μπορούσαμε να τα κατατάξουμε σε δύο βασικές κατηγορίες:

- α) Προβλήματα μακροπρόθεσμα και δαπανηρής λύσης.
- β) Προβλήματα άμεσα, καθημερινά.

Στην πρώτη κατηγορία, εκτός από το σχετικά μικρό μέγεθος του λιμανιού, υπάγονται:

- 1) Τα μικρά βάθη που υπάρχουν στο λιμάνι. Παρ' ότι έγιναν εκβαθύνσεις, το πρόβλημα παραμένει. Βέβαια η κατάπλευση μη συμβατικών πλοίων δεν είναι κάτι το συνηθισμένο σήμερα για το λιμάνι αυτό, έχει όμως παρατηρηθεί πλοίο που τελικά δεν μπόρεσε να πλευρίσει. Το αν θα εκβαθυνθεί ή όχι, εξαρτάται από τις γενικότερες επιλογές που έχουν γίνει. Αν δηλαδή προβλέπεται να εξυπηρετήσει κυρίως συμβατική εισαγωγική και εξαγωγική κίνηση τότε τα βάθη που υπάρχουν είναι ικανοποιητικά. Πρέπει όμως οι προβλεπόμενοι προβλήτες να γίνουν με μεγαλύτερα βάθη, αφού συνεχώς αυξάνει και το εκτόπισμα και το βύθισμα των πλοίων. Αν η κίνηση προβλέπεται να διεκπεραιώνεται με containers, τότε πρέπει να γίνουν εκβαθύνσεις δεδομένου ότι τα πλοία containers έχουν βύθισμα 13-16 m.
- 2) Έλλειψη οδικής και σιδηροδρομικής σύνδεσης με τη ΒΙ.ΠΕ. Βόλου και τα εθνικά δίκτυα. Η παραπάνω σύνδεση είναι ένα δαπανηρό έργο που όμως πρέπει να γίνει. Τα φορτηγά που περνούν μέσα από την πόλη κάνουν αισθητή την παρουσία τους στο ήδη παραφορτωμένο αστικό οδικό δίκτυο. Οι επιπτώσεις στην πόλη με την καταστροφή των οδοστρωμάτων από τα φορτηγά και η επιπλέον ρύπανση της ατμόσφαιρας είναι άμεσες.

Στα άμεσα προβλήματα θα μπορούσαμε να διακρίνουμε τα παρακάτω :

- α) Συστήματα πυρασφάλειας. Υπάρχουν βέβαια τα συμβατικά συστήματα, όμως η νέα κατάσταση με εμπορεύματα πολλές φορές εύφλεκτα επιβάλλει τον εκσυγχρονισμό των παλιών μέσων και την τοποθέτησή νέων σε όσο το δυνατόν περισσότερα σημεία της χερσαίας ζώνης του λιμανιού.
- β) Φωτισμός λιμενικών εγκαταστάσεων. Δίκτυο ηλεκτροφωτισμού υπάρχει στο λιμάνι, κρίνεται όμως ανεπαρκές. Πρέπει αρχικά να βελτιωθεί το υπάρχον στους χώρους στάθμευσης και να φωτιστούν και οι υπόλοιποι χώροι.

γ) Μηχανικά μέσα. Έχει ήδη γίνει μεγάλη προσπάθεια σ' αυτό τον τομέα, με αποτέλεσμα η ισχύς των μηχανημάτων που υπάρχουν να έχει τριπλασιαστεί συγκριτικά με παλιά. Όμως η ισχύς τους είναι αρκετά μικρή για να αντιμετωπίσουν μια ενδεχόμενη αύξηση της κίνησης και επομένως την αύξηση του βάρους των φορτίων που θα φορτοεκφορτώνονται.

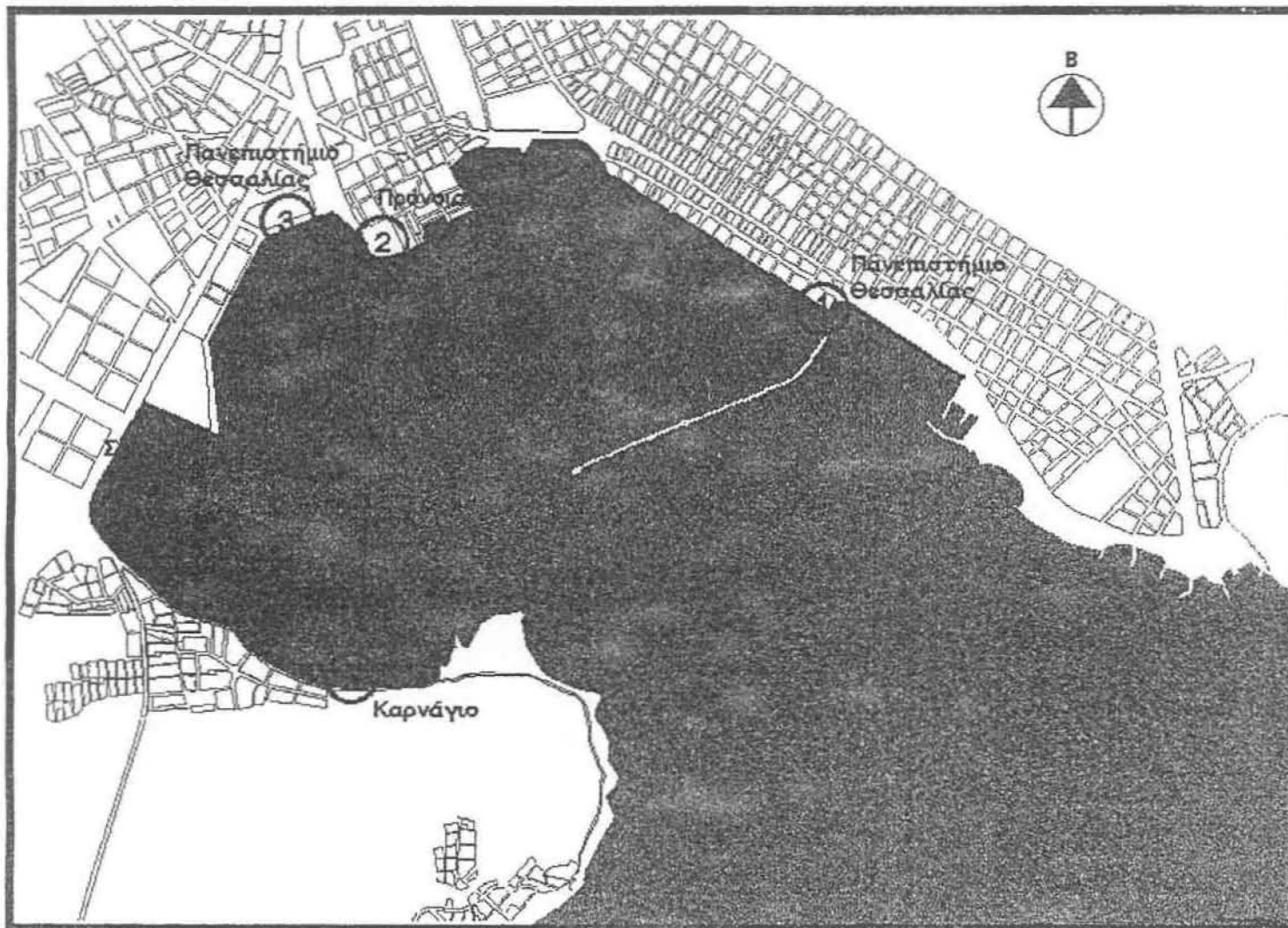
2.1.4 Προβλήματα ιδιοκτησίας και χρήσεων γης στο λιμάνι.

Υπάρχει έντονη αλληλεξάρτηση μεταξύ των συστημάτων μεταφοράς και των χρήσεων γης σε μια αστική περιοχή. Από τη μια μεριά το σύστημα των χρήσεων γης, δηλαδή το είδος, η πυκνότητα, η κατανομή τους στο χώρο κλπ. καθορίζει σε σημαντικό βαθμό τον αριθμό, τον σκοπό και τα άλλα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων δηλαδή τη ζήτηση για μεταφορές. Από την άλλη πλευρά το σύστημα των μεταφορών επηρεάζει την επιλογή της εγκατάστασης των διαφόρων χρήσεων γης. Έτσι και η κατανομή και το είδος των χρήσεων γης σε μια περιοχή επηρεάζονται από το σύστημα μεταφορών στην περιοχή αυτή. (Γ.Α.Γιαννόπουλος - Ι.Μ.Φρατζεσκάκης, 1986)



Πιο συγκεκριμένα το ιδιοκτησιακό καθεστώς γύρω από το λιμάνι του Βόλου δημιουργεί προβλήματα όσον αφορά το σαφή προσδιορισμό της χερσαίας ζώνης (η οποία εκτείνεται από το Σουτραλί μέχρι το ακρωτήριο Σέσκλο στα Πευκάκια ενώ το τμήμα από Παναγία Γορίτσα ως Αγ.Κωνσταντίνο και το πάρκο μέχρι το πανεπιστήμιο αποχαρακτήριστηκαν αφού κρίθηκε πως δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τωρινές και μελλοντικές ανάγκες του λιμανιού). Συγκεκριμένα, όσον αφορά το κτίριο Παπαστράτου του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας που βρίσκεται στην παραλία (βλ. χάρτη 2.5, ένδειξη 1), το ιδιοκτησιακό πρόβλημα έχει μεν λυθεί αλλά πρέπει να γίνει τροποποίηση της χερσαίας ζώνης έτσι ώστε να μην υπάρχει σύγκρουση χρήσεων γης με τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται εκεί. Το όριο της χερσαίας ζώνης του λιμανιού συμπίπτει με το όριο της γραμμής του πεζοδρομίου ενώ γίνεται εκμετάλλευση αυτού του τμήματος από ιδιώτες.

Προβλήματα με ιδιοκτησίες εντοπίζονται και στις εξής περιοχές :

- από το συρματοπλεγμα του Λιμενικού Ταμείου μέχρι το όριο της χερσαίας ζώνης μεσολαβούν δυο οικοδομικά τετράγωνα, η εκμετάλλευση των οποίων ανήκει στην Κοινωνική Πρόνοια (ένδειξη 2).



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ιδιοκτησία του Λιμενικού Ταμείου
-  ιδιοκτησιακά προβλήματα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

ΧΑΡΤΗΣ 2.5

Βόλος, 1995

Η.Πογιαρδής - Κ.Ρακιτζής

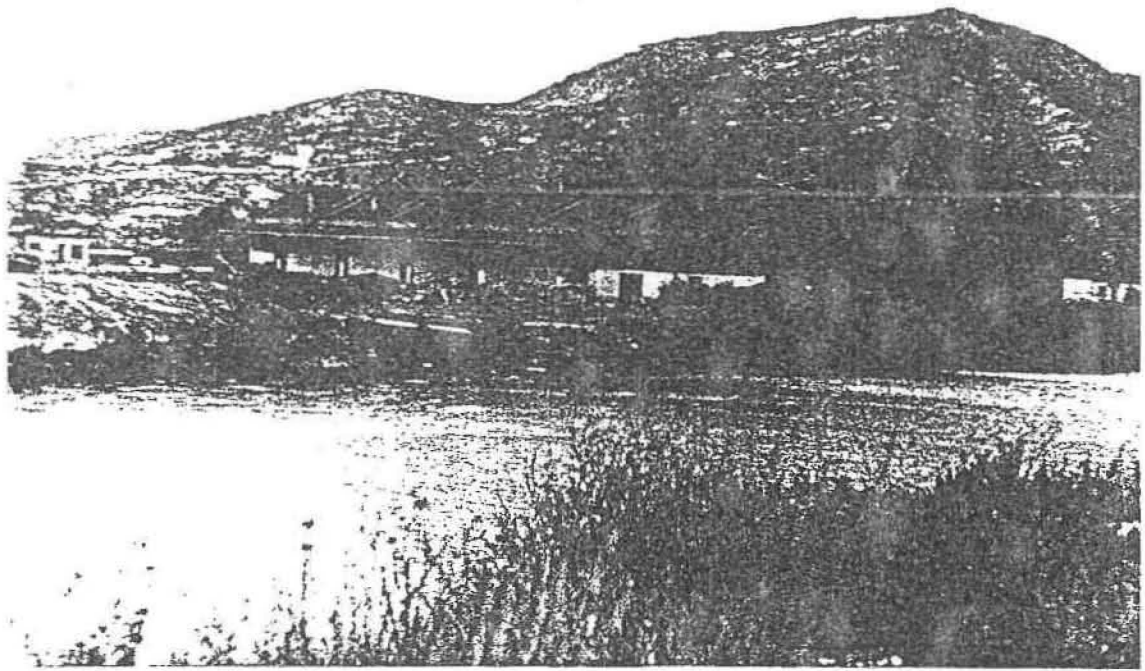
- Στην περιοχή που βρίσκονται τα Παλιά Σφαγεία υπάρχουν ιδιοκτησίες με τίτλους όπου δεν έχει γίνει απαλλοτρίωση. Δίπλα ακριβώς βρίσκεται η έκταση που δίνεται στο Υπουργείο Γεωργίας για την κατασκευή της Ιχθυόσκαλας (ένδειξη 4) (φωτο 2.7).
- Μη απαλλοτριωμένες ιδιοκτησίες εντοπίζονται επίσης στην περιοχή του Ναυπηγείου Καρνάγιο (ένδειξη 5). (φωτο 2.8)
- Στην περιοχή του πανεπιστημίου στο πεδίο Άρεως το ιδιοκτησιακό καθεστώς παραμένει ασαφές (ένδειξη 3).

Στις προαναφερθείσες περιοχές η άδεια οικοδόμησης εκδίδεται κανονικά αλλά υπάρχει πρόβλημα στην πώληση των ακινήτων.

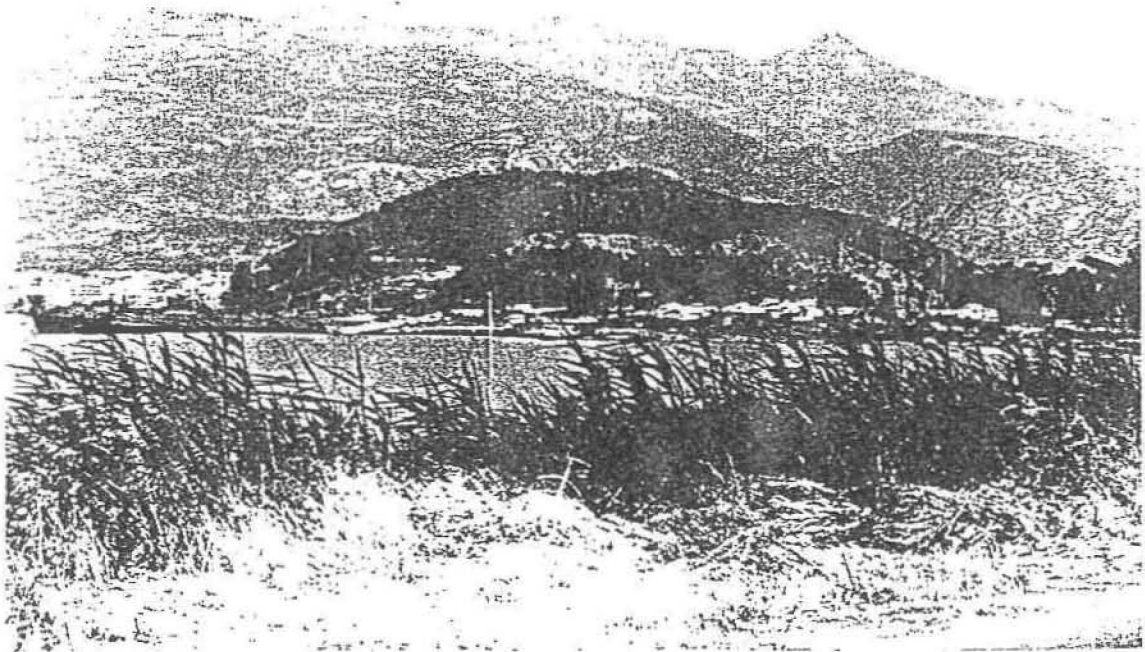
2.1.5 Εμπορευματική κίνηση

Το λιμάνι του Βόλου μπορεί να χαρακτηριστεί ως εμπορικό που εξυπηρετεί τόσο τις ανάγκες της τοπικής παραγωγής όσο και της ανάγκης της Θεσσαλίας και της Κεντρικής Ελλάδας γενικότερα. Εξυπηρετώντας το 15% της συνολικής θαλάσσιας εξαγωγικής κίνησης, είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια διακίνησης εμπορευμάτων της χώρας.

Τα κυριότερα εμπορεύματα που διακινούνται είναι τσιμέντα, καύσιμα, δημητριακά, βαμβάκι, ξυλεία και λιπάσματα. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι εκτός του κεντρικού λιμένα (όρμοι ΑΓΕΤ και ΒΡ) διακινείται το 93% των φορτώσεων και το 76% των εκφορτώσεων (βλ. διαγράμματα 2.1 και 2.2).

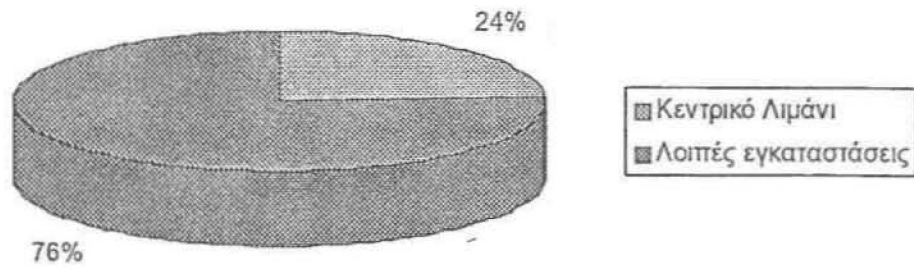


Φωτο 2.7: Τα σφαγεία

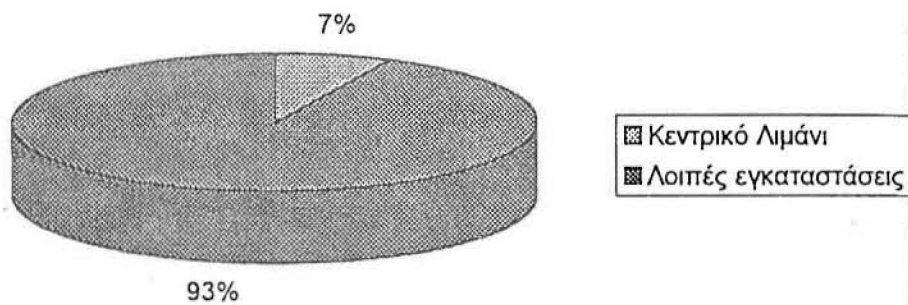


Φωτο 2.8: Οι κεντρικές εγκαταστάσεις στο ναυπηγείο Καρνάγιο

Διάγραμμα 2.1
Σύνολο εκφορτώσεων (1981-1994)



Διάγραμμα 2.2
Σύνολο φορτώσεων (1981-1994)



Έτος	Κεντρικό Λιμάνι			Όρμος ΑΓΕΤ			Όρμος ΒΡ	ΓΕΝΙΚΟ
	Εισαγ.	Εξαγ.	Σύνολο	ΑΓΕΤ (εισ)	ΑΓΕΤ (εξ)	ΑΓΕΤ(συν)	καύσιμα	ΣΥΝΟΛΟ
1981	484440	338464	822904	1533482	3749268	5282750	594772	6700426
1982	668191	415392	1083583	1706595	3506630	5213225	483740	6780548
1983	609252	564225	1173477	1430021	3541630	4971651	395721	6540849
1984	578775	510894	1089669	1649031	3327559	4976590	362144	6428403
1985	689541	626706	1316247	1614564	3088588	4703152	330511	6349910
1986	707698	361581	1069279	1802532	3744921	5547453	366241	6982973
1987	678704	481249	1159953	1815826	3675705	5491531	466372	7117856
1988	437308	479391	916699	1786979	3734392	5521371	545458	6983528
1989	478811	521769	1000580	1707645	3452520	5160165	636473	6797218
1990	545870	399753	945623	1687162	3838626	5525788	643726	7115137
1991	476220	528682	1004902	1863313	3889579	5752892	609034	7366828
1992	654756	235386	890142	1978306	3787391	5765697	616568	7272407
1993	325932	370640	696572	1439391	3882443	5321834	541870	6560276
1994	283489	602767	886256	1315093	3684615	4999708	515909	6401873

Πηγή : Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1994

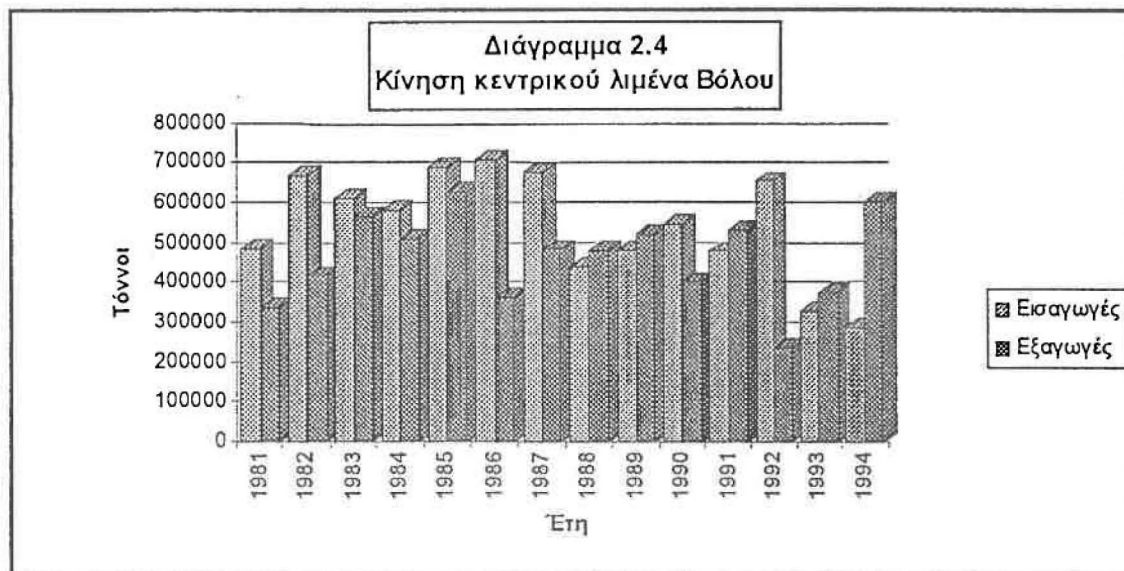
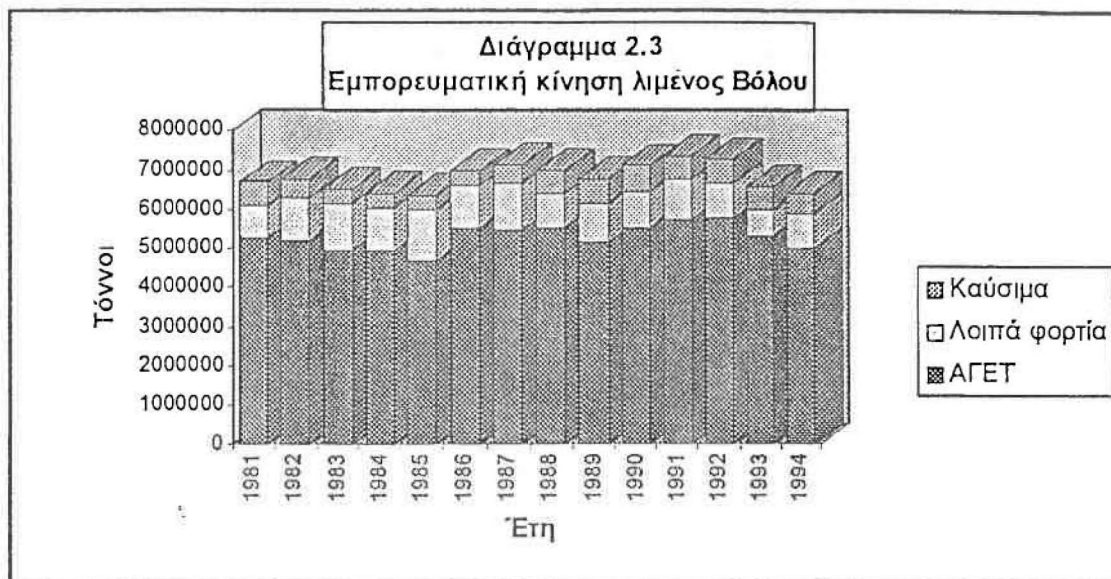
(σε τόνους)

Από μια προσεκτική ματιά στον πίνακα 2.1 εξάγονται τα παρακάτω συμπεράσματα:

- την περίοδο 1981-92 η πορεία της εμπορευματικής κίνησης παραμένει σταθερή ενώ η μικρή μείωση της διακίνησης εμπορευμάτων κατά την περίοδο 1983 - 85 οφείλεται κύρια στη λειτουργία των εγκαταστάσεων στο Τσιγκέλι Αλμυρού αλλά και στη διεθνή ύφεση των μεταφορών.
- από την Α.Γ.Ε.Τ. γίνονται οι μεγαλύτερες διακινήσεις, τόσο στον τομέα των εξαγωγών όσο και στον τομέα των εισαγωγών (διάγραμμα 2.3).
- το 1992 παρατηρείται σημαντική μείωση στη δραστηριότητα του κεντρικού λιμανιού που οφείλεται στην αύξηση του "κόστους λιμένος". Αυτό είχε ως αποτέλεσμα μεγάλη ποσότητα δημητριακών να διακινείται πλέον από το ιδιωτικό λιμάνι στο Αχλάδι Φθιώτιδας που ανήκει σε τοπική βιομηχανία ζωοτροφών. Ακόμη η διακίνηση ξυλείας μεταφέρθηκε στο λιμάνι της Ελευσίνας.
- από την κίνηση στον κεντρικό λιμένα (διάγραμμα 2.4), παρατηρούμε ότι το κεντρικό λιμάνι χαρακτηρίζεται από εισαγωγική κατά κύριο λόγο δραστηριότητα,

παρόλο που έχει χαρακτηριστεί ως εξαγωγικό, γεγονός που οφείλεται στις εξαγωγές της ΑΓΕΤ.

- παρά το γεγονός ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για την εμπορευματική κίνηση του λιμανιού για τη χρονική περίοδο 1993-94, έχει παρατηρηθεί από το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας ανάκαμψη της κίνησης που οφείλεται κύρια στη μείωση του λιμενικού κόστους και στην καλύτερη διαχείριση.



2.1.6 Επιβατική κίνηση

Ο λιμένας του Βόλου (φωτο 2.9 και 2.10) εξυπηρετεί κίνηση επιβατών και οχημάτων. Είναι ένα μικρό επιβατικό λιμάνι με συμμετοχή στη συνολική επιβατική κίνηση των ελληνικών λιμένων 1,5%. (ΕΣΥΕ 1991). Η ακτοπλοϊκή κίνηση καλύπτει το σύνολο της επιβατικής κίνησης, ενώ σημειώνεται και κίνηση εξωτερικού ή πορθμείων.

Τα τελευταία χρόνια σημειώνεται κίνηση κρουαζιερόπλοιων που χρησιμοποιούν το λιμένα του Βόλου, κυρίως ως ενδιάμεσο σταθμό στα διεθνή ή ελληνικά δρομολόγια τους (πίνακας 2.2). Ο μέσος χρόνος παραμονής τους στο λιμάνι είναι 12-24 ώρες και ο κύριος προορισμός των επισκεπτών είναι τα Μετέωρα.

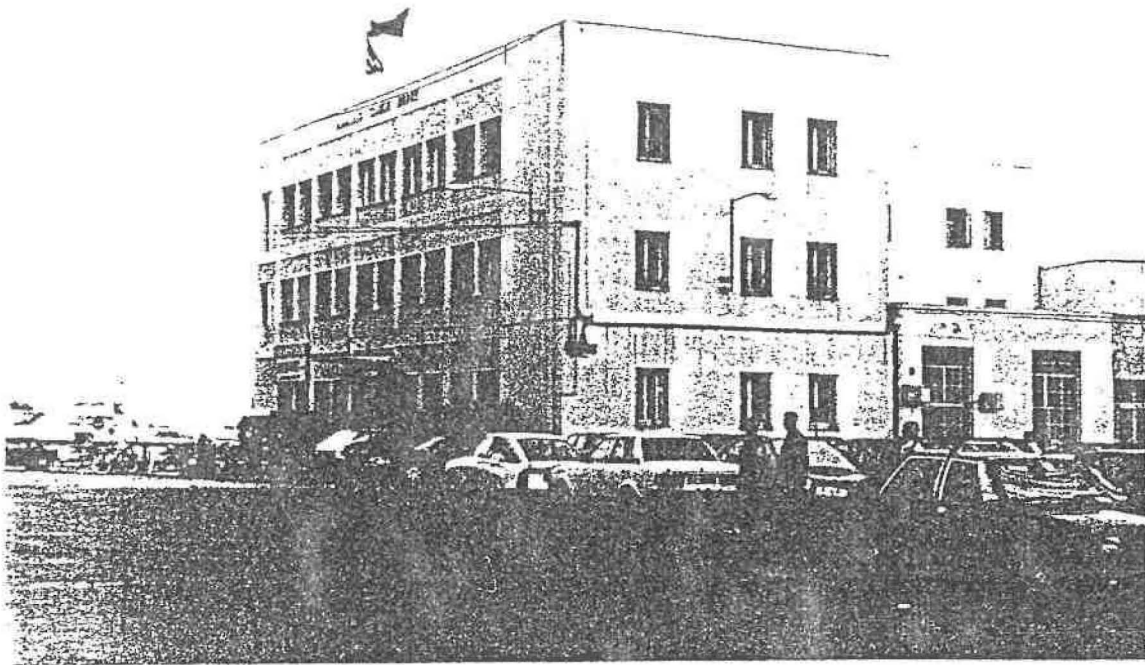
Έτος	Αρ.Κρουαζιερ.	Επιβάτες
1991	16	5494
1992	20	8780
1993	17	5443
*1994	11	4000

Πηγή : Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1994
* (έως 30-4-1994)

Στους επόμενους πίνακες παρουσιάζεται αναλυτικά η επιβατική κίνηση του λιμανιού από το 1979 έως το 1993.

ΕΤΟΣ	ΑΠΟΒΙΒ. F/B	ΑΠΟΒΙΒ. ΥΔΡΟΠΤ.	ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΟΒΙΒ.	ΕΠΙΒΙΒ. F/B	ΕΠΙΒΙΒ. ΥΔΡΟΠΤ.	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΙΒ.	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ
1982	75166	0	75166	77326	0	77326	152492
1983	100336	0	100336	103233	0	103233	203569
1984	107766	0	107766	110530	0	110530	218296
1985	96691	27837	124528	91058	24367	115425	239953
1986	95356	33201	128557	100270	30920	131190	259747
1987	89157	38720	127877	78835	39186	118021	245898
1988	123837	38533	162370	118258	40729	158987	321357
1989	100823	46042	146865	105950	41247	147197	294062
1990	98590	54598	153188	104409	49226	153635	306823
1991	90068	49517	139585	84541	52159	136700	276285
1992	78426	71710	150136	76554	63926	140480	290616
1993	69391	82214	152649	50093	79246	133478	286127
1994	77777	44967	122744	76119	62227	138346	261090

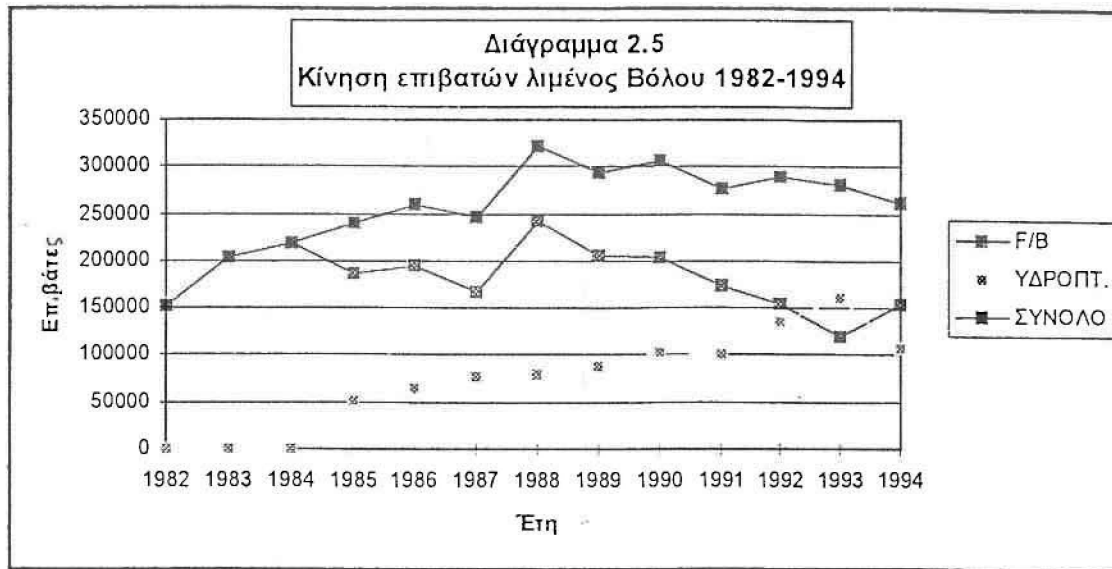
Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1995



Φωτο 2.9: Το λιμενικό Γραφείο Μαγνησίας



Φωτο 2.10: Τμήμα του κεντρικού προβλήτα



Πηγή : Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1993

Πίνακας 2.4
Κατανομή κίνησης λιμένα Βόλου σε F/B και υδροπτέρυγα

ΕΤΟΣ	ΑΠΟΒΙΒ. F/B	ΕΠΙΒΙΒ. F/B	ΣΥΝΟΛΟ F/B	ΑΠΟΒΙΒ. ΥΔΡΟΠΤ.	ΕΠΙΒΙΒ. ΥΔΡΟΠΤ.	ΣΥΝΟΛΟ ΥΔΡΟΠΤ.	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	ΥΔΡΟΠΤ. (%)
1982	75166	77326	152492	0	0	0	152492	0
1983	100336	103233	203569	0	0	0	203569	0
1984	107766	110530	218296	0	0	0	218296	0
1985	96691	91058	187749	27837	24367	52204	239953	21,76
1986	95356	100270	195626	33201	30920	64121	259747	24,69
1987	89157	78835	167992	38720	39186	77906	245898	31,68
1988	123837	118258	242095	38533	40729	79262	321357	24,66
1989	100823	105950	206773	46042	41247	87289	294062	29,68
1990	98590	104409	202999	54598	49226	103824	306823	33,84
1991	90068	84541	174609	49517	52159	101676	276285	36,8
1992	78426	76554	154980	71710	63926	135636	290616	46,67
1993	69391	50093	119484	82214	79246	161460	280944	57,47
1994	77777	76119	153896	74967	62227	137194	291090	47,13

Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1995

Πίνακας 2.5
Μηνιαίες επιβιβάσεις επιβατών στο λιμάνι του Βόλου ανά προορισμό

Προορισμός	ΜΗΝΕΣ												Σύνολο	Συνόλου (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Σκιάθος	2596	2360	2874	6683	8619	10932	19704	17481	8558	3965	2753	2185	88710	54%
Σκόπελος	827	419	929	1741	3345	2684	13223	12294	2714	3441	946	829	43392	26%
Αλόνησος	609	153	3	1022	842	726	4552	3455	849	637	515	436	13799	8%
Γλώσσα	558	464	941	1294	932	66	2195	790	1052	814	679	613	10398	6%
Αγ. Κυριακή	179	89	124	339	255	361	917	651	302	166	109	141	3633	2%
Αγ. Κων/νος	3	1	3	4	1333	48	1522	113	5	9	3	0	3044	2%
Σκύρος	0	0	0	0	87	389	182	102	63	0	0	0	823	1%
Θεσ/νικη	0	0	0	0	32	0	393	2	44	0	0	0	471	0,29%
Κύμη	0	0	0	3	20	8	75	0	6	2	0	0	114	0,07%
Ν. Μουδαν	0	0	0	0	0	0	66	0	0	0	0	0	66	0,04%
Σύνολο	4772	3486	4874	11086	15465	15214	42829	34888	13593	9034	5005	4204	164450	100%
(%) Συνόλου	3%	2%	3%	7%	9%	9%	26%	21%	8%	5%	3%	3%	100%	

Πηγή : Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1988

Πίνακας 2.6
Μηνιαίες αποβιβάσεις επιβατών στο λιμάνι του Βόλου ανά προέλευση

Προέλευση	ΜΗΝΕΣ												Σύνολο	Συνόλου (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Σκιάθος	2342	1929	2609	4391	8848	8310	18172	25446	8369	5419	634	2549	89018	54%
Σκόπελος	911	350	709	1712	1512	2434	9499	16210	4911	1582	634	765	41229	25%
Αλόνησος	491	131	366	1194	560	1226	2346	3578	1139	694	600	510	12835	8%
Γλώσσα	744	684	1064	1536	900	20	1287	1932	1135	707	708	608	11325	7%
Αγ. Κυριακή	144	89	188	267	282	268	632	455	339	123	104	101	2992	2%
Αγ. Κων/νος	0	0	0	0	0	0	57	0	0	0	2688	0	2745	2%
Σκύρος	0	0	0	0	866	31	1450	250	5	4	0	3	2609	2%
Θεσ/νικη	0	0	0	0	17	23	384	102	15	0	0	0	541	0,33%
Κύμη	0	0	0	0	18	295	129	56	29	0	0	0	527	0,32%
Ν. Μουδαν	0	0	0	0	9	3	135	0	0	0	0	0	147	0,09%
Σύνολο	4632	3183	4936	9100	13012	12610	34091	48029	15942	8529	5368	4536	163968	100%
(%) Συνόλου	3%	2%	3%	6%	8%	8%	21%	29%	10%	5%	3%	3%	100%	

ΠΗΓΗ: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1988

Πίνακας 2.7
Μηνιαίες επιβιβάσεις επιβατικών οχημάτων στο λιμάνι του Βόλου ανά προορισμό

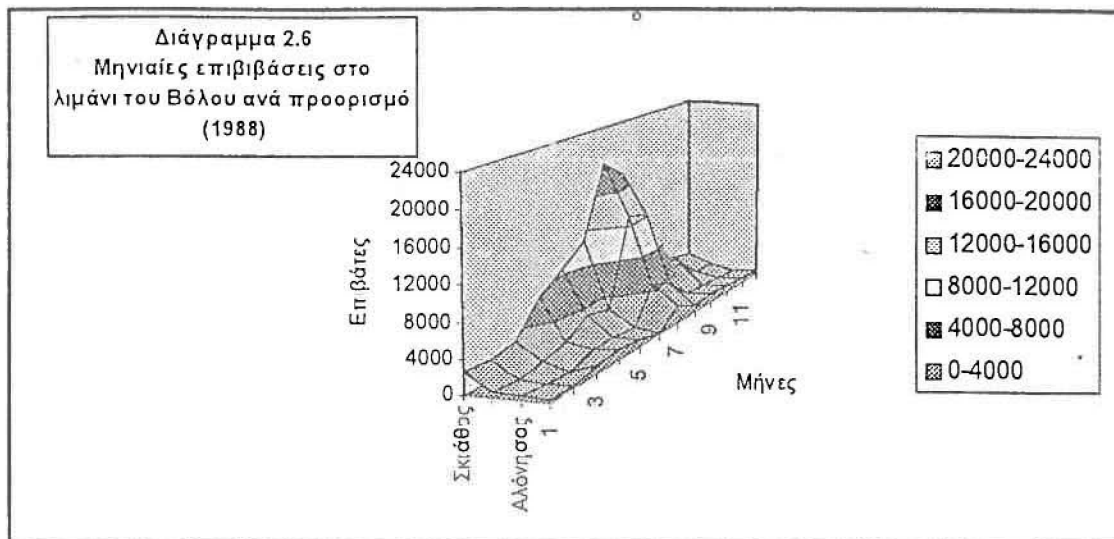
Προορισμός	ΜΗΝΕΣ												Σύνολο	Συνόλου (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Σκιάθος	106	173	197	488	428	407	2540	2015	819	268	201	112	7754	57%
Σκόπελος	30	19	31	58	141	113	1245	1400	133	71	29	29	3299	24%
Αλόνησος	50	18	37	65	77	73	448	438	72	25	31	16	1350	10%
Γλώσσα	14	16	22	70	52	4	257	150	49	35	0	36	705	5%
Αγ.Κυριακή	2	2	2	3	76	380	22	9	25	3	1	0	525	4%
Αγ.Κων/νος	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	32	0%
Σκύρος	0	0	0	0	0	3	6	7	15	0	0	0	31	0%
Θεσ/νικη	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Κύμη	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	18	0,13%
Ν.Μουδαν	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Σύνολο	202	228	289	684	792	1012	4518	4019	1113	402	262	193	13714	100%
(%) Συνόλου	1%	2%	2%	5%	6%	7%	33%	29%	8%	3%	2%	1%	100%	

Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1988

Πίνακας 2.8
Μηνιαίες αποβιβάσεις επιβατικών οχημάτων στο λιμάνι του Βόλου ανά προέλευση

Προέλευση	ΜΗΝΕΣ												Σύνολο	Συνόλου (%)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Σκιάθος	176	178	225	357	450	631	2194	3545	1065	513	221	200	9755	63%
Σκόπελος	18	15	29	70	74	136	964	1729	256	57	45	43	3436	22%
Αλόνησος	39	19	50	58	44	50	194	522	83	22	34	27	1142	7%
Γλώσσα	15	29	27	79	51	2	164	339	92	18	0	44	860	6%
Αγ.Κυριακή	0	0	0	0	53	190	23	21	25	0	0	2	314	2%
Αγ.Κων/νος	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	32	0%
Σκύρος	0	0	0	0	3	0	9	4	4	0	0	0	20	0%
Θεσ/νικη	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Κύμη	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Ν.Μουδαν	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Σύνολο	248	241	331	564	675	1041	3548	6160	1525	610	300	316	15559	100%
(%) Συνόλου	2%	2%	2%	4%	4%	7%	23%	40%	10%	4%	2%	2%	100%	

Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1988



Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης όπως παρουσιάζεται στους παραπάνω πίνακες, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η επιβατική κίνηση παρουσιάζει αυξητικές τάσεις τα τελευταία δώδεκα χρόνια με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 6%.
- Η τακτική επιβατική κίνηση του λιμανιού εξυπηρετείται με τα επιβατηγά, οχηματαγωγά πλοία και με υδροπτέρυγα. Το 1985 που καθιερώθηκαν τα δρομολόγια ταχυπλόων σκαφών η συμμετοχή τους στη συνολική κίνηση έφτασε το 22%, ενώ φτάνει το 57% το 1993 (πίνακας 2.4).
- Οι κυριότεροι προορισμοί ή προελεύσεις της επιβατικής κίνησης είναι η Σκιάθος, η Σκόπελος και η Αλόνησος με ποσοστά που ανέρχονται στο 54%, 27% και 8% αντίστοιχα.
- Παρουσιάζεται μια εποχικότητα στη διακίνηση των επιβατών. Το μεγαλύτερο μέρος της ετήσιας επιβατικής κίνησης εμφανίζεται κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο (διάγραμμα 2.6).
- Το ίδιο ισχύει και στη διακίνηση επιβατικών οχημάτων, όπου κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο διακινείται το 63% της ετήσιας κίνησης Ι.Χ.

2.1.7 Διοίκηση και απασχόληση στο λιμάνι

Υπεύθυνο για την οργάνωση και λειτουργία του λιμένα είναι το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας που λειτουργεί ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Εποπτεύεται από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αλλά για θέματα λιμενικών και λοιπών έργων εποπτεύεται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας δεν έχει πλήρη διοικητική αρμοδιότητα στη λειτουργία του λιμανιού γιατί περιορίζεται από τις αρμοδιότητες άλλων υπηρεσιών όπως η Λιμενική και Τελωνειακή αρχή. Πρέπει να τονιστεί ότι το Λ.Τ. δεν είναι υπεύθυνο για τις φορτοεκφορτώσεις οι οποίες εκτελούνται από το συνδικάτο των εργατών. Διοικείται από τη Λιμενική Επιτροπή που είναι θμελής. Σ' αυτή συμμετέχουν 9 εκπρόσωποι διαφόρων φορέων. Πρόεδρος της είναι ο Πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου ενώ Αντιπρόεδρος της είναι ο Λιμενάρχης Βόλου. Μέλη είναι: ο διευθυντής του τελωνείου, ένας εκπρόσωπος του Δήμου, ένας εκπρόσωπος των λιμενεργατών, ένας εκπρόσωπος του εμπορικού και βιομηχανικού επιμελητηρίου Βόλου, ένας εκπρόσωπος της ένωσης ναυτικών πρακτόρων και δύο μέλη που ορίζονται από το Νομάρχη Μαγνησίας.

Το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας είναι υπεύθυνο για :

- Τη συντήρηση έργων.
- Τη βελτίωση και επαύξηση των χώρων αποθήκευσης εμπορευμάτων.
- Τη συντήρηση και προμήθεια μηχανικών μέσων φορτοεκφόρτωσης.
- Την παροχή διευκολύνσεων και εξυπηρητήσεων των πλοίων και των επιβατών που φτάνουν στο λιμάνι.

Η Λιμενική Αρχή είναι υπεύθυνη για :

- Την αναγγελία άφιξης
- Τη δήλωση φορτίου.
- Την προσόρμιση.

- Τον καθορισμό της διάρκειας φορτοεκφορτώσεως.

Το Τελωνείο είναι αρμόδιο για την αποθήκευση των εμπορευμάτων χωρίς στην ουσία να ελέγχει τα εμπορεύματα.

Πίνακας 2.9 Μόνιμοι απασχολούμενοι στο λιμάνι του Βόλου	
Λιμενεργάτες	90
Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας	78
Τελωνείο	53
Λιμεναρχείο	67
Πλοηγική υπηρεσία	6
Σημειωτές	8
Σύνολο	302

Πηγή : Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1995

Στον παραπάνω πίνακα φαίνεται η απασχόληση στο λιμάνι του Βόλου ενώ κατά περιόδους προσλαμβάνονται έκτακτοι υπάλληλοι..

2.1.8 Οικονομικά στοιχεία

2.1.8.1 Έσοδα Λιμενικού Ταμείου

Στον πίνακα 2.10 δίνονται κατά κατηγορία τα έσοδα του Λιμενικού Ταμείου Βόλου¹ για την περίοδο 1987 - 1992. Οι γενικές κατηγορίες εσόδων αναλύονται στους εξής λογαριασμούς:

- Έσοδα από φόρους, τέλη και δικαιώματα. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τα έσοδα από τέλη χρήσης του λιμανιού σε εκδιδόμενα εισιτήρια και προσόρμισης πλοίων.
- Έσοδα από επιχειρηματική δραστηριότητα. Σ' αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται έσοδα από την παραχώρηση λιμενικών χώρων στην ΑΓΕΤ, τη

¹ Τα στοιχεία παρατίθενται με κάθε επιφύλαξη και όπως ακριβώς δόθηκαν από το Λ.Τ.Μ.

χρήση του σιλό, την αποθήκευση, φόρτωση και διακίνηση εμπορευμάτων, τη χρήση χώρων στάθμευσης και τη χρησιμοποίηση ακάλυπτων χώρων.

- Λοιπά έσοδα.

Κατηγορία	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994*
Φόροι-Τέλη-Δικαιώματα	15,2	18,4	34,8	39,7	49,9	40,4	40,1	97,2
Επιχειρηματική δραστηριότητα**	136,6	205,3	245,2	242	342,8	361,2	338,8	401,2
Διάφορα (λοιπά έσοδα)***	213,7	147,8	104,2	54,7	64,8	81,9	101,6	83,8
Σύνολο εσόδων	365,5	371,5	384,2	336,4	457,5	483,5	480,5	582,2

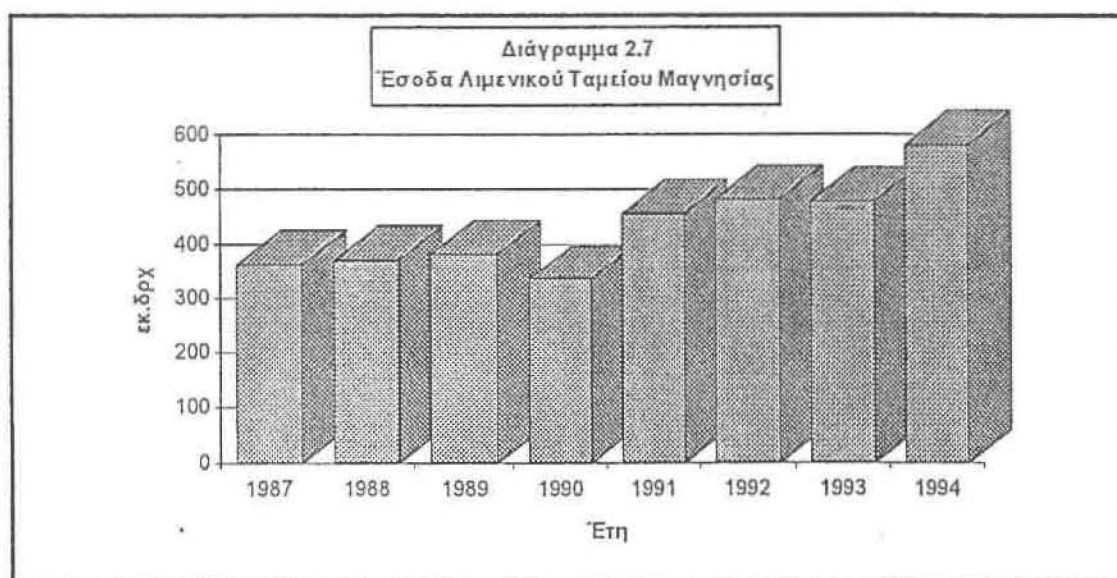
* έως 31/10/1994

εκ.δρχ

** Συμπεριλαμβάνονται τα έσοδα από την ΑΓΕΤ

*** Συμπεριλαμβάνονται έσοδα παρελθόντων ετών

Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1995



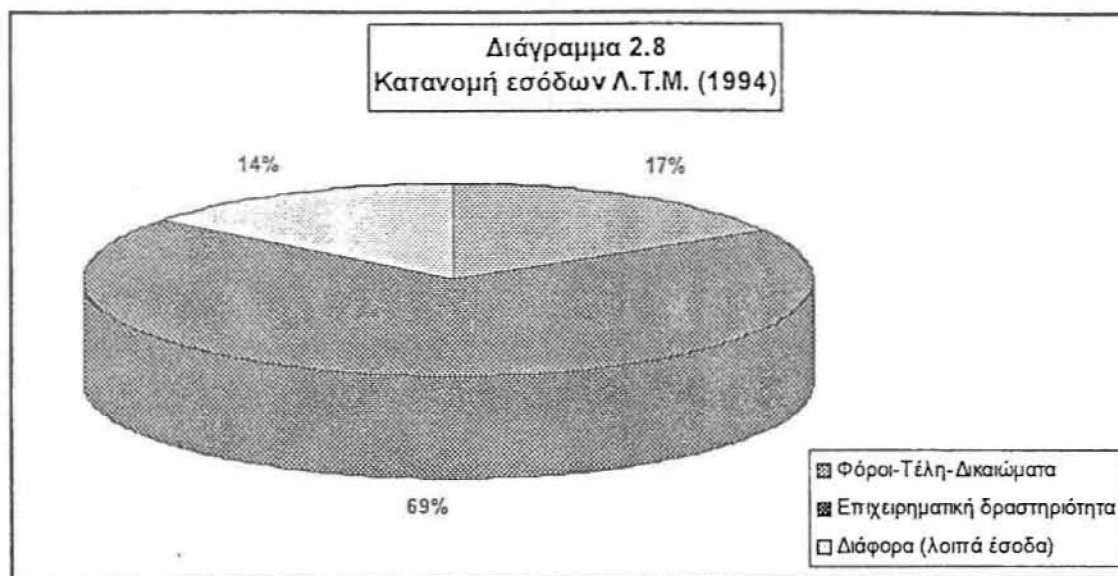
Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1993

Από το διάγραμμα 2.7 παρατηρούμε ότι εκτός από το 1990 που έχουμε μείωση των εσόδων λόγω της μειωμένης επιχορήγησης από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) και των μη πληρωτέων οφειλών, έχουμε συνεχή αύξηση των εσόδων που κατά το διάστημα 1993 - 1994 υπερβαίνει το 17%.

Από τον πίνακα 2.10 φαίνεται τα έσοδα από επιχειρηματική δραστηριότητα μαζί με τα τέλη και δικαιώματα (που αποτελούν τις δύο σημαντικότερες κατηγορίες αφού

μπορούν να επιφέρουν σημαντική μεταβολή διαχρονικά) παρουσιάζουν σημαντική αύξηση.

Στο διάγραμμα 2.8 φαίνεται η κατανομή κατά κατηγορία των εσόδων του Λιμενικού Ταμείου Βόλου το 1992.



2.1.8.2 Έξοδα Λιμενικού Ταμείου

Τα έξοδα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

- Πληρωμές για μισθοδοσία του προσωπικού.
- Πληρωμές για προμήθεια καταναλωτικών αγαθών.
- Πληρωμές για μελέτες.
- Λοιπά έξοδα.

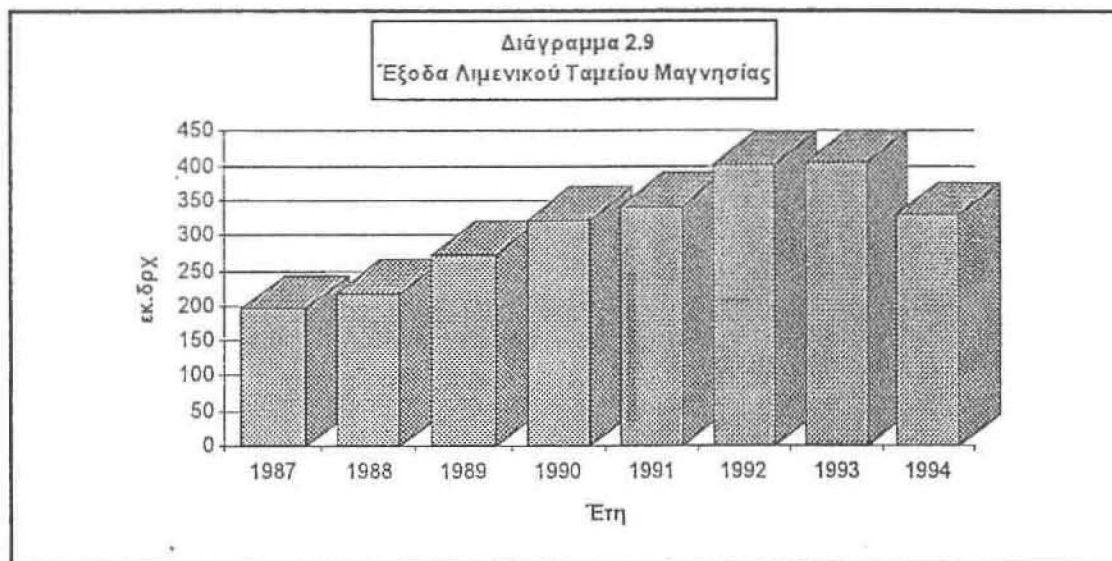
Από τον πίνακα 2.11 και το διάγραμμα 2.9 βλέπουμε ότι έχουμε διαρκή αύξηση των εξόδων σε σχέση μέχρι το 1993. Το 1994 η προσπάθεια που καταβλήθηκε για μείωση των δαπανών είχε αποτελέσματα (μείωση κατά 3,1%).

Κατηγορία	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994*
Μισθοδοσία	140,3	164,1	209	248,8	250,7	279,5	276	260,8
Έργα (μελέτες)	37,6	36	42,8	48,73	61,26	80,93	85,53	45
Προμήθειες	10,04	7,8	11,2	12,8	14,3	32,7	34,1	12,9
Διάφορα (λοιπά έξοδα)	8,8	10,2	10,2	11,57	16,34	7,77	8,67	9,6
Σύνολο: εξόδων	196,74	218,1	273,2	321,9	342,6	400,9	404,3	329,3

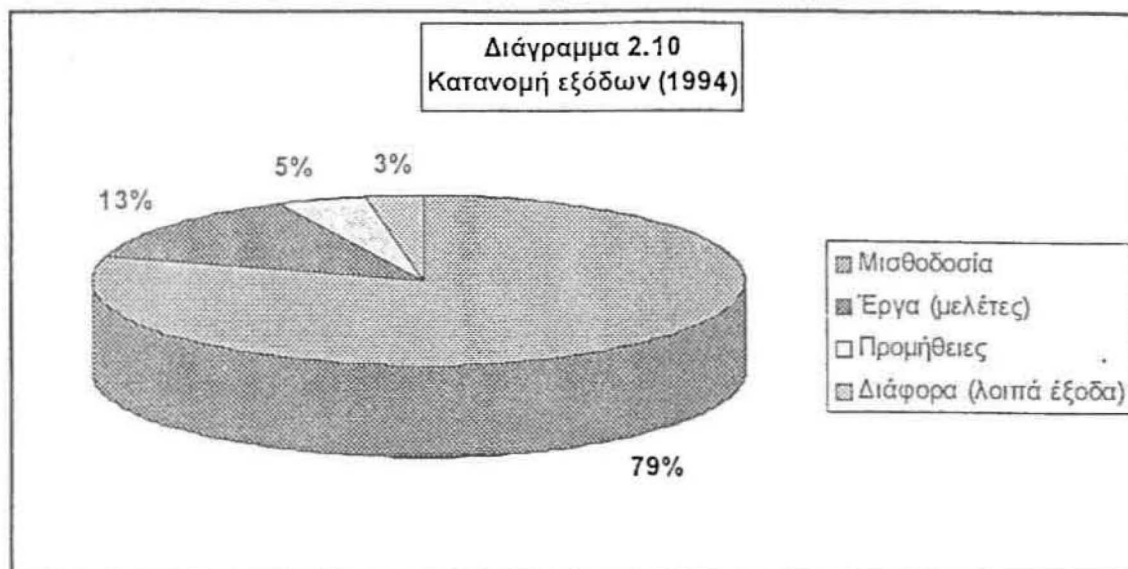
* εως 31/10/1994

εκ.δρχ

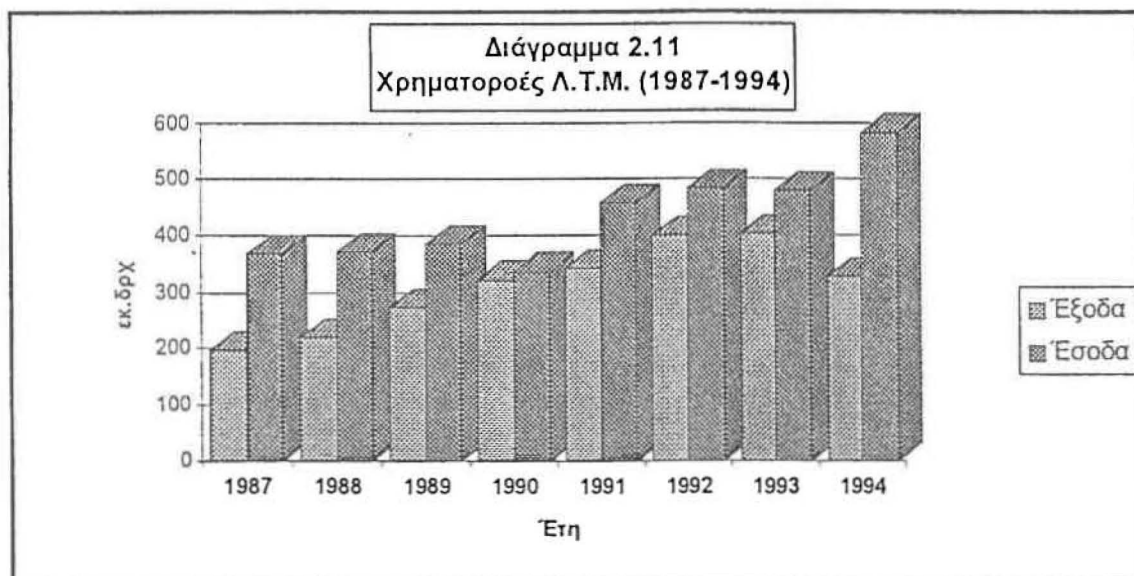
Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1995



Στο διάγραμμα 2.10 φαίνεται η κατανομή των εξόδων κατά κατηγορία και ποσοστό συμμετοχής για το 1992 στο οποίο είναι εμφανές ότι οι επενδύσεις αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος.



Στο διάγραμμα 2.11 απεικονίζονται οι χρηματοροές στο Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας κατά την περίοδο 1987 - 1992. Αξιοπρόσεκτο είναι το γεγονός ότι το 1990 και 1991 τα έξοδα υπερβαίνουν τα έσοδα¹. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην μείωση των επιχορηγήσεων από το Π.Δ.Ε. την περίοδο αυτή ενώ ταυτόχρονα τα έξοδα παρέμειναν στα ίδια επίπεδα.



¹ Το κενό καλύφθηκε από το αποθεματικό του Λιμενικού Ταμείου.

2.1.9 Ανταγωνιστικότητα λιμένος - Τιμολογιακή πολιτική

Η ελκυστικότητα των λιμένων εξαρτάται από διάφορους παράγοντες. Ένας από αυτούς, χωρίς να είναι και απαραίτητα ο πιο σημαντικός, είναι το κόστος τους.

Ως κόστος λιμένος ορίζεται το ποσό που πρέπει να πληρώσει η ενδιαφερόμενη εταιρεία, για να διακινήσει τα εμπορεύματα της μέσω του λιμανιού. Το κόστος αυτό είναι ίσο με το άθροισμα του κόστους χρήσης των γερανών, των πλοηγικών, των ρυμουλκικών, των "στοιβαδορικών" που αποτελούνται κυρίως από τα εργατικά, των τελών του λιμενικού ταμείου, των πρακτορικών και των φόρων.

Αναφέρεται ότι δεν υπάρχει ενιαία τιμολογιακή πολιτική τόσο στο διεθνή χώρο, όσο του στο εσωτερικό της Ελλάδος και ισχύουν οι νόμοι της ελεύθερης αγοράς. Στον πίνακα που ακολουθεί δίνονται ενδεικτικά τα τιμολόγια στο λιμάνι του Βόλου, στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης και στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά.

Προκαταβολικά σημειώνεται ότι από την κατηγορία των λιμενεργατικών το 49% του κόστους είναι ασφαλιστικά.

Πίνακας 2.12								
Τιμολόγια εμπορευματοκιβωτίων								
ΑΠΟ - ΣΕ	CNTR	ΛΙΜΕΝΕΡΓ.	Λ.ΤΑΜΕΙΟ	ΣΗΜΕΙΩΤΕΣ	ΣΥΝ.Λ.Τ.Μ	Ο.Λ.Θ.	Ο.Λ.Π.	
ΓΕΜΑΤΑ								
ΚΥΤΟΣ -	40'	10000	3480	650	14130	23655	35488	
ΠΡΟΚΥΜ.	20'	10000	2760	650	13410	18652	21492	
ΠΡΟΚΥΜ.	40'	2000	3480	0	5480	10916	11475	
ΑΥΤΟΚΙΝ.	20'	2000	2760	0	4760	8396	6666	
ΚΕΝΑ								
ΚΥΤΟΣ -	40'	3900	2520	400	6820	14548	23912	
ΠΡΟΚΥΜ.	20'	3900	2160	400	6460	11191	14665	
ΠΡΟΚΥΜ.	40'	1000	2520	0	3520	6550	7423	
ΑΥΤΟΚΙΝ.	20'	1000	2160	0	3160	5038	4374	

Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1995

Από τον πιο πάνω πίνακα μπορούμε να δούμε ότι ο Βόλος έχει τις χαμηλότερες τιμές. Για παράδειγμα εάν στην Θεσσαλονίκη ξεφορτωθεί ένα γεμάτο container 40' από το κύτος και φορτωθεί σε αυτοκίνητο θα κοστίσει 34.571 δρχ ενώ στον Πειραιά και το Βόλο 45.963 και 19.610 αντίστοιχα.

Από μελέτη που έχει γίνει από το ΔΕΚΑΜΜ (1995) για την τιμολογιακή πολιτική των λιμανιών προκύπτουν τα παρακάτω:

- "Το κόστος τους καθορίζεται κύρια από την κατηγορία των στοιβαδορικών που συμμετέχει στην τελική διαμόρφωση της τιμής με ποσοστό που κυμαίνεται από 65% έως 92% και μέσο όρο 75% περίπου.
- Δεύτερος σε σημασία παράγοντας είναι το κόστος χρήσης των γερανών, με ποσοστό που μεταβάλλεται από 2% έως 17% και έχει μέσο όρο 13%.
- Στο λιμάνι του Βόλου κατά μέσο όρο το 1,2% του συνολικού κόστους είναι πλοηγικά, το 3,2% ρυμουλκικά, το 1,7% λιμενικά, το 3,7% τέλη γερανών, το 81,6% στοιβαδορικά και το 7,5% πρακτορικά.
- Όσο μεγαλύτερο είναι το πλοίο τόσο το εύρος συνολικού κόστους μεταξύ των λιμανιών μεγαλώνει.
- Το κάθε λιμάνι εμφανίζεται φθηνότερο σε κάποιες περιπτώσεις και ακριβότερο σε άλλες.
- Στην περίπτωση των containers έχει επιβεβαιωθεί ότι άλλοι παράγοντες είναι σημαντικότεροι της τιμής, έτσι η προτίμηση επηρεάζεται κύρια από το επίπεδο παροχής υπηρεσιών και λιγότερο από τις τιμές" (Χ.Σκυργιάννης, 1995).

Η προσέλκυση πλοίων, ιδιαίτερα όσο εξελίσσονται οι μέθοδοι μεταφοράς και μεγαλώνουν οι απαιτήσεις για ελαχιστοποίηση του ολικού χρόνου μεταφοράς (door-to-door) και μεγιστοποίηση της ποιότητας, της ακρίβειας (just in time) και της ασφάλειας, επηρεάζεται από:

- Την παραγωγικότητα του λιμανιού.
- Την ετοιμότητα του να διακινήσει φορτία με ταχύτητα, ασφάλεια, και αξιοπιστία.
- Την προσπελασιμότητα του από ξηρά και θάλασσα και το επίπεδο σύνδεσης με τα υπόλοιπα δίκτυα μεταφορών.

- Τη χρονοαπόσταση από τον τόπο προορισμού των εμπορευμάτων.
- Την ύπαρξη υποδομών συνδυασμένων μεταφορών, επικοινωνίας, πληροφόρησης και οργάνωσης του λιμανιού.
- Την προσφορά προηγμένων υπηρεσιών μεταφορών από ειδικευμένες λιμενικές εταιρίες.
- Τη γεινίαση με άλλα λιμάνια (Δ.Δερβένης, 1995).

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών γίνεται ολοένα σκληρότερος και διεθνοποιείται.

2.1.10 Ο ρόλος του λιμανιού του Βόλου

Ο ρόλος των λιμανιών της χώρας δεν είχε προσδιοριστεί μέχρι πρόσφατα ώστε να αναπτυχθεί ένα εθνικό λιμενικό σύστημα που να είναι οικονομικά εύρωστο και να ανταποκρίνεται στις τωρινές και μελλοντικές απαιτήσεις. Ο καθορισμός του ρόλου αυτού θα μπορούσε να γίνει με βάση τα "κριτήρια αναπτυξιακής πολιτικής, μεταφορικής υποδομής, τις φυσικές δυνατότητες λιμανιού, και τις προβλέψεις φόρτου".(Κ.Μέμος-Ι.Δοκουμετζίδης, 1988).

Στα πλαίσια της ανάπτυξης ενός τέτοιου λιμενικού συστήματος στην Ελλάδα, το Βολιώτικο λιμάνι θα μπορούσε να παίξει σημαντικό ρόλο τόσο στην εσωτερική όσο και στη διεθνή κίνηση. Οι βασικοί λόγοι που στηρίζουν την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού είναι οι εξής:

- Η κεντρική του θέση στον Ελληνικό χώρο.
- Ο μεγάλος του προλιμένας, ο Παγασητικός, που κάνει το λιμάνι ήρεμο και ασφαλές.
- Η σύνδεση του με την ενδοχώρα μέσω του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου

- η συμφόρηση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Μια σημαντική μελέτη για τον ελληνικό χώρο, η "Μελέτη Σχεδιασμού των Ελληνικών Λιμένων" ανατέθηκε το 1983 από τα υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας στους μελετητικούς οίκους "Γραφείο Δοξιάδη" και "BERTLIN & PARTNERS" της Αγγλίας, με σκοπό την παρουσίαση τεκμηριωμένης πρότασης για τη βελτίωση του εθνικού συστήματος λιμένων έτσι ώστε να μην ανταγωνίζονται μεταξύ τους και να αντιμετωπίζουν με επάρκεια τις απαιτήσεις του μέλλοντος.

Τα αποτελέσματα αυτής της μελέτης, για το ρόλο του λιμανιού του Βόλου είναι συνοπτικά τα εξής:

- α) Οσο αφορά το εσωτερικό εμπόριο, θα ακολουθήσει τη φυσική εξέλιξη της σημερινής κίνησης.
- β) Στο εξωτερικό εμπόριο θα εξυπηρετήσει κυρίως τη Θεσσαλική ενδοχώρα και συγκριτικά με τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά ο ρόλος του θα είναι περιορισμένος.
- γ) Ως διαμετακομιστικό κέντρο θα συμπληρώνει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, για φορτία από την Ανατολική Ευρώπη (Βόρεια Πύλη) και θα εξυπηρετεί φορτία από την Ηγουμενίτσα σαν πύλη εισόδου από τη Δυτικής Ευρώπης.

Φάνηκε έτσι ότι η αναγκαιότητα διαμόρφωσης μακροπρόθεσμου προγραμματισμού της συγκοινωνιακής υποδομής προϋποθέτει το σχεδιασμό ενός Εθνικού Συστήματος Μεταφορών στα πλαίσια ενός σύγχρονου Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου. Τέτοιο σχέδιο δεν υπήρξε στην Ελλάδα και η προσπάθεια που ξεκίνησε με το γραφείο Δοξιάδη δεν ολοκληρώθηκε αφού το σχέδιο εκείνο δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ.

Το κενό αυτό ήρθε να καλύψει το στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη των συγκοινωνιακών υποδομών της χώρας "Ελλάδα 2010" που εκπονήθηκε από τα γραφεία "Δρόμος, Αστική εταιρεία μελετών" και "Α.Ρογκάν και Συνεργάτες Ε.Π.Ε." το 1993 για λογαριασμό του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Στην μελέτη αυτή, η διατύπωση της στρατηγικής για την ανάπτυξη των μεταφορών διαμορφώθηκε λαμβάνοντας υπόψιν την Εθνική Περιφερειακή Πολιτική Ανάπτυξης, την χωρική κατανομή των δραστηριοτήτων, τους κοινοτικούς στόχους, την πολιτική ανάπτυξης των

υποδομών της Κοινότητας, τις προοπτικές και τα δεδομένα που ανοίγονται σε σχέση με τις μελλοντικές διευρύνσεις της Ε.Ε και τη συνολική θεώρηση του συστήματος μεταφορών με στόχο τη βέλτιστη κατανομή των πόρων για την ανάπτυξη και λειτουργία τους. Ακολούθησε ιεράρχηση των λιμανιών σε 3 ομάδες για την ένταξη των έργων τους στο Β' Κ.Π.Σ. που ειδικότερα για το λιμάνι του Βόλου:

- α) Κατατάσσεται στην ομάδα πρώτης προτεραιότητας μαζί με τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Αλεξανδρούπολης, του Πειραιά, της Πάτρας, της Θεσσαλονίκης, της Ρόδου και του Ηρακλείου
- β) Φαίνεται να αμφισβητείται η ικανότητα του να εξυπηρετήσει τους εθνικούς στόχους του στρατηγικού σχεδίου..

Έτσι σε εθνική κλίμακα έχουν διαμορφωθεί τάσεις ανάπτυξης ορισμένων λιμανιών, θα έπρεπε όμως να υπάρχει ενιαίος πολιτικός φορέας που να έχει την ευθύνη των μεγάλων λιμανιών, έτσι ώστε να γίνει ευέλικτος επιχειρηματικός φορέας με κύριους μέτοχους την Τοπική Αυτοδιοίκηση και άλλους τοπικούς φορείς και να κατευθύνει σε οικονομικά εύρωστο σύστημα ικανό να καλύψει τις απαιτήσεις και τις ανάγκες στο μέλλον.

2.1.10.1 Το λιμάνι του Βόλου στο εθνικό λιμενικό σύστημα.

Το λιμάνι του Βόλου, συγκρινόμενο με τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας υστερεί σημαντικά τόσο ως προς την επιβατική κίνηση όσο και ως προς τις ναυλώσεις γενικών εμπορευμάτων. Έτσι δεν μπορεί να δικαιολογήσει οικονομικά τη διατήρηση τακτικών γραμμών εμπορικών πλοίων ή τις συχνές αλλαγές κατεύθυνσης για την αναζήτηση συμπληρωματικών ναυλώσεων την στιγμή κατά την οποία οι δέσμες των οδικών μεταφορών κατευθυνόμενες προς τον Πειραιά ή τη Θεσσαλονίκη, πολώνουν τις αποστολές ενός μεγάλου τμήματος της Ελλάδας.

Όλες όμως οι αναπτυξιακές, ρυθμιστικές ή χωροταξικές μελέτες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα σε επίπεδο πόλης, νομού, περιφέρειας, ολόκληρης της χώρας ή σε διεθνές επίπεδο συμφωνούν ότι το λιμάνι του Βόλου πρέπει να αναπτυχθεί γιατί η γεωγραφική του θέση εξυπηρετεί μεγάλη περιοχή (Θεσσαλία, Κεντρική Ελλάδα). Η

υλικοτεχνική υποδομή του ίδιου του λιμανιού αλλά και της γύρω περιοχής είναι ικανή να ανταποκριθεί σε παραπέρα ανάπτυξη ούτως ώστε να γίνει ανταγωνιστικό ως προς τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας."(Απ. Δουμπιώτης, 1988).

"Ο Βόλος φαίνεται να έχει ως κύριο ρόλο του την εξυπηρέτηση εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού και εσωτερικού της Θεσσαλίας. Μέσα στα πλαίσια του ρόλου αυτού θα εξυπηρετεί τον αγροτικό τομέα και τις βιομηχανικές περιοχές γύρω και μέσα στο Βόλο και τη βιομηχανική περιοχή της Λάρισας" (Κ.Μέμος - Ι.Δοκουμετζίδης, 1988).

Λειτουργούν όμως λιμενικές εγκαταστάσεις στο Αχλάδι Φθιώτιδας από όπου διακινούνται σημαντικές ποσότητες δημητριακών και στο Τσιγκέλι Αλμυρού (όπου σύντομα πρόκειται να λειτουργήσει και ιδιωτικό λιμάνι) με αποτέλεσμα τα προϊόντα και οι πρώτες ύλες των εκεί βιομηχανιών να μη διακινούνται μέσω του λιμανιού του Βόλου.

Η συνεχής αύξηση της επιβατικής κίνησης από και προς τις Β.Σποράδες δείχνει τις μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης του επιβατικού λιμανιού ενώ έχει προταθεί να δημιουργηθούν και νέες γραμμές από το Βόλο προς τα νησιά του Αιγαίου ώστε η πρόσβαση σε αυτά, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, να μην απαιτεί τη διέλευση ξένων και ημεδαπών τουριστών μέσω του λιμανιού του Πειραιά, προκειμένου αυτό να αποσυμφορηθεί και παράλληλα να δοθεί νέα ώθηση στις εγκαταστάσεις του Βόλου. Προς την κατεύθυνση αυτή έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από όλους τους αρμόδιους φορείς και η εταιρεία "Μινωικές γραμμές" υπέβαλε αίτηση η οποία εγκρίθηκε για τη σύνδεση του λιμανιού του Βόλου με το Ανατολικό Αιγαίο και την περίοδο αυτή εξετάζεται κατά πόσο και ποιες γραμμές θα είναι συμφέρουσες για την εταιρεία.

Τέλος, η αγορά του Βόλου και της Θεσσαλίας γενικότερα, μπορεί να καλύψει και τις καταναλωτικές και τις βιομηχανικές ανάγκες των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου. Τα νησιά αυτά σήμερα, εκτός από τη σύνδεση τους με το λιμάνι του Πειραιά, εξυπηρετούνται με δύο ακτοπλοϊκές γραμμές που έχουν ως αφετηρία την Κύμη Εύβοιας και τον Αγ.Κωνσταντίνο, περιοχές που υστερούν σημαντικά συγκριτικά με το Βόλο, τόσο από άποψης τουριστικής προσέγγισης όσο και από την ύπαρξη επαρκούς αγοράς.

2.1.10.2 Ο ρόλος του λιμανιού στο διεθνή χώρο

"Μέχρι πρόσφατα (προ της διάλυσης της ΕΣΣΔ και της Γιουγκοσλαβίας) οι βασικοί άξονες μεταφορών είχαν προσανατολισμό Βορά-Νότου και η επικοινωνία με τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης γινόταν κυρίως οδικά και σιδηροδρομικά μέσω Γιουγκοσλαβίας, ενώ λειτουργούσε συμπληρωματικά και ο θαλάσσιος διάδρομος της Αδριατικής.

Μετά τις πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις (1991) ο προσανατολισμός των βασικών ελληνικών αξόνων μεταφορών άλλαξε και έγινε Α-Δ, με προοπτική την ενεργοποίηση των Δυτικών λιμενικών Πυλών και την ολοκλήρωση των βασικών οριζόντιων αξόνων (Εγνατία, Πάτρα-Αθήνα). Η αιτία είναι προφανής: η Ιταλία είναι ο πλησιέστερος Κοινοτικός εταίρος της Ελλάδας με ελάχιστη απόσταση θαλάσσιας ζεύξης, μεταξύ Οτράντο (Ιταλία) και Ηγουμενίτσας, τα 90 ναυτικά μίλια και εκμεταλλευόμενοι τις τεχνολογικές εξελίξεις στην ναυπηγική (πλοία υψηλών ταχυτήτων της τάξης των 35-50 ναυτικών μιλίων την ώρα), θα είναι εφικτή εντός 2 ωρών η σύνδεση της Ελλάδας με την Ιταλία. Δίνεται έτσι ένα μόνιμο προβάδισμα σ' αυτήν τη διαπόρθμευση για επιβάτες και Ι.Χ. αυτοκίνητα." (Α.Ι.Ρογκάν, Ε.Α.Γιώτη, Π.Κ.Μαρκουλίδης, 1992).

Επιπλέον, είναι σχεδόν βέβαιο ότι και μετά την ειρήνευση των μεταγιουγκοσλαβικών δημοκρατιών, η αύξηση των συνόρων που θα είναι αναγκασμένοι να διασχίζουν οι μεταφορείς, θα αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την επανεργοποίηση των οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων Βορρά-Νότου.

Αν σε όλα αυτά προστεθεί η θέση του λιμανιού του Βόλου στη μέση της διαδρομής Ευρώπης - Μέσης Ανατολής και η σύνδεση του με την Ηγουμενίτσα, προκύπτει μια νέα προοπτική που συνίσταται στην δημιουργία ενός διεθνούς άξονα μεταφορών που θα ενώνει τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης με τις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής μέσω της Ελλάδας και συγκεκριμένα του λιμανιού του Βόλου.

Ταυτόχρονα, ο άξονας Ηγουμενίτσα-Θεσσαλονίκη που αποτελεί παλαιότερη ιδέα, συμπίπτει με τη χάραξη Ηγουμενίτσα-Βόλος στο μισό περίπου τμήμα και δίνει απευθείας σύνδεση με ολόκληρη τη Βόρεια Ελλάδα και από εκεί με τις χώρες της Βαλκανικής και κυρίως Βουλγαρία και Ρουμανία, αλλά και την Τουρκία παρέχοντας νέες συνδέσεις για το λιμάνι του Βόλου και νέους πιθανούς "ενδιαφερόμενους" και

συγχρόνως το βοηθάει να διαδραματίσει τον άλλο σημαντικό ρόλο του "δορυφόρου" του λιμανιού της Θεσσαλονίκης απορροφώντας την πλεονάζουσα κίνηση.

Πολλοί είναι όμως αυτοί που πιστεύουν ότι ο ανταγωνισμός εναλλακτικών διαδρομών προς τη Μέση Ανατολή και Βόρεια Αφρική είναι πολύ μεγάλος όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Κ.Μέμος:

- α) "Ο ανταγωνισμός είναι σκληρός και προέρχεται κύρια από τη διαδρομή μέσω Τουρκίας που διαθέτει σύνορα με το Ιράκ, το Ιράν και τη Συρία. Η Τουρκία έχει αποδυθεί σε μια προσπάθεια εφαρμογής φιλόδοξου προγράμματος ανάπτυξης των λιμανιών της και της ναυτιλίας. Προγραμματίζονται νέα εμπορικά λιμάνια και ελεύθερες ζώνες τόσο στα μεσογειακά παράλια της Τουρκίας όσο και στην ευρωπαϊκή ακτή της Προποντίδας.
- β) Η Ρουμανία βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση, αφού θα συνδεθεί σύντομα μέσω του Δούναβη με το δίκτυο πλωτών ποταμών της Δυτικής Ευρώπης. Τελευταία, κυρίως λόγω της αύξησης των τουρκικών δικαιωμάτων στη διαμετακόμιση, αναζητούνται εναλλακτικοί δρόμοι, όπως μέσω Ρωσίας (Μπατούμ), για εμπορεύματα προς Ιράν και μέσω Ιορδανίας (Ακαμπα) προς Ιράκ."

Η μελέτη "Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Συγκοινωνιακής Υποδομής - Ελλάδα 2010" δεν θεωρεί το λιμάνι ικανό να εξυπηρετεί διαμετακομιστική γραμμή διότι:

- Η διαδρομή Ιταλία-Ηγουμενίτσα-Βόλος-Μέση Ανατολή περιλαμβάνει δύο διαπορθεύσεις και τη διέλευση της Ελλάδας που έχει αποδειχτεί ότι δεν μπορεί να ανταγωνιστεί τα μεγάλα λιμάνια της Αδριατικής ή της ΒΔ Μεσογείου.
- Η διαδρομή από τα Βαλκάνια προς τη Θεσσαλονίκη και το Βόλο δεν μπορεί να ανταγωνιστεί τη χερσαία διαδρομή μέσω Τουρκίας".

Προς το παρόν οι κινήσεις Ανατολικής Ευρώπης-Μέσης Ανατολής γίνονται είτε χερσαία, από τη γέφυρα του Βοσπόρου, είτε σιδηροδρομικά με τη σιδηροδρομική γραμμή που περνάει από το Τουρκικό έδαφος είτε μέσω των Ρουμανικών, Βουλγαρικών, Τουρκικών και Ρωσικών λιμανιών του Εύξεινου Πόντου.

Βέβαια έχουν διατυπωθεί και κάποιες επιφυλάξεις για το αν είναι σκόπιμο να αναπτυχθούν αυτές οι δραστηριότητες στο λιμάνι, καθώς εκφράζονται επιφυλάξεις για το κατά πόσο το ίδιο το λιμάνι είναι ικανό να εξυπηρετήσει όλη την κίνηση που θα προκύψει από τη διεύρυνση των λειτουργιών του.

Τέλος, δεν πρέπει να ξεχνάμε πως η λειτουργία του λιμανιού δεν είναι μόνο εμπορική. Υπάρχει και μια τουριστική κίνηση που εξυπηρετείται από το λιμάνι του Βόλου και η οποία θα ευνοηθεί ιδιαίτερα από μια σύνδεση Ηγουμενίτσας-Βόλου καθώς θα παράσχει στους Δυτικό-Ευρωπαίους μια γρήγορη και άνετη διέξοδο προς το Αιγαίο (Σ.Βούγιας, 1988).

2.2 ΤΑ ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Παρακάτω παρουσιάζονται τα έργα επέκτασης του εμπορικού λιμένα Βόλου που προτάθηκαν από τη μελέτη Δοξιάδη το 1983, υιοθετήθηκαν από το Λ.Τ.Μ. και εντάχθηκαν στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης καθώς και οι κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που θα επιφέρει η κατασκευή και λειτουργία τους. (Λ.Τ.Μ, 1995)

2.2.1 Στόχοι που εξυπηρετούν τα νέα έργα

Με τα έργα ανάπτυξης και ολοκλήρωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων που πρόκειται να εκτελεστούν επιδιώκεται η πραγματοποίηση μιας σειράς στόχων, οι κυριότεροι από τους οποίους είναι οι εξής:

- Η οργάνωση και ανάπτυξη του λιμανιού έτσι ώστε να εξυπηρετήσει τη διαμετακομιστική κίνηση από τη Ν.Α.Ευρώπη προς τη Β.Αφρική και τη Μ.Ανατολή, κυρίως με RO-RO. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι η ολοκλήρωση του οδικού άξονα Ηγουμενίτσας-Βόλου.
- Η προσέλκυση διαδρομών μεγάλων ναυτιλιακών γραμμών.
- Η ουσιαστική εξυπηρέτηση ολόκληρου του εμπορίου της Θεσσαλίας.²
- Η δημιουργία πλήρως οργανωμένων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση της αλιευτικής δραστηριότητας δεδομένου ότι οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις κρίνονται ανεπαρκείς.

2.2.2 Προβλεπόμενα έργα επέκτασης και ανάπτυξης.

Η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου κάνει επιτακτική την ανάγκη βελτίωσης της υπάρχουσας υποδομής, επέκτασης και δημιουργίας νέων εγκαταστάσεων. Για την καλύτερη αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής και την

²Στα πλαίσια αυτού του στόχου επιδιώκεται η ταχεία και οικονομική εξυπηρέτηση του πρωτογενή τομέα και ειδικότερα των δημητριακών, καθώς και των βιομηχανικών περιοχών Βόλου και Λάρισας.

περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου από τις τελευταίες μελέτες που έχουν γίνει, προβλέπονται τα παρακάτω έργα συνολικού κόστους 15.6 δις που φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί και παρουσιάζονται αναλυτικότερα παρακάτω:

(σε τιμές 1993)

Πίνακας 2.13 Κόστος προγραμματιζόμενων έργων				
A/A	Προτεινόμενα έργα	προϋπολ.	Κοιν. Συμ.	Ιδία Συμ.
1	Προβλήτας cont. Β' & Γ' φάση	2200	1870	330
2	Προβλήτας cont. Δ' φάση	2400	1800	600
3	Υπήνεμος μώλος	600	450	150
4	Γεφ. Ξηριά & Κραυσίδωνα	900	675	225
5	Κρηπίδωση εκβολ. ρευμάτων	800	600	200
6	Ιχθυόσκαλα	3260	2445	815
7	Μηχανολ. Εξοπλισμός	2700	2025	675
8	Οδ. προσβ.-εσωτ. οδ. δίκτυο	500	375	125
9	Κρηπίδωμα σιδ. πορθμ.	540	405	135
10	Ανανέωση εξοπλ. σιλό	1000	750	250
11	Αποθηκευτικοί χώροι	700	525	175
	Σύνολο	15600	11920	3680

Πηγή : Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1994

(σε εκατ. δρχ)

Σύμφωνα με τη μελέτη Δοξιάδη (1983), προβλέπεται η αγορά του παρακάτω εξοπλισμού:

- Προμήθεια και εγκατάσταση δύο ηλεκτροκίνητων γερανών κρηπίδωμάτων. Οι γερανοί θα είναι ικανοί για εργασία κοντά στη θάλασσα κάτω από οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες που θα επικρατούν στο χώρο λειτουργίας τους. Επίσης θα είναι τύπου πλήρους πυλώνα, ύψους 6m και πλάτους 8m ώστε να κινούνται άνετα κάτω από αυτούς φορτηγά αυτοκίνητα, ή σιδηροδρομικά οχήματα σε δύο σειρές.
- Προμήθεια συμπληρωματικού μηχανολογικού εξοπλισμού (κλαρκ, τροχοφόροι γερανοί).
- Προμήθεια και εγκατάσταση πυλώνα φορτοεκφόρτωσης δημητριακών με αναρρόφηση.

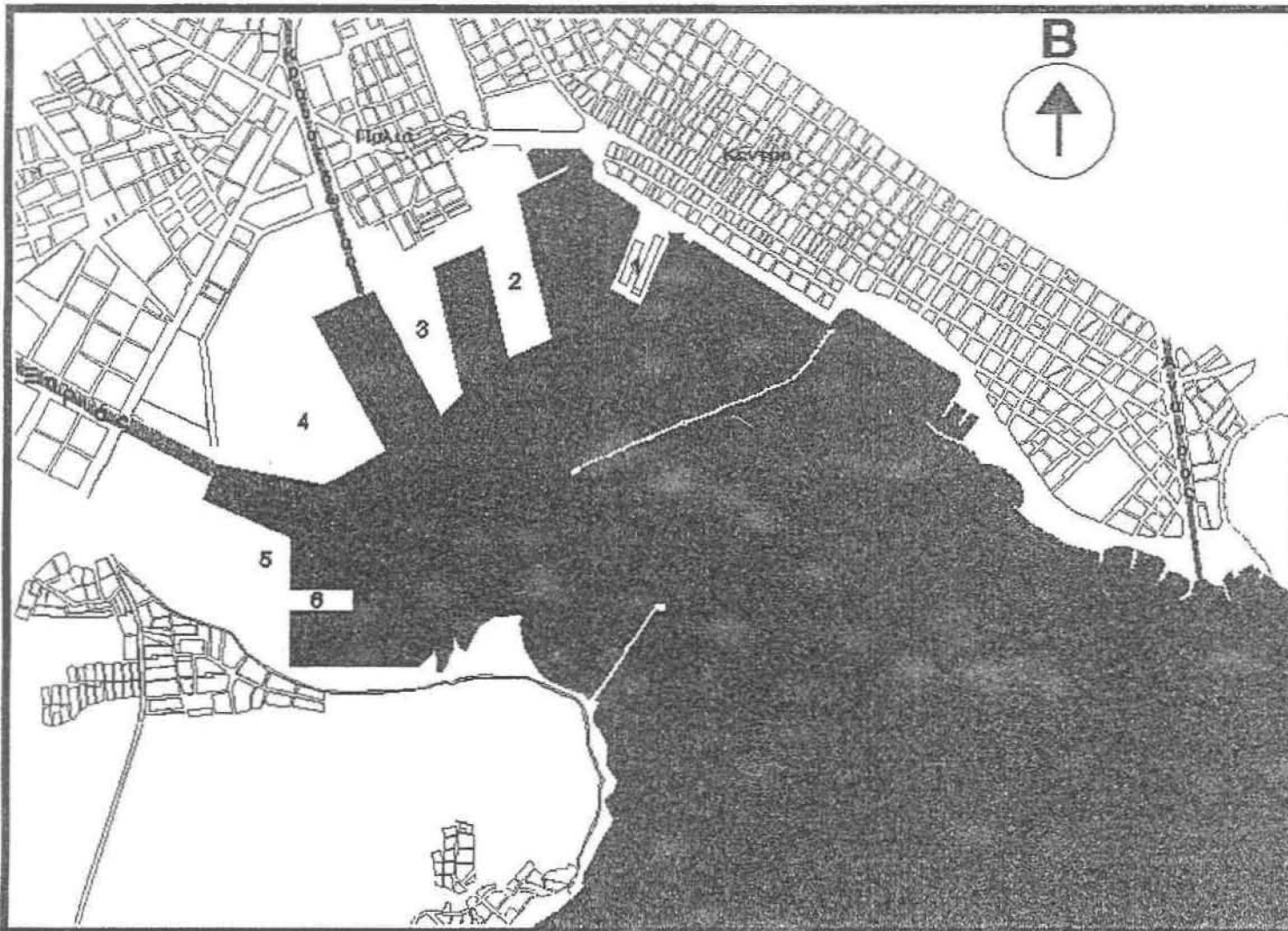
- Μερική αντικατάσταση και ενίσχυση την ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων του κτιρίου σιλό.

Όσον αφορά το προβλήτα containers προβλέπεται η αποπεράτωση της κατασκευής του κατά φάσεις σύμφωνα με μελέτη του Λιμενικού Ταμείου. Η θέση κατασκευής του είναι νοτιοδυτικά του Προβλήτα II (βλ χάρτη 2.6), αμέσως μετά την εκβολή του Ξηριά, (ένδειξη 3). Η Β' και Γ' φάση περιλαμβάνουν την κατασκευή κρηπιδωμάτων συνολικού μήκους 400 m, με βάθος κατακόρυφου μετώπου -11 m και επίχωση του πίσω χώρου. Η Δ' φάση περιλαμβάνει την αποπεράτωση του προβλήτα αυτού με την κατασκευή κρηπιδωμάτων συνολικού μήκους 600 m, με βάθος κατακόρυφου μετώπου -11 m και τις απαραίτητες επιχώσεις και επιστρώσεις. Η κατασκευή των νέων κρηπιδωμάτων θα γίνει με τεχνητούς ογκόλιθους και στον εξοπλισμό του θα περιλαμβάνονται, δέστρες κρίκοι, προσκρουστήρες, κλίμακες και δίκτυα φωτισμού και ύδρευσης.

Για τη νέα Ιχθυόσκαλα προτείνεται η κατασκευή της (φωτο 2.11 και 2.12) κατά φάσεις, με την κατασκευή της Β' και Γ' φάσης, ενώ εκτελείται ήδη σε Α' φάση το μικρού μήκους κρηπίδωμα του νηοδόχου. Η θέση κατασκευής της είναι νότια της εκβολής του χειμάρρου Ξηριά (ένδειξη 5). Η Β' φάση περιλαμβάνει την κατασκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων και την προμήθεια και εγκατάσταση του απαραίτητου μηχανολογικού εξοπλισμού (μελέτη Σταμάτη - Ζωϊόπουλου - Αναγνώστου, 1978). Στις προβλεπόμενες εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται τα εξής :

- α) Υδραυλικές εγκαταστάσεις
- β) Κεντρική θέρμανση
- γ) Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις
- δ) Εγκατάσταση Ηλεκτρικού Υποσταθμού
- ε) Εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού
- στ) Ψυκτικές εγκαταστάσεις
- ζ) Μονώσεις
- η) Συστήματα ελέγχου

Η Γ' φάση περιλαμβάνει την ολοκλήρωση της κατασκευής των κρηπιδωμάτων μέχρι το κρηπίδωμα του σιδηροδρομικού πορθμείου, (ένδειξη 6) (μελέτη Λ.Τ.Β., 1992). Ένα τμήμα του μήκους 400 m, προβλέπεται να έχει βάθος 11m, ενώ το υπόλοιπο χαρτη



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- 1 Κεντρικός Προβλήτας
- 2 Προβλήτας Σιλό
- 3 Προβλήτας III
- 4 Προβλήτας Containers
- 5 Νέα Ιχθυόσκαλα
- 6 Σιδηροδρομικό Πορτμέιο
- 7 Υπήνεμος Μώλος

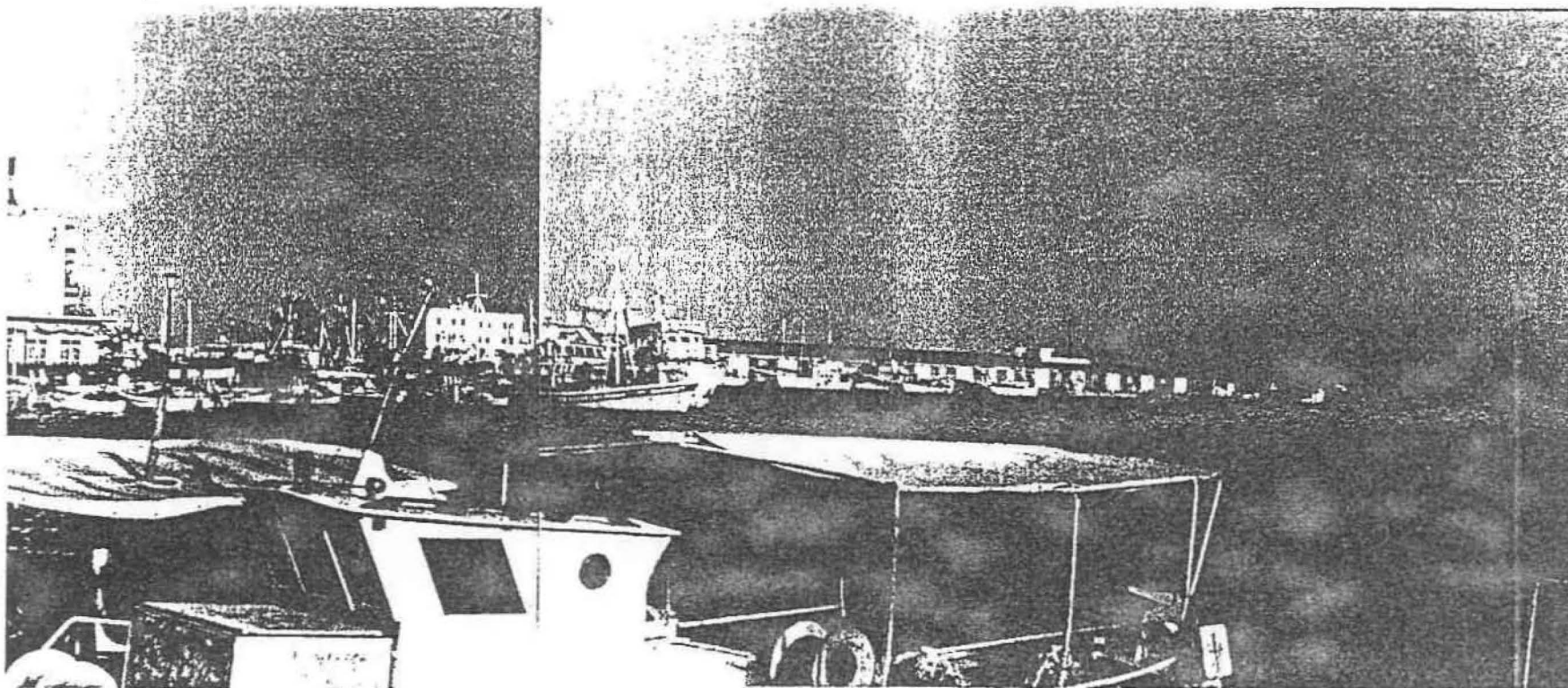
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

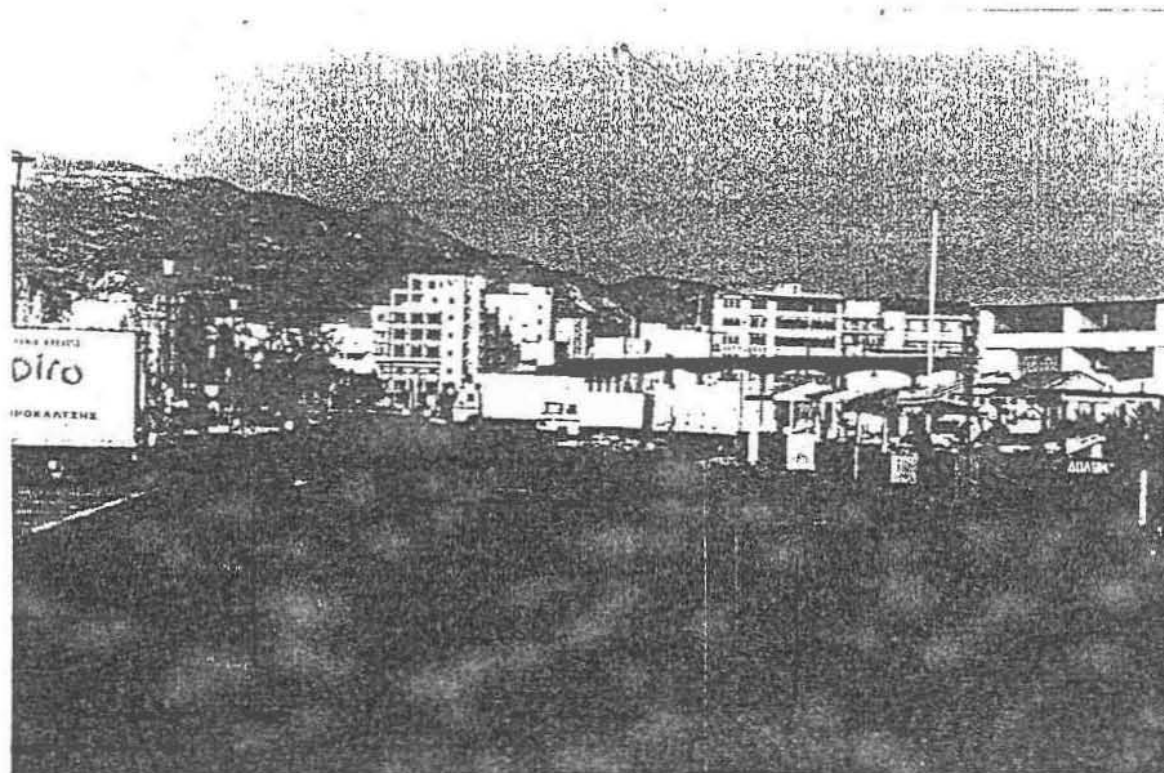
ΧΑΡΤΗΣ 2.6

Βόλος, 1995

Η.Πογιαρῶης - Κ.Ρακιτζής



Φωτο 2.11: Τμήμα της παραλίας μεταξύ της σημερινής Ιχθυόσκαλας και του κεντρικού προβλήτα



Φωτο 2.12: Ο χώρος μπροστά από την Ιχθυόσκαλα

120 m θα έχει βάθος 7,5 m. Η κατασκευή θα γίνει από τεχνητούς ογκολίθους και ο εξοπλισμός του θα αποτελείται από δέστρες, κρίκους, προσκρουστήρες, κλίμακες και δίκτυα ύδρευσης και φωτισμού.

Για το Σιδηροδρομικό Πορθμείο προβλέπεται η αποπεράτωση του υπάρχοντος προβλήτα, (ένδειξη 6), με την κρηπίδωση της νότιας πλευράς του, μήκους 180 m με βάθος κατακόρυφου μετώπου 7,5 m καθώς και επίχωση του πίσω χώρου με θραυστά υλικά και κατασκευή επιστρώσεων (μελέτη Λ.Τ.Β., 1993), ώστε να είναι ασφαλέστερη η ταυτόχρονη κίνηση σιδηροδρομικών συρμών και αυτοκινήτων. (φωτο 2.13 και 2.14)

Η σιδηροδρομική σύνδεση με γραμμή διεθνούς πλάτους (1,435 m) έγινε ήδη και είχε στόχο την εξυπηρέτηση διαμετακομιζόμενων φορτίων από βαλκανικές χώρες προς τη Μέση Ανατολή. Οι πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις στην περιοχή δεν επέτρεψαν τη χρήση του μέχρι τώρα και σήμερα ο προβλήτας χρησιμοποιείται για τη διακίνηση αδρανών υλικών προς τα νησιά του Αιγαίου.

Ελπίζεται ότι στο μέλλον θα υπάρξουν συνθήκες που θα ενεργοποιήσουν τη σιδηροδρομική αυτή σύνδεση. Σύμφωνα με την οικονομοτεχνική μελέτη των προτεινόμενων έργων το πορθμείο αυτό ενδέχεται να αποσυμφορήσει τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά.

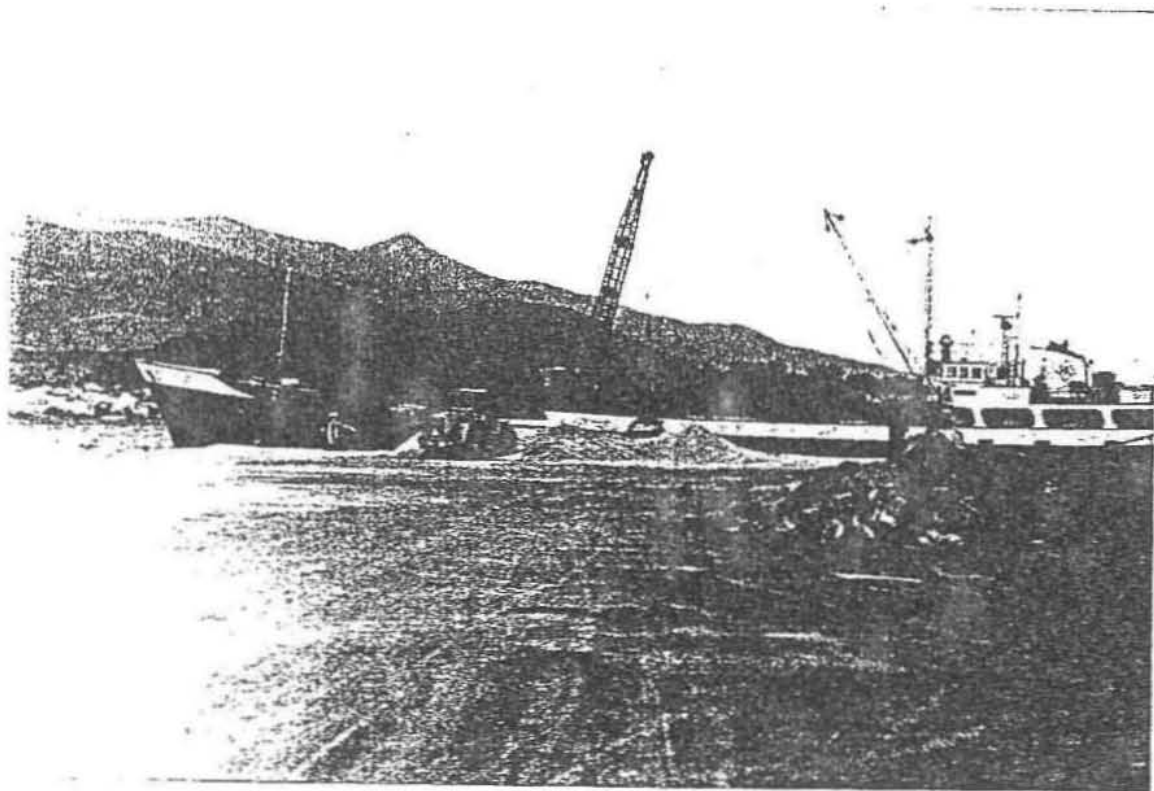
Αναμένεται ότι το 2013 το πορθμείο αυτό θα εξυπηρετεί 7 τρένα των 20 βαγονιών την ημέρα εάν πραγματοποιηθούν τα προτεινόμενα έργα. Ενώ εάν δεν πραγματοποιηθούν η κίνηση θα είναι 5 τρένα την ημέρα (πρόβλεψη, Αντωνόπουλος & συνεργάτες, 1993)

Επίσης προτείνεται η κατασκευή ενός ευθύγραμμου υπήνεμου μώλου στο νοτιοανατολικό άκρο του μυχού του όρμου, μήκους 400 m, (ένδειξη 7), για την προστασία από τα κύματα (μελέτη Δετά - Καρλαύτη, 1985). Στη στέψη του μώλου θα κατασκευαστεί ειδική λωρίδα κυκλοφορίας έτσι ώστε να είναι δυνατή η πρόσβαση με αυτοκίνητο.

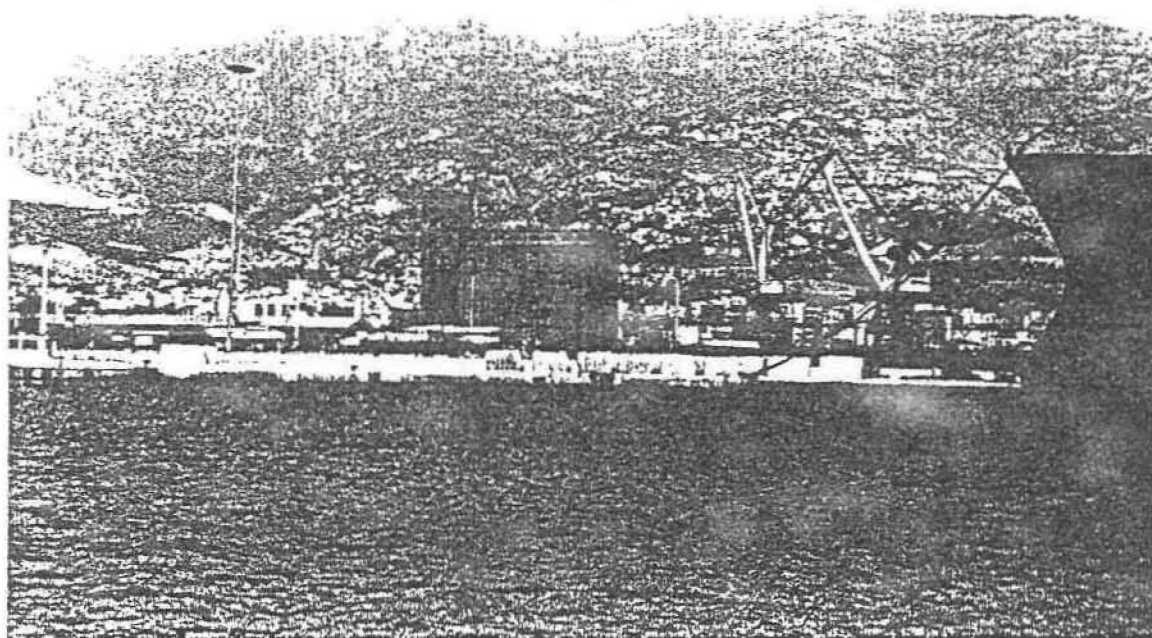
Στον προβλήτα Σιλό (ένδειξη 2) (φωτο 2.15) και στην πίσω χερσαία έκταση θα κατασκευαστούν αποθηκευτικοί χώροι. Ειδικότερα προβλέπεται η κατασκευή κλειστών αποθηκευτικών χώρων, συνολικής έκτασης 10.000 m² και ύψους 7.50 m καθώς και



Φωτο 2.13: Η είσοδος του Σιδηροδρομικού πορθμείου



Φωτο 2.14: Φόρτωση αδρανών υλικών στο σιδηροδρομικό πορθμείο



Φωτο 2.15: Οι εγκαταστάσεις του Σιλό

υπόστεγα κάλυψης των αναγκών διακίνησης εμπορευμάτων. Τέλος προβλέπεται η επέκταση του κτιρίου Σιλό προς το νότο με την κατασκευή νέας συστοιχίας κυψελών ικανότητας 10.000 t σε συνέχεια των υπαρχόντων, με τις απαραίτητες μηχανολογικές εγκαταστάσεις.

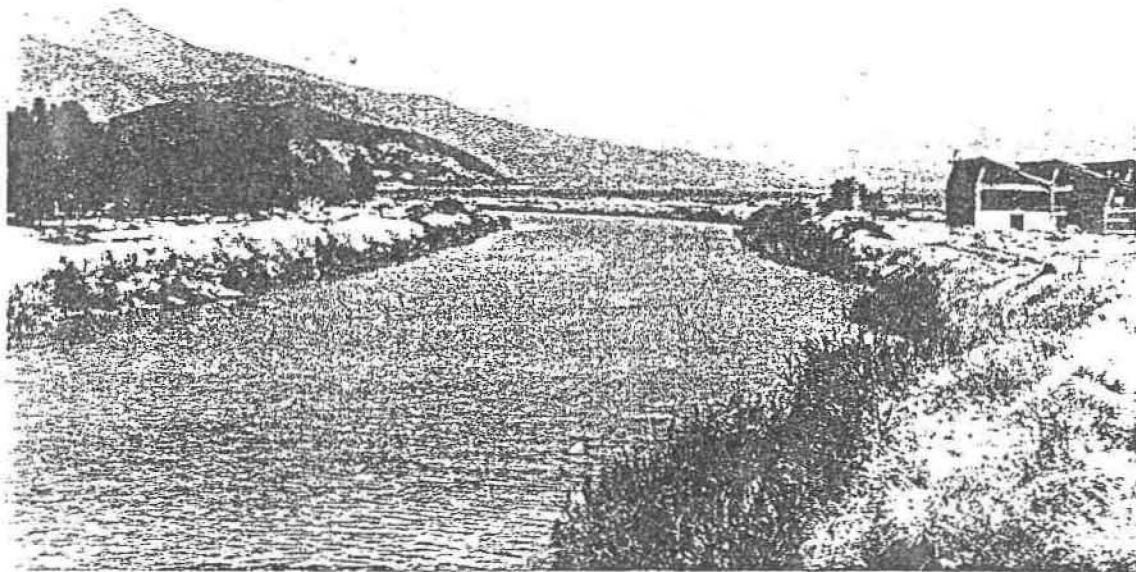
Για τη σύνδεση των παραπάνω εγκαταστάσεων είναι απαραίτητη η κατασκευή οδικών και σιδηροδρομικών γεφυρών στον Ξηριά (φωτο 2.16) και στον Κραυσίδωνα (φωτο 2.17), 40 m και 60 m αντίστοιχα καθώς και η διαμόρφωση και ο εγκιβωτισμός της κοίτης τους (μελέτη Παπαπάνου, 1983). Τα κρηπιδώματα των εκβολών και ο εγκιβωτισμός θα κατασκευαστούν από τεχνητούς ογκολίθους και οι γέφυρες θα γίνουν από οπλισμένο σκυρόδεμα.

Η σημερινή οδική κυκλοφορία από και προς το λιμάνι την περίοδο αιχμής είναι 73 επιβατικά και 60 φορτηγά την ώρα (Αντωνόπουλος & Συνεργάτες, 1993). Τα οχήματα αυτά αρχικά διαμοιράζονται εξίσου στις οδούς Λαρίσης και Αθηνών που αποτελούν τις δύο λεωφόρους που ενώνουν το Βόλο με την υπόλοιπη Ελλάδα και στο τέλος συναντώνται και αποτελούν την οδό Λαμπράκη. Το κοινό αυτό τμήμα επιβαρύνεται με το συνολικό κυκλοφοριακό φόρτο από και προς το λιμάνι και αποτελεί συγχρόνως βασικό κεντρικό δρόμο του Βόλου.

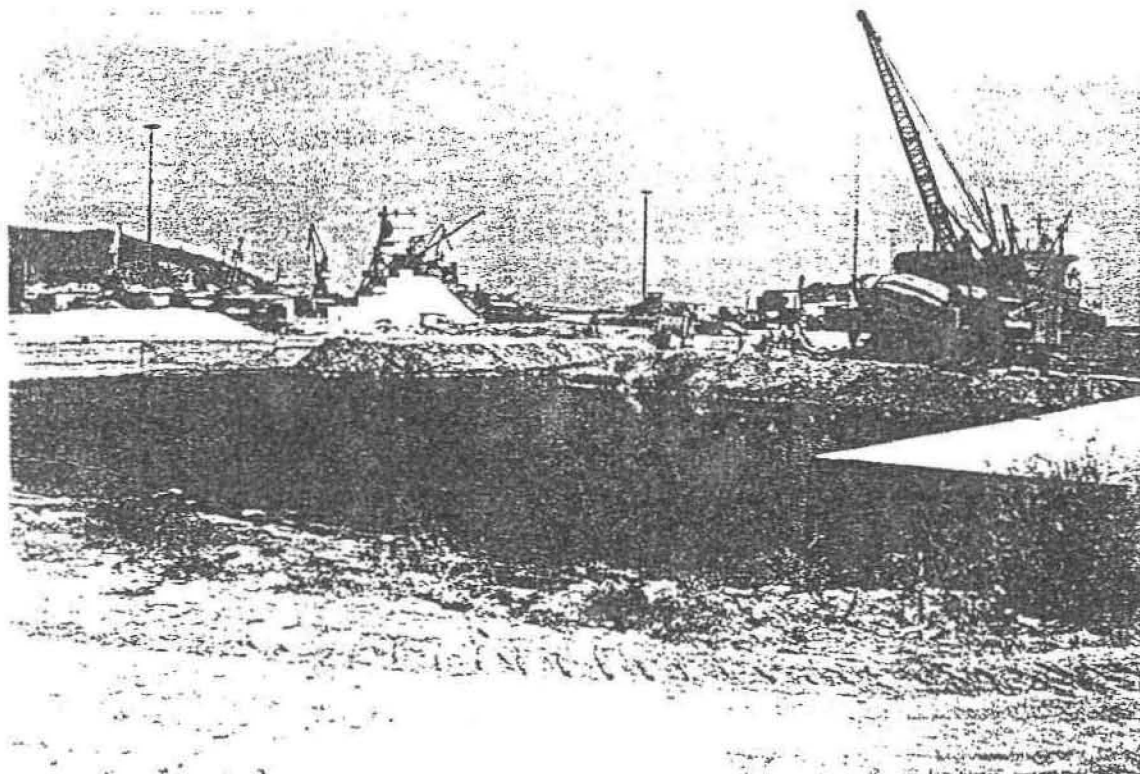
Τα προβλήματα αυτά θα γίνουν μεγαλύτερα στο μέλλον αφού αναμένεται το 2013 η κίνηση που σχετίζεται με το λιμάνι σε ώρες αιχμής να φτάσει τα 117 επιβατικά και 86 φορτηγά την ώρα εάν δε γίνουν τα έργα του λιμανιού, ενώ σε περίπτωση αναβάθμισης θα φτάσουν τα 134 και 116 αντίστοιχα (πίνακας 2.14).

Πίνακας 2.14 Μέγιστοι ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι που σχετίζονται με το λιμάνι			
Είδος οχήματος	1992	2013 χωρίς πραγματοποίηση έργων	2013 με πραγματοποίηση έργων
Επιβατικά	73	117	134
Φορτηγά F/B Β.Σποράδων	22	36	41
Φορτηγά εμπορ. λιμένος	38	50	75
Φορτηγά Σύνολο	60	86	116

Πηγή : Αντωνόπουλος & Συνεργάτες, 1993



Φωτο 2.16: Οι εκβολές του χειμάρρου Ξηριά



Φωτο 2.17: Έργα στις εκβολές του χειμάρρου Κραυσίδα

Για το λόγο αυτό στα προτεινόμενα έργα έχει γίνει πρόβλεψη και η μεταφορά της κεντρικής εισόδου του λιμανιού σε νέα θέση στην οδό Αθηνών και λίγο νοτιότερα του χειμάρρου Ξηριά. Έτσι θα εξασφαλιστεί η πρόσβαση προς το λιμάνι έξω από την πόλη και δε θα επιβαρύνονται τμήματα του αστικού οδικού δικτύου πέρα της Αθηνών και της Λαρίσης.

Επίσης προβλέπεται να διαμορφωθεί ένα εσωτερικό οδικό δίκτυο που μέσω της νέας εισόδου θα εξυπηρετεί κάθε φύσεως κυκλοφορία στο λιμάνι χωρίς να επιβαρύνεται το υπάρχον αστικό δίκτυο.

2.2.3 Χρονική κατανομή εκτέλεσης των έργων

Το συνολικό κόστος των επενδύσεων προβλέπεται να φτάσει τα 15.600 εκ.δρχ. Από το παραπάνω ποσό, έργα προϋπολογισμού 2.200 εκ.δρχ. ζητούνται να χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Συνοχής. Η χρονική κατανομή εκτέλεσης των έργων και οι αντίστοιχες εκταμιεύσεις προβλέπονται³ να είναι οι παρακάτω:

A. Χρονική περίοδος 1/10/93-31/3/94. Προτείνονται τα έργα Β' και Γ' φάσης του προβλήτα containers καθώς και η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης με προϋπολογισμό 2,2 δις.

B. Χρονική περίοδος 1/4/94-31/12/95. Στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα προτείνεται να εκτελεστούν τα εξής έργα :

- Προμήθεια 2 γερανών προϋπολογισμού 2,2 δις
- Υπήνεμος μώλος προϋπολογισμού 600 εκ.
- Διευθέτηση εκβολών ρευμάτων Ξηριά και Κραυσίδωνα με προϋπολογισμό 800 εκ.
- Τμήμα του έργου "οδικές και σιδηροδρομικές γέφυρες χειμάρρων Ξηριά και Κραυσίδωνα" προϋπολογισμού 700 εκ.

³ Από την οικονομοτεχνική μελέτη για το λιμάνι από το γραφείο Αντωνόπουλου & Συνεργάτες.

- Εγκαταστάσεις ιχθυόσκαλας κόστους 500 εκ.δρχ.

Γ. Χρονική περίοδος 1/1/1996-31/12/1997

- Αποπεράτωση του έργου "οδικές και σιδηροδρομικές γέφυρες χειμάρρων Ξηριά και Κραυσίδωνα" προϋπολογισμού 200 εκ.
- Γ' φάση ολοκλήρωσης κρηπιδωμάτων ιχθυόσκαλας, προϋπολογισμού 500 εκ.
- Οδικές προσβάσεις - Εσωτερικό οδικό δίκτυο, προϋπολογισμού 500 εκ.
- "Ανανέωση εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης δημητριακών - Ηλεκτρική εγκατάσταση ΣΙΛΟ", προϋπολογισμού 500 εκ.
- Αποθηκευτικοί χώροι προβλητών, προϋπολογισμού 240 εκ.
- Προμήθεια μηχανολογικού εξοπλισμού ιχθυόσκαλας, προϋπολογισμού 200 εκ.

Δ. Χρονική περίοδος 1998 - 1999

- Δ' φάση προβλήτα containers, προϋπολογισμού 2,4 δις.
- Κατασκευή νοτίου κρηπιδώματος σιδηροδρομικού πορθμείου, προϋπολογισμού 540 εκ.
- Αποπεράτωση του έργου "Ανανέωση εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης δημητριακών - Ηλεκτρική εγκατάσταση ΣΙΛΟ", προϋπολογισμού 500 εκ.
- Εκσυγχρονισμός και επέκταση εγκαταστάσεων του κτιρίου ΣΙΛΟ, προϋπολογισμού 460 εκ.
- Προμήθεια εξοπλισμού του λιμανιού, προϋπολογισμού 500 εκ.

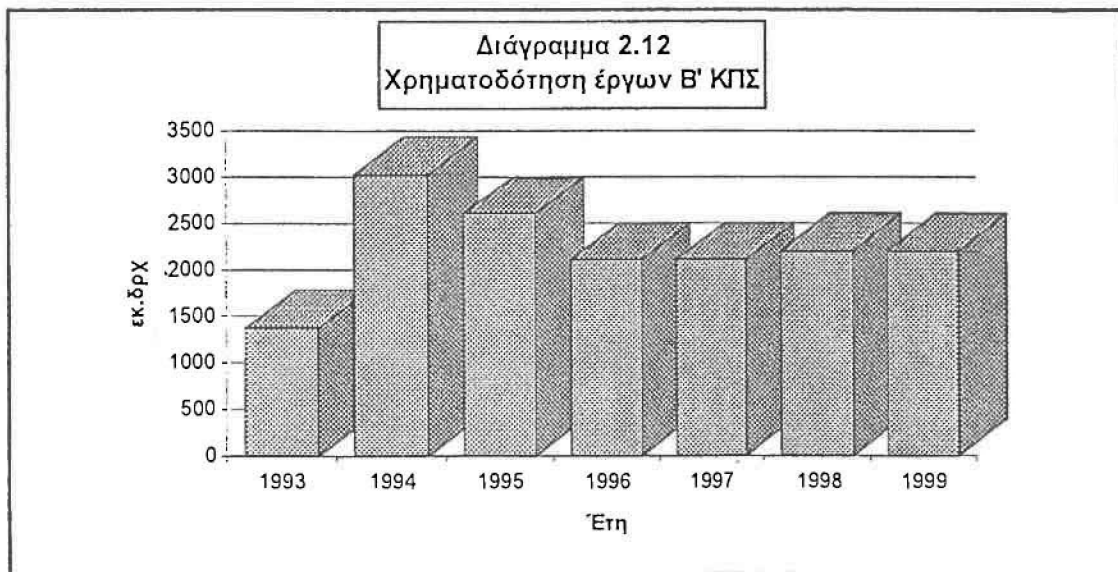
Στον Πίνακα 2.15 παρουσιάζεται το χρονοδιάγραμμα χρηματοδότησης κάθε έργου.

ΕΡΓΟ	1993		1994		1995		1996		1997		1998		1999	
	Δρχ.	ECU	Δρχ.	ECU	Δρχ.	ECU	Δρχ.	ECU	Δρχ.	ECU	Δρχ.	ECU	Δρχ.	ECU
Προβλ. Containers	1365	455	835	278										
α) Β' και Γ' φάση														
β) Δ' φάση											1240	413	1160	387
Υπήνεμος Μώλος					600	200								
Γέφυρα Ξηριά & Κραυσ.					700	233	200	66						
Κρητιδ. Εκβολ. Ρευμ.					800	267								
Ιχθυόσκαλα					500	167	1160	387	1600	533				
Μηχανολ. Εξοπλ.			2200	733									500	167
Οδικές Προσβάσεις							500	167						
Κρητιδ. Σιδ. Πορθμείου													540	180
Αναν. Εξοπλ. Σιλά									500	167	500	167		
Αποθ. Χώροι							240	80			460	154		
Σύνολο	1365	455	3035	1011	2600	867	2100	700	2100	700	2200	734	2200	734

Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, 1994

(τα ποσά είναι σε εκ.δρχ και χιλ. ECU)

Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται πως είχαν προγραμματιστεί να κατανεμηθούν οι χρηματοδοτήσεις των νέων έργων κατά την επταετία 1994-1997.



Από τα παραπάνω έργα έχει ήδη ολοκληρωθεί το έργο "Διευθέτηση των εκβολών του ρέματος Κραυσίδωνα", ενώ έχει αρχίσει η κατασκευή του Υπήνεμου μώλου, η

προμήθεια των 2 γερανών, η κατασκευή του έργου "Οδικές και σιδηροδρομικές γέφυρες χειμάρρου Κραυσίδωνα", η μελέτη "Οδικές και σιδηροδρομικές γέφυρες χειμάρρου Ξηριά", έχει προκηρυχθεί ο διαγωνισμός για το έργο "Εγκαταστάσεις Ιχθυόσκαλας" ενώ δεν έχουν ενταχθεί στο Β' Κ.Π.Σ. τα παρακάτω έργα:

- Η Β', Γ' και Δ' φάση του προβλήτα containers παρόλο που θεωρείται πιθανό να χρηματοδοτηθεί στο μέλλον.
- Η διευθέτηση των εκβολών του χειμάρρου Ξηριά.
- Η Γ' φάση του έργου "Ολοκλήρωση κρηπιδωμάτων Ιχθυόσκαλας".
- Οι αποθηκευτικοί χώροι προβλητών.
- Η κατασκευή του νότιου κρηπιδώματος του σιδηροδρομικού πορθμείου

Τα υπόλοιπα έργα έχουν μεν ενταχθεί αλλά δεν έχει ξεκινήσει ακόμα η κατασκευή τους.

2.2.4 Αναμενόμενα κοινωνικοοικονομικά οφέλη

Η κατασκευή των προτεινόμενων έργων στο λιμάνι του Βόλου αναμένεται να τονώσει την τοπική οικονομία δεδομένου ότι όλα τα προτεινόμενα έργα (εκτός των κινητών γερανών, των γερανών επί τροχιάς και της προμήθειας εξοπλισμού ΣΙΛΟ) θα χρειαστούν πρώτες ύλες οι οποίες είναι διαθέσιμες στην ευρύτερη περιοχή. Λογικό επακόλουθο είναι πολλές από τις ανάγκες που θα παρουσιαστούν να καλυφθούν από την τοπική αγορά και αυτό θα σημαίνει αύξηση της απασχόλησης για τους κατοίκους της περιοχής (πίνακας 2.16).

Πίνακας 2.16 Θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν από την κατασκευή και λειτουργία του νέου λιμανιού				
Έτος	Κατασκευή		Λειτουργία	
	Στο λιμάνι	Στην πόλη	Στο λιμάνι	Στην πόλη
1995	131	104	5	1
1996	105	84	9	2
1997	105	84	12	3
1998	110	88	14	4
1999	110	88	17	4
2000			19	8
2001			23	10
2002			27	12
2003			31	15
2004			35	17
2005			39	19
2006			43	21
2007			47	24
2008			51	26
2009			55	29
2010			59	32

Πηγή: Αντωνόπουλος & Συνεργάτες, 1993 (πρόβλεψη)⁴

Για τον υπολογισμό της παραπάνω πρόβλεψης λήφθηκαν υπόψιν τα εξής:

- Για την απασχόληση στο λιμάνι κατά το στάδιο της κατασκευής υπολογίστηκε 1 θέση εργασίας ανά 20 εκατ.δρχ. της δαπάνης κατασκευής των έργων.
- Για την απασχόληση στην πόλη κατά το στάδιο της κατασκευής υπολογίστηκε 1 θέση εργασίας ανά 25 εκατ.δρχ. της δαπάνης κατασκευής των έργων.
- Για την απασχόληση στο λιμάνι κατά τη διάρκεια λειτουργίας του, εκτιμήθηκε η αύξηση της απασχόλησης με βάση την εμπειρία του Λ.Τ.Μ. και άλλων λιμανιών για τη λειτουργία σταθμού containers.
- Για την απασχόληση στην πόλη κατά τη διάρκεια λειτουργίας εκτιμήθηκε η έμμεση απασχόληση που θα προκύψει από την παροχή υπηρεσιών διεκπεραίωσης εμπορευματοκιβωτίων.

⁴ Δεν συνεκτιμήθηκαν η απασχόληση από την επέκταση του τομέα των προσωπικών και τουριστικών υπηρεσιών.

Άλλα σημαντικά οφέλη που θα προκύψουν από την κατασκευή των έργων είναι :

- Μετά την ολοκλήρωση του προβλήτα containers η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων θα αυξηθεί, με άμεση συνέπεια την ενίσχυση στο τομέα των μεταφορικών υπηρεσιών.
- Προβλέπεται ακόμη αύξηση στις ποσότητες διακίνησης σιτηρών με τον εκσυγχρονισμό του ΣΙΛΟ, αφού η πρόσθετη χωρητικότητά του θα δώσει μεγαλύτερη ευελιξία στο σύστημα διακίνησης δημητριακών της περιοχής ιδιαίτερα κατά τις περιόδους αιχμής.
- Αύξηση της χωρητικότητας του λιμανιού σε σημείο που θα εξυπηρετήσει την αυξανόμενη επιβατική κίνηση που προβλέπεται ότι θα ανέλθει στις 900.00 επιβάτες μετά από 20 χρόνια με βάση την οικονομοτεχνική μελέτη του γραφείου Μ.Αντωνόπουλος & Συνεργάτες (1993) για το λιμάνι του Βόλου (πίνακας 2.17). Η πρόσθετη αυτή κίνηση θα τονώσει τον τομέα των τουριστικών υπηρεσιών δεδομένου ότι οι επισκέπτες των Β.Σποράδων κατά την παραμονή τους στο Βόλο θα απαιτήσουν τουριστικές υπηρεσίες.

Έτος	Χωρίς τα προτεινόμενα έργα			Με τα προτεινόμενα έργα		
	Επιβάτες	Αυτοκίνητα		Επιβάτες	Αυτοκίνητα	
		Επιβατικά	Φορτηγά		Επιβατικά	Φορτηγά
1998	560000	40500	15000	560000	44000	16200
2003	680000	50000	19000	680000	57000	21300
2008	780000	60000	22500	780000	67500	25500
2013	900000	70000	27000	900000	80500	30600

Πηγή: Αντωνόπουλος & Συνεργάτες, 1993

Τα νέα έργα (που είναι πιθανό να χρηματοδοτηθούν από το Β' Κ.Π.Σ και το Π.Δ.Ε) κρίνονται απαραίτητα αφού η εκτέλεση τους αναμένεται να τονώσει την τοπική οικονομία. Πολλές από τις ανάγκες που θα παρουσιαστούν θα καλυφθούν από την τοπική αγορά και αυτό, για τους κατοίκους της περιοχής, θα σημαίνει αύξηση της απασχόλησης. Άλλα σημαντικά οφέλη που θα προκύψουν από την κατασκευή των έργων είναι :

- Η προσέλκυση διαδρομών μεγάλων ναυτιλιακών γραμμών.
- Η ουσιαστική εξυπηρέτηση ολόκληρου του εμπορίου της Θεσσαλίας
- Η δημιουργία πλήρως οργανωμένων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση της αλιευτικής δραστηριότητας δεδομένου ότι οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις κρίνονται ανεπαρκείς.
- Η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων θα δώσει στο λιμάνι τη δυνατότητα να προσελκύσει κατηγορίες φορτίων που σήμερα αδυνατεί να εξυπηρετήσει (Ε/Κ) και έτσι θα αξιοποιήσει τις δυνατότητες που ανοίγονται από την κατασκευή της οδικής αρτηρίας Ηγουμενίτσας-Βόλου.

2.2.5 Αναμενόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Οι σοβαρότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του "Νέου Λιμανιού" έχουν άμεση σχέση με τη διάθεση των ιζημάτων που θα προκύψουν από τις θαλάσσιες εκσκαφές, τα οποία έχουν δεχτεί μεγάλες ποσότητες τοξικών ουσιών, λόγω της μακροχρόνιας διάθεσης στην περιοχή σημαντικών φορτίων βιομηχανικών και γεωργικών υγρών αποβλήτων. Το 75% της ευρύτερης λεκάνης του Βόλου και η λεκάνη απορροής της Κάρλας (1.000 Km²) αποχετεύεται με τους χειμάρρους Ξηριά, Σεσκουλιότη και Κραυσίδωνα μέσα στο λιμάνι.

Το μεγαλύτερο τμήμα που ενδέχεται να είναι φορτισμένο από τοξικούς ρύπους βρίσκεται στην ελώδη περιοχή που έχει πυκνή βλάστηση, έχει έκταση 400 στρεμμάτων και πρόκειται να επιχωθεί ή να εκβαθυνθεί κατά τμήματα.

Από την άλλη πλευρά, οι αναμενόμενες αυξήσεις της λιμενικής κίνησης θα δημιουργήσουν αυξημένες ποσότητες κατάλοιπων πλοίων, που χωρίς τη σωστή τους διαχείριση, θα αποτελέσουν πηγή ρύπανσης. Έχει υπολογιστεί για το είδος των πλοίων που συνήθως χρησιμοποιούν το λιμάνι, ότι το κάθε ένα χρειάζεται να εκφορτώσει 10 κ.μ. κατάλοιπων ανά επίσκεψη στο λιμάνι.

Επίσης μικρές ποσότητες λυμάτων θα παράγονται από τις δραστηριότητες της ιχθυόσκαλας. Όμως για τα λύματα αυτά προβλέπεται η δημιουργία εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού.

Όσον αφορά τα στερεά απόβλητα, ο σημερινός ετήσιος όγκος των απορριμμάτων που παράγονται στο λιμάνι είναι 450 τόνοι ενώ για το 2013 προβλέπονται 950 τόνοι σε περίπτωση που δε γίνουν τα λιμενικά έργα και 1000 τόνοι σε περίπτωση που γίνουν. (πρόβλεψη Αντωνόπουλου, 1993)

Άλλες επιπτώσεις από τη λειτουργία του αναβαθμισμένου λιμανιού, έχουν σχέση με:

- τη δημιουργία περιοχών μειωμένης ανανέωσης νερού.
- την αύξηση της κυκλοφορίας των πλοίων που θα αυξήσει την πιθανότητα θαλάσσιων ατυχημάτων.
- τη κυκλοφοριακή επιβάρυνση των οδών προσπέλασης.
- την αύξηση της ηχορύπανσης.
- την αύξηση των καυσαερίων.

Η υψηλότερη κυκλοφοριακή στάθμη θορύβου που προκαλείται σήμερα από τη λειτουργία του λιμανιού εκτιμάτε σε 67 dBA ενώ η πρόβλεψη για το 2013 εάν πραγματοποιηθούν τα έργα προβλέπεται να είναι 68 dBA. Οι μέγιστες συγκεντρώσεις ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων από και προς το λιμάνι, εάν γίνουν τα έργα και μεταφερθεί η είσοδος προβλέπονται να είναι στα ίδια επίπεδα με τις σημερινές ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$, $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ καπνός, και $10 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{CO}_2$) ενώ αν δε μεταφερθεί, υπολογίζεται ότι θα διπλασιαστούν. Σημαντικές (67 dBA) θα είναι και οι συγκοινωνιακές, ηχητικές και ατμοσφαιρικές επιβαρύνσεις της περιοχής κατά την περίοδο κατασκευής των προτεινόμενων έργων.

2.2.6 Συμπεράσματα

Το λιμάνι του Βόλου μπορεί να χαρακτηριστεί, σήμερα, κύρια ως εμπορικό που εξυπηρετεί τόσο τις ανάγκες της τοπικής παραγωγής όσο και τις ανάγκες της Θεσσαλίας και της Κεντρικής Ελλάδας γενικότερα. Εξυπηρετώντας το 15% της συνολικής θαλάσσιας εξαγωγικής κίνησης, είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια διακίνησης εμπορευμάτων της χώρας.

Η επιβατική του κίνηση παρουσιάζει αυξητικές τάσεις τα τελευταία δώδεκα χρόνια με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 6%. Οι κυριότεροι προορισμοί ή προελεύσεις της επιβατικής κίνησης είναι η Σκιάθος, η Σκόπελος και η Αλόνησος.

Παράλληλα σημειώνεται και κίνηση κρουαζιερόπλοιων που χρησιμοποιούν το λιμάνι του Βόλου, κυρίως ως ενδιάμεσο σταθμό στα διεθνή ή ελληνικά δρομολόγια τους. Ο μέσος χρόνος παραμονής τους στο λιμάνι είναι 12-24 ώρες και ο κύριος προορισμός των επισκεπτών είναι τα Μετέωρα.

Οι αναπτυξιακές, ρυθμιστικές ή χωροταξικές μελέτες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα συμφωνούν ότι το λιμάνι του Βόλου πρέπει να αναπτυχθεί γιατί η γεωγραφική του θέση εξυπηρετεί μεγάλη περιοχή (Θεσσαλία, Κεντρική - Ελλάδα) και γιατί ταυτόχρονα στα δυο μεγάλα λιμάνια της χώρας παρουσιάζονται φαινόμενα συμφόρησης και κορεσμού

Όσον αφορά το ρόλος του λιμανιού του Βόλου στο μέλλον φαίνεται να είναι ο εξής:

- α) Στην επιβατική κίνηση: Η συνεχής αύξηση της επιβατικής κίνησης από και προς τις Β.Σποράδες δείχνει τις μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης του επιβατικού λιμανιού και αναμένεται να δημιουργηθούν νέες γραμμές από το Βόλο προς τα νησιά του Αιγαίου ώστε η πρόσβαση σε αυτά, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, να μην απαιτεί τη διέλευση ξένων και ημεδαπών τουριστών μέσω του λιμανιού του Πειραιά, προκειμένου αυτό να αποσυμφορηθεί και παράλληλα να δοθεί νέα ώθηση στο Βόλο. Ταυτόχρονα θα δώσει τη δυνατότητα στην τοπική αγορά να καλύψει και τις καταναλωτικές και τις βιομηχανικές ανάγκες των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου.

- β) Στο εμπόριο: Θα ακολουθήσει τη φυσική εξέλιξη της σημερινής κίνησης. Ο Βόλος φαίνεται να έχει ως κύριο ρόλο του την εξυπηρέτηση εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού και εσωτερικού της Θεσσαλίας και συγκριτικά με τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά ο ρόλος του θα είναι περιορισμένος. Μέσα στα πλαίσια του ρόλου αυτού θα εξυπηρετεί τον αγροτικό τομέα και τις βιομηχανικές περιοχές του Βόλο και της Λάρισας και μεγάλο μέρος της εμπορευματικής κίνησης των νησιών του Αιγαίου.
- γ) Ως διαμετακομιστικό κέντρο: Το μέλλον του φαίνεται να είναι συνδεδεμένο με το μέλλον του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Πολλά θα εξαρτηθούν από το μέγεθος της κίνησης που εξυπηρετείται ή πρόκειται να εξυπηρετήσει η Θεσσαλονίκη. Ενώ πολλοί είναι αυτοί που πιστεύουν ότι ο ανταγωνισμός εναλλακτικών διαδρομών προς τη Μέση Ανατολή και Βόρεια Αφρική είναι σκληρός (αφού η διαδρομή Ιταλία - Ηγουμενίτσα - Βόλος - Μέση Ανατολή περιλαμβάνει δύο διαπορθεύσεις και τη διέλευση της Ελλάδας) και προέρχεται κύρια από τη διαδρομή μέσω Τουρκίας που διαθέτει σύνορα με το Ιράκ, το Ιράν και τη Συρία, και τα μεγάλα λιμάνια της Αδριατικής και της ΒΔ Μεσογείου.. Παράλληλα η Τουρκία έχει αποδυθεί σε μια προσπάθεια ανάπτυξης των λιμανιών και της ναυτιλίας της ενώ η Ρουμανία σχεδιάζει να συνδεθεί σύντομα μέσω του Δούναβη με το δίκτυο πλωτών ποταμών της Δυτικής Ευρώπης. Τέλος, έχουν διατυπωθεί και κάποιες επιφυλάξεις για το αν είναι σκόπιμο να αναπτυχθούν τέτοιες δραστηριότητες στο λιμάνι, καθώς εκφράζονται επιφυλάξεις για το κατά πόσο το ίδιο το λιμάνι του Βόλου είναι ικανό να εξυπηρετήσει όλη την κίνηση που θα προκύψει από τη διεύρυνση των λειτουργιών του.

Όσο αφορά τα νέα έργα κρίνονται απαραίτητα και η εκτέλεση τους αναμένεται να τονώσει την τοπική οικονομία. Πολλές από τις ανάγκες που θα παρουσιαστούν θα καλυφθούν από την τοπική αγορά και αυτό, για τους κατοίκους της περιοχής, θα σημαίνει αύξηση της απασχόλησης. Άλλα σημαντικά οφέλη που θα προκύψουν από την κατασκευή των έργων είναι :

- Η προσέλκυση διαδρομών μεγάλων ναυτιλιακών γραμμών.
- Η ουσιαστική εξυπηρέτηση ολόκληρου του εμπορίου της Θεσσαλίας

- Η δημιουργία πλήρως οργανωμένων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση της αλιευτικής δραστηριότητας δεδομένου ότι οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις κρίνονται ανεπαρκείς.
- Η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων που θα δώσει στο λιμάνι τη δυνατότητα να προσελκύσει κατηγορίες φορτίων που σήμερα αδυνατεί να εξυπηρετήσει (Ε/Κ) και έτσι θα αξιοποιήσει τις δυνατότητες που ανοίγονται από την κατασκευή της οδικής αρτηρίας Ηγουμενίτσας-Βόλου.
- Η αύξηση της χωρητικότητας του επιβατικού λιμένα σε σημείο που να είναι ικανό να εξυπηρετήσει την αυξανόμενη επιβατική κίνηση, που προβλέπεται ότι θα ανέλθει στις 900.000 επιβάτες μετά από 20 χρόνια. Η πρόσθετη αυτή κίνηση θα τονώσει τον τομέα των τουριστικών υπηρεσιών δεδομένου ότι οι επισκέπτες της ευρύτερης περιοχής του Αιγαίου και οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων κατά την παραμονή τους στο Βόλο θα απαιτήσουν τουριστικές υπηρεσίες.



3. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Γίνεται προφανές από την ανάλυση που προηγήθηκε ότι μια πιθανή αναπτυξιακή λύση για την περιοχή της πόλης του Βόλου είναι η ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων. Αυτό θα σημαίνει στήριξη της τοπικής οικονομίας και σημαντική αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Στα πλαίσια της διαδικασίας εξεύρεσης εναλλακτικών σεναρίων για ανασυνκρότηση της παραλιακής ζώνης και παραχώρησής της σε τουριστικές δραστηριότητες στις ενότητες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού, οι μορφές τουριστικών δραστηριοτήτων που δύναται να λάβουν χώρα στην περιοχή μελέτης, παραδείγματα από τη διεθνή εμπειρία ανάπτυξης και τουριστικής αξιοποίησης παλιών εμπορικών λιμανιών, το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα για τις τουριστικές επενδύσεις και οι δυνατότητες χρηματοδότησης.

3.1 Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Εύκολα διαπιστώνονται οι μεγάλες δυνατότητες τουριστικής αξιοποίησης που διαγράφονται αφού η περιοχή συγκεντρώνει πληθώρα πλεονεκτημάτων, όπως η κεντρική θέση στον Ελλαδικό χώρο, τα φυσικά χαρακτηριστικά, το κλίμα, τα σημεία ενδιαφέροντος, η υποδομή κ.α. Δεν είναι όμως αρκετό για να στραφεί ο σχεδιασμός προς την ανάπτυξη του τομέα αυτού όταν μάλιστα άλλοι τομείς όπως η βιομηχανία πιθανώς να χρειάζονται την υποστήριξη της πολιτείας. Για να διασφαλιστεί η αναγκαιότητα μεγάλων έργων επένδυσης πρέπει να υπάρχουν ενδείξεις για την αποδοτικότητα τους. Στη συγκεκριμένη περίπτωση θα πρέπει να εξεταστεί το μέλλον του τουρισμού και ειδικότερα ο τουρισμός στην Ελλάδα από όπου ο Βόλος με βάση την ανταγωνιστικότητα του θα διεκδικήσει ένα τμήμα, πρέπει δηλαδή να προηγηθεί έρευνα αγοράς. Για το λόγο αυτό παρουσιάζεται το μέλλον του τουρισμού στον ευρύτερο χώρο με βάση τις προβλέψεις της Μελέτης Συγκοινωνιακών Υποδομών "Ελλάδα 2010" ΥΠΕΘΟ 1993 και εξετάζονται οι πιθανές μορφές τουρισμού που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στην περιοχή μελέτης.

3.1.1 Η Ελληνική πραγματικότητα

Ο μαζικός τουρισμός που κυριάρχησε τις προηγούμενες δεκαετίες έδωσε λύσεις σε προβλήματα κυρίως οικονομικής φύσεως. Στατιστικά στοιχεία όπως η απασχόληση, η εισροή συναλλάγματος και η χρησιμοποίηση μεθόδων κόστους οφέλους σε εθνικό και τοπικό επίπεδο αποδεικνύουν το μεγάλο μέγεθος της επίδρασης του τουρισμού στην οικονομία αφού αποδίδει περίπου το 50% των άδηλων πόρων, αποτελεί το 40% του ισοζυγίου συναλλάγματος και αντιπροσωπεύει το 6% του Εθνικού Ακαθάριστου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) συνεισφέροντας 4 εκατ. δολάρια ετησίως. (Φ.Λουκίσσας, 1995)

Στον πίνακα που ακολουθεί (3.1) παρουσιάζεται το ξενοδοχειακό δυναμικό σε επίπεδο χώρας, στο Ν.Μαγνησίας και τη Θεσσαλία. Όπως φαίνεται παρουσιάζεται συνεχής αύξηση των μονάδων και των κλινών τα τελευταία 10 χρόνια. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται σε επίπεδο χώρας 55% αύξηση των ξενοδοχειακών μονάδων και 51% των κλινών, στη Θεσσαλία 54% αύξηση στα ξενοδοχεία και 51% στις κλίνες. Στη Μαγνησία όμως τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 74% και 73% και απ' ότι φαίνεται προδίδουν εξειδίκευση στο κλάδο του τουρισμού.

Έτη	Ν.Μαγνησίας		Θεσσαλία		Ελλάδα	
	Ξενοδοχεία	Κλίνες	Ξενοδοχεία	Κλίνες	Ξενοδοχεία	Κλίνες
1984	204	8529	289	13531	4891	333816
1986	256	10178	342	15180	5488	359377
1988	280	11022	363	15977	6129	395812
1990	320	12929	401	17796	6713	438355
1992	340	14012	425	19464	7195	475799
1994	356	14763	447	20501	7604	505410

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε, 1995

Στους πίνακες που ακολουθούν φαίνεται η διαχρονική εξέλιξη των αφίξεων και διανυκτερεύσεων αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών τα τελευταία 10 χρόνια. Με μια προσεκτική ματιά μπορούμε να δούμε ότι σε επίπεδο Ν.Μαγνησίας το 25% περίπου των αφίξεων των τουριστών είναι αλλοδαποί και το 75% ημεδαποί, ενώ σε επίπεδο Θεσσαλίας και ολόκληρης της χώρας τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 35% και 65% για τη Θεσσαλία και 57% και 43% για τη χώρα. Το συμπέρασμα που προκύπτει επομένως είναι ότι η περιοχή του Βόλου και της Μαγνησίας γενικότερα αποτελεί πόλο έλξης ημεδαπών τουριστών, γεγονός που θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψιν.

Πίνακας 3.2: Αφίξεις αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών

Έτη	Ν.Μαγνησίας			Θεσσαλία			Ελλάδα		
	Αλλοδαπ.	Ημεδαπ.	Σύνολο	Αλλοδαπ.	Ημεδαπ.	Σύνολο	Αλλοδαπ.	Ημεδαπ.	Σύνολο
1984	53813	148114	201927	191629	313272	504901	5680605	4195352	9875957
1986	61589	165447	227036	208144	332772	540916	7053616	4334759	11388375
1988	62309	178199	240508	190811	347412	538223	6500341	4410226	10910567
1990	66572	197888	264460	177742	360471	538213	6772875	4588610	11361485
1992	61871	201144	263015	156645	350617	507262	3487197	4729434	8216631
1994	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε, 1995

Πίνακας 3.3: Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών

Έτη	Ν.Μαγνησίας			Θεσσαλία			Ελλάδα		
	Αλλοδαπ.	Ημεδαπ.	Σύνολο	Αλλοδαπ.	Ημεδαπ.	Σύνολο	Αλλοδαπ.	Ημεδαπ.	Σύνολο
1984	270559	307970	578529	428847	704629	1133476	27269392	10168621	37438013
1986	347797	398075	745872	519669	822901	1342570	35709851	11307335	47017186
1988	328690	410690	739380	479299	826412	1305711	34779083	11386134	46165217
1990	415673	471987	887660	549913	882303	1432216	36935049	11952534	48887583
1992	527714	453068	980782	668240	621188	1289428	37538491	12410620	49949111
1994*	507920	532440	1040360	671146	1018822	1689968	41424970	12728310	54153280

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε, 1995

* Τα στοιχεία για το 1994 είναι προσωρινά

Οι περιοχές που ωφελήθηκαν από την τουριστική ανάπτυξη μέχρι σήμερα είναι αυτές που διαθέτουν παραλίες, ηλιοφάνεια, συγκοινωνιακή υποδομή και αρχαιολογικούς χώρους. Τα χαρακτηριστικά αυτά προσδίδουν συγκριτικό πλεονέκτημα κυρίως στις περιοχές του νότου.

3.1.2 Οι προοπτικές

Το 1992 παρά την οικονομική ύφεση, οι διεθνείς τουριστικές αφίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο έφτασαν τα 475 εκατ. παρουσιάζοντας αύξηση 4,6% έναντι του προηγούμενου

έτους. Για το 2000 οι προβλεπόμενες από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού διεθνής τουριστικές αφίξεις και συναλλαγματικές εισπράξεις θα είναι 637 εκατ και 527 δις δολάρια αντίστοιχα.

Ειδικότερα, η ποσοστιαία συμμετοχή της Ευρώπης στην παγκόσμια τουριστική κίνηση συρρικνώνεται και από 68,4% το 1980 σε 63,5% το 1990. Πάντως, έστω και με μειωμένη συμμετοχή η Ευρώπη και ιδιαίτερα οι κοινοτικές χώρες της Μεσογείου θα εξακολουθήσουν να είναι παγκόσμιοι πόλοι έλξης τουριστών. Με βάση την πρόβλεψη ότι η ποσοστιαία συμμετοχή της Ευρώπης στην παγκόσμια τουριστική κίνηση στον ίδιο χρονικά ορίζοντα (2000) θα φτάσει το 53%, θα μπορούσε να υπολογιστεί για την Ευρώπη σύνολο αφίξεων 337.610.000.

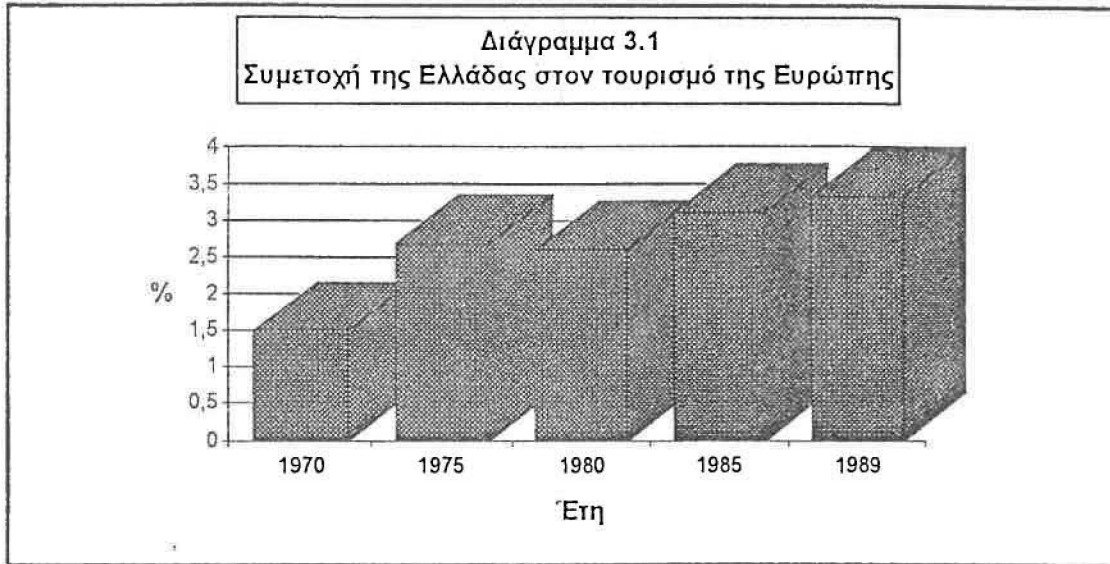
Ιδιαίτερα για τις χώρες της Μεσογείου υπάρχει πρόβλεψη της Διεθνούς και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων σύμφωνα με την οποία το 2050 οι αφίξεις τουριστών στην περιοχή θα φτάσουν τα 260 εκατ. Σύμφωνα με τα σενάρια του "Γαλάζιου Σχεδίου" για το Μεσογειακό τουρισμό, η τουριστική κίνηση προβλέπεται να αυξηθεί με ρυθμούς που κυμαίνονται από 1,45% μέχρι 4,10% ετησίως έως το 2000 φτάνοντας τα 350 εκατ, ενώ οι ρυθμοί αυτοί προβλέπεται να μειωθούν ακόμη περισσότερο μέχρι το έτος 2025 φτάνοντας τα 750 εκατ. Το σενάριο "βάσης" των τάσεων για το 2000 προβλέπει μέση ετήσια αύξηση 2,3% ενώ για την επόμενη περίοδο μέχρι το 2025 1,8%.(ΥΠΕΘΟ, 1993)

Ταυτόχρονα οι δείκτες "τουριστικής πίεσης" (τουριστική πυκνότητα σε σχέση με πληθυσμό, μήκος ακτών και έκταση) με βάση τις εξελίξεις του πιο πιθανού σεναρίου είναι χαμηλότεροι στην Ελλάδα από κάθε άλλη χώρα της Βόρειας Μεσογείου. Η Ελλάδα διαθέτει 10.000 ναυτικά μίλια ακτών όταν οι ΗΠΑ διαθέτουν 12.000 (Πίνακας 3.5) και 3.000 νησιά. (Φ.Λουκίσσας, 1993)

	Έκταση τ.χλμ.	Πληθυσμός εκατ. κατ	Μήκος ακτών ν. μίλια	ν.μ. ακτών 1000 τ.χλμ	Άτομα ν.μ. ακτών
Ελλάδα	132	10	10000	75	1000
ΗΠΑ	9000	250	12000	1,3	20800
Μ.Βρετανία	240	57	4900	20	11600

Πηγή: Φ.Λουκίσσας, 1993

Επομένως από μακροσκοπική άποψη οι δυνατότητες ανάπτυξης του τουρισμού στη Ελλάδα είναι ακόμη πιο σημαντικές. Το ποσοστό συμμετοχής της Ελλάδας στο σύνολο τουριστών της Ευρώπης τα προηγούμενα χρόνια παρουσιάζεται στο διάγραμμα που ακολουθεί από όπου διαπιστώνεται αυξητική τάση και από 1.5% που ήταν το 1970 υπερδιπλασιάζεται φτάνοντας το 3.32% το 1989.



Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.1993

Με βάση τα παραπάνω η πρόβλεψη των αφίξεων στην Ελλάδα για το έτος 2000 είναι 10-13,5 εκατ. τουρίστες. Το ανώτατο ποσοστό συμμετοχής ανταποκρίνεται σε μέση ετήσια αύξηση 5,6% αντίστοιχη δηλαδή με αυτή της προηγούμενης δεκαετίας, ενώ το χαμηλότερο ποσοστό ανταποκρίνεται σε μέση ετήσια αύξηση της τάξης του 3%. (ΥΠΕΘΟ, 1993).

3.1.3 Εναλλακτικές μορφές τουρισμού

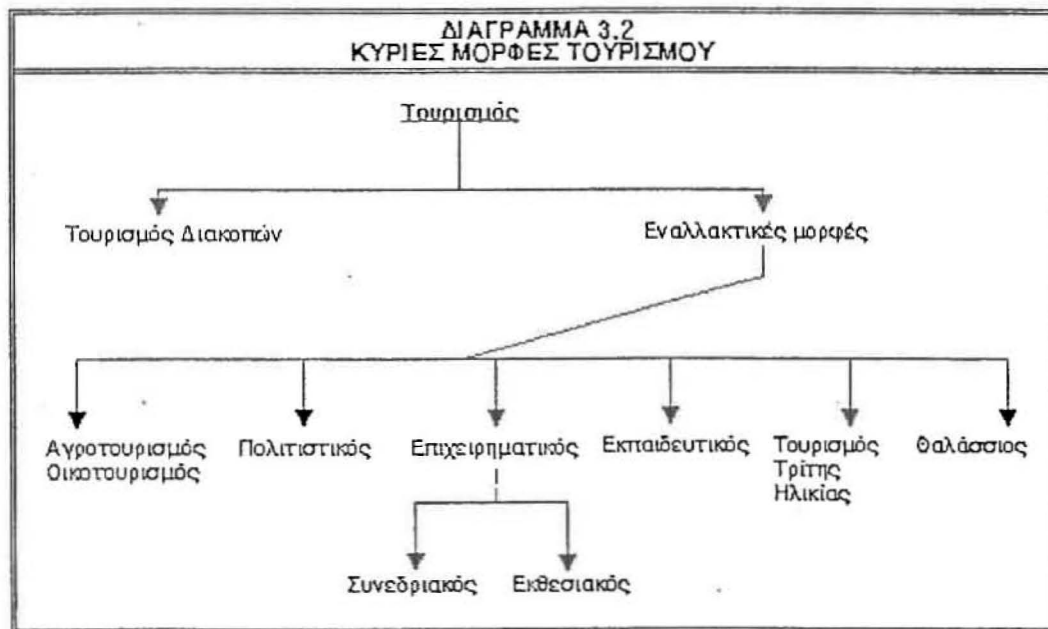
Από τη δεκαετία του '60 η Ελλάδα έπρεπε να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις των τουριστών που ζητούν όλο και μεγαλύτερη συμμετοχή στην απόλαυση του περιβάλλοντος και σε άλλου είδους δραστηριότητες.

Ο μαζικός τουρισμός, ο οποίος περιλαμβάνει την παραδοσιακή δραστηριότητα που διεξάγεται με παρόμοιο τρόπο από όλες της πληθυσμιακές ομάδες χωρίς να

υπάρχει διαφοροποίηση του προϊόντος ανάλογα με τις ανάγκες της κάθε μιάς, στην διάρκεια των τελευταίων ετών διανύει περίοδο αμφισβήτησης λόγω των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον και ταυτόχρονα παρουσιάζονται "νέες μορφές" τουριστικών δραστηριοτήτων που συνδυάζονται με παράλληλη αύξηση των προσφερόμενων υπηρεσιών κυρίως για λόγους ανταγωνισμού και επιβίωσης.

Με τον όρο αυτό νοούνται οι δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν παράλληλα ή αμέσως μετά το μαζικό τουρισμό και αναφέρονται σε κάποιες διακριτές ομάδες (π.χ. τουρισμός τρίτης ηλικίας). Ταυτόχρονα διακρίθηκαν και οι "εναλλακτικές μορφές", μία άλλη μεγάλη κατηγορία που περιλαμβάνουν τις δραστηριότητες που εστιάζουν στην ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος (οικοτουρισμός, πολιτιστικός τουρισμό κ.α.). (Τζούλια Τσαλίκη, 1993)

Από τις αποδοτικότερες μορφές τουρισμού είναι ο πολιτιστικός, ο εκπαιδευτικός και ο επιχειρηματικός με τις επιμέρους κατηγορίες όπως ο συνεδριακός και ο εκθεσιακός, ο θαλάσσιος, ο οικοτουρισμός, ο αγροτουρισμός και ο τουρισμός τρίτης ηλικίας. (διάγραμμα 3.2)



Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά αυτών των μορφών είναι ότι είναι ποιοτικός, επιλεκτικός, συναλλαγματικά αποδοτικός και δεν ακολουθεί την εποχικότητα του

μαζικού με αποτέλεσμα να συμμετέχει στην άμβλυση του προβλήματος της εποχικότητας και στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στις σημαντικότερες εναλλακτικές μορφές τουρισμού και παρουσιάζονται τα κυριότερα οφέλη που μπορούν να προσφέρουν στην τοπική οικονομία.

3.1.3.1 Συνεδριακός τουρισμός

Ο συνεδριακός τουρισμός αποτελεί το μεγαλύτερο κομμάτι του επιχειρηματικού τουρισμού (40%) και είναι μια αγορά που αναπτύσσεται με ρυθμούς 8% ετησίως ακολουθώντας τις σύγχρονες ανάγκες για ενημέρωση και ανταλλαγή απόψεων μεταξύ επιστημόνων, επαγγελματιών κ.λ.π. και αναμφίβολα προσφέρει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης και προβολής στα ξενοδοχεία.

Ο συνεδριακός τουρισμός επιδεικνύει μικρότερη ευαισθησία στα προβλήματα της πόλης, πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο σε αστικά κέντρα και μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη προσέλκυση τουριστών υψηλής στάθμης και στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Επίσης πρέπει να τονιστεί ότι ο συνεδριακός τουρίστας είναι τις περισσότερες φορές επιστήμονας ή επιχειρηματίας με υψηλή μόρφωση αλλά και απαιτήσεις για εξυπηρέτηση υψηλού επιπέδου.

Η παροχή υπηρεσιών ποιότητας είναι απαραίτητη προϋπόθεση για επιτυχημένη πορεία στη συνεδριακή αγορά. Οι συνεδριακές εγκαταστάσεις των ξενοδοχείων αποτελούν το βασικότερο παράγοντα επιτυχίας. Η καλή μόνωση από ήλιο και φως, η πολυτέλεια, η άνεση και η καταλληλότητα της συνεδριακής αίθουσας και η επάρκεια τεχνικής υποστήριξης είναι οι πιο καθοριστικοί παράγοντες για την επιτυχία. Πιο σημαντική είναι όμως η πείρα και η εξειδίκευση στη φιλοξενία και την οργάνωση. (Π.Μάκαρης, 1993)

Σημαντικό επακόλουθο της φιλοξενίας μεγάλων συνεδρίων είναι η προβολή της περιοχής στα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Δίνεται έτσι η δυνατότητα σε ξενοδοχεία αλλά και σημεία ενδιαφέροντος να γίνουν γνωστά σε πιθανούς μελλοντικούς επισκέπτες που γνωρίζουν τον τόπο και σχηματίζουν μια πρώτη εντύπωση μέσα από ένα συνέδριο. Είναι τέλος χαρακτηριστικό ότι οι ανεξάρτητες ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, με δεδομένο

ότι έχουν περιορισμένες δυνατότητες διαφήμισης τόσο στο εξωτερικό όσο στο εσωτερικό θεωρούν ακόμη πιο σημαντική την προβολή αυτή . (Α. Δούκας, 1994)

3.1.3.2 Τουρισμός τρίτης ηλικίας

Η Ελλάδα αν και διαθέτει από πλευράς καιρικών συνθηκών ιδανικές συνθήκες ανάπτυξης, ελάχιστες προσπάθειες έχουν γίνει σε εθνικό και επιχειρηματικό επίπεδο για τη ανάπτυξη και προώθηση του χειμερινού τουρισμού. Χιλιάδες κλίνες και επενδεδυμένα κεφάλαια στην χώρα παραμένουν ανενεργά για μεγάλο χρονικό διάστημα, προσφέροντας τις υπηρεσίες τους στην εθνική οικονομία και την απασχόληση μόνο κατά την περίοδο του καλοκαιριού παρόλο που οι τουρίστες της τρίτης ηλικίας μπορούν να συμβάλλουν καθοριστικά στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

Αναφορικά με το σύνολο των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται σε Ευρωπαϊκές χώρες κατά τους εκτός αιχμής μήνες το ποσοστό των τουριστών τρίτης ηλικίας είναι δύο φορές μεγαλύτερο από εκείνο των άλλων ηλικιών.

Ο τουρισμός αυτός αποτελεί μια "αγορά" που σήμερα παραμένει αναξιοποίητη. Η συνεχής αύξηση του αριθμού των ανθρώπων της τρίτης ηλικίας που διαθέτουν και χρόνο και χρήμα και η αλλαγή της συμπεριφοράς των ηλικιωμένων ατόμων τα τελευταία χρόνια, σκιαγραφούν μια ανερχόμενη, δυναμική και πολλά υποσχόμενη τουριστική.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ηλικιωμένων τουριστών της Κεντρικής Ευρώπης, οι οποίοι προτιμούν να πραγματοποιούν τις διακοπές τους κατά τους εκτός αιχμής μήνες αποτελούν οι Αυστριακοί. Οι περισσότεροι ηλικιωμένοι της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης επιλέγουν τον τουρισμό παραχείμανσης και ως επί το πλείστον προτιμούν τις ζεστές χώρες της Νότιας Ευρώπης..

Τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την έρευνα Parifor δείχνουν ότι παρουσιάστηκε μεγαλύτερη αύξηση μετακινήσεων από τότε που οι Tour Operators (ταξιδιωτικοί πράκτορες) άρχισαν να διαμορφώνουν προγράμματα με ειδικές τιμές σε χρονικές περιόδους εκτός αιχμής. Το επιτυχημένο Ισπανικό μοντέλο δεν είναι βέβαια σύμπτωση, αλλά αποτέλεσμα προγραμματισμού και σύνολο διαφόρων παραγόντων και

κινήτρων, πέρα των καλών καιρικών συνθηκών. Οι μονάδες που έχουν συμπεριληφθεί στα προγράμματα προσφέρουν τιμές χαμηλές που επιτρέπουν στους Tour Operators να διαμορφώνουν πακέτα με μια σειρά από δωρεάν έξτρα, τα οποία ομολογουμένως αποτελούν αξιόλογα κίνητρα για τους ηλικιωμένους.

Είναι γεγονός ότι αρκετοί ξένοι τουριστικοί οργανισμοί έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον, τα τελευταία χρόνια, να συμπεριλάβουν την Ελλάδα στις μπροσούρες με χειμερινά προγράμματα διαμορφωμένα ειδικά για τους ηλικιωμένους τουρίστες. Για παράδειγμα ο Αυστριακός οργανισμός ITAS από το 1986 συμπεριέλαβε στους καταλόγους του ένα ξενοδοχειακό συγκρότημα στην Βουλιαγμένη και ένα στο Ηράκλειο Κρήτης. Η προσφορά όμως παραμένει μικρή αν και μερικές περιοχές κυρίως της νησιώτικης Ελλάδας, έχουν προβεί σε έργα ανακαίνισης και επέκτασης ξενοδοχειακών μονάδων, με αποκλειστικό σκοπό την ανάπτυξη του τουρισμού παραχείμανσης. Συγκεκριμένα οι δήμοι Αγ. Νικολάου Κρήτης, Χερσονήσου και Ρόδου βρίσκονται στο στάδιο της υλοποίησης παρόμοιων αναπτυξιακών έργων. (Ρέντα Ε.-Θ. Κουμέλης, 1994).

3.1.3.3 Θαλάσσιος τουρισμός

Τα τελευταία 40 χρόνια υπήρξε μεγάλη ανάπτυξη στον θαλάσσιο τουρισμό. Τα σκάφη αναψυχής αποτελούν πλέον τον τέταρτο στόλο μετά τον Εμπορικό, Πολεμικό και Αλιευτικό. Οι μέχρι τώρα προσπάθειες στον τομέα αυτό δικαιώθηκαν, αλλά οι ορίζοντες είναι ανοικτοί για περαιτέρω ανάπτυξη.

Η Ελλάδα έχει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη Θαλάσσιου τουρισμού που την καθιστούν κατάλληλη όσο καμία άλλη. Κάθε χρόνο φτάνουν στην Ελλάδα γύρω στα 5500 - 6000 σκάφη αναψυχής με ξένη σημαία για θαλάσσια αναψυχή και περιηγήσεις που μαζί με τα ελληνικά πραγματοποιούν περίπου 45.000 προσεγγίσεις στα διάφορα λιμάνια της χώρας. Ενώ η περίοδος αιχμής εντοπίζεται ανάμεσα στους μήνες Απρίλιο και Οκτώβριο.

Οι παράγοντες που διαμόρφωνουν τη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιου τουρισμού, για yachting αλλά και ενοικίαση τουριστικών σκαφών ομαδοποιούνται παρακάτω:

- Τα φυσικά χαρακτηριστικά μιας περιοχής (φύση, κλίμα, θάλασσα κ.λ.π.), αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα που επηρεάζει και διαμορφώνει τις προτιμήσεις για θαλάσσιο τουρισμό.
- Το επίπεδο υπηρεσιών που προσφέρεται (ιδιαίτερα στα σκάφη που διαθέτουν πλήρωμα).
- Το ύψος των ναύλων, που όμως δε φαίνεται να παίζει πολύ σημαντικό ρόλο, καθώς τόσο η ζήτηση όσο και η προσφορά δεν είναι ομοιογενείς και έτσι μπορούν να ικανοποιηθούν όλες οι τάσεις και οι προτιμήσεις.
- Οι εξωγενείς παράγοντες, έχει αποδειχτεί ότι παίζουν πολύ σπουδαίο ρόλο. Η συγκυρία τέτοιων παραγόντων (αναταραχή, πόλεμος στη Γιουγκοσλαβία, κ.α.) είναι η κύρια αιτία της πτώσης της ζήτησης που παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια.

Ειδικότερα όσο αφορά την εκναύλωση ιστιοπλοϊκών σκαφών για περιήγηση οι ωφέλειες είναι αποδεδειγμένα πολύ σημαντικές. Σήμερα το σύνολο σχεδόν της ζήτησης των ναυλώσεων (95%) προέρχεται από αλλοδαπούς και γι αυτό η ναύλωση επαγγελματικού τουριστικού σκάφους, θεωρείται σήμερα εξαγωγίμο προϊόν. Η δραστηριότητα αυτή εκτιμάται ότι στο άμεσο μέλλον θα γνωρίσει μεγαλύτερη ανάπτυξη, καθώς από τη μια μεριά προσφέρει στους ναυλωτές τη δυνατότητα θαλάσσιας περιήγησης σε εφικτό κόστος ενώ από την άλλη ένας ικανοποιητικός αριθμός ημερών ναύλωσης των σκαφών προσφέρει στους επενδυτές υψηλούς ρυθμούς απόδοσης των κεφαλαίων τους.

Ωστόσο ο αριθμός των υφιστάμενων μαρινών στην Ελλάδα, οι συνολικά διαθέσιμοι χώροι τους για ελλιμενισμό σκαφών και οι υπηρεσίες που προσφέρουν (παροχή νερού, ρεύματος και τηλεφώνου, εφοδιασμός καυσίμων, επισκευαστικές υπηρεσίες κ.λ.π.), κρίνονται περιορισμένες σύμφωνα με εκτιμήσεις του IOBE.

Αναπτύσσοντας περαιτέρω το θαλάσσιο τουρισμό, το επαγγελματικό σκάφος αναψυχής θα πάρει το μεγαλύτερο μερίδιο. Η διασπορά ορμητηρίων για εκτέλεση θαλάσσιας περιήγησης για αναψυχή και ναυταθλητικές δραστηριότητες θα έχουν ευεργετικά, εθνικά οφέλη. Σήμερα όμως οι ασφυκτικές καταστάσεις που έχουν

δημιουργηθεί δυσκολεύουν τους ιδιώτες και τους επιχειρηματίες. Για να ξεπεραστεί αυτό το εμπόδιο προτείνεται:

- Κατασκευή νέας υποδομής.
- Συμπλήρωση και βελτίωση της υπάρχουσας υποδομής.
- Αναβάθμιση των υπηρεσιών.
- Στελέχωση των εγκαταστάσεων.
- Τεχνική βοήθεια και συντήρηση.

Αυτός ο σχεδιασμός θα πρέπει να περιλαμβάνει νέα έργα λιμένων, έργα σε υπάρχοντες εμπορικούς λιμένες τοπικής σημασίας και οργάνωση αγκυροβόλιων σε όρμους. Επίσης πρέπει να προωθούνται λύσεις και ρυθμίσεις για την καλύτερη λειτουργία των υφιστάμενων εγκαταστάσεων και την εκτόνωση τους από άλλες δραστηριότητες, που έχουν ήδη ξεπεραστεί (διαμετακόμηση, αλιεία, κ.α.).

3.1.3.4 Εκπαιδευτικός τουρισμός

Στα πλαίσια της ανάπτυξης εκπαιδευτικού τουρισμού στο Βόλο δύναται να λειτουργήσουν κέντρα εκπαίδευσης, μουσεία και ενυδρείο. Είναι ήδη γνωστό από τη διεθνή εμπειρία τόσο στον τομέα των εκπαιδευτικών κέντρων (Coniston, London κ.α.) όσο και στον τομέα των ενυδρείων (Ρόδος, Βαλτιμόρη κ.α.), ότι αυτού του είδους οι δραστηριότητες αποφέρουν πολλά πολιτιστικά και οικονομικά οφέλη.

3.1.3.4.1 Εκπαιδευτικά κέντρα

Στον Ευρωπαϊκό χώρο μέσω προγραμμάτων όπως είναι το "University Enterprise Training Partnership" και το "Trident Transational" δίνεται η δυνατότητα σε Ευρωπαίους φοιτητές να φιλοξενηθούν σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε) και να πραγματοποιήσουν την πρακτική τους εξάσκηση, συμμετέχοντας σε ομάδες από όλη την Ευρώπη.

Ακόμη λειτουργούν κέντρα με τη μορφή "Education Centre" όπου πηγαίνουν επισκέπτες από κράτη μέλη της Ε.Ε. Γνωστό παράδειγμα είναι το "Low Bankground"

στο Coniston της Β.Αγγλίας που απευθύνεται κύρια σε παιδιά και νέους επιστήμονες. Στον χώρο αυτό μπορεί να φιλοξενηθεί μια ομάδα παιδιών ή νέων επιστημόνων για Σαββατοκύριακο ή για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα πληρώνοντας ένα μικρό ποσό ικανό όμως για να καλύψει τα έξοδα τους. Μια τέτοια συνάντηση πραγματοποιήθηκε τον Αύγουστο του 1994 με θέμα "η τέχνη και η περιβαλλοντική εκπαίδευση" από νέους Ευρωπαίους επιστήμονες.

Αποτέλεσμα της συνάντησης ήταν να γίνει ανταλλαγή απόψεων σχετικά με το περιβάλλον και να στηθεί ένα Πανευρωπαϊκό δίκτυο προστασίας του περιβάλλοντος και ανταλλαγής πληροφοριών. Το όφελος για την περιοχή γίνεται κατανοητό ότι ήταν σημαντικό και ξεπερνούσε το στενά οικονομικό χαρακτήρα. Η ομάδα αυτή, που αποτελείται από 50 άτομα παρέμεινε στην περιοχή για 15 μέρες, πραγματοποίησε έρευνα πεδίου με θέμα "Το εθνικό πάρκο της περιοχής) και συμμετείχε στη ζωή και στις πολιτιστικές δραστηριότητες του Coniston.

3.1.3.4.2 Ενυδρείο

Το μοναδικό ενυδρείο που λειτουργεί αυτή τη στιγμή στον ελληνικό χώρο είναι της Ρόδου. Χτίστηκε το 1920 στην βόρεια είσοδο της πόλης δίπλα στο λιμάνι και δέχεται περίπου 150 έως 200 χιλ. επισκέπτες το χρόνο ξεπερνώντας τα 50 εκατ. δρχ. σε εισπράξεις το 1992.

Συνεργάζεται με πανεπιστήμια της Γερμανίας και της Αγγλίας στον τομέα της έρευνας και παρακολουθεί την ποιότητα των παράκτιων και εσωτερικών νερών της Ρόδου στο πλαίσιο γενικότερων προσπαθειών του για την προστασία του περιβάλλοντος.

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει εξέλιξη των ερευνητικών του δραστηριοτήτων. Μαζί με το Ελληνικό κέντρο θαλάσσιων ερευνών και διεθνούς κύρους ερευνητικά κέντρα της Ευρωπαϊκής ένωσης το ενυδρείο της Ρόδου εκπονεί ερευνητικά προγράμματα. Υπάρχει συνεχής επαφή, επικοινωνία και συνεργασία με τους συλλόγους προστασίας της θαλάσσιας χελώνας και προστασίας μεσογειακής φώκιας για αλληλοενημέρωση και βοήθεια σε σχετικά θέματα.

Βασικός στόχος του σταθμού είναι η διοργάνωση ειδικών σεμιναρίων για μεταπτυχιακούς φοιτητές μεσογειακών χωρών σε θέματα ωκεανογραφίας. Στα εργαστήρια του σταθμού παρέχεται η δυνατότητα πρακτικής εξάσκησης σε σπουδαστές και φοιτητές με γενικότερη κατεύθυνση την επιστήμη της θάλασσας. Οι εξασκούμενοι ενημερώνονται και εξοικειώνονται με τη φροντίδα των ζωντανών οργανισμών του ενυδρείου. Συμμετέχουν στις ερευνητικές δραστηριότητες και γνωρίζουν τις αναλυτικές μεθόδους της σύγχρονης ωκεανογραφίας. (Σιούλας Α., 1993)⁵.

Ένα ακόμη πετυχημένο παράδειγμα ενυδρείου χτισμένο σε λιμάνι που περιβάλλεται από κεντρικές λειτουργίες και αποτελεί ενιαίο σύνολο με τον αστικό ιστό είναι αυτό της Βαλτιμόρης στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

Είναι χτισμένο σε κεντρικό σημείο του λιμανιού και με την ολοκλήρωση της κατασκευής του το 1980 οι επισκέπτες του απέκτησαν την δυνατότητα να ενημερωθούν για τη θαλάσσια ζωή στο φυσικό της χώρο. Πρόκειται για μια μεγάλη δεξαμενή κατασκευασμένη να επιτρέπει την κίνηση σε διάφορα επίπεδα στο εσωτερικό της. Με τον τρόπο αυτό οι επισκέπτες μπορούν να μάθουν για την ποικιλία και το μέγεθος των θαλάσσιων ζώων και να έρθουν κοντά σε επικύνδυνα θαλάσσια όντα όπως καρχαρίες κ.α., ακόμη παρέχει τη δυνατότητα στα μικρά παιδιά να έρθουν σε επαφή με μικρά και ακίνδυνα ψάρια και να εξοικιωθούν με το θαλάσσιο περιβάλλον. Ο χώρος αυτός τέλος διαθέτει "θερμκήπιο" θαλάσσιας χλωρίδας και αίθουσα διαλέξεων και παρουσιάσεων δυναμικότητας 300 ακροατών. (Baltimore's Inner Harbor, Shoreline Program, 1979)

3.1.3.5 Αγροτουρισμός

Ο αγροτουρισμός αποτελεί τουριστική δραστηριότητα μικρής κλίμακας, οικογενειακής ή συνεταιριστικής μορφής και αναπτύσσεται στον αγροτικό χώρο με κύριο στόχο την αύξηση του εισοδήματος και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Είναι μορφή τουρισμού που προσφέρει στον επισκέπτη την ευκαιρία της διαμονής σε ήσυχο περιβάλλον κοντά στη φύση και αναπτύσσεται στις χώρες της ΕΕ ως αποτέλεσμα της πολιτικής στον τομέα του Τουρισμού.

⁵ Ο Ανδρέας Σιούλας είναι διευθυντής του υδροβιολογικού σταθμού της Ρόδου.

Οι κύριοι στόχοι του αγροτουρισμού είναι:

- Η συμπλήρωση και βελτίωση του γεωργικού εισοδήματος.
- Η συγκράτηση του αγροτικού πληθυσμού στον τόπο διαμονής του.
- Η διατήρηση, η προβολή και η αξιοποίηση της αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. (Α.Ζαμάνη, 1995)

Σύμφωνα με ότι έχει προαναφερθεί ο αγροτουρισμός είναι μια λύση που δεν έχει μεν εφαρμογή στην περιοχή μελέτης αλλά μπορεί να αποτελέσει αναπτυξιακή λύση για την περιοχή του Πηλίου που όμως θα επηρεάσει την πόλη του Βόλου κυρίως λόγω των διερχόμενων τουριστών.

3.1.4 Απαιτήσεις του τουρισμού

Ακολουθούν κάποιες βασικές αρχές που πρέπει να τηρούνται για να είναι δυνατή η αναπτυξιακή πορεία του κλάδου του τουρισμού, που σημειώνεται ότι από τη φύση του είναι ευαίσθητος και απαιτητικός.

- **Οργάνωση.** Θα πρέπει να υπάρχει σωστή οργάνωση σε όλα τα επίπεδα του κλάδου του τουρισμού που θα ξεκινά από ένα ενιαίο φορέα που θα οργανώνει και θα διαχειρίζεται το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων της περιοχής και θα καταλήγει στις επιμέρους τουριστικές μονάδες.
- **Συγκοινωνίες.** Οι συγκοινωνίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν δρομολόγια σε ξένες γλώσσες, καθαριότητα στους σταθμούς και στα μέσα συγκοινωνίας, πινακίδες στάθμευσης με ενιαία διεθνή χαρακτηριστικά, καθαριότητα και ευγένεια.
- **Δρόμοι.** Οι δρόμοι είναι αναγκαίο να έχουν χάρτες με χιλιομετρικές αποστάσεις, πινακίδες με λατινική γραφή και τα οδόστρωμα τους να βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Επίσης η διατήρηση των παραδοσιακών δρόμων, η δημιουργία πεζόδρομων και ποδηλατοδρόμων, η καθιέρωση ζωνών και χρόνων απαγόρευσης κυκλοφορίας αυτοκινήτων και η διευκολύνσεις για ανάπηρους και ηλικιωμένους κρίνονται απαραίτητες για την αξιοποίηση της περιοχής.

- **Καταλύματα.** Τα καταλύματα θετικό είναι να βρίσκονται σε τοποθεσία που να συνδυάζει ηρεμία και πρόσβαση σε χώρους αναγκών, ατμόσφαιρα κατά προτίμηση παραδοσιακή με εσωτερική διακόσμηση και ντόπιο χαρακτήρα, αίσθηση άνεσης και ζεστής ατμόσφαιρας και καθαριότητα.
- **Διατροφή.** Τα φαγητά και ποτά να είναι κατά το δυνατόν ντόπια και φυσικά να υπάρχει ποικιλία στην κουζίνα, ειδικό μενού για χορτοφάγους, κατάλογοι σε ξένες γλώσσες, καθαριότητα, εξυπηρέτηση και ειδικούς χώρους για μη καπνιστές.
- **Υπηρεσίες.** Το σύστημα πληροφοριών πρέπει να είναι οργανωμένο έτσι ώστε η πρόσβαση να είναι εύκολη για όλους. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με ειδικά κέντρα ενημέρωσης και πίνακες σε όλους τους χώρους που συχνάζουν τουρίστες ή ακόμη και με σύγχρονες τράπεζες πληροφοριών για τους πιο ενημερωμένους. Ακόμη καλό είναι να παρέχονται υπηρεσίες όπως ξεναγήσεις σε ολόκληρη την περιοχή προσαρμοσμένες στην ομάδα και η δυνατότητα συμμετοχής σε ποικίλες εκδηλώσεις ομαδικής συμμετοχής.
- **Φυσικό περιβάλλον.** Η διαμόρφωση των χώρων με παράλληλη διατήρηση του αυθεντικού, οι παρεμβάσεις ακόμη και με μια πινακίδα ή ένα γεφυράκι κατασκευασμένο με υλικά κατάλληλα και η διατήρηση της καθαριότητας στηρίζουν και διατηρούν το φυσικό περιβάλλον.
- **Υποδομή.** Η υποδομή περιλαμβάνει την ανάπτυξη σύγχρονων συστημάτων αποχέτευσης, βιολογικού καθαρισμού, συλλογής σκουπιδιών, κάλυψη αναγκών σε πόσιμο νερό και λειτουργία εγκαταστάσεων για αθλητισμό και άλλες εκδηλώσεις.
- **Οικιστικό περιβάλλον.** Τέλος, το οικιστικό περιβάλλον τονίζει τις ιδιαιτερότητες και το χαρακτήρα της περιοχής. Η ανάδειξη των ιστορικών παραδοσιακών κτισμάτων και η βελτίωση των χώρων πράσινου και των πάρκων με διευκολύνσεις είναι από τις πρώτες επεμβάσεις που πρέπει να γίνονται σε περιοχές που στοχεύουν στην ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας και την έλξη τουριστών και επενδύσεων.

3.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Σκοπός του κεφαλαίου που ακολουθεί είναι να παρουσιαστούν οι διεθνείς τάσεις αντιμετώπισης αναπλάσεων λιμανιών και να αποσαφηνιστούν οι βασικότεροι λόγοι που έχουν οδηγήσει στις επεμβάσεις αυτές.

Γνωστές από τη βιβλιογραφία επεμβάσεις είναι της Αμβέρσας, της Βαλτιμόρης, Βαρκελώνης, του Βερολίνου, του Βίσμαρ της Γερμανίας, της Βοστώνης, της Γένοβας, της Γλασκόβης, της Δουνκέρκης, του Docklands του Λονδίνου, της Λίβερπουλ, της Μασσαλίας, του Ρότερνταμ.

Στην προσπάθεια προσέγγισης του θέματος αναλύονται δύο παραδείγματα, ένα από την ελληνική και ένα από τη διεθνή εμπειρία, το λιμάνι τη Θεσσαλονίκης και της Βαλτιμόρης αντίστοιχα.

3.2.1 Αναπλάσεις Λιμανιών

Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται διεθνώς τάση ανάπτυξης των παλαιών λιμανιών σε χώρους αστικών χρήσεων με σκοπό την αναζωογόνηση των τοπικών οικονομιών, την ανασυγκρότηση των αστικών ιστών και τη βελτίωση της εικόνας του τοπίου των λιμανιών και κατ' επέκταση των πόλεων.

Οι βασικότεροι λόγοι των επεμβάσεων είναι οι παρακάτω:

- Η εγκατάλειψη των παλιών λιμανιών εξαιτίας:
 - * των νέων τεχνικών που χρησιμοποιούνται στις ναυτιλιακές μεταφορές και στην διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης και
 - * της τάσης αποβιομηχάνισης που παρουσιάζεται τα τελευταία χρόνια.
- Η ανάπτυξη των βιομηχανικών λιμανιών μακριά από το κέντρο των πόλεων και ο εξοπλισμός τους με μέσα σύγχρονης τεχνολογίας.

- Η τριτογεννοποίηση της παραγωγής και η ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων όπως ο θαλάσσιος τουρισμός και η εξυπηρέτηση τουριστών.
- Η συνειδητοποίηση ότι τα παλιά λιμάνια αποτελούν μεγάλες εκτάσεις που διαθέτουν ελεύθερους χώρους βρίσκονται μέσα στις πόλεις και πολύ συχνά σε περιοχές κεντρικών χρήσεων άμεσα συνδεδεμένες με νέους και παλιούς πυρήνες των πόλεων.

Η αντιμετώπιση αυτή είναι αποτέλεσμα ανταγωνισμού, προσέλκυσης επενδύσεων και τουριστών. Η ελκυστικότητα της περιοχής είναι από τα βασικότερα επιχειρήματα που χρησιμοποιούνται για να στηρίξουν την αναμόρφωση αυτών των περιοχών. Από τα πρώτα παραδείγματα μετατροπής εμπορικών προβλητών σε "Festival Market Place", χώρους αναψυχής και συγκέντρωσης λειτουργιών υψηλού επιπέδου (εμπορικά κέντρα, γραφεία μεγάλων επιχειρήσεων κ.α.) είναι η Βαλτιμόρη.

Στην περίπτωση των πόλεων μεσαίου μεγέθους όπως είναι η Δουνκέρκη, η ανάπτυξη των λιμένων αντιμετωπίζεται σαν καλή ευκαιρία για ενίσχυση των κέντρων, ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής και εξυπηρέτησης τουριστικών δραστηριοτήτων έτσι ώστε να αποτελέσουν σημαντικούς και ταυτόχρονα ανταγωνιστικούς πόλους.

Είναι λογικό ότι δεν υπάρχει ενιαίος τρόπος αντιμετώπισης των αναπλάσεων και δεν μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για τη μεθοδολογία που ακολουθείται όμως το τελικό αποτέλεσμα είναι συνάρτηση μίας σειράς παραγόντων όπως είναι τοπικές ιδιομορφίες, η θέση και τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά, οι οικονομίες κλίμακας που έχουν αναπτυχθεί, οι εθνικές και διεθνείς τάσεις, η δραστηριοποίηση των λιμένων κ.α.

Στις περισσότερες περιπτώσεις συνηθίζεται να μη διατηρείται καμιά λιμενική δραστηριότητα, εκτός από τουριστική ναυσιπλοΐα. Εξαίρεση του κανόνα αποτελούν λιμάνια όπως της Αμβέρσας όπου πραγματοποιείται διακίνηση εμπορευμάτων και άλλα λιμάνια που διατηρούν ακτοπλοϊκή δραστηριότητα.

Διεθνώς υπάρχουν δύο κύριες τάσεις αντιμετώπισης:

- δίνεται προτεραιότητα σε επικερδείς επενδύσεις "τριτογενούς τομέα" και συνδέονται με την επέκταση της επιχειρηματικής βάσης της πόλης και της

ευρύτερης περιοχής ενώ συχνά αναπτύσσονται περιοχές πολυτελών κατοικιών και κτίρια γραφείων (π.χ. Dunkerk, Docklands κ.α.).

- αναπτύσσονται δημόσιοι χώροι με δραστηριότητες αναψυχής και τουρισμού που έχουν στόχο να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα της περιοχής (π.χ. International Garden festival στο Λιβερπουλ, το εκθεσιακό πάρκο στη Γένοβα, χώροι αναψυχής και περιπάτου στη Βαρκελώνη κ.α.). (Α.Π.Θ., 1995).

Το 1992 στο Zaanstad της Ολλανδίας πραγματοποιήθηκε συνέδριο του EUROSPAN με θέμα την ανάπλαση των παλιών λιμανιών. Τα κυριότερα συμπεράσματα από τις εργασίες του συνεδρίου ήταν τα εξής:

- Είναι δύσκολο να υπολογιστεί κατά πόσο η εγκατάλειψη των παλιών λιμανιών είναι οριστική.
- Δεν μπορεί να προσδιοριστεί κατά πόσο ο βαθμός επιρροής των διεθνών τάσεων και της μόδας επηρεάζει την ανάπλαση τους.
- Επισημάνθηκε η νέα τάση συνύπαρξης του αστικού τοπίου με τη φύση σε παλιά λιμάνια.
- Σημειώθηκε ότι με γνώμονα την επιλογή υπέρ του δημοσίου χώρου δίνεται η ευκαιρία στην πόλη να επιχειρήσει ένα συνολικό πολεοδομικό σχεδιασμό. (περιοδικό Τεύχος, 1993).

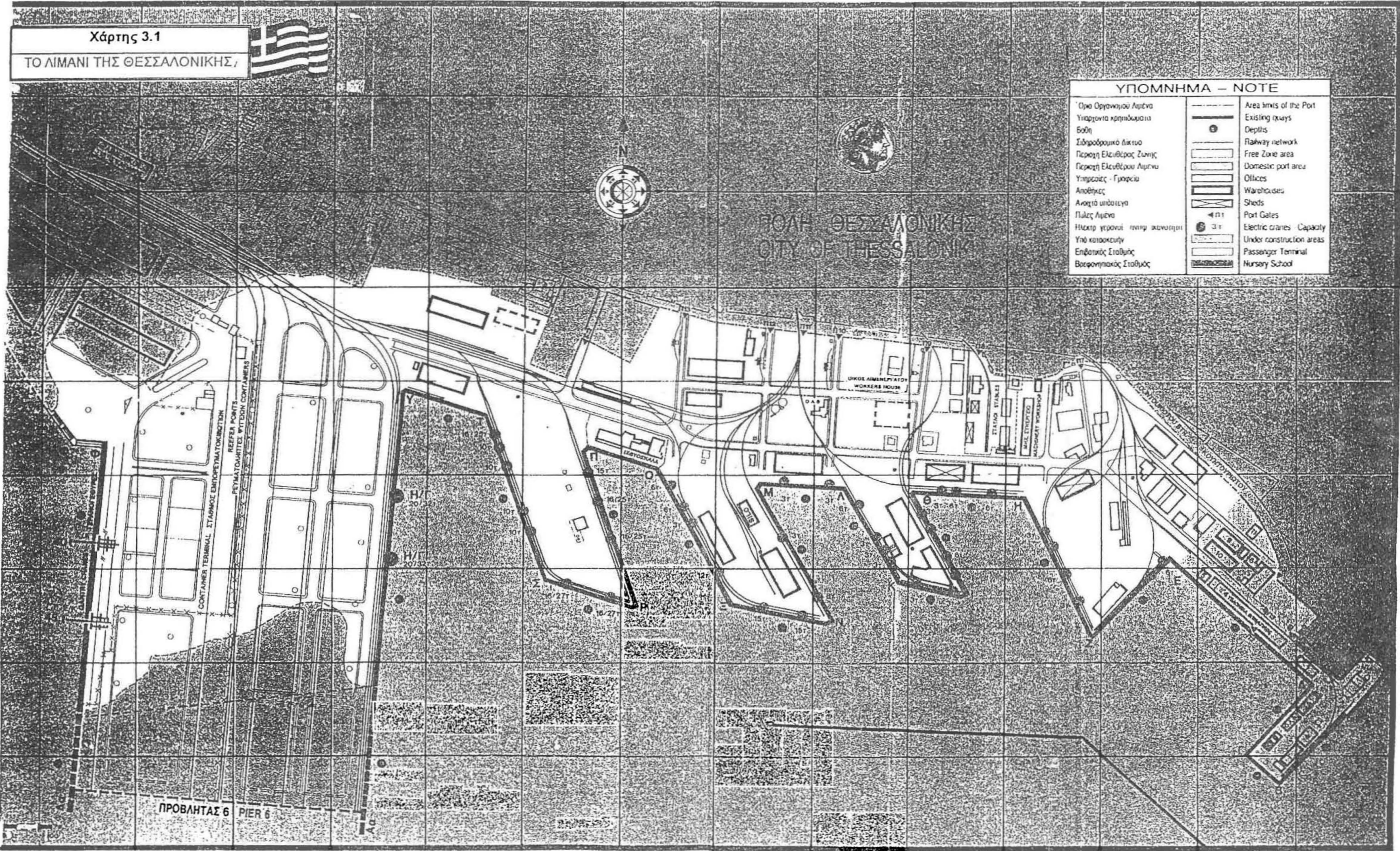
3.2.2 Το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης

Στα πλαίσια της πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης το 1997, έχει γίνει από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) προμελέτη ανασυγκρότησης των κεντρικών προβλητών του λιμένα και απόδοση των χώρων στην πόλη της Θεσσαλονίκης για πολιτιστικές χρήσεις.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (χάρτης 3.1), σε αντίθεση με την εγκατάλειψη των παλιών λιμανιών στις ευρωπαϊκές πόλεις, διατηρεί σήμερα έντονη εμπορική δραστηριότητα χωρίς υποβάθμιση των εγκαταστάσεών του. Η περιοχή δεν έχει πάψει

Χάρτης 3.1

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ,



ΥΠΟΜΝΗΜΑ – NOTE

Όριο Οργανισμού Λιμένα	Area limits of the Port
Υπαρχοντα κρηπίδων	Existing quays
Βοθί	Depths
Σιδηροδρομικό δίκτυο	Railway network
Περιοχή Ελευθέρου Στόλου	Free Zone area
Περιοχή Ελευθέρου Λιμένα	Domestic port area
Υπηρεσίες - Γραφεία	Offices
Αποθήκες	Warehouses
Ανοχτά υπόστεγα	Sheds
Πύλες Λιμένα	Port Gates
Ηλεκτρ. γερανοί - ικανή χωρητική	Electric cranes - Capacity
Υπό κατασκευή	Under construction areas
Επιβατικός Σταθμός	Passenger Terminal
Βρεφονηπιακός Σταθμός	Nursery School

να διατηρεί τις σχέσεις της με την πόλη, την αγορά, τον εμπορικό σιδηροδρομικό σταθμό, τη βιομηχανική ζώνη και την ευρύτερη περιοχή.

Το σύγχρονο λιμάνι άρχισε να παίρνει τη μορφή του στις αρχές του 20ου (1914), αιώνα μετά την ίδρυση της ελεύθερης ζώνης που άρχισε να λειτουργεί το 1925. Το 1953 η Ελεύθερη Ζώνη και το Λιμενικό Ταμείο συγχωνεύτηκαν και δημιούργησαν ένα νέο φορέα τον Ε.Ζ.Λ.Θ. (Ελεύθερη Ζώνη και Λιμνή Θεσσαλονίκης). Την τελική του όμως μορφή την έλαβε το 1970 με την ίδρυση νέου Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ).

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το δεύτερο μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι της χώρας μετά τον Πειραιά. Στους πίνακες 3.5 και 3.6 παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με την εμπορική κίνηση και τα οικονομικά.

Πίνακας 3.5				
Εμπορευματική κίνηση λιμένος Θεσσαλονίκης				
Κατηγορία φορτίου	1993			ΣΥΝΟΛΟ 1993
	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Διαμετ/ση	
Ξηρό φορτίο	1497367	678235	415397	2590999
Υγρό φορτίο	4835457	1472244	1085297	7392998
Γενικό φορτίο	2423906	1054176	774905	4252987
ΣΥΝΟΛΟ	8756730	3204655	2275599	14236984

Πηγή: Ο.Λ.Θ., 1993

(σε τόνους)

(εκατ.δρχ)

Πίνακας 3.6		
Οικονομικά στοιχεία λιμένος Θεσσαλονίκης		
	1993	1992
Σύνολο εσόδων	11935	9638
Σύνολο εξόδων	7994	7433

Πηγή: Ο.Λ.Θ., 1993

Σημαντική είναι όμως και η επιβατική κίνηση. Η Θεσσαλονίκη συνδέεται όλο το χρόνο με τακτικές γραμμές Ferry-Boat με τα νησιά Λέσβο, Χίο, Β. Σποράδες, Κυκλάδες, Κρήτη, και Δωδεκάνησα. Το καλοκαίρι που η ζήτηση αυξάνεται πυκνώνουν τα δρομολόγια και προστίθενται νέα με υδροπτερυγα για τις Β.Σποράδες. Για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης (πίνακας 3.7) ο Ο.Λ.Θ. διαρρύθμισε τη μεγάλη

αίθουσα ανάμεσα στον προβλήτα I και II σε επιβατικό λιμένα. (φωτο 3.1 και 3.2) (Στατιστικό Δελτίο Ο.Λ.Θ., 1993)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ	Αρ. πλοίων		Κ.Κ.Χ.		Επιβάτες	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993
Περιηγητικά πλοία εξωτερικού	11	41	37154	74194	2499	7345
Επιβατικά πλοία εσωτερικού	289	339	507205	620747	182822	198190
ΣΥΝΟΛΟ	300	380	544359	694941	185321	205535

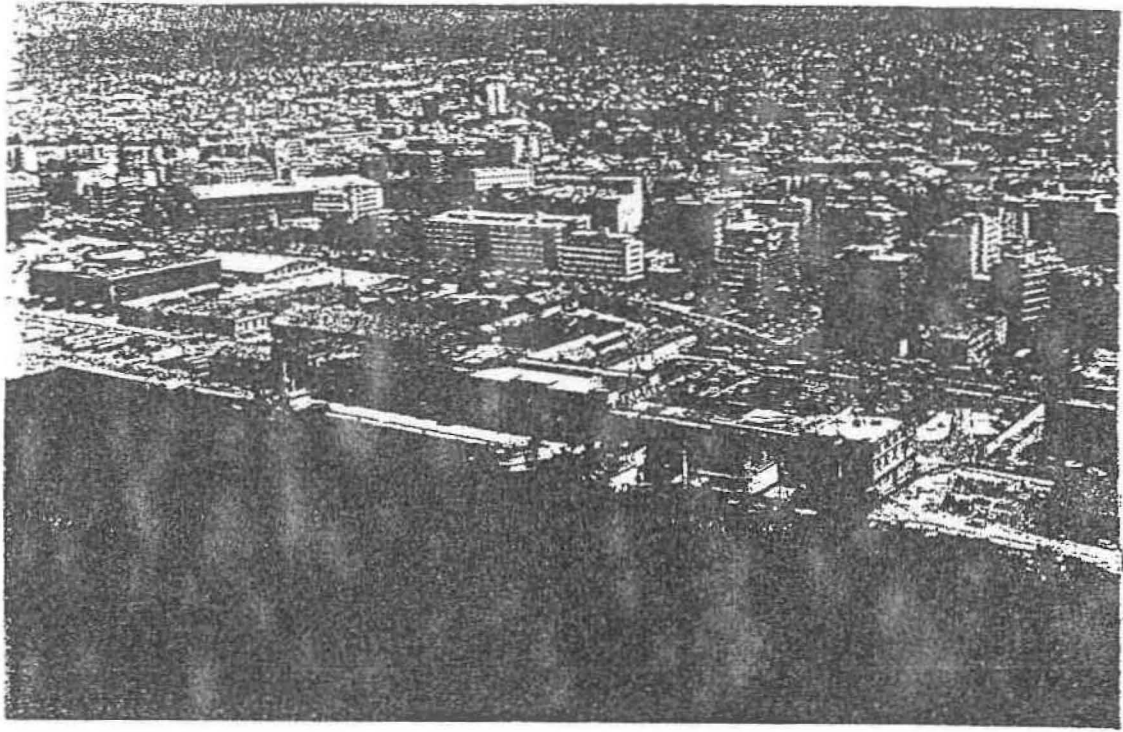
Πηγή: Στατιστικό Δελτίο Ο.Λ.Θ., 1993

Το λιμάνι αυτό είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα όπου η αγορά και η πόλη ήταν άμεσα συνδεδεμένη με την διαμετακομιστική υποδομή και παράλληλα αποτελούσε το κέντρο, την είσοδο και την έξοδο της πόλης. Από το τέλος του 17ου αιώνα αποδείχθηκε το κοσμοπολίτικο κέντρο της πόλης με λειτουργία οικονομική και παράλληλα πολιτική και πολιτιστική. Η περιοχή αυτή συγκέντρωνε δραστηριότητες αστικού τύπου και συνδυαζόταν εύκολα με τις αγορές και την αναψυχή της παραλιακής ζώνης. Μεταπολεμικά όμως ο χώρος του λιμανιού διαχωρίστηκε από τον αστικό ιστό με σαφή όρια.

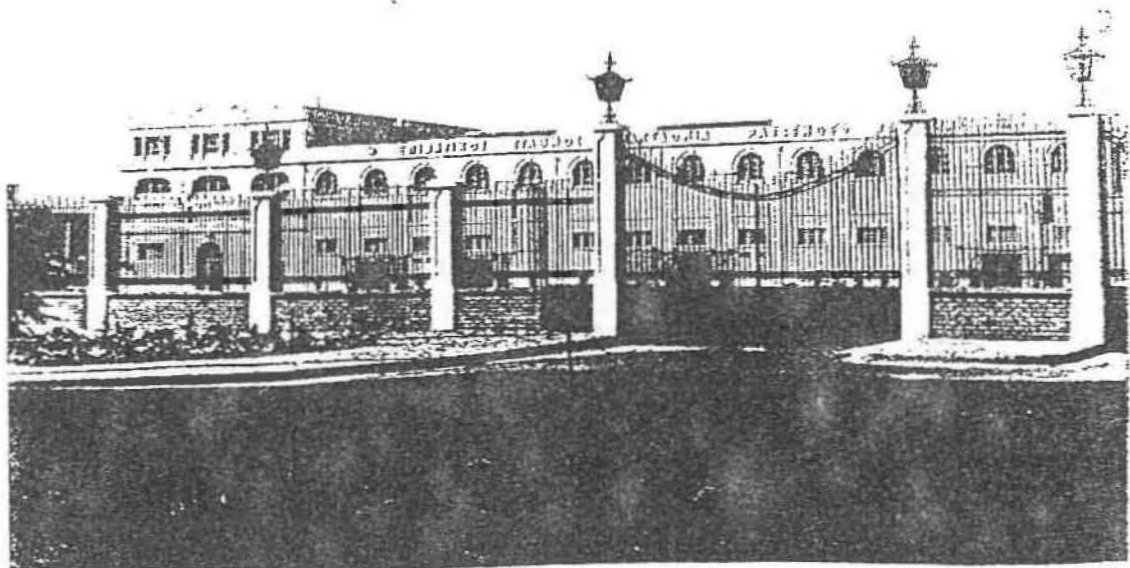
Σήμερα παρά τις διεθνείς και βαλκανικές εξελίξεις, την κατασκευή του νέου προβλήτα (προβλήτας VI) και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων με μέσα σύγχρονης τεχνολογίας, το παλιό λιμάνι παραμένει εμπορικό και έχει αναπτύξει αξιόλογη επιβατική κίνηση.

Τα τελευταία 30 χρόνια έχουν γίνει πολλές προτάσεις για αντιμετώπιση του χώρου του λιμανιού ως αξιοποιήσιμου τμήματος του αστικού ιστού. Στην πλειοψηφία τους βασίζονται στο σενάριο της κατάργησης της λιμενικής δραστηριότητας του προβλήτα I και τη διαμόρφωση του σε χώρο δραστηριοτήτων αναψυχής και τουρισμού.

Το 1970 ο δήμος προκήρυξε αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για την ανάπτυξη της παραλίας. Οι βραβευμένες μελέτες πρότειναν ανάπτυξη του προβλήτα I με αντικατάσταση των υπαρχόντων κτιρίων και λειτουργιών από νέα κτίρια που θα φιλοξενούσαν δραστηριότητες αναψυχής (κέντρα, μαρίνες, αγορές κ.λ.π.) και



Φωτο 3.1: Το μέτωπο μεταξύ των προβλητών I και II στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης



Φωτο 3.2: Το κτίριο του επιβατικού λιμένα στη Θεσσαλονίκη

προτείνονταν με μελέτη του δήμου να λειτουργήσει μαρίνα για τουριστικά σκάφη στην ανατολική πλευρά.

Το 1986 στη διάρκεια της Biennale νέων καλλιτεχνών το λιμάνι άνοιξε προσωρινά τις πύλες του στην πόλη φιλοξενώντας σε αποθήκες του πρώτου προβλήτα εκθέσεις και εκδηλώσεις. Από τότε οι αποθήκες Α και 1 στεγάζουν συχνά πολιτιστικές δραστηριότητες.

Το 1988 ο δήμος επανέφερε παλαιότερη πρόταση για επέκταση της παραλίας κατά 150 μ. με υπόγεια αρτηρία, 6000 θέσεις στάθμευσης, επίγεια πάρκα και μαρίνα στην ανατολική πλευρά του προβλήτα Ι, μετά όμως από αντίδραση φορέων της πόλης η πρόταση δεν πραγματοποιήθηκε.

Με την εξαγγελία της Θεσσαλονίκης σε πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης, ο πρώτος προβλήτας επανέρχεται στο προσκήνιο με νέες προτάσεις ανάπτυξης και ανασυγκρότησης.

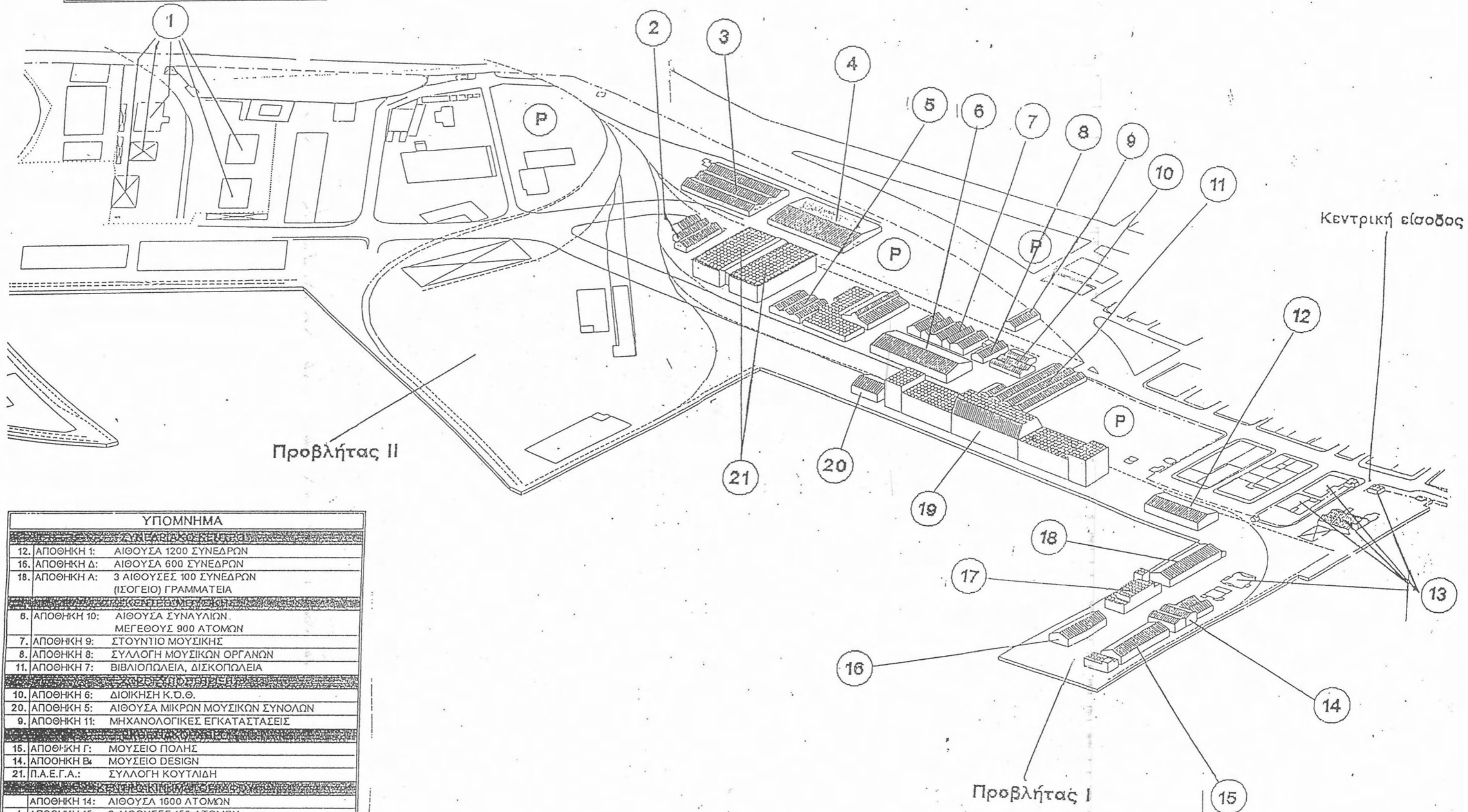
Σημειώνεται ότι ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) διερευνά το ζήτημα αξιοποίησης του χώρου αυτού και χωρίς να έχει καταλήξει σε συγκεκριμένες προτάσεις ακόμη, προτίθεται να διατηρήσει τις λειτουργίες των κρηπιδωμάτων και να παραχωρήσει προς το παρόν τις αποθήκες 1 και Α για εκδηλώσεις της πόλης.

Οι προτεινόμενες χρήσεις διακρίνονται στα εξής κτιριακά σύνολα: Συνεδριακό Κέντρο, Κέντρο Μουσικής, Κέντρο Κινηματογράφου και Εκθεσιακό Κέντρο (πίνακες 3.8 και 3.9). Κάθε ενότητα περιλαμβάνει ένα κεντρικό χώρο και συνοδευτικά κτίρια τα οποία μετά τη λήξη της πολιτιστικής πρωτεύουσας μπορούν να επανέλθουν στη χρήση του λιμένα. (χάρτης 3.2).

Η διείδυση αστικών λειτουργιών στο χώρο του λιμανιού αποτελεί επέμβαση μεγάλης κλίμακας. Οι επιπτώσεις θα είναι έντονες αφού υπάρχει η πρόθεση ορισμένες από τις νέες χρήσεις να εγκατασταθούν μόνιμα.

Σύμφωνα με την πιο πάνω μελέτη διαγράφονται οι ακόλουθες αρχές-κατευθύνσεις των επεμβάσεων:

- Αντιμετώπιση της λιμενικής ζώνης ως εννιαίο ιστορικά και πολεοδομικά σύνολο.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	
12. ΑΠΟΘΗΚΗ 1:	ΑΙΘΟΥΣΑ 1200 ΣΥΝΕΔΡΩΝ
16. ΑΠΟΘΗΚΗ Δ:	ΑΙΘΟΥΣΑ 600 ΣΥΝΕΔΡΩΝ
18. ΑΠΟΘΗΚΗ Α:	3 ΑΙΘΟΥΣΕΣ 100 ΣΥΝΕΔΡΩΝ (ΙΣΟΓΕΙΟ) ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΜΕΓΕΘΥΝΗΤΗΡΙΟ	
6. ΑΠΟΘΗΚΗ 10:	ΑΙΘΟΥΣΑ ΣΥΝΑΥΛΙΩΝ, ΜΕΓΕΘΟΥΣ 900 ΑΤΟΜΩΝ
7. ΑΠΟΘΗΚΗ 9:	ΣΤΟΥΝΤΙΟ ΜΟΥΣΙΚΗΣ
8. ΑΠΟΘΗΚΗ 8:	ΣΥΛΛΟΓΗ ΜΟΥΣΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ
11. ΑΠΟΘΗΚΗ 7:	ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΑ, ΔΙΣΚΟΠΩΛΕΙΑ
ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	
10. ΑΠΟΘΗΚΗ 6:	ΔΙΟΙΚΗΣΗ Κ.Δ.Θ.
20. ΑΠΟΘΗΚΗ 5:	ΑΙΘΟΥΣΑ ΜΙΚΡΩΝ ΜΟΥΣΙΚΩΝ ΣΥΝΟΛΩΝ
9. ΑΠΟΘΗΚΗ 11:	ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ	
15. ΑΠΟΘΗΚΗ Γ:	ΜΟΥΣΕΙΟ ΠΟΛΗΣ
14. ΑΠΟΘΗΚΗ Β:	ΜΟΥΣΕΙΟ DESIGN
21. Π.Α.Ε.Γ.Α.:	ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΟΥΤΛΙΔΗ
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΕΓΕΘΥΝΗΤΗΡΙΟ	
ΑΠΟΘΗΚΗ 14:	ΑΙΘΟΥΣΑ 1600 ΑΤΟΜΩΝ
4. ΑΠΟΘΗΚΗ 15:	2 ΑΙΘΟΥΣΕΣ 150 ΑΤΟΜΩΝ
3.	2 ΑΙΘΟΥΣΕΣ 250 ΑΤΟΜΩΝ
2.	ΤΑΙΝΙΟΘΗΚΗ, ΧΩΡΟΙ ΣΤΗΡΙΞΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΗ	
1.	ΠΑΡΚΟ "ΟΔΥΣΣΕΙΑ"
ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΕΥΧΕΡΕΣΤΑΤΕΣ	
19.	ΚΤΙΡΙΟ ΤΕΛΩΝΕ ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
17.	ΜΟΥΣΕΙΟ ΟΛΘ
5.	ΚΤΙΡΙΟ Ε.Ζ.Θ.: ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΙΑ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
13.	ΛΟΙΠΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

Πηγή: Προμελέτη ανασυγκρότησης κεντρικών προβλητών λιμένας Θεσσαλονίκης, 1995

- Αποκατάσταση της ιστορικής πολεοδομικής οργάνωσης του παλαιότερου τμήματος του λιμένα.
- Αποφυγή νέων κατεδαφίσεων και απόλυτα ελεγχόμενη δόμηση. (Προμελέτη Ανασυγκρότησης Κεντρικών προβλητιών Λιμένος Θεσσαλονίκης).

Πίνακας 3.8 Κτίρια του λιμένα Θεσσαλονίκης και προτεινόμενες χρήσεις για την πολιτιστική πρωτεύουσα 1997		
Κτίριο	Προτεινόμενη χρήση	Εμβαδό (τ.μ.)
ΑΠΟΘΗΚΗ Α	Συνεδριακό κέντρο: Υποδοχή, χώρος εκθέσεων, μικρές αίθουσες σεμιναρίων	2000
ΑΠΟΘΗΚΗ Β	Χρήση εξαγωγέων	1700
ΑΠΟΘΗΚΗ Γ	Μουσείο αρχιτεκτονικής της πόλης	1015
ΑΠΟΘΗΚΗ Δ	Συνεδριακό κέντρο: Δύο μεσαίες αίθουσες	756
ΑΠΟΘΗΚΗ 1	Συνεδριακό κέντρο: Μεγάλη αίθουσα συνεδρίων	1019
ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΡΑΤΟΥ	Βοηθητικές λειτουργίες: Χώροι υγιεινής επισκεπτών	560
ΑΠΟΘΗΚΗ 5	Κέντρο Μουσικής: Αίθουσα 150 θέσεων	480
ΑΠΟΘΗΚΗ 6	Κέντρο μουσικής: Συμπληρωματικές και βοηθητικές λειτουργίες του κτιρίου συναυλιών	430
ΑΠΟΘΗΚΗ 7	Κέντρο μουσικής: Συνοδευτικές δραστηριότητες του κτιρίου συναυλιών. Χώροι για την εξυπηρέτηση μουσικών και κοινού.	1530
ΑΠΟΘΗΚΗ 8	Αίθουσα μουσικής δωματίου 100 ατόμων	312
ΑΠΟΘΗΚΗ 9	Κέντρο μουσικής: Δύο αίθουσες μικρών μουσικών συνόλων	1540
ΑΠΟΘΗΚΗ 10	Κέντρο μουσικής: Κεντρική αίθουσα συναυλιών	2020
ΑΠΟΘΗΚΗ 11	Βοηθητικές υπηρεσίες, Πληροφορίες-Γραφεία	384
ΑΠΟΘΗΚΗ 13	Λιμενικές Υπηρεσίες	784
ΑΠΟΘΗΚΗ 14	Κέντρο κινηματογράφου: Κεντρική αίθουσα	2640
ΑΠΟΘΗΚΗ 15	Κέντρο κινηματογράφου: Μικρότερες αίθουσες προβολών	2565
ΑΠΟΘΗΚΗ 16	Κέντρο κινηματογράφου: Υπηρεσίες, πληροφορίες	600
ΨΥΓΕΙΑ	Διατήρηση της αρχικής χρήσης. Σε περίπτωση αλλαγής, χώρος μουσικής ειδικών απαιτήσεων	1050
Π.Ε.Γ.Α.	Εκθεσιακό κέντρο. Συλλογή Κουτλιδή	13750
ΤΕΛΩΝΕΙΟ	Σταθμός επιβατών	-
ΜΟΥΣ. Ο.Λ.Θ.	Μουσείο	-
Ε.Ζ.Θ.	Αντιδημαρχία πολιτισμού	-
ΠΑΡΚΟ ΟΔΥΣΣΕΙΑ	Πάρκο	-
ΛΟΙΠΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	Λοιπές λιμενικές λειτουργίες	-

Πηγή: Α.Π.Θ., 1995

Πίνακας 3.9 Κτίρια υπηρεσιών λιμένος Θεσσαλονίκης		
Κτίριο	Προτεινόμενη χρήση	Εμβαδό (τ.μ.)
Τ.Μ. Ασφάλειας Λιμένος	Θυρωρείο, Πληροφορίες, Κατάστημα ενθυμίων	35
Λιμενική Αστυνομία	Λιμενική Υπηρεσία, Θυρωρείο-Πληροφορίες	73,5
Τ.Μ. Επιθεώρησης Πλοίων	Λιμενική Υπηρεσία, Πληροφορίες	150
Φυλάκειο	Πληροφορίες-Περίπτερο	9
ΟΛΘ	Λιμενική Υπηρεσία	1200
Λιμεναρχείο	Λιμενική Υπηρεσία	600
Τελωνείο	Λιμενική Υπηρεσία. Επιλογή σε συνεργασία με τον ΟΛΘ	480
Γραφεία Ε.Ζ.Θ.	Λιμενική Υπηρεσία	
Σταύλοι	Διατηρείται η υφιστάμενη χρήση	

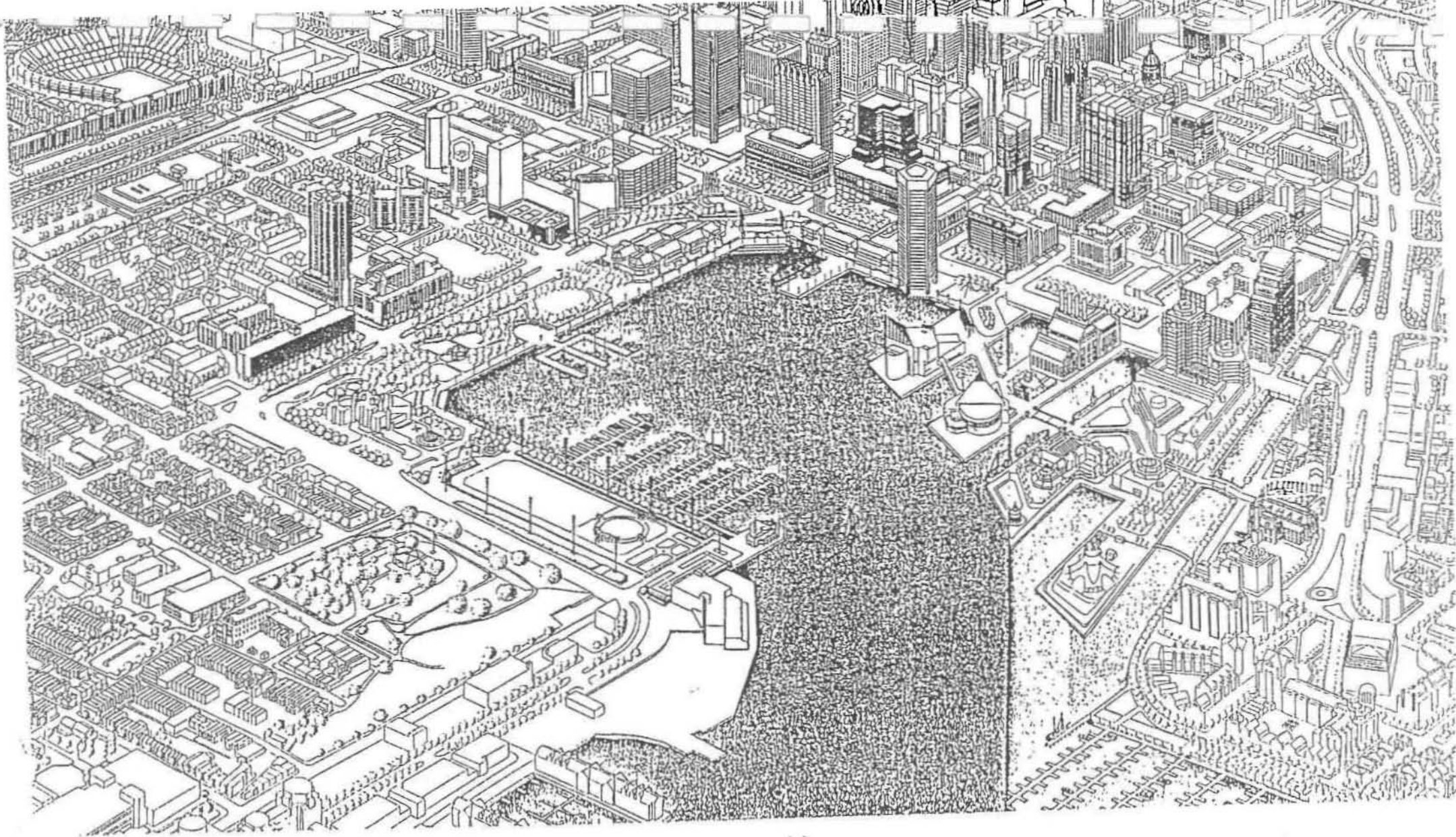
Πηγή: Α.Π.Θ., 1995

3.2.3 Το παράδειγμα της Βαλτιμόρης

Η Βαλτιμόρη χτίστηκε το 1729 κατά μήκος των ακτών του ιστορικού αγκυροβολιού και σύντομα έγινε ένα από τα σημαντικότερα κέντρα εμπορικών λιμένων. Σήμερα όμως τα 960 στρέμματα γύρω από το αγκυροβόλιο έχουν πλαισιωθεί από την πόλη και αποτελούν εντυπωσιακή είσοδο της κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής (φωτο3.3) ενώ οι δραστηριότητες του εμπορικού λιμένα έχουν αποκεντρωθεί σε γειτονική περιοχή.

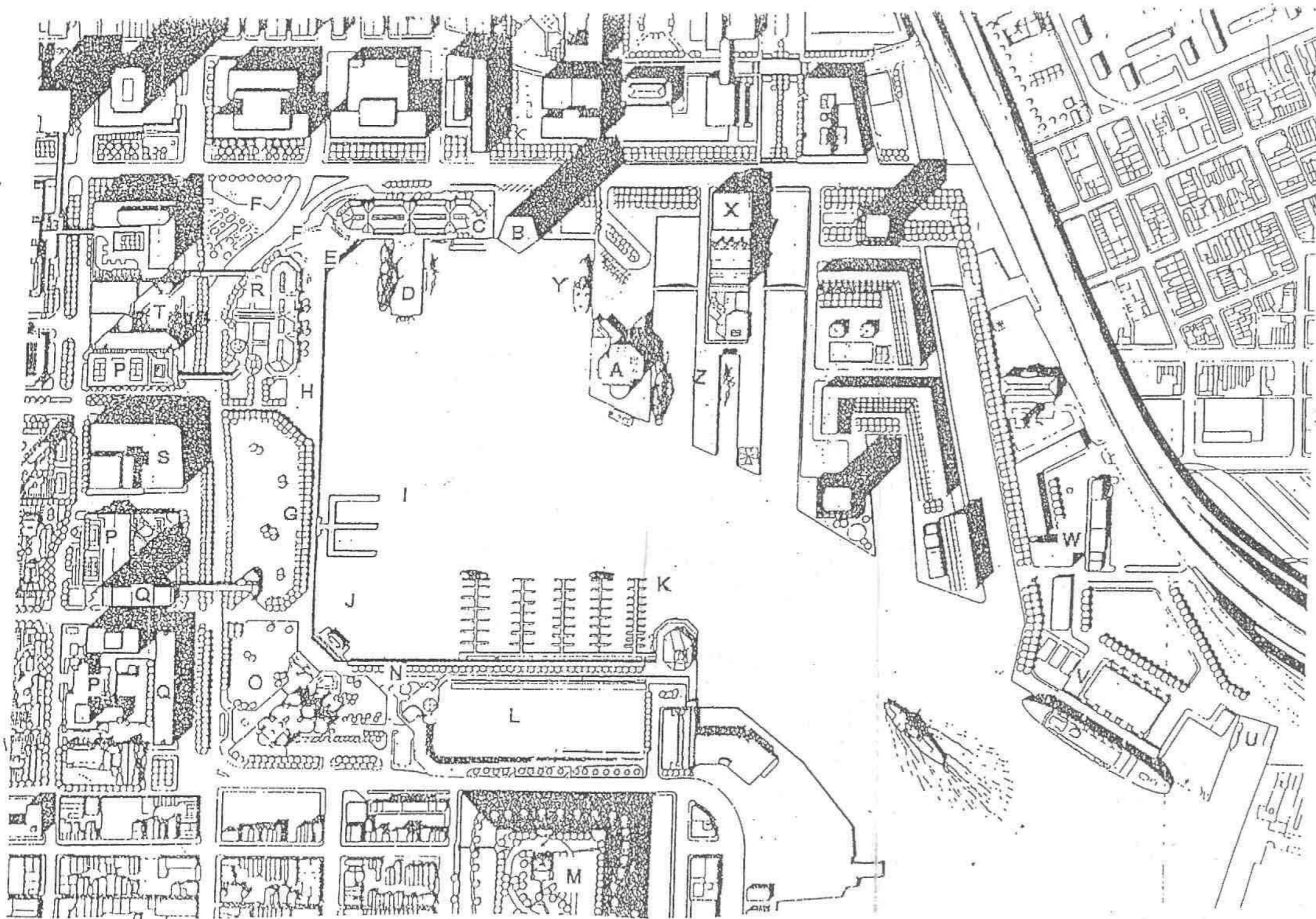
Η βασική ιδέα αυτού του σχεδιασμού στηρίζεται στη χωροθέτηση αστικών χρήσεων γης κατά μήκος της ακτογραμμής. Κατά το σχεδιασμό οι χρήσεις του πρώην εμπορικού λιμένα μελετήθηκαν κυρίως υπό το πρήσμα της παραχώρησης του χώρου σε χρήσεις αναψυχής, εκπαίδευσης και πολιτιστικών δραστηριοτήτων έτσι ώστε να εξυπηρετήσουν τους πολίτες και τους επισκέπτες της πόλης. Οι κυριότερες επεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια αυτά είναι οι παρακάτω (χάρτης 3.3):

Το ενυδρείο που είναι εγκατεστημένο στον προβλήτα III στην Pratt Street. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του, οι επισκέπτες απέκτησαν την δυνατότητα να ενημερωθούν για τη θαλάσσια ζωή στο φυσικό της χώρο. Ο χώρος αυτός διαθέτει αίθουσα για διαλέξεις και παρουσιάσεις δυναμικότητας 300 ακροατών.



Φωτο 3.3: Το λιμάνι της Βαλτιμόρης
Πηγή: Fact Sheet, Baltimore's Inner Harbor, Shoreline Program, 1979

Χάρτης 3.3
 Το λιμάνι της Βαλτιμόρης



ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
A	Θέση ενυδρείου
B	Εμπορικό κέντρο-Κεντρικές χρήσεις
C	Γραφείο ενοικίασης μικρών σκαφών
D	Προβλήτας θαλάσσιου μουσείου και περιήγηση
E	Χώρος εκδηλώσεων
F	Είσοδος Plaza και κήπος με γλυπτά
G	Χώρος αναψυχής
H	Αποβάθρα για επίσκεψη σε πλοία
I	Αποβάθρα μικρών πλοίων και boat-taxi
J	Πλωτή σκηνή
K	Μαρίνα και εστιατόριο
L	Γήπεδα
M	Εθνικό αξιοθέατο και παρατηρητήριο
N	Χώρος συγκεντρώσεων και ναυτικών εκδηλώσεων
O	Επιστημονικό κέντρο
P	Χώροι στάθμευσης
Q	Διαμερίσματα
R	Αξιοθέατα
S	Εστιατόριο και καφετερία
T	Ξενοδοχείο, εστιατόρια και
U	Αποβάθρα μικρών πλοίων
V	Λιμεναρχείο
W	Μουσείο
X	Εργοστάσιο παραγωγής ενέργειας
Y	NOBSKA (πλωτό εστιατόριο)
Z	Ιστορικό υποβρύχιο

Πηγή: Fact Sheet-Baltimore's Inner Harbor
 Shoreline Program, 1979

Στον ίδιο προβλήτα είναι αγκυροβολημένο μόνιμα το Nobska, ένα βαπόρι μήκους 200 πόδων που έχει διαμορφωθεί σε πλωτό εστιατόριο και διαθέτει μεγάλη ποικιλία θαλασσινών. Η απόλαυση του φαγητού τόσο στο κατάστρωμα όσο και στον εσωτερικά διαμορφωμένο χώρο αποτελεί σίγουρα μεγάλη ικανοποίηση για τους επισκέπτες.

Αγκυροβόλιμένο όμως είναι και το διάσημο περιηγητικό σκάφος M.V. Port Welcome που λειτουργεί υπό την εποπτεία των λιμενικών αρχών και έχοντας χωρητικότητα 580 επιβατών πραγματοποιεί προγραμματισμένα πολυήμερα ταξίδια στις ανατολικές ακτές. Ακόμη τα αραγμένα ιστιοφόρα στην αποβάθρα δίνουν ένα σημαντικό κίνητρο στους επισκέπτες να απολαύσουν τη βόλτα τους.

Στο κεντρικότερο σημείο του λιμανιού υπάρχει ένα 32όροφο πολυγωνικό κτίριο γραφείων δίπλα στην ακτή με φανταστική θέα. Στον 28ό όροφο διαθέτει δημόσιο χώρο όπου κανείς μπορεί να απολαύσει την πονοραμική θέα όλου του λιμανιού. Κατά μήκος της ακτής στη βάση του ουρανοξύστη, δύναται να χρησιμοποιηθεί αποβάθρα από μικρά ιδιωτικά σκάφη. Στον ίδιο χώρο λειτουργεί και εταιρία ενοικίασης μικρών σκαφών.

Από το δήμο έχει κατασκευαστεί και ένας μικρός προβλήτας που αποτελεί το μόνιμο αγκυροβόλιο της φρεγάτας "U.A. FRIGATE CONTRELLATION", της παλιότερης αμερικάνικης φρεγάτας του πολεμικού ναυτικού και αποτελεί ένα από τα πιο ελκυστικά σημεία. Κατασκευασμένη στη Βαλτιμόρη το 1797, θυμίζει τη ναυτική παράδοση της πόλης. Οι επισκέπτες είναι καλοδεχούμενοι στον χώρο αυτό με ένα μικρό εισιτήριο. Η φρεγάτα αυτή δεν αποτελεί όμως το μοναδικό έκθεμα αφού η περιοχή είναι οργανωμένη ως θαλάσσιο μουσείο παλιών σκαφών.

Στην ίδια περιοχή ένας επίπεδος χώρος επιτρέπει την είσοδο στην εθιμοτυπική μαούνα και 'σε άλλα σκάφη που φιλοξενούν πολιτιστικές δραστηριότητες όπως συναυλίες συμφωνικής, κλασικής και μοντέρνας μουσικής.

Παράλληλα δίνεται η δυνατότητα στον επισκέπτη να κάνει μία θαλάσσια βόλτα μέσα στο λιμάνι με το "Baltimore Patriot", ένα καράβι που έχει κατασκευαστεί για το σκοπό αυτό.

Στην υπόλοιπη περιοχή είναι χωροθετιμένες δραστηριότητες αναψυχής. Λειτουργούν ξενοδοχειακές μονάδες χωρητικότητας 700 κλινών, εστιατόρια που προσφέρουν μοναδική θέα στη θάλασσα και φυσικά δε λείπουν τα καφέ. Έντονη

κάνουν την παρουσία τους οι κατάλληλα διαμορφωμένοι χώροι για περίπατο, οι αθλητικές εγκαταστάσεις για ποδόσφαιρο και άλλες δραστηριότητες και υπάρχει πλωτή σκηνή όπου ανεβαίνουν θεατρικές παραστάσεις και εκτελούνται κοντσέρτα.

Φυσικά δε λείπει η καλά οργανωμένη μαρίνα και οι ηλεκτρικοί γερανοί για να καλυψουν τις ανάγκες που παρουσιάζονται.

Ολοκληρώνοντας, στο πολιτιστικό λιμάνι της πόλης βρίσκεται ένα επιστημονικό κέντρο που ανήκει στη "Maryland Academy of Sciences" και προσφέρει ολοκληρωμένα προγράμματα εκπαίδευσης και δραστηριότητες αναψυχής σε παιδιά και ενήλικες.

Με 6000 θέσεις ιδιωτικών και δημόσιων parking ικανοποιούνται σήμερα οι ανάγκες στάθμευσης τόσο των εργαζόμενων στο χώρο αυτό όσο και των επισκεπτών και περιηγητών. (Fact Sheet-Baltimore's Inner Harbor, Shoreline Program, 1979).

3.3 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΠΟΡΟΙ

Είναι γεγονός ότι οι οποιοδήποτε είδους επεμβάσεις στο χώρο εντάσσονται σε συγκεκριμένα νομοθετικά πλαίσια που πρέπει να ληφθούν απαραίτητως υπόψιν προκειμένου να ακολουθήσει ολοκληρωμένη πρόταση.

Είναι επομένως αναγκαίο να παρουσιαστεί συνοπτικά το νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα και αφορά τουριστικές επενδύσεις και επεμβάσεις που λαμβάνουν χώρα σε παραλιακές ζώνες. Ακόμη είναι προφανές ότι πρέπει να διερευνώνται οι πιθανοί χρηματοδοτικοί πόροι για την υλοποίηση των προτάσεων.

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί παρατίθενται οι νόμοι που αφορούν τις πιθανές επεμβάσεις και παρουσιάζονται οι χρηματοδοτικοί πόροι.

3.3.1 Νομοθετικό πλαίσιο τουριστικών επενδύσεων

Στο σημείο αυτό και πριν αναπτυχθούν αναλυτικότερα οι προτάσεις απαιτείται να παρουσιαστεί το παλαιότερο αλλά και το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο για τις τουριστικές επενδύσεις στην Ελλάδα. Έτσι στο κεφάλαιο που ακολουθεί γίνεται αναφορά στα κυριότερα σημεία που ο 2160/93 συμπληρώνει και τροποποιεί τον 1892/90. Σκοπός του κεφαλαίου είναι να εξεταστεί ο τρόπος με τον οποίο επιδοτούνται οι τουριστικές επενδύσεις καθώς και οι διατάξεις εκείνες που αφορούν τη θεσμοθέτηση φορέων επενδυτικής δραστηριότητας. Ακόμη γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στο νομοθετικό πλαίσιο των τουριστικών λιμένων, στις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν καθώς και στην οργάνωση και λειτουργία τους.

3.3.1.1 Ο νόμος 1892/90

Από το 1990 ισχύουν οι διατάξεις του νόμου 1892/90 που αντικατέστησε τον προηγούμενο αναπτυξιακό νόμο 1262/82 επιδιώκοντας πάντοτε τη βελτίωση των παρεχόμενων κινήτρων για ίδρυση και ανάπτυξη παραγωγικών μονάδων. Τα παρεχόμενα από το νόμο κίνητρα είναι:

- Επιχορήγηση επενδύσεων.

- Επιδότηση επιτοκίου συναπτομένων δανείων.
- Αυξημένες αποσβέσεις πάγιων περιουσιακών στοιχείων.
- Αφορολόγητες εκπτώσεις στα υποκείμενα σε φόρο καθαρά κέρδη των επιχειρήσεων.
- Αφορολόγητα αποθεματικά.

Από το νόμο καθορίζονται οι επιχειρήσεις και οι επενδύσεις που μπορούν να υπαχθούν στις διατάξεις του και να ευνοηθούν από τα πιο πάνω πλεονεκτημάτων.

Παραγωγικές επενδύσεις στον τομέα του τουρισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου ορίζονται οι εξής:

- Η ανέγερση, η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός ξενοδοχείων, χώρων για εγκαταστάσεις κατασκηνωτικών κέντρων, τουριστικών διαμερισμάτων, εγκαταστάσεων χειμερινού τουρισμού, εγκαταστάσεων αξιοποίησης ιαματικών πηγών και η αγορά εξοπλισμού για τα παραπάνω.
- Οι δαπάνες μετεγκατάστασης υφιστάμενων μεταποιητικών, βιομηχανικών, βιοτεχνικών και χειροτεχνικών επιχειρήσεων όλων των κλάδων, καθώς και οι δαπάνες ανέγερσης των αναγκαίων κτιριακών εγκαταστάσεων στη νέα θέση.
- Οι δαπάνες επισκευής, αποκατάστασης και μετατροπής διατηρητέων παραδοσιακών κτιρίων σε ξενοδοχεία ή ξενώνες, ή εργαστήρια παραδοσιακών βιοτεχνικών προϊόντων.
- Η ανέγερση, επέκταση και ο εκσυγχρονισμός εγκαταστάσεων και η αγορά εξοπλισμού επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών και στήριξης τουριστικών μονάδων.
- Η κατασκευή, επέκταση και ο εκσυγχρονισμός λιμένων σκαφών αναψυχής σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΕΟΤ, του ΥΠΕΧΩΔΕ και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ).
- Η κατασκευή, επέκταση και ο εκσυγχρονισμός συνεδριακών κέντρων, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΕΟΤ.

- Η κατασκευή, επέκταση και ο εκσυγχρονισμός γηπέδων γκολφ και των απαραίτητων εγκαταστάσεων τους καθώς και η αγορά του αναγκαίου εξοπλισμού τους, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΕΟΤ.

Παραγωγικές επενδύσεις θεωρούνται επίσης η πραγματοποίηση επενδύσεων κατασκηνωτικών κέντρων ή κέντρων χειμερινού τουρισμού, σε οικόπεδα τα οποία έχουν εκχωρηθεί σε επιχειρηματία για χρήση από το φορέα της επένδυσης για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 20 ετών από το Δημόσιο, τον ΕΟΤ, τις ΒΙΠΕ, την ΕΤΒΑ συμπεριλαμβανόμενων και αυτών που έχουν καθεστώς ελεύθερης ζώνης, και τους ΟΤΑ.

3.3.1.1.1 Ελάχιστο κόστος παραγωγικής επένδυσης

Το ελάχιστο κόστος παραγωγικής επένδυσης στον τουρισμό κυμαίνεται από 15 εκ.δρχ. για επισκευές, αποκατάσταση και μετατροπή παραδοσιακών κτιρίων σε ξενώνες ή ξενοδοχειακές μονάδες ή εργαστήρια παραγωγής βιοτεχνικών προϊόντων και φτάνει 60 εκ.δρχ. για επενδύσεις ίδρυσης ή επέκτασης που πραγματοποιούνται από όλες τις υπόλοιπες κατηγορίες.

3.3.1.1.2 Υπαγόμενες στο νόμο τουριστικές επιχειρήσεις

Στο 1892/90 υπάγονται οι ακόλουθες κατηγορίες τουριστικών επιχειρήσεων:

- Ξενοδοχειακές επιχειρήσεις καθώς και επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών στήριξης τουριστικών ξενοδοχειακών μονάδων.
- Κατασκηνωτικά κέντρα και διαμερίσματα για τουριστική χρήση σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΕΟΤ.
- Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης ιαματικών πηγών και κέντρα χειμερινού τουρισμού.
- Κτίρια που χαρακτηρίζονται διατηρητέα ή παραδοσιακά και μετατρέπονται σε ξενοδοχειακές επιχειρήσεις.

- Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης λιμένων αναψυχής, συνεδριακών κέντρων και γηπέδων γκολφ.

3.3.1.1.3 Περιοχές ανάπτυξης

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.1892/90, η χώρα έχει διαιρεθεί σε 4 περιοχές, Α', Β', Γ' και Δ' με βάση την οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξή τους. Τα κίνητρα που δίνονται, αυξάνονται βαθμιαία από την περιοχή Α', στην οποία τα κίνητρα παρέχονται μόνο για ειδικές επενδύσεις προς την περιοχή Δ', ενώ ιδιαίτερα αυξημένα κίνητρα προβλέπονται για τη Θράκη. Στο χάρτη 3.4 παρουσιάζονται οι επιχορηγούμενες περιοχές από όπου φαίνεται ότι ο Βόλος και η Μαγνησία γενικότερα ανήκουν στην Γ' κατηγορία εκτός από τη Σκιάθο που κατατάσσεται στην Β' κατηγορία.

3.3.1.1.4 Επιχορηγήσεις επενδύσεων

Σε ότι αφορά τον τουρισμό η επιχορήγηση επενδύσεων, που συνίσταται σε δωρεάν κεφαλαιακή ενίσχυση από μέρος του δημοσίου, παρέχεται σε όλες τις μορφές παραγωγικών τουριστικών επενδύσεων (πλην των περιπτώσεων ανέγερσης, επέκτασης και εκσυγχρονισμού ξενοδοχείων, καθώς και δαπανών επισκευής, αποκατάστασης και μετατροπής παραδοσιακών κτιρίων σε τουριστικές μονάδες) που αφορούν ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και camp sites, που υπέβαλαν αίτηση μετά τον Ιούνιο 1992.

Οι επιχορηγήσεις που παρέχονται και το ελάχιστο ποσοστό συμμετοχής που απαιτείται κατά περιοχή απεικονίζονται στον πίνακα 3.10.

Περιοχή	Τουριστικές ειδικές επενδύσεις	Ιδια συμμετοχή
Α'	15%	40%
Β'	25%	40%
Γ'	25%	35%
Δ'	25%	25%
Θράκη	35%	15%

Πηγή: Οδηγός επενδύσεων ΕΤΒΑ, 1992

Χάρτης 3.4

Αναπτυξιακά κίνητρα



ΠΕΡΙΟΧΕΣ:	ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ	ΙΔΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΣ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ		ΑΥΞΗΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ		
			Ποσοστό αφορολόγητης έκπτωσης επί της αξίας της επένδυσης	Ποσοστό ετησίων κερδών μέχρι του οποίου μπορεί να φτασει η έκπτωση	α' βάρδια	β' βάρδια	γ' βάρδια
☒ Α	* 40%	* 40%	-	-	-	20%	40%
☒ Β	10%	40%	40%	60%	20%	40%	80%
☐ Γ	15%	35%	55%	75%	35%	70%	120%
☐ Δ	25%	25%	70%	90%	50%	100%	150%
☐ ΘΡΑΚΗ	35%	15%	100%	100%			

* =μόνο για ειδικές περιπτώσεις

Πηγή: Ε.Τ.Β.Α.

Η επιχορήγηση καλύπτει το σύνολο του κόστους της επένδυσης ή μέρος αυτού, ύψους μέχρι 2,5 δισ.δρχ. Για επενδύσεις πάνω από 2,5 δισ.δρχ. η επιχείρηση υποχρεούται να διατηρήσει το ελάχιστο ποσοστό ίδιας συμμετοχής στη συνολική επένδυση, όπως αυτό καθορίζεται σε κάθε περίπτωση.

Η ίδια συμμετοχή του επενδυτή αποτελεί ίδιο κεφάλαιο για ατομικές επιχειρήσεις με ύψος επένδυσης μέχρι 60 εκ.δρχ. και εταιρικό κεφάλαιο για τις λοιπές επιχειρήσεις (εξαιρούνται οι συνεταιρισμοί).

Η αξιολόγηση επενδύσεων γίνεται με βάση τα κριτήρια που αναφέρονται συνοπτικά παρακάτω. Τα τρία πρώτα αφορούν τη βιωσιμότητα της επένδυσης, εφόσον δε πληρούνται αυτά, ακολουθεί η αξιολόγηση με βάση τα υπόλοιπα:

- α) Η εμπειρία και η δραστηριότητα του φορέα της επένδυσης, καθώς και η φερεγγυότητα και η οικονομική επιφάνεια του.
- β) Οι προοπτικές επικερδούς λειτουργίας της υπό ίδρυση επιχείρησης ή της ήδη υφιστάμενης, στο βαθμό που επηρεάζεται από την επένδυση, λαμβανόμενου υπόψη και του κορεσμού που τυχόν έχει επέλθει στον κλάδο.
- γ) Η οργάνωση της επιχείρησης που πραγματοποιεί την επένδυση.
- δ) Η εκτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης και των προοπτικών του κλάδου στον οποίο εντάσσεται η επένδυση.
- ε) Το ποσοστό της ίδιας συμμετοχής του επιχειρηματία.
- στ) Οι προοπτικές πωλήσεων και στο εξωτερικό, ώστε να εκτιμηθεί η ανταγωνιστικότητα της επένδυσης όχι μόνο σε τοπικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο.
- ζ) Η συμβολή της επένδυσης στην απασχόληση, στη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος, στην εξοικονόμηση ενέργειας καθώς και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής.

- η) Η εκτίμηση της τεχνολογικής στάθμης της επένδυσης και της ανταγωνιστικότητας της σε διεθνές επίπεδο.
- ι) Η εκτίμηση των οικονομικών δυνατοτήτων του επενδυτή, για μελλοντική ανάπτυξη της δραστηριότητας του. (Τουρισμός & Οικονομία, 1993).

Ανάλογα με τη βαθμολογία που δίνεται βάσει των παραπάνω κριτηρίων, γίνεται η υπαγωγή των επιχειρήσεων στις διατάξεις του νόμου με απόφαση του υπουργού Εθνικής Οικονομίας και μετά από γνωμοδότηση της αρμόδιας επιτροπής.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται για την περιοχή του Βόλου στην κατεύθυνση της τουριστικής ανάπτυξης είναι σημαντικές. Τα κίνητρα του 1892/90 είναι ενθαρρυντικά (το ποσοστό επιχορήγησης-επιδότησης επιτοκίου για επιχειρήσεις εκμετάλλευσης λιμένων αναψυχής, συνεδριακών κέντρων και κέντρων χειμερινού τουρισμού είναι 25%) για κάποιον ιδιώτη ή κάποιο φορέα. Όμως χωρίς την κατάλληλη πληροφόρηση και την έγκαιρη ενημέρωση για κοινοτικά προγράμματα που "τρέχουν" και αφορούν τον τομέα του τουρισμού δε θα υπάρξει μεγάλη πρόοδος.

3.3.1.2 Ο νόμος 2160/93

Στις 8 Ιουλίου 1993 ψηφίστηκε στη βουλή νέο τουριστικό νομοσχέδιο. Τα κυριότερα σημεία των τροποποιήσεων που περιλήφθηκαν στο νόμο αφορούν:

- Σύσταση επιτροπής τουριστικής προβολής στην έδρα κάθε νομού και χρηματοδότηση των προγραμμάτων προβολής κατά 50% από τον ΕΟΤ και κατά 50% από τους ΟΤΑ και τις παραγωγικές τάξεις.
- Εγκατάσταση slot machine στα ξενοδοχεία και στις άλλες τουριστικές εγκαταστάσεις.
- Δυνατότητα κατασκευής μαρινών στα ξενοδοχεία δυναμικότητας ως 10% των δωματίων τους, παρέχονται μόνο στις μονάδες 200 δωματίων και άνω.
- Πιστοποιητικό πυρασφάλειας για τη χορήγηση του ειδικού σήματος λειτουργίας.

- Θέσπιση αυστηρότερων κυρώσεων και υψηλών προστίμων για την ελεύθερη κατασκήνωση.
- Θέσπιση του κατώτατου ορίου τιμών για τα τουριστικά καταλύματα.
- Θέσπιση περιοχών ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) που αποτελούν μια αξιόλογη καινοτομία καταλαμβάνουν 1500-2000 στρέμματα τουλάχιστον και πλαισιώνονται από "ζώνη προστασίας". Ο καθορισμός των περιοχών γίνεται με Προεδρικό Διάταγμα και το ποσοστό των επιχορηγήσεων δε θα είναι το ίδιο για όλες τις Π.Ο.Τ.Α.

3.3.1.3 Θεσμικό πλαίσιο τουριστικών λιμένων

Ειδικότερα για τους τουριστικούς λιμένες ο νόμος 2160 προβλέπει σε γενικές γραμμές τα παρακάτω:

Η διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και έλεγχος των τουριστικών λιμένων ανήκει στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Για τη χωροθέτηση, την έγκριση των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης του τουριστικού λιμένα απαιτείται η γνώμη επιτροπής που συγκροτείται με απόφαση του υπουργού Εθνικής Οικονομίας και αποτελείται από το γραμματέα του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, τον προϊστάμενο της υπηρεσίας, από ένα εκπρόσωπο των υπουργείων Εθνικής Αμύνης, Οικονομικών, Πολιτισμού, Εμπορικής Ναυτιλίας, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, της διεύθυνσης τουριστικών λιμένων του ΕΟΤ και έναν πτυχιούχο ΑΕΙ με προεδρεύων το γενικός γραμματέα του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας.

Σε περίπτωση χωροθέτησης τουριστικού λιμένα εντός ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα, η Επιτροπή πριν από την έκδοση της απόφασης της, διαβιβάζει το σχετικό φάκελο στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προκειμένου να γνωμοδοτήσει εντός δίμηνου το αργότερο από την ημέρα λήψης του φακέλου για το αν παρακωλύεται η λειτουργία του εμπορικού λιμένα ή η κατασκευή προγραμματισμένων επεκτάσεων ή παραβλάπεται η ασφάλεια των υπαρχουσών εγκαταστάσεων από τη λειτουργία του υπό χωροθέτηση τουριστικού λιμένα.

Για τη δημιουργία, πρωτοβουλία, διαδικασία και εκμετάλλευση τουριστικών λιμένων η ισχύουσα νομοθεσία προβλέπει συνοπτικά τα εξής:

- Τουριστικός λιμένας μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου με την προϋπόθεση να είναι κύριος του ακινήτου στο οποίο ενδιαφέρεται να χωροθέτηση τουριστικό λιμένα.
- Ο συντελεστής δόμησης δε θα υπερβαίνει το 0,4 στο σύνολο της χερσαίας ζώνης ενώ τα κτίρια δύναται να ανεγείρονται μέχρι τη γραμμή της παραλίας.
- 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.
- Αναφορικά με τις εγκαταστάσεις του τουριστικού λιμένα πρέπει να περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:
 - α) Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του τουριστικού λιμένα συμπεριλαμβανόμενων του λιμενικού σταθμού, τελωνείου και άλλων συναφών αρχών.
 - β) Θέσεις πρόσδεσης σκαφών του λιμενικού σώματος και άλλων αρχών.
 - γ) Ιατρείο
 - δ) Σταθμό ανεφοδιασμού σκαφών
 - ε) Δίκτυο παροχής νερού και ηλεκτρικού ρεύματος
 - ζ) Παροχή τηλεφωνικών γραμμών
 - η) Εγκαταστάσεις υποδομής λυμάτων και επεξεργασίας αυτών.
 - θ) Χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκών σκαφών αναψυχής.
 - ι) Συγκροτήματα αποχωρητηρίων και ντους.
 - κ) Συστήματα ασφαλείας της ζώνης του τουριστικού λιμένα.
 - λ) Εγκαταστάσεις αποθηκών
 - μ) Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.
- Η παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης του τουριστικού λιμένα στο φορέα διαχείρισης διέπεται από τους όρους της σύμβασης, τις διατάξεις του ισχύοντος νόμου και του Αστικού Κώδικα. Η σύμβαση υπογράφεται για

λογαριασμό του Δημοσίου από τον υπουργό Εθνικής Οικονομίας και το φορέα διαχείρισης.

- Οι οργανισμοί κοινής ωφέλειας (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΕΥΔΑΠ κ.λ.π.) καθώς και οι οικείοι δήμοι και κοινότητες οφείλουν να εκτελούν τα απαραίτητα έργα υποδομής για τη σύνδεση του τουριστικού λιμένα με τα δίκτυα τους. Αν οι παραπάνω φορείς αδυνατούν ή καθυστερούν την εκτέλεση των έργων υποδομής δύναται να επιτραπεί με απόφαση του οικείου νομάρχη, η χρήση άλλων τρόπων εξυπηρέτησης του τουριστικού λιμένα (αυτοδύναμη παραγωγή ενέργειας, βιολογικός καθαρισμός κ.λ.π.).
- Ιδιοκτησίες που τυχόν υφίστανται εντός της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα δύνανται να απαλλοτριωθούν υπέρ του Δημοσίου, με δαπάνες του φορέα διαχείρισης, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο για την πραγματοποίηση του σκοπού για τον οποίο γίνεται η παραχώρηση.
- Επιτρέπεται για τη διευκόλυνση της ελεύθερης επικοινωνίας με τη ζώνη του τουριστικού λιμένα, κατόπιν συντάξεως και εγκρίσεως τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου, η αναγκαστική απαλλοτρίωση κτημάτων προς τη διάνοιξη των απαιτούμενων οδών προσπέλασης ικανού πλάτους σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.
- Μετά τη λήξη της χρονικής διάρκειας ή την κατά οποιοδήποτε τρόπο λύση της σύμβασης, η ζώνη του τουριστικού λιμένα και όλες οι εντός αυτής εγκαταστάσεις περιέρχονται στο Δημόσιο χωρίς καμία αποζημίωση του φορέα διαχείρισης. Στην περίπτωση αυτή το Δημόσιο δύναται να προβεί σε νέα παραχώρηση.
- Επιτρέπεται η παραχώρηση με αντάλλαγμα τη χρήση και εκμετάλλευση προστατευόμενων όρμων και έκτασης ανοικτής θάλασσας σε ακτίνα μέχρι 500 μέτρων από την ακτή, προκειμένου να διαμορφωθούν, να οργανωθούν και να λειτουργήσουν θαλάσσιες ζώνες αγκυροβόλιου με ελαφρό εξοπλισμό όταν δε θεωρείται σκόπιμη η δημιουργία εγκαταστάσεων και εξοπλισμών, που μπορεί να επιφέρουν οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος.
- Τα ανταλλάγματα που εισπράττει ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα από την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων αυτού θεωρούνται σαν ακαθάριστα

έσοδα από εμπορικές επιχειρήσεις και φορολογούνται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 31 του ν.δ. 3323/1955.

- Ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα θα καταβάλει ετησίως στο δήμο ή την κοινότητα ανταποδοτικά τέλη, φόρους και δικαιώματα για τις παρεχόμενες προς αυτόν υπηρεσίες. Το άθροισμα των πιο πάνω τελών, φόρων και δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανόμενου του τέλους ακίνητης περιουσίας, δεν μπορεί να υπερβαίνει το 1% των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα. Στην περίπτωση που η ζώνη του τουριστικού λιμένα εμπίπτει στην περιφέρεια περισσότερων δήμων ή κοινοτήτων το πιο πάνω ποσό θα επιμερίζεται μεταξύ αυτών με απόφαση του υπουργού Εσωτερικών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3.3.2 Εκτίμηση διαθέσιμων πόρων για χρηματοδότηση

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται εκτίμηση των διαθέσιμων πόρων για χρηματοδότηση έργων.

3.3.2.1 Εκτίμηση διαθέσιμων πόρων

Στους διαθέσιμους πόρους περιλαμβάνονται κοινοτικές, εθνικές και άλλες τοπικές και ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Πρώτα θα διερευνηθούν οι κοινοτικοί και εθνικοί πόροι που συμπεριλαμβάνονται στο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ) και στη συνέχεια θα διερευνηθούν άλλες πρωτοβουλίες για την κάλυψη χρηματοδοτικών αναγκών (ΥΠΕΘΟ, 1993).

Προκαταβολικά πάντως σημειώνεται ότι οι πόροι που διατίθενται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) για επενδύσεις παρουσιάζουν κάμψη. Συγκεκριμένα το 1981-1991 ανήλθαν σε 57,33 δις.δρχ. έναντι 64,62 δις.δρχ. την περίοδο 1970-1980 σε σταθερές τιμές 1970.

3.3.2.1.1 Κοινοτικοί πόροι

Στο διάστημα 1988-1992 οι διαθέσιμες πιστώσεις των 3 διαρθρωτικών ταμείων διπλασιάστηκαν από 7,2 σε 14,5 δις ECU. Ένα μεγάλο ποσοστό των πόρων αυτών προορίζεται για χώρες μέλη που είναι αναπτυξιακά καθυστερημένες (χώρες του στόχου 1 και μεταξύ αυτών και η Ελλάδα).

Με το πακέτο Delors II οι δεσμέυσεις των πιστώσεων των διαρθρωτικών ταμείων για περιοχές του στόχου 1 θα αυξηθούν κατά 2/3 κατά την 5ετία 1993 - 1997 (σε σταθερές τιμές).

Το μέσο ποσοστό κοινοτικής συγχρηματοδότησης των δράσεων του στόχου 1 θα διαμορφωθεί σε 75% από 57%, που ήταν για το ΚΠΣ 1989-1993. Το ποσοστό της Ελλάδας κυμαίνεται από 18,4% ως 15%.

Ειδικότερα από το Β' Κ.Π.Σ. του εθνικού σκέλους για τον τουρισμό προβλέπεται κονδύλι ύψους 63 δις δρχ. και η κατανομή των κύριων κατηγοριών ακολουθεί την παρακάτω δομή:

- 18 δις δρχ. για τον θαλάσσιο τουρισμό και έργα βασικής λιμενικής υποδομής.
- 2 δις δρχ για θαλάσσιο τουρισμό και λιμενικές βελτιώσεις σε καταφύγια ακτοπλοϊκών σκαφών και μαρίνες κοντά σε οικισμούς και παραλίες.
- 10 δις δρχ σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.)
- 10 δις δρχ για εκσυγχρονισμό ξενοδοχειακών μονάδων.
- 5 δις δρχ για ανέγερση νέων μονάδων.
- 2 δις δρχ για δίκτυα πληροφόρησης ειδικά για τον τουρισμό.
- 4 δις δρχ για προγράμματα κατάρτισης σχετικά με τον τουρισμό.

Ακόμη στον τομέα του πολιτισμού προβλέπονται:

- 15 δις δρχ για εθνικό πολιτιστικό δίκτυο πόλεων.
- 5 δις δρχ για εκσυγχρονισμό και επέκταση μουσείων και αρχαιολογικών χώρων.
- 3 δις δρχ για λαογραφικά μουσεία.
- 7 δις δρχ για αναστήλωση και συντήρηση μνημείων. (Τουρισμός & Οικονομία, 1994)

3.3.2.1.2 Εναλλακτικοί πόροι

Η επιβολή ανταποδοτικών τελών βασίζεται στη λογική ότι οι χρήστες χρεώνονται ένα μεγαλύτερο ποσοστό του κόστους για τη χρήση υπηρεσιών. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν:

- α) Μια μικρή επιβάρυνση στις τιμές εισιτηρίων των δημοσίων συγκοινωνιών
- β) Άλλοι πιθανοί πόροι περιλαμβάνουν μια ειδική επιβάρυνση στο τέλος της άδειας οδήγησης ή ακόμη μια επιβάρυνση στις εισπράξεις τελών στάθμευσης Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης (ΥΠΕΘΟ, 1993).
- γ) "Ανταποδοτικά τέλη που περιλαμβάνουν έσοδα από την παροχή υπηρεσιών, απο διαφημίσεις και εκμισθώσεις χώρων και δικαιωμάτων." (Λουκίσσας Φ., 1995)

3.3.2.1.3 Τοπικοί πόροι

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα έργα παρουσιάζουν αναπτυξιακές επιπτώσεις και στη γειτονική περιοχή του έργου, όπως αλλαγές στις χρήσεις και αξίες γης. Επομένως είναι λογικό και δίκαιο όσοι κερδίζουν από τη βελτίωση να συμμετέχουν στην κάλυψη των εξόδων κατασκευής και συντήρησης. Η συμμετοχή των ιδιωτών μπορεί να πραγματοποιηθεί με τους ακόλουθους 3 τρόπους:

- α) Ειδική φορολογική ζώνη. Αυτή η μέθοδος είναι ένα είδος φορολογίας ακινήτου περιουσίας που εφαρμόζεται με επιτυχία σε πολλές αμερικάνικες περιοχές.
- β) Είναι γεγονός ότι οι οικοπεδούχοι κερδίζουν από την υπεραξία που αποκτούν τα οικόπεδα εξαιτίας της δημιουργίας του έργου. Λόγω της μεγάλης αύξησης αξιών γης αξίζει να δοθεί προσοχή στη μέθοδο της εισφοράς σε γη και σε χρήμα.
- γ) Μια δημόσια επιχείρηση ενεργώντας κερδοσκοπικά αξιοποιεί την περιουσία της για κοινωφελή σκοπό. Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση εκμετάλλευσης της επιφάνειας δίπλα σε οδικές αρτηρίες ή μια αύξηση των συντελεστών δόμησης στην περιοχή γύρω από σιδηροδρομικούς σταθμούς. (ΥΠΕΘΟ, 1993).
- δ) Δημοτικά ομόλογα. "Η τοπική αυτοδιοίκηση ή άλλοι οργανισμοί εποπτευόμενοι από αυτή θα μπορούσε να εκδόσει ομολογιακά δάνεια. Ο θεσμός αυτός είναι αναπτυγμένος στο εξωτερικό και ιδιαίτερα στην Αμερική. Τα ομόλογα αυτά είναι πολύ ελκυστικά για αγορά γιατί οι τόκοι εξαιρούνται από τη φορολογία εισοδήματος. Πρόκειται για μια μορφή χρηματοδότησης από το επενδυτικό κοινό ενώ ο εκδότης του ομολόγου δανείζεται με επιτόκιο χαμηλότερο από το τραπεζικό και ο επενδυτής που χρηματοδοτεί απολαμβάνει οφέλη μεγαλύτερα των τραπεζικών καταθέσεων." (Λουκίσσας Φ., 1995)

3.3.2.1.4 Άλλοι πόροι

- α) Αυτόχρηματοδότηση. Τα πλεονεκτήματα της μεθόδου αυτής έχουν ήδη αναγνωριστεί και έχει υποστηριχτεί ότι βοηθά στην υλοποίηση έργων και στην εξοικονόμηση επιπλέον κονδυλίων για άλλους τομείς.
- β) Δανεισμός. Αφού εξαντλήθούν οι δυνατότητες χρηματοδότησης τόσο από τις παραπάνω πηγές, όσο και από άλλες που πιθανώς υπάρχουν αλλά δεν έχουν καλύφθει σε αυτό το κεφάλαιο, ο φορέας υλοποίησης μπορεί να καταφύγει σε δανεισμό. Ο λόγος αποφυγής του τελευταίου είναι ότι το κόστος του θεωρείται υψηλό. (ΥΠΕΘΟ, 1993)

3.4 Συμπεράσματα

Με βάση τα παραπάνω το μέλλον του τουρισμού προδιαγράφεται ιδιαίτερα ευνοϊκό για την Ελλάδα. Επομένως κρίνεται αναγκαίο ο νομός Μαγνησίας και ειδικότερα η πόλη του Βόλου να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα της έτσι ώστε αφενός να έλξει περισσότερους τουρίστες και αφετέρου να εξυπηρετήσει όσο γίνεται καλύτερα τους διερχόμενους προς Β.Σποράδες και Πήλιο.

Ο Βόλος προσφέρεται για την ανάπτυξη συνεδριακού τουρισμού αφού συγκεντρώνει πολλά πλεονεκτήματα και μπορεί να προσελκύσει συνέδρια που θα συμβάλλουν στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και θα προβάλλουν την περιοχή.

Ταυτόχρονα η τουριστική αγορά των ανθρώπων της τρίτης ηλικίας αυξάνεται με μεγάλη ταχύτητα. Υποσύνολα αυτής όπως είναι ο τουρισμός "παραχείμανσης" (μεγάλου χρονικού διαστήματος παραμονής εκτός τουριστικής περιόδου) που προσελκύει ολοένα περισσότερο το ενδιαφέρον των τουριστικών επιχειρήσεων, αλλά και των διοργανωτών ταξιδιών και μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την τοπική οικονομία.

Η περιοχή διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα και στον τομέα του θαλασσιού τουρισμού δεδομένης της ύπαρξης κόλπου ασφαλούς και προφυλαγμένου (Παγασητικός), της θέσης της και της γεινίασης της με τις Β.Σποράδες. Παράλληλα λόγω του γεγονότος ότι αποτελεί τη μοναδική διέξοδο της Θεσσαλίας προς τη θάλασσα η μεγάλη ανταπόδοση θαλάσσιων επενδύσεων θα πρέπει να θεωρείται σχεδόν σίγουρη.

Επιπλέον η πόλη έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει εγκαταστάσεις εκπαιδευτικών κέντρων. Το όφελος σαφώς θα είναι μεγάλο και ξεπερνώντας τα όρια του οικονομικού χαρακτήρα επεκτείνεται σε τομείς όπως ο πολιτισμός και οι πνευματικές δραστηριότητες. Ταυτόχρονα οι επισκέπτες θα αυξηθούν σημαντικά με την κατασκευή ενυδρείου κατά τα πρότυπα της Βαλτιμόρης ή της Ρόδου αφού βρίσκεται στο κέντρο της ηπειρωτικής χώρας. Μια τέτοια κατασκευή είναι εθνικής εμβέλειας και δύναται να προσελκύσει κόσμο από όλα τα μέρη της Ελλάδας. Αν αυτό συνδυαστεί με ένα υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης τότε το όφελος για την πόλη θα είναι πολύ σημαντικό.

Από τη διεθνή εμπειρία ανασυγκρότησης-ανάπλασης παλαιών λιμανιών με νέες αστικές χρήσεις παρατηρείται ότι η πλειοψηφία των παλιών εμπορικών λιμανιών που ήταν παροπλισμένα εντάσσονται στον αστικό ιστό με επεμβάσεις ανάπλασης που οδηγούν σε ανάπτυξη δραστηριοτήτων τριτογενή τομέα, αναψυχής και τουρισμού.

Ειδικότερα από το παράδειγμα της Βαλτιμόρης φαίνεται πως ένα εμπορικό λιμάνι μπορεί να αλλάξει χαρακτήρα και να μετατραπεί σε χώρο συγκέντρωσης δραστηριοτήτων "υψηλού τριτογενή τομέα", αναψυχής και τουρισμού. Έτσι γίνεται κατανοητό ότι με τέτοιου είδους επεμβάσεις μια υποβαθμισμένη περιοχή της πόλης μπορεί να μεταμορφωθεί σε ένα σύγχρονο και ζωντανό πυρήνα.

Αντίθετα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Το σημαντικότερο είναι ότι εξακολουθούν να λειτουργούν οι εγκαταστάσεις του εμπορικού λιμένα αφού εξυπηρετούν σημαντική εμπορική και επιβατική κίνηση. Σήμερα, στα πλαίσια της πολιτιστικής πρωτεύουσας προτείνεται να παραχωρηθεί μέρος της χερσαίας ζώνης και να αναπτυχθούν πολιτιστικές δραστηριότητες, όμως δεν προτείνεται να μετατοπιστούν οι λειτουργίες του επιβατικού λιμένα και δεν αποκλείεται μελλοντικά να επιστραφεί ο χώρος αυτός σε λιμενικές χρήσεις.

Τέλος διαπιστώνεται ότι με την ύπαρξη πηγών χρηματοδότησης είναι δυνατή η υλοποίηση νέων επενδύσεων υπό την προϋπόθεση ότι διαφαίνονται υψηλές ανταποδόσεις και σύντομες αποσβέσεις ενώ με σωστή οργάνωση που είναι δυνατό να επιτευχθεί με τη λειτουργία ενός νέου φορέα υπεύθυνου για την ανάπτυξη την οργάνωση και τη λειτουργία των νέων εγκαταστάσεων, μπορούν να υλοποιηθούν έργα τουριστικής ανάπτυξης.

4. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Κάθε περίπτωση λήψης αποφάσεων παρουσιάζει ιδιαιτερότητες, υπάρχουν όμως γενικοί κανόνες που διέπουν τη μεθοδολογία, διευκολύνουν τη διαδικασία και οδηγούν κατά κανόνα σε ορθολογικά αποτελέσματα. Η γενική στρατηγική περιλαμβάνει τον καθορισμό και την αποσαφήνιση των στόχων και την ακολουθία μίας συγκεκριμένης διαδικασίας. Ειδικότερα θα πρέπει να σχηματιστεί ολοκληρωμένη εικόνα για την υπάρχουσα κατάσταση, να τεθούν στόχοι, να προσδιοριστούν τα στοιχεία και τα δεδομένα, να επιλέγει μία σειρά εναλλακτικών προτάσεων και να αξιολογηθούν συνυπολογίζοντας τους διαθέσιμους πόρους. Σε όλες όμως τις αποφάσεις υπάρχει το υποκειμενικό στοιχείο ενώ πολύ συχνά χρησιμοποιούνται θεωρητικά και μαθηματικά εργαλεία. Πάντως πρέπει να σημειωθεί ότι το υποκειμενικό στοιχείο αλλά και η προσωπική ικανότητα παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαδικασία αυτή. (Κ.Κυριαζής, 1993)

Μετά την ολοκλήρωση της ανάλυσης, ακολουθεί το κεφάλαιο των προτάσεων που αποτελεί μια ολοκληρωμένη παρουσίαση διαδικασίας λήψης αποφάσεως που στηρίζεται στον στρατηγικό σχεδιασμό.

Η μέθοδος αυτή έχει οριστεί ως διαδικασία προσδιορισμού στόχων και στρατηγικών υλοποίησης και βασίζεται στις παρακάτω αρχές:

- η συμμετοχή δημόσιων και ιδιωτικών πρωτοβουλιών θεωρείται απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων του σχεδιασμού.
- η προτεινόμενη λύση πρέπει να αναπτύσσει τις εσωτερικές δυνατότητες οργάνωσης και να εκμεταλλεύεται τις ευκαιρίες του περιβάλλοντος και τις δυνατότητες της περιοχής.

Η διαμόρφωση ενός στρατηγικού σχεδίου συνίσταται στον προσδιορισμό των γενικών στόχων και τη διερεύνηση των παραγόντων που διαμορφώνουν το πλαίσιο των φυσικών και οικονομικοκοινωνικών επεμβάσεων. (Φ.Λουκίσσας, 1992). Έτσι προσδιορίζονται οι στόχοι, οι εσωτερικοί και εξωτερικοί παράγοντες και επιλέγεται το τελικό στρατηγικό σχέδιο με βάση κριτήρια ώστε να ικανοποιούνται οι παραπάνω συνιστώσες. (διάγραμμα 4.1)

Στη συνέχεια εξετάζονται οι βασικές αρχές-στόχοι του σχεδιασμού, προσδιορίζονται οι κυριότεροι παράγοντες όπως προκύπτουν από την ανάλυση, μελετώνται οι κύριες εναλλακτικές προτάσεις, αξιολογούνται και παρουσιάζεται η τελική πρόταση.

4.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Στην κατηγορία των βασικών αρχών επιλογής σεναρίου ανάπτυξης περιλαμβάνονται οι εσωτερικοί και εξωτερικοί παράγοντες όπως προκύπτουν από την ανάλυση, ο προσδιορισμός των στόχων της μελέτης και τα κριτήρια επιλογής της βέλτιστης λύσης.

4.1.1 Εσωτερικοί και εξωτερικοί παράγοντες

Οι παράγοντες αυτοί κατατάσσονται σε δύο κύριες κατηγορίες, στους εσωτερικούς (πλεονεκτήματα-μειονεκτήματα) και εξωτερικούς (ευκαιρίες-κίνδυνοι). Λαμβάνονται υπόψιν πριν την επιλογή της βέλτιστης εναλλακτικής λύσης και παρουσιάζονται έτσι ώστε πρώτα να αναφέρονται οι παράγοντες που έχουν σχέση με την ίδια την πόλη και να ακολουθούν αυτοί που έχουν σχέση με το λιμάνι, την ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων και τη διεθνή εμπειρία. Από αυτούς άλλοι επιδρούν θετικά και άλλοι αρνητικά στην διαδικασία αξιολόγησης της κάθε εναλλακτικής λύσης επηρεάζοντας έτσι την τελική επιλογή.

4.1.1.1 Εσωτερικοί παράγοντες

4.1.1.1.1 Η πόλη

- Η πόλη του Βόλου χρωστάει τα πάντα στο λιμάνι αφού η ανάπτυξή της είναι αποτέλεσμα της ανάγκης του ευρύτερου γεωγραφικά χώρου για διέξοδο προς τη θάλασσα. Η σχέση που έχει αναπτυχθεί ανάμεσα τους είναι ιδιαίτερα ισχυρή και

δημιουργεί ένα ενιαίο και αδιάσπαστο σύνολο. Είναι προφανές ότι οποιαδήποτε επέμβαση στην περιοχή του λιμανιού θα έχει άμεσες επιπτώσεις και στην πόλη.

- Η περιοχή του Βόλου διαθέτει αξιόλογο φυσικό ιστορικό και πολιτιστικό δυναμικό, τουριστική υποδομή, καλό κλίμα και αξιοζήλευτο περιβάλλον. Τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα της είναι ότι συνδυάζει το βουνό με τη θάλασσα, διαθέτει πολλά σημεία ενδιαφέροντος (αρχαιολογικά μνημεία, μουσεία κ.α.) και εξυπηρετείται με καλή συγκοινωνιακή υποδομή (οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, λιμάνι στο κέντρο της πόλης και αεροδρόμιο στη Ν.Αγχίαλο και τη Σκιάθο). Ταυτόχρονα είναι το κέντρο της επιβατικής κίνησης για τις Β.Σποράδες με αποτέλεσμα να διέρχονται μέσα από την πόλη αρκετές χιλιάδες τουριστών κάθε χρόνο.
- Σημαντικό πλεονέκτημα των κεντρικών προβλητών του λιμανιού είναι ότι βρίσκονται κοντά σε κεντρικές, εμπορικές, διοικητικές και πολιτιστικές χρήσεις της πόλης. Δεν υπάρχει όμως πρόσβαση στην περιοχή με μέσα μαζικής συγκοινωνίας και παρατηρείται ελλιπής υποδομή εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής και επιβατών ακτοπλοϊκών γραμμών, ενώ η ανάμιξη εμπορικών και επιβατικών κινήσεων δημιουργεί προβλήματα λειτουργικότητας.

4.1.1.1.2 Το λιμάνι

- Σήμερα εξυπηρετεί τόσο τις ανάγκες της τοπικής παραγωγής όσο και τις ανάγκες της Θεσσαλίας και της Κεντρικής Ελλάδας γενικότερα. Εξυπηρετώντας το 15% της συνολικής θαλάσσιας εξαγωγικής κίνησης, είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια διακίνησης εμπορευμάτων της χώρας ενώ σημαντική είναι η παρατήρηση ότι το 80% της εμπορευματικής του δραστηριότητας πραγματοποιείται εκτός του κεντρικού λιμένα.
- Η συνεχής αύξηση της επιβατικής κίνησης από και προς τις Β.Σποράδες και η κίνηση κρουαζιερόπλοιων που χρησιμοποιούν το λιμάνι του Βόλου, κυρίως ως ενδιάμεσο σταθμό στα διεθνή ή ελληνικά δρομολόγια τους (κύριος προορισμός των επισκεπτών είναι τα Μετέωρα και η παραμονή στο Βόλο διαρκεί 12 με 24 ώρες) δείχνουν τις δυνατότητες ανάπτυξης του επιβατικού λιμένα.

- Ο εμπορικός λιμένας προβλέπεται να ακολουθήσει τη φυσική εξέλιξη της σημερινής κίνησης. Ο Βόλος φαίνεται να έχει ως κύριο ρόλο του την εξυπηρέτηση εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού και εσωτερικού της Θεσσαλίας και συγκριτικά με τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά ο ρόλος του θα είναι περιορισμένος.
- Από την κατασκευή των προγραμματισμένων έργων θα προκύψουν σημαντικά οφέλη όπως είναι η ουσιαστική εξυπηρέτηση ολόκληρου του εμπορίου της Θεσσαλίας, η δημιουργία πλήρως οργανωμένων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση της αλιευτικής δραστηριότητας, η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων που θα δώσει στο λιμάνι τη δυνατότητα να προσελκύσει κατηγορίες φορτίων που σήμερα αδυνατεί να εξυπηρετήσει (Ε/Κ) και θα δοθεί έτσι η δυνατότητα μεταφοράς των εμπορικών δραστηριοτήτων από τους κεντρικούς προβλήτες δυτικότερα σε χώρους εξοπλισμένους με σύγχρονα μηχανήματα.
- Στον προβλήτα σιλό υπάρχουν εγκαταστάσεις χωρητικότητας 15000t η μεταφορά των οποίων φαίνεται πολύ δύσκολη ενώ η κατασκευή νέου σιλό σε άλλο προβλήτα φαίνεται να είναι δαπανηρή λύση.

4.1.1.1.3 Ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων

- Από τη διάρθρωση της οικονομίας παρατηρείται σημαντική αλλαγή στην κλαδική δομή της απασχόλησης την τελευταία 10ετία. Εντονα είναι τα σημάδια της μεταβιομηχανικής περιόδου και της τριτογενεοποίησης της παραγωγής με συνεχή αύξηση των εξυπηρετήσεων που παρέχονται στον κλάδο του τουρισμού.
- Με τα φυσικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά, το τοπίο, τη δυναμική και την υποδομή που διαθέτει μπορεί να εξυπηρετήσει μεγάλο αριθμό εναλλακτικών μορφών τουρισμού εκτός από το μαζικό.
- Ο Βόλος προσφέρεται για ανάπτυξη συνεδριακού τουρισμού αφού βρίσκεται στο κέντρο της χώρας και επομένως μπορεί να προσελκύσει κόσμο από τις περισσότερες περιοχές. Η μορφή αυτή του τουρισμού βοηθάει στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

- Η περιοχή διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού (κόλπος ασφαλής και προφυλαγμένος, πόλη με υποδομή κ.α.) και αποτελώντας τη μοναδική διέξοδο της Θεσσαλίας προς τη θάλασσα, η ανταπόδοση εγκαταστάσεων θαλάσσιου τουρισμού είναι σίγουρη.

4.1.1.1.4 Η διεθνής εμπειρία και ο Βόλος.

- Στο λιμάνι όμως του Βόλου όπως και της Θεσσαλονίκης σε αντίθεση με την εγκατάλειψη των παλιών λιμανιών στις ευρωπαϊκές πόλεις, εξακολουθούν να λειτουργούν οι εγκαταστάσεις του λιμένα και εξυπηρετούν σημαντική εμπορική και επιβατική κίνηση, ενώ δεν έχει πάψει να διατηρεί τις σχέσεις του με την πόλη, τη βιομηχανική ζώνη και την ευρύτερη περιοχή.

4.1.1.2 Εξωτερικοί παράγοντες

4.1.1.2.1 Η πόλη

- Η βελτίωση των μεγάλων συγκοινωνιακών αξόνων στα πλαίσια του Β' ΚΠΣ θα διευκολύνει την προσπέλαση της περιοχής από τα άλλα αστικά κέντρα της χώρας και του εξωτερικού.
- Το 1983 ιδρύθηκε το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με έδρα το Βόλο. Σήμερα λειτουργούν 6 τμήματα με 900 περίπου φοιτητές και προβλέπεται στα επόμενα 15 χρόνια να φτάσει τους 7000 ενώ με πλήρη ανάπτυξη του Πανεπιστημίου θα ξεπεράσει τους 20.000 φοιτητές στηρίζοντας έτσι την οικονομία της περιοχής

4.1.1.2.2 Το λιμάνι

- Το μέλλον του ως διαμετακομιστικό κέντρο είναι αμφισβητούμενο και συνδέεται με το μέλλον του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Πολλά θα εξαρτηθούν από το μέγεθος της κίνησης που εξυπηρετεί ή πρόκειται να εξυπηρετήσει η Θεσσαλονίκη και από τη δυνατότητα προσέλκυσης των κύριων διαδρομών των μεγάλων ναυτιλιακών γραμμών.

- Αναμένεται να δημιουργηθούν νέες γραμμές από το Βόλο προς τα νησιά του Αιγαίου ώστε η πρόσβαση σε αυτά, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, να μην απαιτεί τη διέλευση ξένων και ημεδαπών τουριστών μέσω του λιμανιού του Πειραιά. Ταυτόχρονα θα δοθεί η δυνατότητα στην τοπική αγορά να καλύψει και τις καταναλωτικές και τις βιομηχανικές ανάγκες των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου.
- Η δυσκολία εξεύρεσης κονδυλίων για την κατασκευή ενός νέου λιμένα εξ'ολοκλήρου από την αρχή, στο βαθμό που σήμερα το λιμάνι του Βόλου με βάση τη Στρατηγική Μελέτη των Μεταφορών 2010 (Υ.ΠΕ.ΘΟ, 1994) θεωρείται 8ης προτεραιότητας και η ανάγκη γειννίασης της ΒΙΠΕ με το λιμάνι, έτσι ώστε να ανταπεξέλθει στις δυσκολίες που παρουσιάζονται και να παραμείνει ανταγωνιστική, δεν επιτρέπουν την ολική ανασυγκρότηση του εμπορικού σε επιβατικό λιμένα.

4.1.1.2.3 Ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων

- Το όφελος από τη φιλοξενία εγκαταστάσεων εκπαιδευτικών κέντρων είναι μεγάλο και ξεπερνώντας τα όρια του οικονομικού χαρακτήρα επεκτείνεται σε τομείς όπως ο πολιτισμός και οι πνευματικές δραστηριότητες.
- Το ενυδρείο είναι μια κατασκευή εθνικής εμβέλειας και δύναται να προσελκύσει επισκέπτες από όλα τα μέρη της Ελλάδας. Αν αυτό συνδυαστεί με την κεντρική θέση του Βόλου στην ηπειρωτική χώρα και το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης τότε τα οφέλη προδιαγράφονται υψηλά.
- Με βάση τις προβλέψεις του Στρατηγικού Σχεδίου των Μεταφορών Ελλάδα 2010 (ΥΠΕΘΟ, 1993) το μέλλον του τουρισμού προδιαγράφεται ιδιαίτερα ευνοϊκό για την Ελλάδα. Έτσι κρίνεται αναγκαίο ο νομός Μαγνησίας και ειδικότερα η πόλη του Βόλου να ξεκινήσει μια προσπάθεια έτσι ώστε να γίνει πιο ανταγωνιστική και να μπορέσει να έλξει περισσότερους τουρίστες και να εξυπηρετήσει όσο γίνεται καλύτερα τους διερχόμενους προς Β.Σποράδες και Πήλιο.
- Η τουριστική αγορά των ανθρώπων της τρίτης ηλικίας αυξάνει με μεγάλη ταχύτητα και τα κύρια χαρακτηριστικά του (μεγάλο χρονικό διαστήματος



παραμονής, ιδιαίτερα εκτός τουριστικής περιόδου) τον κάνουν όλο και πιο ελκυστικό στην τοπική οικονομία.

4.1.1.2.4 Η διεθνής εμπειρία και ο Βόλος.

- Διεθνώς διαπιστώνεται ότι τα λιμάνια αποτελούν μεγάλες εκτάσεις που διαθέτουν ελεύθερους χώρους βρίσκονται μέσα στις πόλεις και πολύ συχνά σε περιοχές κεντρικών χρήσεων άμεσα συνδεδεμένες με νέους και παλιούς πυρήνες των πόλεων.
- Διεθνώς παρατηρείται μια τάση ανασυγκρότησης παλαιών λιμανιών με νέες αστικές χρήσεις. Ιδιαίτερα παρατηρείται ότι η πλειοψηφία των παλιών εμπορικών λιμανιών που ήταν παροπλισμένα εντάσσονται στον αστικό ιστό με επεμβάσεις ανάπτυξης που οδηγούν σε στην αναζωογόνηση των τοπικών οικονομιών, την ανασυγκρότηση των αστικών ιστών, τη βελτίωση της εικόνας του τοπίου των λιμανιών, την αυξάνοντας την ελκυστικότητα της και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων τριτογενή τομέα, αναψυχής και τουρισμού.
- Από το παράδειγμα της Βαλτιμόρης φαίνεται πως ένα εμπορικό λιμάνι μπορεί να αλλάξει χαρακτήρα και να μετατραπεί σε χώρο συγκέντρωσης δραστηριοτήτων "υψηλού τριτογενή τομέα", αναψυχής και τουρισμού με ταυτόχρονη μεταφορά του εμπορικού λιμένα σε γειτονική περιοχή.
- Σήμερα τα εμπορικά λιμάνια αναπτύσσονται μακριά από το κέντρο των πόλεων και ο εξοπλισμός τους με μέσα σύγχρονης τεχνολογίας μειώνει τις απαιτήσεις σε μεγάλες εκτάσεις.

4.1.2 Στόχοι

Τα κυριότερα προβλήματα που εμφανίζονται στην περιοχή του Π.Σ.Β είναι:

- Η ύφεση του δευτερογενή τομέα.

- Η μείωση της κίνησης του εμπορικού λιμένα .
- Η πολύ μικρή διάρκεια παραμονής των τουριστών στο Βόλο.
- Η μερική εκμετάλλευση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής (π.χ. κεντροβαρική θέση στον ελληνικό χώρο, αξιόλογο φυσικό τοπίο, σημεία ενδιαφέροντος κ.α.).

Με βάση τα παραπάνω διατυπώνονται οι στόχοι που είναι:

- Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Π.Σ.Β.
- Η καλύτερη αξιοποίηση της περιοχής, η ανάδειξη και εκμετάλλευση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων (κεντρική θέση, φυσικό περιβάλλον, σημεία ενδιαφέροντος κ.α).
- Η προστασία του περιβάλλοντος (φυσικού και δομημένου)
- Η ανάδειξη της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Η έλξη νέων τουριστών και συγκράτηση των διερχόμενων προς το Βόλο (κρουαζιερόπλοια, επιβάτες ακτοπλοϊκού σταθμού, επισκέπτες Πηλίου).
- Η τόνωση της ανάπτυξης και η αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων και της ανεργίας που παρουσιάζεται τα τελευταία χρόνια στην περιοχή.
- Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας.
- Η προστασία του εμπορικού λιμένα και των οικονομικών δραστηριοτήτων που έχουν αναπτυχθεί και σχετίζονται με αυτόν.
- Η σύνδεση του επιβατικού λιμανιού με τον αστικό ιστό (συγκοινωνιακά δίκτυα, ανάπτυξη της περιοχής γύρω από το λιμάνι κ.λ.π.)
- Η βελτίωση της εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης του λιμανιού και των διερχόμενων τουριστών.

- Η προστασία και ανάπτυξη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας που πολλά υπόσχεται για την πολιτιστική και οικονομική ζωή της πόλης.
- Η ικανοποίηση των απαιτήσεων των τουριστών (οργάνωση, υποδομή, παροχή υπηρεσιών, αναλλοίωτο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον κ.α.) αλλά και των πλατύτερων κοινωνικών ομάδων (αναψυχή, φυσικό τοπίο κ.α.)
- Η ευρύτερη γεωγραφική και εποχιακή κατανομή των τουριστών.

Τέλος σημειώνεται ότι δεν αρκεί οι προτάσεις να εξυπηρετούν μόνο τους παραπάνω στόχους, αλλά θα πρέπει να είναι ταυτόχρονα υλοποιήσιμες λόγω τεχνολογίας και κόστους και οικονομικά προσοδοφόρες.

4.1.3 Τα κριτήρια

Στην ενότητα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα κριτήρια (όπως προκύπτουν απ' τους στόχους) που λαμβάνονται υπόψιν κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης και της επιλογής της εναλλακτικής λύσης που θα αναπτυχθεί. Τα κριτήρια αυτά είναι:

1. Ο βαθμός βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Βόλου
2. Ο βαθμός έλξης νέων τουριστών και συγκράτηση των διερχόμενων στο Βόλο (κρουαζιερόπλοια, επιβάτες ακτοπλοϊκού σταθμού, επισκέπτες Πηλίου)
3. Ο βαθμός αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής (π.χ. φυσικό περιβάλλον, πολιτιστική κληρονομιά, κεντροβαρική θέση στον ελλαδικό χώρο κ.α.).
4. Το μέτρο σεβασμού και η ανάδειξη της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
5. Ο βαθμός προστασίας του περιβάλλοντος (φυσικού και δομημένου).
6. Η δυνατότητα τόνωσης της ανάπτυξης και η αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων και της ανεργίας που παρουσιάζεται τα τελευταία χρόνια στην περιοχή.

7. Το μέτρο ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας.
8. Η δυνατότητα σύνδεσης του επιβατικού λιμανιού με τον αστικό ιστό (συγκοινωνιακά δίκτυα, ανάπτυξη της περιοχής γύρω από το λιμάνι κ.λ.π.)
9. Ο βαθμός ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας που πολλά υπόσχεται για την πολιτιστική και οικονομική ζωή της πόλης
10. Ο βαθμός ικανοποίησης των απαιτήσεων των τουριστών (οργάνωση, υποδομή, παροχή υπηρεσιών, αναλλοίωτο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον κ.α.) αλλά και των πλατύτερων κοινωνικών ομάδων (αναψυχή, φυσικό τοπίο κ.α.)
11. Η δυνατότητα ευρύτερης γεωγραφικής και εποχιακής κατανομής των τουριστών
12. Η δυνατότητα υλοποίησης των προτάσεων λόγω τεχνολογίας και κόστους υλοποίησης.
13. Ο βαθμός προστασίας του εμπορικού λιμένα και των οικονομικών δραστηριοτήτων που έχουν αναπτυχθεί και σχετίζονται με αυτόν.
14. Ο βαθμός βελτίωσης της εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης του λιμανιού και των διερχόμενων τουριστών.

4.2 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ (ΣΕΝΑΡΙΑ)

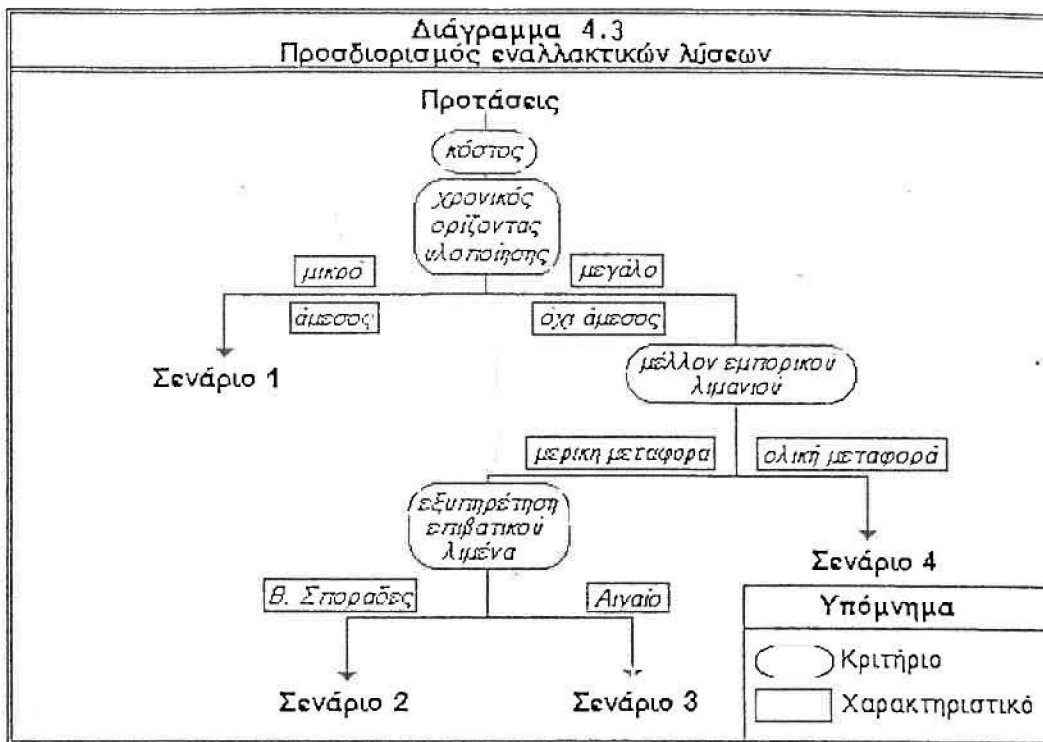
Η αναζήτηση των πιθανών εναλλακτικών που οδηγούν στην ικανοποίηση των στόχων αποτελεί ένα από τα πιο επίπονα αλλά και κρίσιμα στάδια όλης της διαδικασίας. Θα πρέπει να βρεθεί ο κατάλληλος αριθμός εναλλακτικών προτάσεων έτσι ώστε να μην ξεχαστούν βασικές επιλογές αλλά και να μην αναλωθεί η εργασία σε ανούσιες προτάσεις. Σε αυτό το στάδιο σημαντικό ρόλο παίζει η πληροφορία που έχει συλλεγεί κατά τη διάρκεια της ανάλυσης, η εμπειρία, η μεθοδικότητα και η οργανωτικότητα. (Κ.Κυριαζής, 1993)

Σημειώνεται ότι για τον προσδιορισμό των προτάσεων και την κατηγοριοποίηση τους σε εναλλακτικά σενάρια σημαντικό ρόλο παίζουν παράγοντες όπως:

- ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης των προτάσεων
- το μέγεθος και το κόστος της επέμβασης
- η συμμετοχή τους στην τουριστική δραστηριότητα (εξυπηρετούν ή δημιουργούν νέα τουριστική κίνηση).
- ο πληθυσμός στον οποίο απευθύνονται, (κάτοικοι του Π.Σ. Βόλου και της ευρύτερης περιοχής, επισκέπτες από την υπόλοιπη Ελλάδα και το εξωτερικό ή περαστικοί που κατευθύνονται σε γειτονικές περιοχές).
- η περιοχή την οποία θα εξυπηρετούν, (τον ίδιο το Βόλο και μόνο, ή θα συνεπάγονται τη λειτουργία ενός κέντρου εξυπηρέτησης της ευρύτερης περιοχής όπως είναι το Πήλιο, ο Παγασητικός ή οι Β. Σποράδες).
- η μορφή του τουρισμού που απευθύνονται, (επιχειρηματικός, εκθεσιακός, θαλάσσιος, συνεδριακός, εκπαιδευτικός, οικολογικός τουρισμός κ.α.).

Βασικό όμως ρόλο κατά τη διάρκεια του εντοπισμού των εναλλακτικών προτάσεων παίζει ο προσδιορισμός του περιοριστικού ή των κυριότερων παραγόντων που στην περίπτωση αυτή είναι οι χρηματοδοτικοί πόροι και το μέλλον του εμπορικού και του επιβατικού λιμένα.

Έτσι, αρχικά δημιουργήθηκαν τέσσερα σενάρια που έχουν άμεση σχέση με το κόστος (μεγάλο, μικρό), δευτερεύοντος με το μέλλον του εμπορικού λιμανιού (θα καταστεί δυνατή ή όχι η ολική μεταφορά του έξω από την πόλη), και σε τρίτο στάδιο με το μέλλον του επιβατικού λιμένα (θα αναπτυχθούν ή όχι νέες γραμμές για το ανατολικό Αιγαίο). (Διάγραμμα 4.3)



Λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω, αναπτύχθηκαν οι κάτωθι εναλλακτικές προτάσεις:

- Η πρώτη είναι άμεσα υλοποιήσιμη, έχει μικρό κόστος, απευθύνεται κύρια στους κατοίκους του Βόλου και στους διερχόμενους που κατευθύνονται στις Β.Σποράδες και εξυπηρετεί το θαλάσσιο τουρισμό.
- Η δεύτερη είναι βραχυπρόθεσμη, έχει σχετικά μεγάλο κόστος, δημιουργεί μικρή τουριστική κίνηση που προέρχεται από τη γύρω περιοχή, απευθύνεται στους διερχόμενους τουρίστες για Β.Σποράδες και Πήλιο και εξυπηρετεί το θαλάσσιο, συνεδριακό και εκπαιδευτικό τουρισμό.
- Η τρίτη είναι μεσοπρόθεσμη, έχει μεγάλο κόστος, αναφέρεται στην περίπτωση που λειτουργήσουν ακτοπλοϊκές γραμμές από το Βόλο προς το Ανατολικό Αιγαίο, δημιουργεί κίνηση από όλη τη χώρα και εξυπηρετεί τους διερχόμενους για Β.Σποράδες και Πήλιο, το θαλάσσιο, συνεδριακό και εκπαιδευτικό τουρισμό.
- Η τέταρτη είναι μακροπρόθεσμη, έχει μεγάλο κόστος συνδέεται με την ολική μεταφορά του εμπορικού λιμένα και επομένως συνεπάγεται σημαντική αλλαγή

στην οργάνωση της τοπικής οικονομίας, δημιουργεί κίνηση από όλη τη χώρα και το διεθνή χώρο, εξυπηρετεί τα νησιά του Αιγαίου, το Πήλιο, τους διερχόμενους τουρίστες, το θαλάσσιο, συνεδριακό και εκπαιδευτικό τουρισμό.

Τα παραπάνω φαίνονται συνοπτικά στον πίνακα που ακολουθεί:

	Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης	Κόστος	Αγορά	Τύπος τουρισμού
I	Μικρός	Μικρό	Τοπική	Θαλάσσιος
II	Βραχυπρόθεσμος	Σχετικά μεγάλο	Διερχόμενοι τουρίστες	Θαλάσσιος, συνεδριακός, εκπαιδευτικός
III	Μεσοπρόθεσμος	Μεγάλο	Εθνική εμβέλεια	Θαλάσσιος, συνεδριακός, εκπαιδευτικός
IV	Μακροπρόθεσμος	Πολύ μεγάλο	Διεθνή εμβέλεια	Θαλάσσιος, συνεδριακός, εκπαιδευτικός

Στον πίνακα 4.2 παρουσιάζονται τα τέσσερα σενάρια, ενώ στη συνέχεια αναπτύσσονται και παρουσιάζονται με τρόπο που:

- να αυξάνουν σταδιακά τη χρήση της περιοχής μελέτης σε δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής.
- σε κάθε ένα να συμπεριλαμβάνονται οι προτάσεις του προηγούμενου.
- να παρουσιάζονται από την πιο συντηρητική έως την πιο αισιόδοξη και καινοτόμο λύση.

Πίνακας 4.2 Σενάρια				
	I	II	III	IV
Μεταφορά και ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα από τον κεντρικό προβλήτα δυτικότερα				
Επιβατικό λιμάνι στον κεντρικό προβλήτα				
Οργανωμένη μαρίνα στη θέση της Ιχθυόσκαλας				
Νέες θέσεις parking				
Πολυτεχνική Σχολή				
Διαμόρφωση πλαζ Αναύρου				
Διαμόρφωση περιοχής Αναύρου				
Festival Market Place στον κεντρικό προβλήτα.				
Χωροθέτηση αγκυροβολίου στον κυματοθράυστη				
Επέκταση χερσαίας έκτασης μαρίνας				
Δημιουργία μικρής μαρίνας στο Ν.Ο.Β.				
Νέες λειτουργίες στα Παλιά				
Δίκτυο μουσείων στον ιστό της πόλης				
Τραϊνάκι Βόλος-Μηλιές				
Διαμόρφωση παραλίας Αργοναυτών				
Δημιουργία ακτοπλ. σταθμού στον προβλ. σιλό				
Ενυδρείο στον προβλήτα σιλό				
Άνοιγμα των Παλιών προς τα νότια				
Ολική μεταφορά του εμπορικού λιμένα				
Χωροθέτηση δραστηριοτήτων αναψυχής & υπηρεσίες				
Επέκταση του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας				
Συνεδριακό κέντρο στο Πεδίο Άρεως				
Σύνδεση Πεδίου Άρεως-Κέντρου με τραμ (παραλιακά)				
Ενοποίηση πλατείας Ρ.Φεραίου με παραλία				

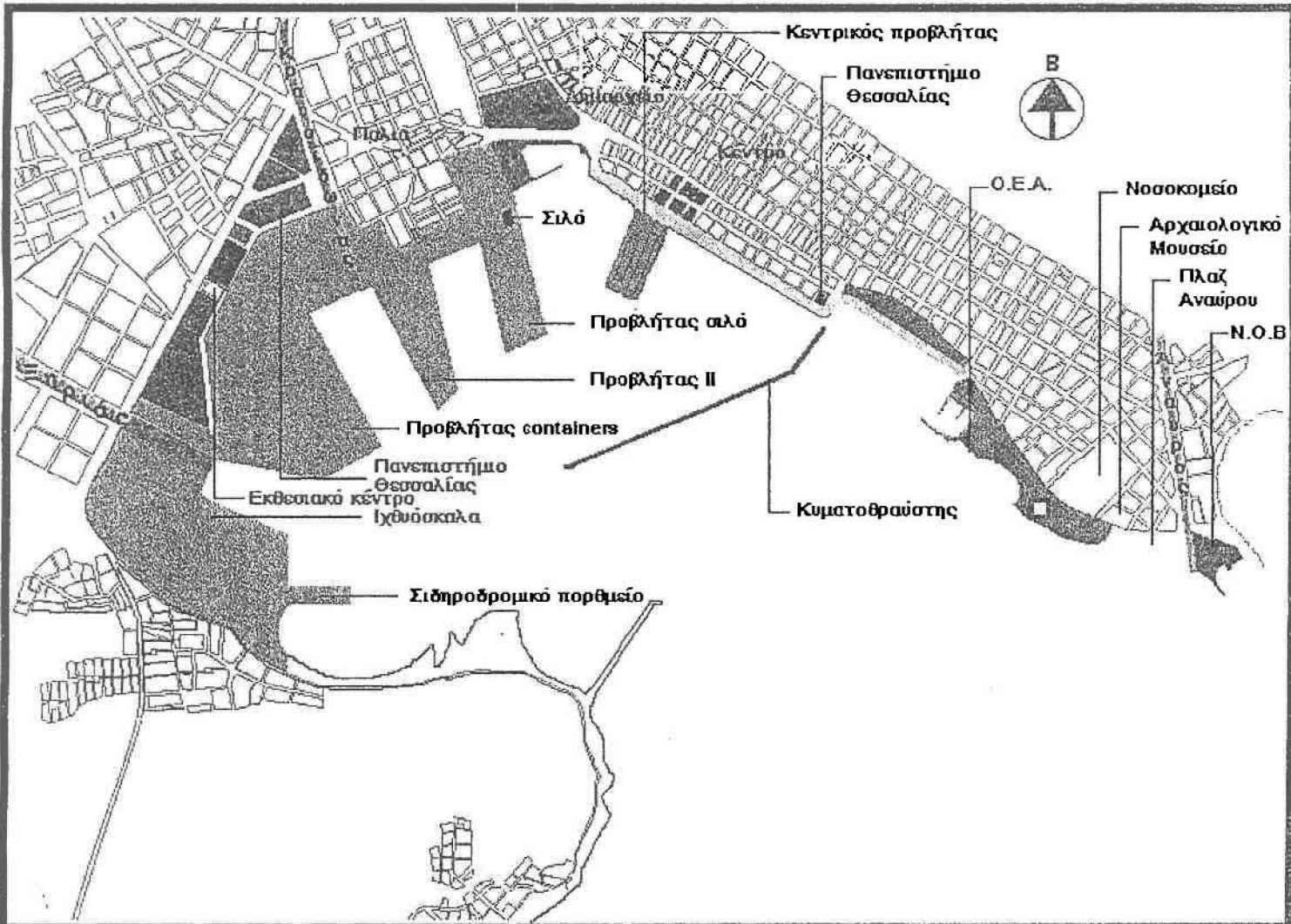
4.2.1 Σενάριο 1

Η λύση αυτή (χάρτης 4.1) αναλυτικότερα περιλαμβάνει τη:

- Μεταφορά και ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα από τον κεντρικό προβλήτα δυτικά στην περιοχή μεταξύ του προβλήτα Σιλό και μέχρι το καρνάγιο με βάση τον προβλεπόμενο σχεδιασμό και λειτουργία επιβατικού λιμένα στον κεντρικό προβλήτα με τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις. Η μεταφορά του εμπορικού λιμένα προτείνεται κυρίως για να χρησιμοποιηθεί το κεντρικό τμήμα του λιμανιού για δραστηριότητες τουρισμού. Με τον τρόπο αυτό θα δημιουργηθεί ένας ακτοπλοϊκός σταθμός με τις απαραίτητες λειτουργίες για την εξυπηρέτηση των επιβατών. Η μεταφορά δε της ιχθυόσκαλας κρίνεται απαραίτητη διότι

καταλαμβάνει κεντρική θέση (που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί πολύ καλύτερα στα πλαίσια τις δημιουργίας σύγχρονου ακτοπλοϊκού σταθμού στον κεντρικό προβλήτα) και οι σημερινές εγκαταστάσεις κρίνονται ανεπαρκείς και ρυπαίνουν τη θάλασσα.

- Χωροθέτηση μαρίνας διεθνών προδιαγραφών στη θέση της σημερινής Ιχθυόσκαλας με τις απαραίτητες χερσαίες εγκαταστάσεις και εξυπηρετήσεις. Ο λόγος που προτείνεται το έργο αυτό είναι η διαπίστωση της έλλειψης εγκαταστάσεων ικανών να εξυπηρετήσουν το συνεχώς αυξανόμενο θαλάσσιο τουρισμό αλλά και τη ζήτηση της Θεσσαλίας και της Κ. Ελλάδας γενικότερα.
- Πρόβλεψη νέων χώρων στάθμευσης. Οι χώροι δεν επαρκούν αφενός και αφετέρου έχουν διαχωρίσει το λιμάνι από τον αστικό ιστό καταλαμβάνοντας ιδιαίτερα ζωτικό χώρο. Κρίνεται επομένως επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας νέων οργανωμένων parking.
- Επέκταση της πολυτεχνικής σχολής του Π.Θ στο πεδίο του Άρεως. Τον τελευταίο καιρό γίνονται πολλές συζητήσεις για μεταφορά της πολυτεχνικής σχολής προς όφελος του εμπορικού λιμένα. Με βάση την ανάλυση που έχει προηγηθεί για το λιμάνι δεν κρίνεται αναγκαία η εν λόγω μεταφορά. Ενώ διαπιστώνεται πιο κάτω η δυνατότητα συνύπαρξης.
- Διαμόρφωση της πλαζ του Αναύρου. Πρόκειται για μικρή πλαζ μέσα στην πόλη που εξυπηρετεί κύρια τους κατοίκους της. Παρόλο που έχει χαρακτηριστεί με γαλάζια σημαία από την Ε.Ε. πιστεύεται ότι πρέπει να γίνουν σημαντικές επεμβάσεις για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης των λουόμενων.
- Στο πάρκο του Αναύρου προτείνεται να γίνουν έργα αισθητικής βελτίωσης της περιοχής (π.χ. παγκάκια, πεζόδρομοι, παιδικές χαρές κ.λ.π.) για τη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών και την καλύτερη αξιοποίηση του χώρου και παράλληλα να λειτουργήσει πιλοτικά μουσείο θαλασσίας σε τμήμα του σημερινού εστιατορίου "Ενυδρείο" και συνεδριακό κέντρο στο ξενοδοχείο Ξενία σε συνεργασία με το Δήμο Βόλου και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Οι επεμβάσεις που προτείνονται στόχο έχουν την ανάπτυξη του συνεδριακού και εκπαιδευτικού τουρισμού δεδομένης της αυξητικής τάσης που παρατηρείται τελευταία, της θέσης της



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Οργανωμένες μαρίνες και αγκυροβόλια
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Πάρκα - Χώροι πράσινου
- Χώροι περιπάτου
- Αναψυχή
- Parking
- Λιμενικές εγκαταστάσεις
- Εμπόριο
- Κεντρικές λειτουργίες
- Επιβατικός λιμένας
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Θαλάσσιο Μουσείο
- Συνεδριακό κέντρο

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΣΕΝΑΡΙΟ Ι

ΧΑΡΤΗΣ 4.1

Βόλος, 1995

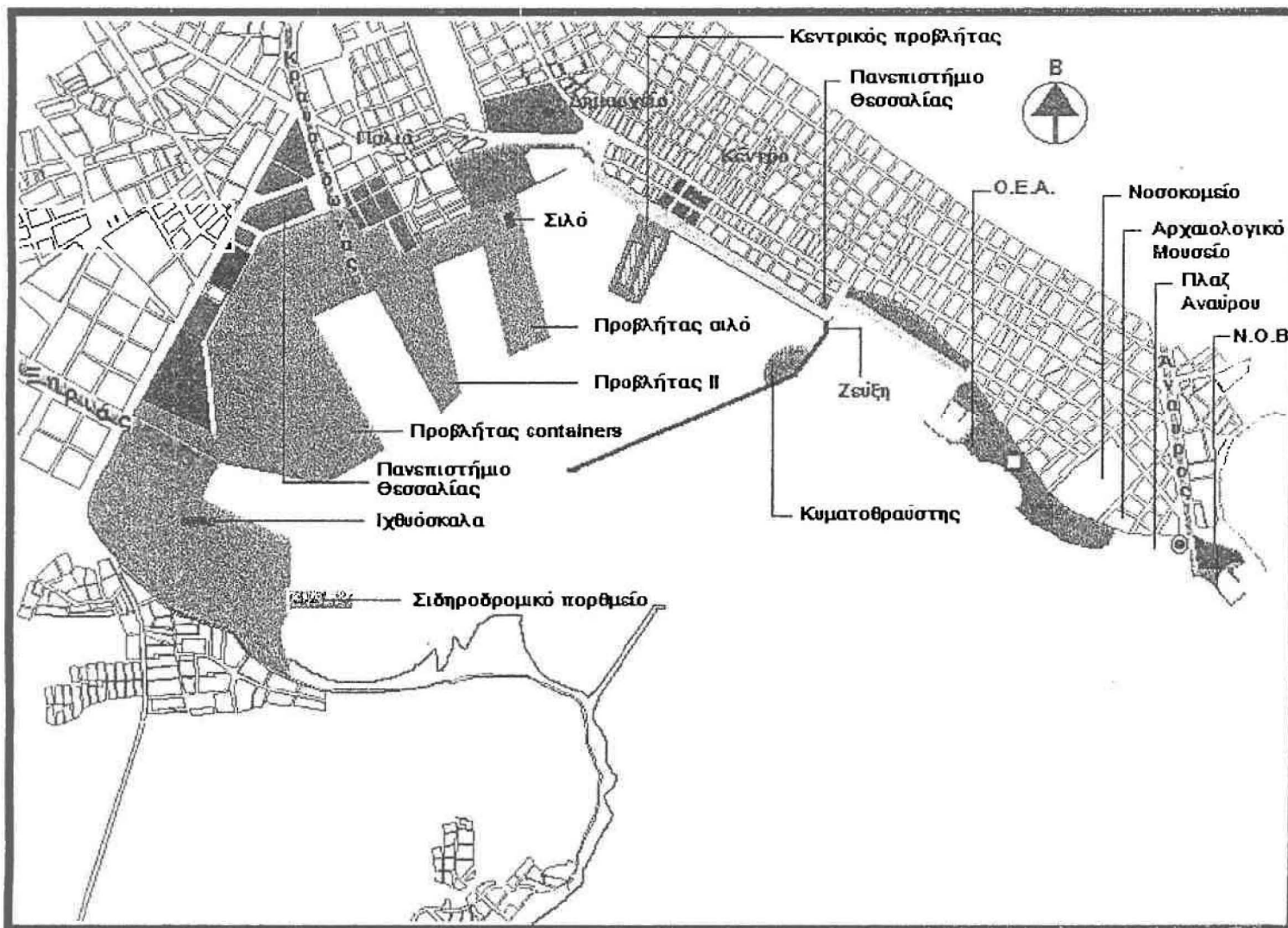
Η.Πογιαρίδης - Κ.Ρακιτζής

πόλης στον ελλαδικό χώρο, της ομορφιάς της περιοχής και της λειτουργίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.




4.2.2 Σενάριο 2

Το σενάριο 2 (χάρτης 4.2) περιλαμβάνει τη:

- Λειτουργία "Festival Market Place" στον κεντρικό προβλήτα. Με τον τρόπο αυτό θα εξυπηρετηθεί όλη η επιβατική κίνηση του λιμένα Βόλου και ταυτόχρονα θα αναπτυχθεί ένας πόλος έλξης για τους κατοίκους της πόλης και της ευρύτερης περιοχής. Έτσι λιμάνι και πόλη θα αποτελέσουν ενιαίο σύνολο και θα αξιοποιηθούν οι δυνατότητες που προσφέρονται με την ανάπτυξη του ακτοπλοϊκού σταθμού.
- Ζεύξη του κυματοθραύστη με την παραλία και δημιουργία αγκυροβόλιου με τις απαραίτητες λειτουργίες και εξυπηρετήσεις. Έτσι θα αξιοποιηθεί ο κυματοθραύστης και θα δημιουργηθούν θέσεις λιμενισμού με μικρό κόστος ενώ ταυτόχρονα θα προσφέρεται για περίπατο κατά μήκος του.
- Χωροθέτηση μεταξύ σιλό και μαρίνας, εγκαταστάσεων αναψυχής και εξυπηρέτησης της μαρίνας, π.χ. αγορά, χώρους άθλησης. Στόχος είναι η δημιουργία ενός δεύτερου πυρήνα. Η θέση κρίνεται κατάλληλη γιατί θα γειτνιάζει με μαρίνα, δεν απέχει πολύ από το κέντρο της πόλης και βρίσκεται δίπλα στην πλατεία Ρ.Φεραίου. Ταυτόχρονα θα αναβαθμιστεί η περιοχή θα "ανοίξουν" τα Παλιά προς την ανατολική πλευρά και το αισθητικό αποτέλεσμα θα είναι σημαντικό.
- Δημιουργία μικρής μαρίνας στην περιοχή του Ν.Ο.Β. έτσι ώστε να μην υποβαθμίσει την ποιότητα των νερών της περιοχής που χρησιμοποιείται για κολύμβηση και σύνδεση με την πλαζ του Αναύρου. Οι σημερινές εγκαταστάσεις κρίνονται ανεπαρκείς για τις ανάγκες του Ν.Ο.Β. Η κατασκευή της μαρίνας θα καλύψει τις ανάγκες του συλλόγου ενώ παράλληλα τα έσοδα από τον ελλιμενισμό άλλων σκαφών θα ενισχύσουν το σύλλογο. Η σύνδεση που



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Οργανωμένες μαρίνες και αγκυροβόλια
-  Αθλητικές εγκαταστάσεις
-  Πάρκα - Χώροι πράσινου
-  Χώροι περιπάτου
-  Αναψυχή
-  Parking
-  Λιμενικές εγκαταστάσεις
-  Εμπόριο
-  Κεντρικές λειτουργίες
-  Επιβατικός λιμένας
-  Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
-  Festival Market Place
-  Εκπαιδευτικά κέντρα
-  ● Σταθμός τριανου Βόλου-Μηλίες
-  □ Θαλάσσιο Μουσείο
-  ■ Συνεδριακό κέντρο

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΣΕΝΑΡΙΟ II

ΧΑΡΤΗΣ 4.2

Βόλος, 1995

Η.Πογιαρδής - Κ.Ρακιτζής

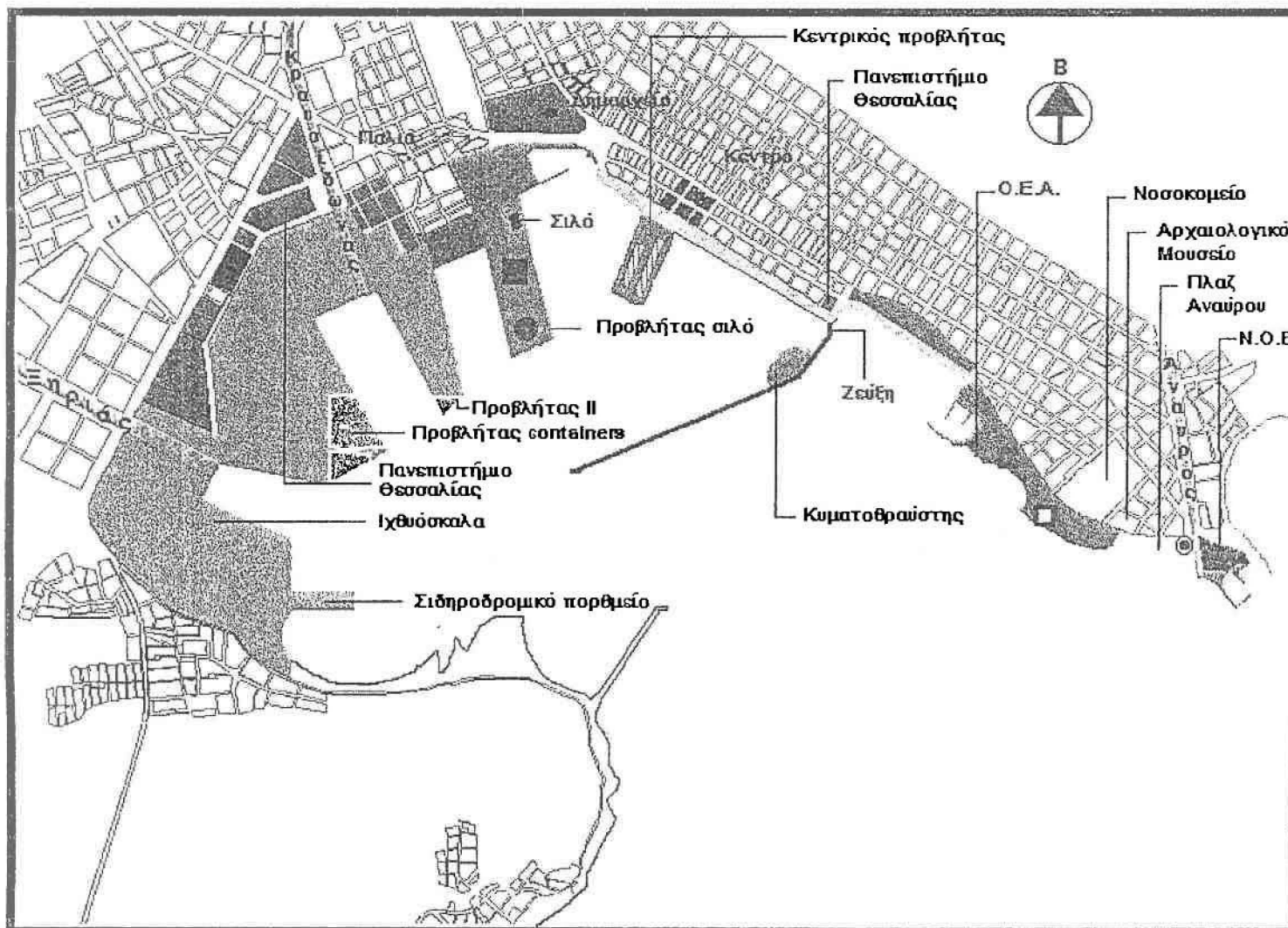
προτείνεται με πεζογέφυρες θα ενοποιήσει το χώρο και θα δώσει τη δυνατότητα άμεσης προσπέλασης σε αυτό.

- Νέες λειτουργίες στην περιοχή των "Παλιών". Η περιοχή έχει τις δυνατότητες να φιλοξενήσει εκπαιδευτικά κέντρα (Education centers) δεδομένης της ύπαρξης παλιών κελυφών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, της ανάπτυξης της περιοχής από το πρόγραμμα Urban και της γειννίασης με τη θάλασσα, τις εγκαταστάσεις δίπλα στη μαρίνα (βάσει του προτεινόμενου σεναρίου) και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Δημιουργία δικτύου μουσείων στον ιστό της πόλης. Είναι μια ενέργεια που θα βοηθήσει σημαντικά στην προσέλκυση και παραμονή τουριστών στο Βόλο και θα δώσει τη δυνατότητα περιήγησης των επισκεπτών μέσα στην πόλη.
- Διαμόρφωση παραλίας Αργοναυτών. Η πρόταση αυτή αφορά την αισθητική βελτίωση της παραλίας των Αργοναυτών που είναι και το μέτωπο της πόλης στη θάλασσα.

4.2.3 Σενάριο 3

Το σενάριο 3 (χάρτης 4.3) αναφέρεται στη:

- Δημιουργία σύγχρονου ακτοπλοϊκού σταθμού στον προβλήτα σιλό. Στόχος είναι η εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης που θα προκύψει από τη λειτουργία των νέων γραμμών.
- Κατασκευή και λειτουργία Ενυδρείου στον προβλήτα Σιλό που θα τονώσει το χαρακτήρα της πόλης (ως πόλο έλξης) αφού αποτελεί δραστηριότητα που από μόνη της δημιουργεί κίνηση. Παράλληλα σημαντική θα είναι η συνεργασία του με την κατεύθυνση Ιχθυοκαλλιέργειας του τμήματος Γεωπονίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας σε ερευνητικά προγράμματα και σε πρακτική εξάσκηση των φοιτητών.
- Ανοίγμα τις περιοχής των Παλιών προς τα νότια με παράλληλη διαμόρφωση του χώρου. Έτσι θα "ανοίξουν" τα Παλιά προς τη θάλασσα και θα δημιουργηθούν



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Οργανωμένες μαρίνες και αγκυροβόλια
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Πάρκα - Χώροι πράσινου
- Χώροι περιπάτου
- Αναψυχή
- Parking
- Λιμενικές εγκαταστάσεις
- Εμπόριο
- Κεντρικές λειτουργίες
- Επιβατικός λιμένας
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Festival Market Place
- Εκπαιδευτικά κέντρα
- Σταθμός τρένου Βόλου-Μηλίας
- Ακτοπλοϊκός σταθμός
- Ενυδρείο
- Θαλάσσιο Μουσείο
- Συνεδριακό κέντρο

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΣΕΝΑΡΙΟ III

ΧΑΡΤΗΣ 4.3

Βόλος, 1995

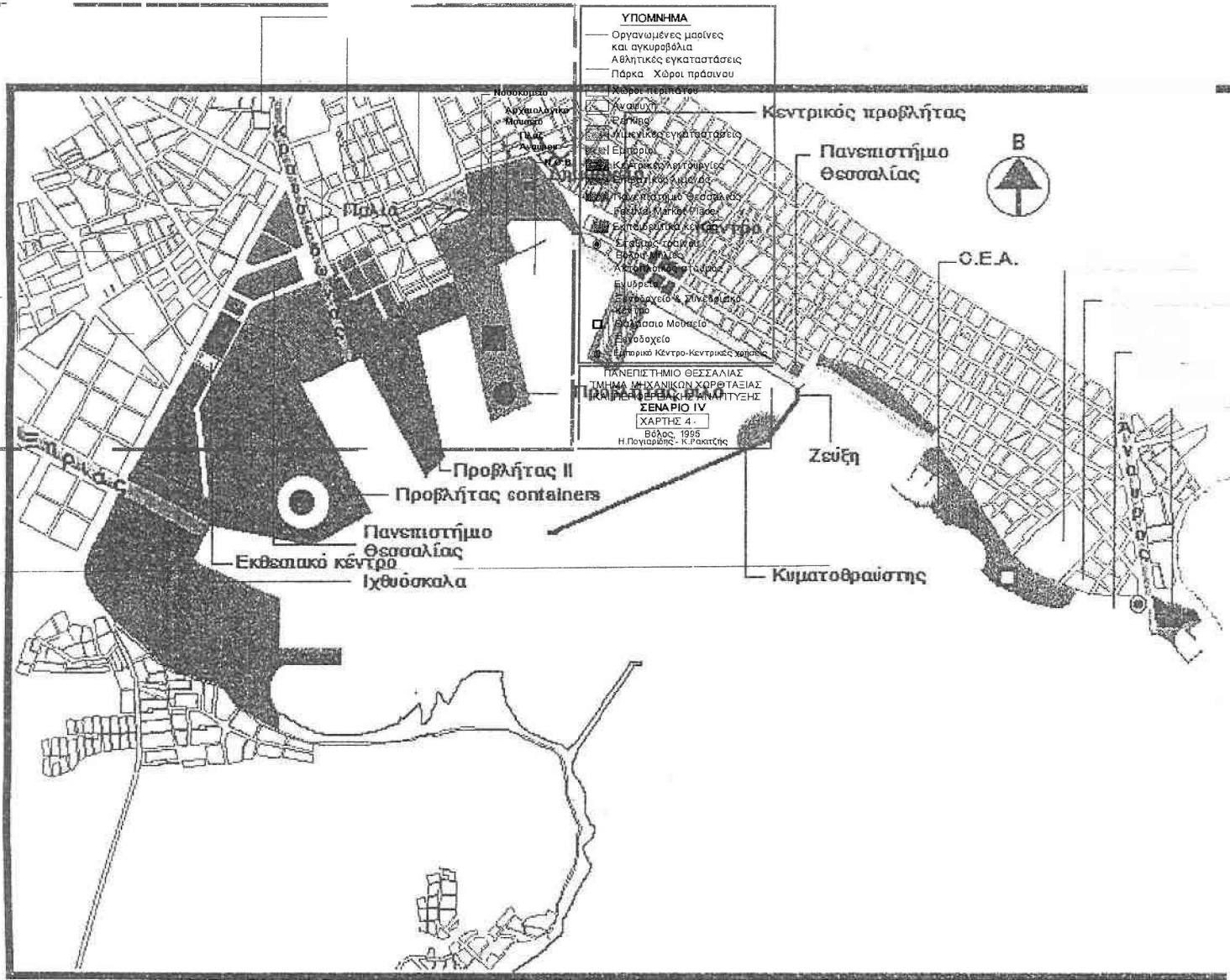
Η.Πογιαρῆς - Κ.Ρακιτζής

χώροι αναψυχής στην περιοχή που είναι σήμερα περιφραγμένη και χρησιμοποιείται ως εμπορικός λιμένας.

4.2.4 Σενάριο 4

Από το τελευταίο σενάριο (χάρτης 4.4) προτείνεται η:

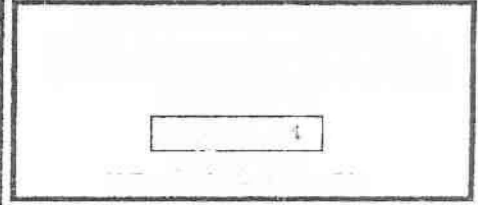
- Ολική μεταφορά του εμπορικού λιμανιού σε γειτονική περιοχή με χωροθέτηση δραστηριοτήτων αναψυχής και υπηρεσίες και μετατροπή του σιλό σε εμπορικό κέντρο με κεντρικές χρήσεις. Η επέμβαση αυτή αφορά τη ριζική αλλαγή του χαρακτήρα του λιμανιού από εμπορικό σε τουριστικό κέντρο με αλλαγή στις χρήσεις γης κατά μήκος της ακτογραμμής. Με τον τρόπο αυτό θα δημιουργηθεί ένας ισχυρός πόλος έλξης τουριστών που θα οδηγήσει στην εξειδίκευση της περιοχής στον τομέα αυτό ενισχύοντας την τοπική οικονομία και θα μεταφερθούν οχλούσες δραστηριότητες όπως η φορτοεκφόρτωση πλοίων, θα μειωθεί η θαλάσσια ρύπανση και θα αποσυμφορηθεί η περιοχή από τα φορτηγά.
- Στα πλαίσια της αισθητικής και λειτουργικής βελτίωσης της παραλιακής ζώνης προτείνεται η ενοποίηση της Πλατείας Ρ.Φεραίου με την παραλιακή ζώνη με εκτροπή της κίνησης των οχημάτων από τη Γρηγορίου Λαμπράκη ενώ προβλέπεται η κίνηση τους να γίνεται ή με υπόγεια διάβαση ή με εκτροπή από γειτονικούς δρόμους έτσι ώστε η πλατεία με το Δημαρχείο και η παραλιακή ζώνη να αποτελέσουν μια ενότητα.
- Χωροθέτηση σύγχρονου συνεδριακού κέντρου και μεγάλου πολυτελούς ξενοδοχείου στον προβλήτα containers στο πεδίο του Άρεως σε έκταση δίπλα στη θάλασσα και σε περιοχή που να γειτνιάζει με το πάρκο, το εκθεσιακό κέντρο και το Πανεπιστήμιο.
- Επέκταση του πάρκου του Πεδίου του Άρεως προς τη θάλασσα
- Επέκταση και "άνοιγμα" του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας προς τη θάλασσα, γεγονός που θα το κάνει το μοναδικό στην Ελλάδα και ίσως στην Ευρώπη με άμεση πρόσβαση στη θάλασσα.



- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- Οργανωμένες μασίνες και αγκυροβάλια
 - Αθλητικές εγκαταστάσεις
 - Πάρκα Χώροι πράσινου
- Πανοικισμό
 Αρχαιολογικό Μουσείο
 Πύλη
 Πλατεία
 Κεντρικός προβλήτας
 Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
 Γ.Ε.Α.
 Ζεύξη
 Κιματοθραύστης
 Προβλήτας II
 Προβλήτας containers
 Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
 Εκθεσιακό κέντρο
 Ιχθυόσκαλα
- ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ
ΣΕΝΑΡΙΟ IV
 ΧΑΡΤΗΣ 4
 Βόλος, 1995
 Η. Παναγιώτης - Κ. Παπαζής



- (Solid black square)
- (Dark grey square)
- (Medium grey square)
- (Light grey square)
- (White square)
- (Square with diagonal lines)
- (Square with horizontal lines)
- (Square with vertical lines)
- (Square with cross-hatch pattern)
- (Square with wavy lines)
- (Square with dotted pattern)
- (Square with diagonal lines, other orientation)
- (Square with horizontal lines, other orientation)
- (Square with vertical lines, other orientation)
- (Square with cross-hatch pattern, other orientation)
- (Square with wavy lines, other orientation)
- (Square with dotted pattern, other orientation)
- (Circle with solid fill)
- (Circle with dark grey fill)
- (Circle with medium grey fill)
- (Circle with light grey fill)
- (Circle with white fill)
- (Circle with diagonal lines)
- (Circle with horizontal lines)
- (Circle with vertical lines)
- (Circle with cross-hatch pattern)
- (Circle with wavy lines)
- (Circle with dotted pattern)
- (Circle with diagonal lines, other orientation)
- (Circle with horizontal lines, other orientation)
- (Circle with vertical lines, other orientation)
- (Circle with cross-hatch pattern, other orientation)
- (Circle with wavy lines, other orientation)
- (Circle with dotted pattern, other orientation)



- Σύνδεση της περιοχής του Πεδίου του Άρεως με τον ιστό της πόλης με την προτεινόμενη γραμμή τραμ. Είναι προφανές ότι ένα τέτοιο έργο προϋποθέτει συγκοινωνιακή μελέτη και μελέτη σκοπιμότητας.

4.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η διαδικασία αυτή που αποτελεί μια πολυκριτηριακή ανάλυση για την αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων είναι ιδιαίτερα επίπονη και χρονοβόρα. Απαιτεί την αξιολόγηση των κριτηρίων και τον προσδιορισμό της βαρύτητας του καθενός και αποβλέπει στην βελτιστοποίηση της αποτελεσματικότητας της επέμβασης και στην καλύτερη εκμετάλλευση των υπαρχόντων πόρων.

Κατά τη φάση αυτή χρησιμοποιούνται μέθοδοι και κριτήρια που είναι ποιοτικά ή ποσοτικά. Στην πρώτη ανήκουν παράγοντες που δεν είναι άμεσα μετρήσιμοι (κοινωνική αποδοχή, ικανοποίηση κ.α.) αλλά λαμβάνονται αναπόφευκτα υπόψιν σε κάθε απόφαση ενώ η χρήση ποσοτικών τεκμηριώνει την απόφαση. Το πρώτο βήμα στην αξιολόγηση αποτελεί η δημιουργία μοντέλου αξιολόγησης που αποτελεί τη διαδικασία κατά την οποία η πληροφορία μετατρέπεται σε ενέργεια.

Κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης παρουσιάστηκε η ανάγκη προσδιορισμού του κόστους των εναλλακτικών σεναρίων όμως ο περιορισμός της παρούσας μελέτης στα πλαίσια μίας διπλωματικής εργασίας δεν το επέτρεψε. Έτσι ποιοτικοποιείται ο παράγοντας κόστος και χρησιμοποιείται ως ποιοτικό στοιχείο τάξης μεγέθους. Φυσικά αυτή η παραδοχή αφήνει περιθώρια για μελλοντική διερεύνηση.

Τέλος την αξιολόγηση των εναλλακτικών διευκολύνουν η διερεύνηση των σχέσεων και των αλληλεπιδράσεων μεταξύ των προτάσεων που μπορεί να είναι ανεξάρτητες ή εξαρτημένες ανάλογα με το αν τα αποτελέσματα που αναμένονται από τη μία είναι ίδια είτε πραγματοποιηθεί και η άλλη είτε όχι.

4.3.1 Κλίμακα βαθμολόγησης και βαρύτητα κριτηρίων

Τα κριτήρια βαθμολογούνται με κλίμακα που ξεκινά από το 0 και καταλήγει στο 8 ανάλογα με το βαθμό επιτυχίας του στόχου. Αναλυτικότερα όταν ένα κριτήριο βαθμολογηθεί με 0 τότε η προτεινόμενη λύση δεν ικανοποιεί καθόλου το στόχο, σε αντίθετη περίπτωση θα βαθμολογηθεί από 1 έως 8 ανάλογα με το αν ικανοποιεί ελάχιστα, λίγο, πολύ ή πάρα πολύ.

Γίνεται κατανοητό ότι τα κριτήρια που προέρχονται από τους στόχους δεν μπορούν να έχουν την ίδια βαρύτητα. Έτσι η τελική βαθμολογία του κάθε σεναρίου προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό της βαθμολογίας που λαμβάνει με τον αριθμό βαρύτητας που του έχει δοθεί ανάλογα με τη σημαντικότητά του (σταθμισμένη βαθμολόγηση).

Στον πίνακα που ακολουθεί (πίνακας 4.3) παρουσιάζονται τα κριτήρια, η βαρύτητά τους και γίνεται βαθμολόγηση των σεναρίων και αναγωγή σε σταθμισμένη βαθμολογία. Πιο συγκεκριμένα, αρχικά βαθμολογείται το κάθε σενάριο με βάση το πως κάθε κριτήριο ξεχωριστά εξυπηρετεί το στόχο του. Ακολουθεί στάθμιση της βαθμολογίας και άθροιση για κάθε σενάριο οπότε και προκύπτει η τελική βαθμολογία. Από τον πίνακα διαπιστώνεται ακόμη ότι τα σενάρια βαθμολογούνται με άριστα το 800 αφού η αθροιστική βαρύτητα των κριτηρίων είναι 100 και ο μέγιστος βαθμός είναι 8. Με βάση την παραπάνω κλίμακα (0-800) η τελική βαθμολογία είναι αυτή που φαίνεται στο τέλος του πίνακα.

4.3.2 Βαρύτητα παραγόντων

Όσον αφορά τους εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες αυτοί δεν επηρεάζουν με τον ίδιο τρόπο την τελική επιλογή. Οι παράγοντες βαθμολογούνται θετικά ή αρνητικά ανάλογα με το πως επηρεάζουν την επιλογή του σεναρίου και με κλίμακα από -2 έως +2. Έτσι αν κάποιος παράγοντας βαθμολογείται με -2 επηρεάζει πάρα πολύ και μάλιστα αρνητικά την επιλογή του σεναρίου, αν βαθμολογείται με 0 δεν επηρεάζει καθόλου και αν βαθμολογείται με +2 επηρεάζει πάρα πολύ θετικά. Σαφώς όμως στην περίπτωση αυτή δεν έχει νόημα να γίνει αναγωγή και πρόσθεση των

Πίνακας 4.3
Βαθμολόγηση των σεναρίων με βάση τα κριτήρια και τη βαρύτητα των στόχων

α/α	Κριτήριο	Βαθμολογία Σεναρίων				Βαρύτητα κριτηρίων	Σταθμισμένη βαθμολογία			
		1ο	2ο	3ο	4ο		1ο	2ο	3ο	4ο
1	Ο βαθμός βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Βόλου.	1	3	5	8	8	8	24	3040	64
2	Ο βαθμός έλξης νέων τουριστών και συγκράτηση των διερχόμενων στο Βόλο (κρουαζιερόπλοια, επιβάτες ακτοπλοϊκού σταθμού, επισκέπτες Πηλίου).	1	5	7	8	8	8	40	56	64
3	Ο βαθμός προστασίας του περιβάλλοντος (φυσικού και δομημένου)	2	4	6	8	8	16	32	48	64
4	Η δυνατότητα της ανάπτυξης και η αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων και της ανεργίας που έχει παρουσιαστεί.	1	5	7	8	6	6	30	42	48
5	Το μέτρο ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας.	2	5	7	8	6	12	30	42	48
6	Το μέτρο σύνδεσης του επιβατικού λιμανιού με τον αστικό ιστό (συγκοινωνιακά δίκτυα, ανάπτυξη της περιοχής γύρω από το λιμάνι κ.λ.π.).	1	6	6	8	6	6	36	36	48
7	Το μέτρο προστασίας και ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας που πολλά υπόσχεται για την πολιτιστική και οικονομική ζωή της πόλης.	0	5	5	8	8	0	40	40	64
8	Η δυνατότητα υλοποίησης των προτάσεων λόγω τεχνολογίας και οικονομικών συγκυριών	8	7	6	2	10	80	70	60	20
9	Ο βαθμός αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής (π.χ. φυσικό περιβάλλον, πολιτιστική κληρονομιά, σημεία ενδιαφέροντος κ.α.)	2	7	7	8	8	16	56	56	64
10	Οι δυνατότητες ικανοποίησης των απαιτήσεων των τουριστών (οργάνωση, υποδομή, παροχή υπηρεσιών, αναλλοίωτο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον κ.α.) αλλά και των πλατύτερων κοινωνικών ομάδων (αναψυχή, φυσικό τοπίο κ.α.).	1	6	7	8	6	6	36	42	48
11	Οι δυνατότητες ευρύτερης γεωγραφική και εποχιακή κατανομή των τουριστών.	0	5	6	8	6	0	30	36	48
12	Ο σεβασμός και η ανάδειξη της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς.	2	7	7	8	6	16	42	42	48
13	Ο βαθμός προστασίας του εμπορικού λιμένα και των οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με αυτόν.	2	6	5	8	6	12	36	30	48
14	Ο βαθμός βελτίωσης της εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης του λιμανιού και των διερχόμενων τουριστών.	2	6	8	8	8	16	48	64	64
Σύνολο		25	77	89	106	100	202	505	634	740

παραγόντων αφού αναφέρονται σε διαφορετικά πράγματα και ταυτόχρονα κάποιιοι από αυτούς όπως είναι οι επικρατούσες οικονομικές συνθήκες επιτρέπουν ή δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση ενός σεναρίου.

Στους πίνακες που ακολουθούν (4.4 και 4.5) απεικονίζονται οι εσωτερικοί και εξωτερικοί παράγοντες, και το κατά πόσο επηρεάζουν τα σεναρία ανάλογα με το βαθμό επίδρασης.

Πίνακας 4.4 Εσωτερικοί παράγοντες	I	II	III	IV
Η πόλη του Βόλου χρωσάται τα πάντα στο λιμάνι αφού η ανάπτυξη της είναι αποτέλεσμα της ανάγκης του ευρύτερου γεωγραφικά χώρου για διέξοδο προς τη θάλασσα. Η σχέση που έχει αναπτυχθεί ανάμεσα τους είναι ιδιαίτερα ισχυρή και δημιουργεί ένα ενιαίο και αδιάσπαστο σύνολο. Είναι προφανές ότι οποιαδήποτε επέμβαση στην περιοχή του λιμανιού θα έχει άμεσες επιπτώσεις και στην πόλη.	+2	+2	-1	-2
Η περιοχή του Βόλου διαθέτει αξιόλογο φυσικό ιστορικό και πολιτιστικό δυναμικό, τουριστική υποδομή, καλό κλίμα και αξιοζήλευτο περιβάλλον. Τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα της είναι ότι συνδυάζει το βουνό με τη θάλασσα, διαθέτει πολλά σημεία ενδιαφέροντος (αρχαιολογικά μνημεία, μουσεία κ.α.) και εξυπηρετείται με καλή συγκοινωνιακή υποδομή (οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, λιμάνι στο κέντρο της πόλης και αεροδρόμιο στη Ν.Αγχιάλο και τη Σκιάθο). Ταυτόχρονα είναι το κέντρο της επιβατικής κίνησης για τις Β.Σποράδες με αποτέλεσμα να διέρχονται μέσα από την πόλη αρκετές χιλιάδες τουριστών κάθε χρόνο.	+1	+2	+2	+2
Σημαντικό πλεονέκτημα των κεντρικών προβλητών του λιμανιού είναι ότι βρίσκονται κοντά σε κεντρικές, εμπορικές, διοικητικές και πολιτιστικές χρήσεις της πόλης. Δεν υπάρχει όμως πρόσβαση στην περιοχή με μέσα μαζικής συγκοινωνίας και παρατηρείται ελλιπής υποδομή εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής και επιβατών ακτοπλοϊκών γραμμών, ενώ η ανάμιξη εμπορικών και επιβατικών κινήσεων δημιουργεί προβλήματα λειτουργικότητας.	0	+2	+2	+2
Σήμερα εξυπηρετεί τόσο τις ανάγκες της τοπικής παραγωγής όσο και τις ανάγκες της Θεσσαλίας και της Κεντρικής Ελλάδας γενικότερα. Εξυπηρετώντας το 15% της συνολικής θαλάσσιας εξαγωγικής κίνησης, είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια διακίνησης εμπορευμάτων της χώρας ενώ σημαντική είναι η παρατήρηση ότι το 80% της εμπορευματικής του δραστηριότητας πραγματοποιείται εκτός του κεντρικού λιμένα.	0	0	-1	-2
Η συνεχής αύξηση της επιβατικής κίνησης από και προς τις Β.Σποράδες και η κίνηση κρουαζιερόπλοιων που χρησιμοποιούν το λιμένα του Βόλου, κυρίως ως ενδιάμεσο σταθμό στα διεθνή ή ελληνικά δρομολόγια τους (κύριος προορισμός των επισκεπτών είναι τα Μετέωρα και η παραμονή στο Βόλο διαρκεί 12 με 24 ώρες) δείχνουν τις δυνατότητες ανάπτυξης του επιβατικού λιμένα.	+1	+2	+2	+2
Ο εμπορικός λιμένας προβλέπεται να ακολουθήσει τη φυσική εξέλιξη της σημερινής κίνησης. Ο Βόλος φαίνεται να έχει ως κύριο ρόλο του την εξυπηρέτηση εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού και εσωτερικού της Θεσσαλίας και συγκριτικά με τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά ο ρόλος του θα είναι περιορισμένος.	0	0	-1	-2
Από την κατασκευή των προγραμματισμένων έργων θα προκύψουν σημαντικά οφέλη όπως είναι η ουσιαστική εξυπηρέτηση ολόκληρου του εμπορίου της Θεσσαλίας, η δημιουργία πλήρως οργανωμένων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση της αλιευτικής δραστηριότητας κ.α.	0	0	-1	-2
Στον προβλήτα σιλό υπάρχουν εγκαταστάσεις χωρητικότητας 15000t λογικό είναι ότι η μεταφορά τους είναι αδύνατη ενώ η κατασκευή νέου σιλό σε άλλο προβλήτα να είναι δαπανηρή λύση.	0	0	-2	-2
Από τη διάρθρωση της οικονομίας παρατηρείται σημαντική αλλαγή στην κλαδική δομή της απασχόλησης την τελευταία 10ετία. Εντονα είναι τα σημάδια της μεταβιομηχανικής περιόδου και της τριτογενεοποίησης της παραγωγής με συνεχή αύξηση των εξυπηρετήσεων που παρέχονται στον κλάδο του τουρισμού.	+1	+2	+2	+2
Με τα φυσικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά, το τοπίο, τη δυναμική και την υποδομή που διαθέτει μπορεί να εξυπηρετήσει μεγάλο αριθμό εναλλακτικών μορφών τουρισμού εκτός από το μαζικό.	+1	+2	+2	+2
Ο Βόλος προσφέρεται για ανάπτυξη συνεδριακού τουρισμού αφού βρίσκεται στο κέντρο της χώρας και επομένως μπορεί να προσελκύσει κόσμο από τις περισσότερες περιοχές. Η μορφή αυτή του τουρισμού βοηθάει στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.	0	+1	+1	+2
Η περιοχή διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού (κόλπος ασφαλής και προφυλαγμένος, πόλη με υποδομή κ.α.) και αποτελώντας τη μοναδική διέξοδο της Θεσσαλίας προς τη θάλασσα, η ανταπόδοση εγκαταστάσεων θαλάσσιου τουρισμού είναι σίγουρη.	+1	+2	+2	+2
Το λιμάνι όμως του Βόλου όπως και της Θεσσαλονίκης σε αντίθεση με την εγκατάλειψη των παλιών λιμανιών στις ευρωπαϊκές πόλεις, εξακολουθούν να λειτουργούν οι εγκαταστάσεις του λιμένα και εξυπηρετούν σημαντική εμπορική και επιβατική κίνηση, ενώ Ξεν έχει πάψει να διατηρεί τις σχέσεις του με την πόλη, τη βιομηχανική ζώνη και την ευρύτερη περιοχή.	0	0	-1	-2

Πίνακας 4.5				
Εξωτερικοί παράγοντες	I	II	III	IV
Η βελτίωση των μεγάλων συγκοινωνιακών αξόνων στα πλαίσια του Β' ΚΠΣ θα διευκολύνει την προσπέλαση της περιοχής από τα άλλα αστικά κέντρα της χώρας και του εξωτερικού.	+1	+2	+2	+2
Το 1983 ιδρύθηκε το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με έδρα το Βόλο. Σήμερα λειτουργούν 6 τμήματα με 900 περίπου φοιτητές και προβλέπεται στα επόμενα 15 χρόνια να φτάσει τους 7000 ενώ με πλήρη ανάπτυξη του Πανεπιστημίου θα ξεπεράσει τους 20.000 φοιτητές στηρίζοντας έτσι την οικονομία της περιοχής.	0	+1	+2	+2
Το μέλλον του ως διαμετακομιστικό κέντρο είναι αμφισβητούμενο και συνδέεται με το μέλλον του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Πολλά θα εξαρτηθούν από το μέγεθος της κίνησης που εξυπηρετεί ή πρόκειται να εξυπηρετήσει η Θεσσαλονίκη και από τη δυνατότητα προσέλευσης των κύριων διαδρομών των μεγάλων ναυτιλιακών γραμμών.	0	0	+1	+2
Αναμένεται να δημιουργηθούν νέες γραμμές από το Βόλο προς τα νησιά του Αιγαίου ώστε η πρόσβαση σε αυτά, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, να μην απαιτεί τη διέλευση ξένων και ημεδαπών τουριστών μέσω του λιμανιού του Πειραιά. Ταυτόχρονα θα δοθεί η δυνατότητα στην τοπική αγορά να καλύψει και τις καταναλωτικές και τις βιομηχανικές ανάγκες των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου.	0	0	+2	+2
Η δυσκολία εξεύρεσης κονδυλίων για την κατασκευή ενός νέου λιμένα εξ'ολοκλήρου από την αρχή, στο βαθμό που σήμερα το λιμάνι του Βόλου με βάση τη Στρατηγική Μελέτη των Μεταφορών 2010 (Υ.Π.Ε.Θ, 1994) θεωρείται της προτεραιότητας και η ανάγκη γεινιάσης της ΒΙΠΕ με το λιμάνι, έτσι ώστε να ανταπεξέλθει στις δυσκολίες που παρουσιάζονται και να παραμείνει ανταγωνιστική, δεν επιτρέπουν την ολική ανασυγκρότηση του εμπορικού σε επιβατικό λιμένα.	0	0	-1	-2
Το όφελος από τη φιλοξενία εγκαταστάσεων εκπαιδευτικών κέντρων είναι μεγάλο και ξεπερνώντας τα όρια του οικονομικού χαρακτήρα επεκτείνεται σε τομείς όπως ο πολιτισμός και οι πνευματικές δραστηριότητες.	0	+1	+2	+2
Το ενυδρείο είναι μια κατασκευή εθνικής εμβέλειας και δύναται να προσελκύσει κόσμο από όλα τα μέρη της Ελλάδας. Αν αυτό συνδυαστεί με την κεντρική θέση του Βόλου στην ηπειρωτική χώρα και το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης τότε τα οφέλη προδιαγράφονται υψηλά.	0	+1	+2	+2
Με βάση τις προβλέψεις του Στρατηγικού Σχεδίου των Μεταφορών Ελλάδα 2010 το μέλλον του τουρισμού προδιαγράφεται ιδιαίτερα ευνοϊκό για την Ελλάδα.	0	+1	+2	+2
Η τουριστική αγορά των ανθρώπων της τρίτης ηλικίας αυξάνει με μεγάλη ταχύτητα και τα κύρια χαρακτηριστικά του (μεγάλο χρονικό διαστήματος παραμονής, ιδιαίτερα εκτός τουριστικής περιόδου) τον κάνουν όλο και πιο ελκυστικό στην τοπική οικονομία.	0	+1	+1	+2
Διεθνώς διπιστώνεται ότι τα λιμάνια αποτελούν μεγάλες εκτάσεις που διαθέτουν ελεύθερους χώρους βρίσκονται μέσα στις πόλεις και πολύ συχνά σε περιοχές κεντρικών χρήσεων άμεσα συνδεδεμένες με νέους και παλιούς πυρήνες των πόλεων.	0	+1	+2	+2
Διεθνώς παρατηρείται μια τάση ανασυγκρότησης παλαιών λιμανιών με νέες αστικές χρήσεις. Ιδιαίτερα παρατηρείται ότι η πλειοψηφία των παλιών εμπορικών λιμανιών που ήταν παροπλισμένα εντάσσονται στον αστικό ιστό με επεμβάσεις ανάπτυξης που οδηγούν σε στην αναζωογόνηση των τοπικών οικονομιών, την ανασυγκρότηση των αστικών ιστών, τη βελτίωση της εικόνας του τοπίου των λιμανιών, την αυξάνοντας την ελκυστικότητα της και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων τριτογενή τουέα, αναψυχής και τουρισμού.	0	+1	+1	+2
Από το παράδειγμα της Βαλτιμόρης φαίνεται πως ένα εμπορικό λιμάνι μπορεί να αλλάξει χαρακτήρα και να μετατραπεί σε χώρο συγκέντρωσης δραστηριοτήτων "υψηλού τριτογενή τομέα", αναψυχής και τουρισμού με ταυτόχρονη μεταφορά του εμπορικού λιμένα σε γειτονική περιοχή.	0	+1	+1	+2
Σήμερα τα εμπορικά λιμάνια αναπτύσσονται μακριά από το κέντρο των πόλεων και ο εξοπλισμός τους με μέσα σύγχρονης τεχνολογίας μειώνει τις απαιτήσεις σε μεγάλες εκτάσεις.	0	+1	+1	+2

4.3.3 Επιλογή εναλλακτικής

Είναι κατανοητό ότι μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης ακολουθεί η επιλογή της άριστης εναλλακτικής. Ως άριστη θεωρείται εκείνη που μεγιστοποιεί το όφελος (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλης μορφής), τη χρησιμότητα ή ελαχιστοποιεί τις αρνητικές επιπτώσεις. Είναι όμως πολύ συχνό το φαινόμενο λόγω της εφικτότητας (π.χ. επίπεδο τεχνολογίας) και των δυνατοτήτων υλοποίησης (π.χ. οικονομικών καταστάσεων) να επηρεάζεται η κρίση και να μην επιλέγεται η άριστη εναλλακτική. Η γενικότερη στρατηγική και πολιτική (τέχνη του εφικτού) είναι η ανάπτυξη, η αποφυγή κοινωνικών συγκρούσεων και αντιπαράθεσεων η κοινωνική και περιβαλλοντική ευαισθησία κ.α.

Από την αξιολόγηση των κριτηρίων του προηγούμενου κεφαλαίου παρατηρείται ότι το σενάριο I έχει μεγάλη βαθμολογική διαφορά από τα σενάρια II, III και IV. Το τέταρτο παίρνει τη μεγαλύτερη βαθμολογία (γεγονός που ήταν αναμενόμενο), όμως δεν έχει μεγάλη διαφορά από το δεύτερο και τρίτο που κυμαίνονται στα ίδια βαθμολογικά επίπεδα. Έτσι φαίνεται ότι η επιλογή του τελικού σεναρίου θα προέρθει από τα τρία τελευταία.

Στα παραπάνω όμως πρέπει να προστεθούν και οι εξωτερικοί και εσωτερικοί παράγοντες. Οι σημαντικότεροι από τους εσωτερικούς που έχουν σχέση με τη θέση της βιομηχανικής περιοχής και το μέλλον του λιμανιού και οι εξωτερικοί που έχουν σχέση με το κόστος οδηγούν σε πρώτο στάδιο στην επιλογή του δεύτερου ή τρίτου σεναρίου.

Αναλυτικότερα από την αξιολόγηση αρχικά γίνεται κατανοητό ότι το πρώτο σενάριο που καλύπτει τις ελάχιστες ανάγκες εξυπηρέτησης των σημερινών επισκεπτών και των κατοίκων της πόλης δε δημιουργεί νέα κίνηση προς το Βόλο, δεν μπορεί να συγκρατήσει τους διερχόμενους τουρίστες και κατ' επέκταση δε βοηθά στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας. Θεωρείται ότι είναι το ελάχιστο που πρέπει να γίνει έτσι ώστε να εξυπηρετηθούν οι βασικές ανάγκες και να καταστεί το λιμάνι του Βόλου σύγχρονος ακτοπλοϊκός σταθμός.

Το σενάριο 4 δεδομένης της αποβιομηχάνισης και της ύπαρξης της ΒΙΠΕ (που σήμερα απαιτεί τη γειτνίαση με λιμάνι έτσι ώστε να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά του και να ανταπεξέλθει στις δυσκολίες που παρουσιάζονται) καθώς και η δυσκολία εξεύρεσης κονδυλίων για την κατασκευή ενός νέου λιμένα από την αρχή, στο βαθμό

που σήμερα το λιμάνι του Βόλου με βάση τη Στρατηγική Μελέτη των Μεταφορών 2010 θεωρείται 8ης προτεραιότητας, καθιστά την πρόταση δύσκολη να πραγματοποιηθεί στο εγγύς μέλλον παρόλο που οι εμπορικοί λιμένες και η ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων είναι χρήσιμες αντίθετες.

Τα σενάρια 2 και 3 κοστίζουν λιγότερο από το 4, συνδυάζουν την ανάπτυξη δραστηριοτήτων επιβατικού λιμένα, αναψυχής και έλξης τουριστών και διατηρούν κάτω από τις σημερινές συνθήκες το απαραίτητο για την τοπική οικονομία εμπορικό λιμάνι στη σημερινή του θέση μετατοπισμένο όμως δυτικότερα. Σημειώνεται όμως ότι πρέπει ο σχεδιασμός να κατευθυνθεί κατά τρόπο που οι εμπορικές χρήσεις να μην υποβαθμίσουν την περιοχή και να μη δράσουν ανασταλικά στις νέες χρήσεις του λιμανιού και την ανάπτυξη της πόλης. Από τα σενάρια αυτά σε περίπτωση που δε λειτουργήσουν οι επιβατικές γραμμές για το Αιγαίο, κρίνεται αναγκαίο να πραγματοποιηθούν τα έργα του δεύτερου, ενώ στην αντίθετη περίπτωση η ανάγκη για εξυπηρέτηση της αυξανόμενης κίνησης θα καταστήσει επιτακτική την ανασυγκρότηση μεγαλύτερου τμήματος του λιμανιού και οι οικονομίες που θα αναπτυχθούν θα βοηθήσουν στην περαιτέρω μεταφορά του εμπορικού λιμανιού δυτικότερα και τη λειτουργία ενός νέου πυρήνα, δηλαδή θα υιοθετηθεί το τρίτο σενάριο.

4.4 ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Με βάση τη νομοθεσία (προδιαγραφές, επιτρεπόμενες επεμβάσεις, επιλέξιμα έργα, οργάνωση) και την ανάλυση που προηγήθηκε παρουσιάζεται αναλυτικότερα η πρόταση που έχει επιλεγεί. Αυτό όμως δε συνεπάγεται ότι τα υπόλοιπα σενάρια απορρίπτονται εξ ολοκλήρου και δεν πρόκειται να πραγματοποιηθούν. Μπορεί σε πρώτη φάση να εφαρμοστεί το σενάριο δύο αλλά στο μέλλον οι οικονομίες που θα αναπτυχθούν από τις επεμβάσεις και η πορεία του επιβατικού λιμένα που μπορεί να απαιτήσει μεγαλύτερες εκτάσεις για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων εκτός των Σποράδων, να κάνει δυνατή σε δεύτερη φάση την εφαρμογή του τρίτου σενάριο. Επίσης το μέλλον του εμπορικού λιμένα με πιθανή μεγάλη αύξηση της κίνησης που θα επιτρέπει τη μετεγκατάσταση του και την κατασκευή νέων πιο σύγχρονων εγκαταστάσεων με τον απαραίτητο χερσαίο χώρο, μακριά από τον αστικό ιστό που σαφώς θα δημιουργήσει προβλήματα και συγκρούσεις χρήσεων γης και η δημιουργία

ελεύθερη ζώνης όπως σε όλα τα μεγάλα λιμάνια ίσως μακροχρόνια οδηγήσει στο σενάριο τέσσερα.

Αυτό συμβαίνει γιατί τα σενάρια είναι εξαρτημένα και μάλιστα συμπληρωματικά έτσι οι κυριότεροι περιορισμοί για την εφαρμογή του ενός ή του άλλου προέρχονται από τους εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες. Για το λόγο αυτό παρακάτω αναλύεται σε πρώτη φάση το σενάριο που έχει επιλεγεί και ακολουθούν σε δεύτερη και τρίτη φάση το τρίτο και τέταρτο αντίστοιχα.

4.4.1 Φάση Α

Μετά την παρουσίαση και αξιολόγηση των εναλλακτικών προτάσεων αναπτύσσεται και παρουσιάζεται αναλυτικά η λύση που επιλέχθηκε (σενάριο 2) και αφορά κύρια :

- τη μετατόπιση του εμπορικού λιμανιού δυτικά της πόλης.
- τη διαμόρφωση του κεντρικού λιμένα ως επιβατικού και τουριστικού κέντρου.
- τη διαμόρφωση των υπόλοιπων χώρων της παραλίας.

Αναλυτικότερα:

- Η μεταφορά του εμπορικού λιμένα από τον κεντρικό προβλήτα και δυτικά είναι κάτι που ήδη έχει δρομολογηθεί αφού στα πλαίσια του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (Κ.Π.Σ.) έχουν χρηματοδοτηθεί τα περισσότερα από τα έργα που προγραμματίστηκαν να γίνουν και κάποια από αυτά έχουν αρχίσει να κατασκευάζονται (προβλήτας containers, σιδηροδρομικό πορθμείο κ.α.). Έτσι με τη δημιουργία σύγχρονου ακτοπλοϊκού σταθμού για τη χωροθέτηση τουριστικών δραστηριοτήτων και των απαραίτητων εξυπηρετήσεων, θα αξιοποιηθεί καλύτερα ο κεντρικός προβλήτας, που κύρια θα περιλαμβάνει:

- * Χώρους συντήρησης: αποθήκες, χώρους εξοπλισμού-ανταλλακτικών, συνεργείο συντήρησης θαλάσσιων μεταφορικών μέσων-μηχανουργείο,

ηλεκτρικός υποσταθμός, μηχανοστάσιο, ηλεκτρολογείο, χώρους εργασίας, αποδυτήρια εργαζομένων, χώρους στάθμευσης προσωπικού.

- * Χώρους υποστήριξης: Εστιατόρια, "Festival Market Place" (χώρους συγκέντρωσης δραστηριοτήτων τριτογενή τομέα και αναψυχής), χώρους υγιεινής, εκθεσιακό χώρο, μουσείο θεμάτων της πόλης, ανοιχτή gallery, παρατηρητήριο.
- * Χώρους υποδοχής: Αίθουσα αναμονής, χώρο φύλαξης αποσκευών, χώρους πληροφοριών, εκδοτήρια, γραφεία ναυτιλιακών πρακτόρων,
- * Χώρους διοίκησης: Χώρους παραμονής, διοικητικές υπηρεσίες, οικονομικές υπηρεσίες, τεχνικές υπηρεσίες, ιατρικό κέντρο, στατιστικές υπηρεσίες.
- * Βασικές υπηρεσίες: Λιμεναρχείο-πύργος ελέγχου, λιμενική αστυνομία, τελωνείο, τηλεπικοινωνίες, μετεωρολογική υπηρεσία, πυροσβεστικό σταθμό, σταθμό πρώτων βοηθειών, χώρους εξυπηρέτησης προσωπικού.
- * Χρήσιμες υπηρεσίες: Τράπεζες, ταχυδρομείο, τηλεφωνικό κέντρο, τηλεγραφείο, γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων και σκαφών, boat-taxi ή boat-bus για μετακίνηση σε γειτονικές περιοχές ή για ένα γύρο του Παγασητικού με στάσεις για μπάνιο και φαγητό, ταξιδιωτικά γραφεία, κέντρο ενημέρωσης πρόγραμμα πολιτιστικών δραστηριοτήτων π.χ. θέατρο, μουσική, σινεμά, κ.α. και ανάπτυξη νέων σε ετήσια βάση, κέντρο οργάνωσης του γύρου της πόλης με μικρό λεωφορείο για επίσκεψη σε σημεία ενδιαφέροντος, π.χ. με 500 δραχ ανά άτομο (παράδειγμα Λονδίνου), και στάση σε παραδοσιακό τσιπουράδικο, κέντρο προβολής και οργάνωσης του τουρισμού της ευρύτερης περιοχής σε συνεργασία με Ελληνικά και ξένα πρακτορεία όσο και με τους άμεσα ενδιαφερόμενους ξενοδόχους με παράλληλη έμφαση στην δραστηριοποίηση του τουρισμού τρίτης ηλικίας κυρίως για περιόδους εκτός τουριστικής αιχμής.
- * Εξυπηρετήσεις πλοίων: Καθαρισμός, επιθεώρηση, ανεφοδιασμός, χώρο για την αναμονή των Ι.Χ. και των φορτηγών.

- * Στάθμευση: Χώρο μακροχρόνιας και βραχυπρόθεσμης στάθμευσης υπέργεια ή μελλοντικά υποθαλάσσια.
- * Εξυπηρετήσεις μικροεμπορευματικών μεταφορών: Αποθήκη εμπορευμάτων, στάθμευση και αποθήκευση μεταφερόμενων αυτοκινήτων.
- Χωροθέτηση σύγχρονης οργανωμένης μαρίνας διεθνών προδιαγραφών στη θέση που βρίσκεται σήμερα η ιχθυόσκαλα με τους απαραίτητους χερσαίους χώρους και εξυπηρετήσεις. Ειδικότερα, θεωρείται ότι μεταξύ του τελωνείου και της πλατείας Ρήγα Φεραίου, λαμβάνοντας υπόψιν τη μεταφορά της ιχθυόσκαλα στις νέες εγκαταστάσεις, ο συγκεκριμένος χώρος προσφέρεται για δημιουργία οργανωμένης μαρίνας διεθνών προδιαγραφών. Την πρόταση αυτή ενισχύει το γεγονός ότι υπάρχουν οι απαραίτητοι χερσαίοι χώροι για εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, η άμεση οδική πρόσβαση και η μικρή απόσταση της περιοχής από το κέντρο της πόλης. Επιπλέον προτείνεται στο χώρο αυτό η ανάπτυξη των απαραίτητων λειτουργιών, όπως είναι
 - * Χώροι διοίκησης.
 - * Χώροι υποδοχής.
 - * Κέντρο πληροφοριών, σημαιών, ανέμων.
 - * Εντευκτήριο.
 - * Αποθήκες υλικού.
 - * Χώροι υγιεινής.
 - * Χώροι επισκευής και συντήρησης σκαφών
 - * Αγορά
 - * Χώρους πράσινου.
 - * Λειτουργία μονάδων ενοικίασης σκαφών.

Με δεδομένο ότι η περιοχή παρουσιάζει ήδη μεγάλο πολιτιστικό ενδιαφέρον, με το Δημοτικό Θέατρο, το Δημαρχείο, το Ωδείο, το κτίριο Κέντρου Τέχνης, το διατηρητέο κτίριο Σπίρελ κ.α., δύναται να αποτελέσει μια ενότητα και να διαμορφωθεί με πεζόδρομους και χώρους πράσινου. Σε συνέχεια αυτής της ζώνης δίνεται η δυνατότητα περιπάτου στη συνοικία των Παλιών λαμβάνοντας υπόψιν την επικείμενη ανάπτυξη τους με το σχέδιο Urban. Έτσι δεδομένης της ανάπτυξης του μεγάλου λιμανιού δυτικά, αλλά και της κρίσης που περνάει η περιοχή αυτή την εποχή, θα μπορούσε να παραχωρηθεί-ανοίξει προσωρινά ή

μόνιμα ο χώρος ανάμεσα στον προβλήτα III και τον IV. Η προσπέλαση του Σιλό μετά από αυτό θα μπορούσε να γίνεται από το δρόμο που χρησιμοποιείται και σήμερα ή από νέο δρόμο που θα γίνει ανάμεσα στους δύο προβλήτες ώστε να συνεχιστεί η λειτουργία του.

- Στην έκταση που εκτείνεται από το κτίριο Παπαστράτου μέχρι την πλαζ του Αναύρου προτείνεται αισθητική βελτίωση και διαμόρφωση με δεντροφυτεύσεις, οργανωμένες πεζοδρομήσεις κ.λ.π., με στόχο την αναβάθμιση της περιοχής και τη διατήρηση του χαρακτήρα της. Ακόμη θα μπορούσε να αξιοποιηθεί η υποδομή του ξενοδοχείου Ξενία, του πανεπιστημιακού αμφιθεάτρου στο κτίριο των παιδαγωγικών τμημάτων, και του δημοτικού θεάτρου, ώστε να λειτουργήσει: συνεδριακό κέντρο διεθνών προδιαγραφών. Παράλληλα θα μπορούσε να λειτουργήσει πιλοτικά, πριν από την κατασκευή του μεγάλου ενυδρείου, μουσείο θαλάσσης σε τμήμα του σημερινού εστιατορίου "Ενυδρείο".
- Στο χώρο που σήμερα οριοθετείται από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (πεδίο του Άρεως), τη Λ. Αθηνών και τον Κραυσίδωνα προτείνεται η επέκταση όλων των τμημάτων της Πολυτεχνικής Σχολής αποφεύγοντας έτσι τη διάσπαση της στον ιστό της πόλης. Η πρόταση αυτή ενισχύεται από τα εξής:
 - * Με τον τρόπο αυτό προωθείται η ανάπτυξη του Πανεπιστημίου και αξιοποιούνται οι εγκαταστάσεις αξίας 7 με 8 δισ. δρχ. που έχουν συμβολικό χαρακτήρα και προσελκύουν το ενδιαφέρον αφού αποτελούν επιτυχημένες αναπλάσεις παλαιών βιομηχανιών.
 - * Επίσης ο χώρος αυτός θεωρείται ο πλέον κατάλληλος αφού βρίσκεται σε κεντρικό και εύκολα προσπελάσιμο σημείο της πόλης και γειτνιάζει με ελεύθερους χώρους και πάρκα. (Ρυθμιστικό Σχέδιο Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, 1995)

Έτσι ο αναβαθμισμένος αυτός χώρος με το Πανεπιστήμιο, το πάρκου και το εκθεσιακό κέντρο θα αποτελέσει φυσικό όριο που θα απομονώσει το εμπορικό λιμάνι από την πόλη.

- Ο κυματοθραύστης σε όλο το μήκος του σήμερα παραμένει αναξιοποίητος κυρίως λόγω της δύσκολης πρόσβασης του. Ο χώρος αυτός μέσω ζεύξης με την

παραλία, με κάποια γέφυρα, μπορεί να παίξει το ρόλο όχι μόνο σκάλας για πλευρισμό σκαφών (για εξυπηρέτηση της τοπικής ζήτησης) αλλά συγχρόνως να αποτελέσει σημείο ιδιαίτερης θέας και περιπάτου κατά μήκος του. Η αρχική σκέψη για δημιουργία μαρίνας στο σημείο αυτό δεν είναι υλοποιήσιμη από την άποψη ότι δεν είναι επαρκής ο χερσαίος χώρος, αφού η έννοια της οργανωμένης μαρίνας προϋποθέτει πέρα από μια σειρά χερσαίων εγκαταστάσεων, άμεση πρόσβαση αυτοκινήτου για λόγους εξυπηρέτησης και τροφοδοσίας. Κάτι τέτοιο θα είχε σαν αποτέλεσμα τη διατάραξη της ισορροπίας του περιβάλλοντος στην ευαίσθητη περιοχή της παραλίας. Προτείνεται για την αξιοποίηση του παραπάνω χώρου τη δημιουργία αγκυροβολιού για σκάφη κάθε τύπου δυναμικότητας 150-200 σκαφών. Με την πρόταση αυτή κρίνονται απαραίτητοι για την περιοχή οι εξής χώροι:

- * Χώρος ελέγχου και διοίκησης του αγκυροβολιού.
- * Χώρος αποθήκευσης ναυτικού εξοπλισμού.
- * Χώροι υγιεινής
- * Αναψυκτήριο-Αίθουσα ψυχαγωγίας.

Στον χώρο αυτό θα μπορούν να αράζουν και θαλαμηγοί αφού θα είναι ασφαλής και ελεγχόμενος προσφέροντας τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις (ρεύμα, νερό, τηλέφωνο). Επίσης κατά μήκος του ο κυματοθραύστη θα προσφέρεται για περίπατο.

- Στην περιοχή όπου βρίσκεται σήμερα ο Ναυτικός Όμιλος Βόλου, προτείνεται να γίνει μαρίνα μικρών διαστάσεων με τις βασικές εξυπηρετήσεις. Με τον τρόπο αυτό αναδεικνύεται ο χώρος ως ιστορικό σημείο αναφοράς του θαλάσσιου αθλητισμού της πόλης. Επίσης στηρίζεται ο θαλάσσιος αθλητισμός αφού τα έσοδα της μαρίνας (από ενοικιάσεις χώρων κ.λ.π.) θα διατίθενται για την ενίσχυση του ναυταθλητισμού. Παράλληλα θα μπορούσε να γίνει ενοποίηση του χώρου της μαρίνας με τη γειτονική πλαζ του Αναύρου έτσι ώστε να αποτελέσουν μια οργανωμένη ενότητα θαλάσσιου τουρισμού.
- Στην πλαζ του Αναύρου προτείνεται η αύξηση των εξυπηρετήσεων που προσφέρονται στους λουόμενους (ντουζ, ομπρέλες, χώροι άθλησης ενοικίαση ποδηλάτων, κ.α.), η ανακαίνιση των τριών παραδοσιακών καφενείων, και η

κατασκευή μικρής πισίνας ή απλά η διαμόρφωση αβαθούς χώρου σε κάποιο σημείο της παραλίας ώστε να είναι ασφαλής η κολύμβηση για μικρά παιδιά.

- Στα πλαίσια ανάπτυξης και λειτουργίας ενός δικτύου μουσειακών χώρων στον ιστό της πόλης και κατά προτίμηση σε χώρους προσπελάσιμους από τουρίστες, θα μπορούσαν να λειτουργήσουν:
 - * Μουσείο Τεχνολογίας στα Παλιά
 - * Μουσείο Παράδοσης στο κτίριο Σπίρερ
 - * Μουσείο Ναυτικής-Λιμενικής Ιστορίας στον κεντρικό προβλήτα
 - * Μουσείο Σύγχρονου Τουρισμού με φωτογραφίες και παραδοσιακά αντικείμενα από όλη την περιοχή του Πηλίου των Β. Σποράδων αλλά και πιθανών περιοχών που θα εξυπηρετήσει το λιμάνι του Βόλου, στον κεντρικό προβλήτα.
 - * Μουσείο Φωτογραφίας με τις ιστορικές φωτογραφίες της σύγχρονης πόλης σε χώρους της μεγάλης μαρίνας.
 - * Σιδηροδρομικό μουσείο που ήδη υπάρχει αλλά δε λειτουργεί, στο Σ.Σ. Βόλου.
 - * Αρχαιολογικό μουσείο που φυσικά υπάρχει και λειτουργεί στον Άναυρο αλλά χρειάζεται καλύτερη οργάνωση και αλλαγή του ωραρίου λειτουργίας.
- Στο τέρμα του Αναύρου προτείνεται η κατασκευή μικρού παραδοσιακού σιδηροδρομικού σταθμού και η επαναλειτουργία του τρένου του Πηλίου με δρομολόγια για τις Μηλιές.
- Στην παραλία των Αργοναυτών προτείνεται ασθητική βελτίωση των κτιρίων (λίφτινγκ) με ενιαίο χαρακτήρα καθώς και δένδροφυτεύσεις χωρίς όμως να αλλοιώνουν το γραμμικό χαρακτήρα της περιοχής και να εμποδίζουν την κίνηση των πεζών και να διακόπτουν τη σχέση πόλης θάλασσας που έχει αναπτυχθεί.

- Ο σημερινός χώρος του parking στο λιμάνι, θα πρέπει να αλλάξει χρήση και από χώρο που φιλοξενεί αυτοκίνητα να μετατραπεί σε αισθητικό χώρο που θα φέρνει το επιβατικό λιμάνι πιο κοντά στην πόλη. Υπόγειο οργανωμένο parking θα μπορούσε να λειτουργήσει στον κεντρικό προβλήτα, στο χώρο μπροστά και δίπλα από το πανεπιστήμιο, στην περιοχή που βρίσκεται σήμερα το Green Park, στο πάρκο του Δημαρχείου, στον Ο.Σ.Ε., στην νέα μεγάλη μαρίνα. Θα μπορούσε όμως να επέλθει βελτίωση με σταδιακή μείωση των θέσεων στάθμευσης και αύξηση των χώρων πράσινου.
- Στην περιοχή των Παλιών λόγω της άμεσης σχέσης που θα αποκτήσει με τη θάλασσα, τη πόλη και το λιμάνι μετά την υλοποίηση του εναλλακτικού σεναρίου προτείνονται τα εξής:
 - * Σε παλιές βιοτεχνικές μονάδες θα ήταν εφικτό μέσω Ευρωπαϊκών προγραμμάτων όπως είναι το "University Enterprise Training Partnership" να φιλοξενηθούν Ευρωπαίοι φοιτητές που θα πραγματοποιούν την πρακτική τους εξάσκηση στον Βόλο, συμμετέχοντας σε ομάδες φοιτητών από όλη την Ευρώπη και σε μελέτες όπως ο τουρισμός, το περιβάλλον, η ανάπτυξη, η οικονομία της περιοχής κ.α..
 - * Επίσης υπάρχει η δυνατότητα οργάνωσης εγκαταστάσεων με τη μορφή "Education Centre" όπου θα μπορούν να έρχονται επισκέπτες από την Ελλάδα και τον ευρύτερο χώρο και θα απευθύνεται κύρια σε παιδιά και νέους επιστήμονες. Στον χώρο αυτό θα δίνεται η δυνατότητα οργάνωσης διαφόρων επιμορφωτικών πολιτιστικών σεμιναρίων που θα απευθύνονται σε νέους ανθρώπους. Ένας χώρος σαν και αυτόν πρέπει να είναι πλήρως οργανωμένος με κουζίνα χώρο συναντήσεων, ηλεκτρονικό, υπολογιστή, υπεύθυνο οργάνωσης χώρου και δραστηριοτήτων. Το όφελος για την πόλη θα μπορούσε να είναι οικονομικό ή όχι, για παράδειγμα οι επισκέπτες θα ήταν δυνατό να αναλαμβάνουν την υποχρέωση να ασχοληθούν με θέματα της περιοχής. Στην περίπτωση αυτή το κέρδος θα είναι διπλό γιατί ταυτόχρονα με την προσφορά τους στην πόλη, τα άτομα αυτά θα αποτελέσουν πρεσβευτές του Βόλου στις περιοχές τους και θα τονίσουν στους συνάνθρωπους τους, που αποτελούν υποψήφιους επισκέπτες του Βόλου, τις ομορφιές της περιοχής.

4.4.2 Φάση Β'

Σε περίπτωση που λειτουργήσουν οι γραμμές γ'α το Ανατολικό Αιγαίο προτείνεται:

- Η δημιουργία σύγχρονου ακτοπλοϊκού σταθμού στον προβλήτα σιλό. Στόχος είναι η εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης που θα προκύψει από τη λειτουργία των νέων γραμμών και η ανάπτυξη των απαραίτητων λειτουργιών.
- Ανοιγμα της περιοχής των Παλιών προς τα νότια με παράλληλη διαμόρφωση του χώρου. Έτσι θα "ανοίξουν" τα Παλιά προς τη θάλασσα και θα δημιουργηθούν χώροι αναψυχής στην περιοχή που είναι σήμερα περιφραγμένη και χρησιμοποιείται ως εμπορικός λιμένας.
- Ενυδρείο προτείνεται να λειτουργήσει στον προβλήτα Σιλό με την κατασκευή μιας μεγάλης δεξαμενής που θα επιτρέπει την κίνηση σε διάφορα επίπεδα στο εσωτερικό της. Με τον τρόπο αυτό οι επισκέπτες θα μπορούν να μάθουν για την ποικιλία και το μέγεθος των θαλάσσιων ζώων στο φυσικό τους χώρο. Ακόμη θα παρέχεται η δυνατότητα στα μικρά παιδιά να έρθουν σε επαφή με ακίνδυνα ψάρια και να εξοικειώνονται με το θαλάσσιο περιβάλλον. Η κατασκευή του ενυδρείου είναι βέβαιο ότι θα τονώσει το χαρακτήρα της πόλης ως πόλο έλξης τουριστών. Παράλληλα σημαντική θα είναι η συνεργασία του με το τμήμα Γεωπονίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας σε ερευνητικά προγράμματα Ιχθυοκαλιέργειας και σε πρακτική εξάσκηση των φοιτητών. Προτείνεται να γίνει μελέτη σκοπιμότητας-εφικτότητας και διερεύνηση ενδιαφερόμενων επενδυτών σε συνδυασμό με ερευνητικά προγράμματα. Η μελέτη του μάλιστα θα μπορούσε να αποτελέσει και θέμα διπλωματικής εργασίας με επιβλέποντες τους ίδιους καθηγητές που ήδη γνωρίζουν το θέμα.
- Ειδικότερα για το Σιλό επειδή η κατασκευή ενός νέου θα κόστιζε πάρα πολύ προβλέπεται μεσοπρόθεσμα να συνεχίσει να λειτουργεί στον ίδιο χώρο με την ανοχή και των δύο δραστηριοτήτων. Η τροφοδοσία του δε, προτείνεται να γίνεται με φορτηγά από τον ίδιο δρόμο που θα διέρχονται τα εμπορικά φορτία προς τα νησιά του Αιγαίου.

4.4.3 Φάση Γ'

Σε περίπτωση που οι οικονομικές συγκυρίες και η τάξη μεγέθους των εμπορικών μεταφορών το επιτρέψουν προτείνεται σε τρίτη φάση:

- Ολική μεταφορά του εμπορικού λιμανιού σε γειτονική περιοχή με χωροθέτηση δραστηριοτήτων αναψυχής και υπηρεσίες και μετατροπή του σιλό σε εμπορικό κέντρο με κεντρικές χρήσεις. Η επέμβαση αυτή αφορά τη ριζική αλλαγή του χαρακτήρα του λιμανιού από εμπορικό σε τουριστικό κέντρο με αλλαγή στις χρήσεις γης κατά μήκος της ακτογραμμής. Με τον τρόπο αυτό θα δημιουργηθεί ένας ισχυρός πόλος έλξης τουριστών που θα οδηγήσει στην εξειδίκευση της περιοχής στον τομέα αυτό ενισχύοντας την τοπική οικονομία και θα μεταφερθούν οχλούσες δραστηριότητες όπως η φορτοεκφόρτωση πλοίων, θα μειωθεί η θαλάσσια ρύπανση και θα αποσυμφορηθεί η περιοχή από τα φορτηγά.
- Στα πλαίσια της αισθητικής και λειτουργικής βελτίωσης της παραλιακής ζώνης προτείνεται η ενοποίηση της Πλατείας Ρ.Φεραίου με την παραλιακή ζώνη με εκτροπή της κίνησης των οχημάτων από τη Γρηγορίου Λαμπράκη ενώ προβλέπεται η κίνηση τους να γίνεται ή με υπόγεια διάβαση ή με εκτροπή από γειτονικούς δρόμους έτσι ώστε η πλατεία με το Δημαρχείο και η παραλιακή ζώνη να αποτελέσουν μια ενότητα.
- Χωροθέτηση σύγχρονου συνεδριακού κέντρου στο πεδίο του Άρεως σε έκταση δίπλα στη θάλασσα και σε περιοχή που να γειτνιάζει με το πάρκο, το εκθεσιακό κέντρο και το Πανεπιστήμιο.
- Επέκταση του πάρκου του Πεδίου του Άρεως προς τη θάλασσα
- Επέκταση και άνοιγμα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας προς τη θάλασσα, γεγονός που θα το κάνει το μοναδικό στην Ελλάδα και ίσως στην Ευρώπη με άμεση πρόσβαση στη θάλασσα.
- Σύνδεση της περιοχής του Πεδίου του Άρεως με τον ιστό της πόλης με την προτεινόμενη γραμμή τραμ. Είναι προφανές ότι ένα τέτοιο έργο προϋποθέτει συγκοινωνιακή μελέτη και μελέτη σκοπιμότητας.

4.4.4 Οργανωτικό σχεδιάγραμμα

Επειδή όμως για την επιτυχία του σχεδιασμού βασικό στοιχείο είναι η καλή οργάνωση, ολοκληρώνοντας, γίνονται προτάσεις για την ανάπτυξη ενός οργανωτικού σχήματος ικανού να οδηγήσει στην επίτευξη των στόχων.

Για την οργανωτική δομή σίγουρα δεν υπάρχουν πατέντες και είναι λογικό η κάθε περιοχή βρίσκει το δικό της μοντέλο οργάνωσης, παίρνοντας υπόψιν τις ιδιαιτερότητες της και τις τοπικές εμπειρίες.

Παρ'όλα αυτά υπάρχουν κάποιες βασικές αρχές:

- Οι υπεύθυνοι πρέπει να κατανοήσουν ότι είναι αναγκαίο να δώσουν τη δυνατότητα στον πληθυσμό της περιοχής να συμμετέχει στην λήψη αποφάσεων και την κατανομή των πόρων, διαφορετικά η αποτυχία είναι προγραμματισμένη.
- Όμως ένα οργανωτικό σχήμα πρέπει να προσδιορίζει ποιος είναι υπεύθυνος και για πιο πράγμα διαφορετικά είναι πιθανό να αρχίσουν οι ενδοτομειακές συγκρούσεις και ο καθένας να κατευθύνει προς τη δική του πορεία.

Σύμφωνα με τα παραπάνω το οργανωτικό σχεδιάγραμμα προτείνεται να αποτελεί μια μορφή "συμμετοχής κοινωνικής διαχείρισης" με την ίδρυση νέου φορέα που θα είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και θα περιλαμβάνει διοικητικό συμβούλιο, διευθύνων σύμβουλο και συντονιστικές ομάδες που θα αποτελούνται από:

- Εκπροσώπους της τοπικής αυτοδιοίκησης, του Α.Τ.Μ., του Τ.Ε.Ε. Μαγνησίας, του Επιμελητηρίου Μαγνησίας και των πολιτιστικών συλλόγων.
- Ιδιοκτήτες τουριστικών μονάδων και εκπροσώπους φορέων τουρισμού (ΕΟΤ).
- Εκπροσώπους οικολογικών οργανώσεων και της αρχαιολογικής υπηρεσίας.

Ο φορέας αυτός θα είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη, την οργάνωση, τη λειτουργία, την διαχείριση και την μελλοντική εξέλιξη όλων των προτεινόμενων έργων

στην παραλιακή ζώνη αλλά και αυτών που θα αναπτυχθούν στο μέλλον. Είναι όμως προφανές ότι για λιμενικές δραστηριότητες όπως ο επιβατικός και εμπορικός λιμένας, υπεύθυνος φορέας θα παραμείνει το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας.

5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Θέμα αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι η ανασυνκρότηση, ανάπτυξη και αξιοποίηση της παραλιακής ζώνης. Στην προσπάθεια αυτή παρουσιάστηκε η σημερινή κατάσταση, αναλύθηκε η δομή της τοπικής οικονομίας, εξετάστηκαν οι δυνατότητες ανάπτυξης νέων δραστηριοτήτων, διατυπώθηκαν εναλλακτικές προτάσεις επεμβάσεων που αξιολογήθηκαν μέσα από τη θεματική ανάλυση και επιλέχθηκε αυτή που κρίθηκε ότι με βάση τις σημερινές συνθήκες θα οδηγήσει στην ανάπτυξη πραγματοποιήσιμων προτάσεων που θα συνεπάγονται την αναβάθμιση και την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει την παραλιακή έκταση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου και εκτείνεται από τον όρμο του Ναυτικού Ομίλου Βόλου (NOB) έως τη θέση Μπουρμπουλήθρα μετά το Πεδίο του Άρεως. Τα μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής αυτής καταλαμβάνεται από το λιμάνι γι' αυτό μεγάλο τμήμα της μελέτης ασχολείται με τη δραστηριότητα και το μέλλον του λιμανιού του Βόλου. Στις υπόλοιπες εκτάσεις που έχουν παραχωρηθεί στο Δήμο Βόλου κυριαρχούν δραστηριότητες αναψυχής με πάρκα, παιδικές χαρές, αναψυκτήρια κ.λ.π. Επίσης πρέπει να τονιστεί ότι στο χώρο αυτό έχουν αναπτυχθεί οι εγκαταστάσεις του Π.Θ.

Από τη διάρθρωση της οικονομίας της περιοχής παρατηρείται αλλαγή της κλαδικής δομής της απασχόλησης την τελευταία 10ετία. Έντονα είναι τα σημάδια της μεταβιομηχανικής περιόδου, της υποτονικής δραστηριότητας του εμπορικού λιμένα και της τριτογενοποίησης της παραγωγής με συνεχή αύξηση των εξυπηρετήσεων που παρέχονται στον κλάδο του τουρισμού. Παράλληλα, από την ανάλυση φάνηκε ότι η πόλη του Βόλου έχει τις δυνατότητες να φιλοξενήσει εναλλακτικές μορφές τουρισμού όπως ο συνεδριακός, ο θαλάσσιος, ο τουρισμός τρίτης ηλικίας, ο εκθεσιακός και ο εκπαιδευτικός που θα έχουν σαν αποτέλεσμα την οικονομική ανάκαμψη της τοπικής οικονομίας και την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

Από το κεφάλαιο που ασχολείται με το λιμάνι διαπιστώνεται συνεχής αύξηση της επιβατικής κίνησης από και προς τις Β.Σποράδες και κίνηση κρουαζιερόπλοιων που χρησιμοποιούν το λιμάνι του Βόλου, κυρίως ως ενδιάμεσο σταθμό στα διεθνή ή ελληνικά δρομολογία τους και φαίνονται οι δυνατότητες ανάπτυξης του Βόλου ως ακτοπλοϊκού σταθμού. Ταυτόχρονα αναμένεται να δημιουργηθούν νέες γραμμές προς

τα νησιά του Αιγαίου, πράγμα που σημαίνει πως η τοπική αγορά θα χρειαστεί να καλύψει τις μελλοντικές καταναλωτικές και τεχνικές ανάγκες των νησιών αυτών.

Από την άλλη πλευρά το εμπορικό λιμάνι φαίνεται να έχει ως κύριο ρόλο του την εξυπηρέτηση εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού και εσωτερικού της Θεσσαλίας και της κεντρικής Ελλάδος ενώ το μέλλον του ως διαμετακομιστικού κέντρου είναι συνδεδεμένο με το μέλλον του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και πολλά θα εξαρτηθούν από το μέγεθος της κίνησης που θα εξυπηρετήσει αυτό.

Από τη διεθνή εμπειρία, παρατηρείται τελευταία μια τάση ανασυγκρότησης-ανάπλασης παλαιών λιμανιών, που είναι παροπλισμένα, με χωροθέτηση νέων αστικών χρήσεων και παράλληλη ένταξη τους στον αστικό ιστό με επεμβάσεις που οδηγούν σε ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το λιμάνι της Βαλτιμόρης που άλλαξε χαρακτήρα και από εμπορικό μετατράπηκε σε χώρο συγκέντρωσης δραστηριοτήτων "υψηλού τριτογενή τομέα", αναψυχής και τουρισμού ενώ οι εμπορικές λειτουργίες μεταφέρθηκαν σε γειτονική περιοχή.

Με τον ολοκλήρωση της ανάλυσης κατά την προσπάθεια αντιμετώπισης της προβληματικής στη φάση της επιλογής της στρατηγικής ανάπτυξης και των επεμβάσεων δημιουργήθηκαν τέσσερα σενάρια αντιμετώπισης. Η λογική τους ξεκίνησε από την πιο συντηρητική λύση (σενάριο 1) έως την πιο αισιόδοξη και δύσκολα πραγματοποιήσιμη (σενάριο 4). Πιο συγκεκριμένα το σενάριο 1 περιλαμβάνει τις επεμβάσεις εκείνες που κρίνονται απολύτως απαραίτητες για την ανάπτυξη επιβατικού λιμένα στον κεντρικό προβλήτα και δραστηριοτήτων τουρισμού και αναψυχής στην ευρύτερη περιοχή της παραλίας. Το σενάριο 2 όσον αφορά το λιμάνι προβλέπει τη λειτουργία ενός σύγχρονου "Festival Market Place" στον κεντρικό προβλήτα ενώ σε ότι αφορά την παραλία προτείνει τη διαμόρφωση της έτσι ώστε να αποτελέσει πόλο έλξης και παραμονής για τους διερχόμενους τουρίστες. Το σενάριο 3 αναφέρεται στην περίπτωση που λειτουργήσουν ακτοπλοϊκές γραμμές από το Βόλο προς το Αιγαίο. Αυτό θα σημαίνει αύξηση της διερχόμενης από το Βόλο κίνησης και την αδυναμία εξυπηρέτησης της από τον κεντρικό προβλήτα. Για το λόγο αυτό προτείνεται η δημιουργία ενός δεύτερου σύγχρονου ακτοπλοϊκού σταθμού που θα συνδυάζει την εξυπηρέτηση των επιβατών με κεντρικές λειτουργίες και δραστηριότητες τουρισμού. Το σενάριο 4 αποτελεί μια μακροπρόθεσμη πρόταση για το λιμάνι του Βόλου με μεγάλο χρονικό ορίζοντα. Περιλαμβάνει την ολική μεταφορά του εμπορικού λιμένα σε γειτονική

περιοχή και ανάπτυξη δραστηριοτήτων υψηλού τριτογενή τομέα, αναψυχής και τουρισμού κατά τα πρότυπα ξένων λιμανιών.

Οι επεμβάσεις που προτείνονται στην περιοχή μελέτη υποσκοπούν στην ανασυγκρότηση της παραλιακής ζώνης και μεταμόρφωσης της σε χώρο ζωτικής σημασίας για την πόλη αλλά και μετατροπή της σε κέντρο υπερτοπικού χαρακτήρα. Βέβαια ιδανική θα ήταν η κατασκευή ενός νέου λιμένα και η μεταφορά των εμπορικών λειτουργιών σε γειτονική περιοχή, δεδομένου ότι το Λιμενικό Ταμείο Βόλου είναι εδώ και έξι μήνες Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας και η μετατροπή του σημερινού εμπορικού σε σύγχρονο ακτοπλοϊκό σταθμό και χώρο συγκέντρωσης κεντρικών χρήσεων. Η δυσκολία όμως εξεύρεσης κονδυλίων για την πραγματοποίησή του στο βαθμό που σήμερα το λιμάνι του Βόλου με βάση τη Στρατηγική Μελέτη των Μεταφορών 2010 (ΥΠΕΘΟ, 1994) θεωρείται 8ης προτεραιότητας, καθιστούν το τελευταίο σενάριο σχεδόν αδύνατο τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα.

Η διείδυση κεντρικών λειτουργιών αποτελεί επέμβαση μεγάλης κλίμακας που σαφώς θα έχει επιπτώσεις στο λειτουργικό, χωροταξικό και αρχιτεκτονικό χαρακτήρα της περιοχής μελέτης αλλά και όλης της πόλης γενικότερα και θα επιφέρει σοβαρές αισθητικές αλλαγές. Είναι βέβαιο ότι πριν την εφαρμογή οποιασδήποτε πρότασης θα πρέπει να προηγηθούν μελέτες πολεοδομικής αλλά και αρχιτεκτονικής κλίμακας ώστε να προσδιοριστούν τα κύρια χαρακτηριστικά που θα αποκτήσει η περιοχή, αλλά και να αποφευχθούν αλλοιώσεις και λάθη που θα είναι δύσκολο να διορθωθούν αργότερα.

Ήδη έχουν ξεκινήσει προσπάθειες στην κατεύθυνση της ανασυγκρότησης της περιοχής μελέτης με τη συγκατάθεση του Λ.Τ.Μ. προκειμένου να αποσυμφορηθούν οι εμπορικές δραστηριότητες από τον κεντρικό προβλήτα. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο Δήμος Βόλου επιδιώκει την ανάπλαση της υπόλοιπης περιοχής. Παραδείγματα αποτελούν η παρούσα διπλωματική εργασία που αποτελεί ένα είδος συνεργασίας του Π.Θ. με το Δήμο Βόλου για ενασχόληση των φοιτητών με θέματα της πόλης και η μελέτη "Αξιοποίησης και χωροθέτησης λειτουργιών στο κεντρικό προβλήτα και τον κυματοθραύστη" του γραφείου Γιαμάκου που γίνεται παράλληλα και έχει προκηρυχθεί από το Λ.Τ.Μ.

Με την παρουσίαση της τελικής πρότασης φάνηκε η ανάγκη για συνεργασία των αρμοδίων φορέων της πόλης για τον καλύτερο σχεδιασμό, την οργάνωση και λειτουργία

ενός νέου φορέα (Ν.Π.Δ.Δ.) που θα αναλάβει την υλοποίηση της πρότασης αυτής και άλλων, παρόμοιου χαρακτήρα, στο μέλλον.

Ολοκληρώνοντας πρέπει να σημειωθεί ότι:

- κατά τη διάρκεια αυτής της μελέτης έπρεπε να αντιμετωπιστούν προβλήματα διαφορετικών και συχνά συγκρουόμενων απόψεων. Από τη μιά μεριά ο Δήμος Βόλου, το ΛΤΜ και μελέτες, που έχουν εκπονηθεί παλιότερα όπως μελέτες των γραφείων Δοξιάδη και Αντωνόπουλου, που υποστηρίζουν τη δυναμική ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα και από την άλλη μελέτες όπως η "Στρατηγική ανάπτυξη των μεταφορών - Ελλάδα 2010" του ΥΠΕΘΟ, που θεωρούν το λιμάνι του Βόλου της προτεραιότητας και απόψεις πανεπιστημιακών που πιστεύουν ότι οι δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης του λιμανιού είναι πολύ μεγαλύτερες και πρέπει να αξιοποιηθούν και δεν πρέπει να δοθεί έμφαση στον εμπορικό λιμένα που θα δράσει ανασταλτικά προς την κατεύθυνση αυτή.
- Έχει ληφθεί σοβαρά υπόψη η στενή σχέση που έχει αναπτυχθεί ανάμεσα στο λιμάνι και την πόλη, η αρνητική στάση των κατοίκων και της τοπικής αυτοδιοίκησης για ολική μεταφορά του λιμένα και χωροθέτηση κεντρικών λειτουργιών στην περιοχή αυτή και η άποψη επώνυμων πολιτών που δηλώνει ότι Βόλος σημαίνει λιμάνι.

Κλείνοντας, τονίζεται ότι από το σημερινό επίπεδο ανάπτυξης διαπιστώνεται ότι δεν υπάρχουν περιθώρια, για αυτοσχεδιασμούς, αντιμετώπιση των προβλημάτων με βραχυχρόνιους στόχους και ικανοποίηση τοπικών πιέσεων, στην εφαρμογή προγραμμάτων. Γι αυτό η πολιτική ανάπτυξης, πρέπει να στηρίζεται σε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αειφόρου ανάπτυξης που θα σέβεται το περιβάλλον και δεν θα περιορίζει τις μελλοντικές αναπτυξιακές δυνατότητες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγγελίδης Μ., "Χωροταξικός Σχεδιασμός", Αθήνα, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας Ε.Μ.Π., 1991.
- Αμοιρόγλου Γ., "Ίδρυση ελεύθερης ζώνης στο λιμάνι του Βόλου", πρακτικά από την διημερίδα "Η ανάπτυξη των μεταφορών και το λιμάνι του Βόλου", Τεχνικά Χρονικά, Βόλος, 1988.
- Αντωνόπουλος Μ. & Συνεργάτες, Περιβαλλοντική μελέτη λιμένος Βόλου, Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ, Αθήνα, 1993.
- Αραβαντινός Α., "Πολεοδομικός Σχεδιασμός", Αθήνα, Ε.Μ.Π., 1986
- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, "Προμελέτη Ανασυγκρότησης Κεντρικών προβλητών Λιμένος Θεσσαλονίκης", Θεσσαλονίκη, 1995
- Γιαμάκος Σ.- Φ. Γιαμάκου & Συνεργάτες, "Μελέτη αξιοποίησης και χωροθέτησης λειτουργιών στο λιμένα Βόλου (Α' φάση)", Βόλος, 1994.
- Γιαννόπουλος Γ. - Α. Νανιόπουλος, "Αξιολόγηση της θέσης του Βόλου σε σχέση με τις ροές των εμπορευμάτων από Ευρώπη προς Μ.Ανατολή και συγκοινωνιακή υποδομή", πρακτικά από την διημερίδα "Η ανάπτυξη των μεταφορών και το λιμάνι του Βόλου", Τεχνικά Χρονικά, Βόλος, 1988.
- Γιαννόπουλος Γ. - Ι. Φρατζεσκάκης, "Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική" τόμος 1, Θεσσαλονίκη, 1986.
- Γούσιος Δ., "Ένας νέος ρόλος για το λιμάνι του Βόλου στην Ανατολική Μεσόγειο", Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 1992.
- Δερβένης Δ., "Αναγκαιότητα προσδιορισμού του κόστους λιμένων", πρακτικά από την ημερίδα "Κόστος λιμένων: 1η πιλοτική εφαρμογή για φορτηγά πλοία", ΔΕΚΑΜΜ, Βόλος, 1995.

Δερβένης Δ., "Η ανάπτυξη των μεταφορών στη Μεσόγειο και ο ρόλος του ΔΕΚΑΜΜ" πρακτικά από την διημερίδα "Η ανάπτυξη των μεταφορών και το λιμάνι του Βόλου", Τεχνικά Χρονικά, Βόλος, 1988.

Δημαρέλος Β. - Σ. Βούγιας, "Η σημασία του αυτοκινητόδρομου Ηγουμενίτσας-Βόλου στην περιφερειακή ανάπτυξη των περιοχών διέλευσής του", πρακτικά από την διημερίδα "Η ανάπτυξη των μεταφορών και το λιμάνι του Βόλου", Τεχνικά Χρονικά, Βόλος, 1988.

Δήμος Βόλου, "Βόλος, η πόλη μας", ειδική έκδοση, Βόλος, 1990.

Δήμος Βόλου, "Βόλος, μια μοναδική πόλη", ΔΕΜΕΚΑΒ, Βόλος, 1994.

Δοξιάδης & Συνεργάτες, "Η ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου", Αθήνα, 1966

Δουμπιώτης Α., "Ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου", πρακτικά από την διημερίδα "Η ανάπτυξη των μεταφορών και το λιμάνι του Βόλου", Τεχνικά Χρονικά, Βόλος, 1988.

Δρόμος - Ρογκάν & Συνεργάτες, "Μελέτη Συγκοινωνιακών Υποδομών 2010", Αθήνα, 1993.

ΕΤΒΑ, "Οδηγός Επενδύσεων", Αθήνα, 1992.

Θεοφανίδης Σ., "Εγχειρίδιο Αξιολόγησης Επενδυτικών Σχεδίων", Αθήνα, ΕΤΒΑ, 1985.

Κατσιρέλου Π., "Γνωριμία με τη Μαγνησία", Βόλος, 1992.

Κραψίτης Μ., "Σιδηροδρομικό πορθμείο Βόλου Λαττάκias Συρίας". πρακτικά από την διημερίδα "Η ανάπτυξη των μεταφορών και το λιμάνι του Βόλου", Τεχνικά Χρονικά, Βόλος, 1988.

Κυριαζής Κ., "Θεωρία αποφάσεων και ανάλυση πολιτικής", πανεπιστημιακές παραδόσεις, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 1993.

Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, "Λιμάνι Βόλου - Εμπορικό σταυροδρόμι", Βόλος, 1989.

- Λουκίσσας Φ., "Θεωρίες και τεχνικές προγραμματισμού-σχεδιασμού", Βόλος, Πανεπιστημίο Θεσσαλίας, 1992.
- Λουκίσσας Φ (επιμέλεια), "Θαλάσσιος Τουρισμός-Ανάπτυξη, Προοπτικές", Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΕΕ Μαγνησίας, Βόλος, 1995.
- Λουκίσσας Φ. - Γ.Πετράκος - Γ.Πυργιώτης "Δεν πληρεί τις προϋποθέσεις για υπερεθνικό λιμάνι ο Βόλος", δημοσίευμα στην εφημερίδα Ταχυδρόμος, Βόλος, 21/4/1995.
- Μέμος Κ. - Ι. Δοκουμετζίδης, "Το λιμάνι του Βόλου στο εθνικό λιμενικό σύστημα", πρακτικά από την διημερίδα "Η ανάπτυξη των μεταφορών και το λιμάνι του Βόλου", Τεχνικά Χρονικά, Βόλος, 1988.
- Μιχέλη Λ., "Αιγαίο, Νεοκλασικές πόλεις και λιμάνια του 19ου αιώνα", Αθήνα, 1990.
- Ντελεδήμος Τ., "Το λιμάνι του Βόλου σήμερα", πρακτικά από την διημερίδα "Η ανάπτυξη των μεταφορών και το λιμάνι του Βόλου", Τεχνικά Χρονικά, Βόλος, 1988.
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, "Στατιστικό Δελτίο 1993", Θεσσαλονίκη, 1993
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, "Μελέτη Αναθεώρησης του Ρυθμιστικού σχεδίου του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας", ΤΜΧΠΑ, Προκαταρκτική έκθεση προς τη Δ.Ε., Βόλος, 1995
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, "Χωροταξικό σχέδιο Ν.Μαγνησίας", ΤΜΧΠΑ, Βόλος, 1993,
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, "Κοινωνικογεωγραφική έρευνα στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου", ΤΜΧΠΑ, Βόλος, 1994.
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, "Προκαταρκτική μελέτη χωροθέτησης εγκαταστάσεων θαλασσιου τουρισμού στον Παγασητικό κόλπο", φοιτητική εργασία, επιβλέπων Λουκίσσας Φ., Βόλος, 1994.
- Παπαγιάννης Θ. & Συγεργάτες, "Αναγνώριση-Ανάλυση της περιοχής του Βόλου", Ε.Π.Α, Βόλος, 1984.

Πιστοφίδης Α., "Αγροτουρισμός - Οικοτουρισμός", Αθήνα, 1994.

Πογιαρίδης Η. - Κ.Ρακιτζής, "Το λιμάνι του Βόλου και οι προοπτικές ανάπτυξης",
διάλεξη, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 1995.

Σγουρής Β., "Λιμάνι Βόλου - Δυνατότητες και Προοπτικές Ανάπτυξης", Δημοκρίτειο
Πανεπιστήμιο Θράκης, Ξάνθη, 1984.

Σγουρής Β., "Το λιμάνι του Βόλου και οι επιπτώσεις του στην ανάπτυξη της ευρύτερης
περιοχής" πρακτικά από την διημερίδα "Η ανάπτυξη των μεταφορών και το λιμάνι
του Βόλου", Τεχνικά Χρονικά, Βόλος, 1988.

Σκάγιαννης Π., "Προγραμματισμός και σχεδιασμός υποδομών", διδακτικές σημειώσεις,
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 1993.

Σκυργιάννης Χ., "Συμπεράσματα για το κόστος λιμένων", πρακτικά από την ημερίδα
"Κόστος λιμένων: 1η πιλοτική εφαρμογή για φορτηγά πλοία", ΔΕΚΑΜΜ, Βόλος,
1995.

Σκυργιάννης Χ., "Ο Βόλος στα διεθνή δίκτυα μεταφορών" πρακτικά από την διημερίδα "Η
ανάπτυξη των μεταφορών και το λιμάνι του Βόλου", Τεχνικά Χρονικά, Βόλος,
1988.

Στατιστικές Επετηρίδες της Ελλάδος, ΕΣΥΕ, 1984, 1989, 1991

Στοιχεία Λιμενικού Ταμείου Βόλου

Στοιχεία Λιμεναρχείου Βόλου

Τεχνικά Χρονικά, "Η ανάπτυξη των μεταφορών και το λιμάνι του Βόλου", τεύχη 7-9-88,
10-12-88

ΥΠΕΧΩΔΕ, "Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης", Αθήνα, 1984.

ΥΠΕΧΩΔΕ, "Προσβάσεις και οδικοί άξονες", Αθήνα, 1994



Χαλιαμπτάλιας Ζ., "Προσδιορισμός των λιμένων", πρακτικά από την ημερίδα "Κόστος λιμένων: 1η πιλοτική εφαρμογή για φορτηγά πλοία", ΔΕΚΑΜΜ, Βόλος, 1995.

Χριστοφιλόπουλος Δ., "Εφαρμογή Πολεοδομικών Σχεδίων", Αθήνα, 1993, εκδ. Αφει Σάκκουλα.

Χριστοφιλόπουλος Δ., "Αστικός και Χωροταξικός Σχεδιασμός", Αθήνα, 1990, εκδ. Αφει Σάκκουλα.

Χριστοφιλοπούλου Π., "Δημόσια διοίκηση και τοπική αυτοδιοίκηση", παραδόσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 1993.

Department of Housing and Community Development, "Fact sheet-Baltimore's Inner Harbor", Shoreline Program, Baltimore City, 1979.

European Youth Event, "Arts Community Environment", συμμετοχή στη διεθνή συνάντηση, Coniston, 1994

Seminare European, "Building the city by the waterside", πρακτικά ημερίδας, Zaanstad, 1992.

