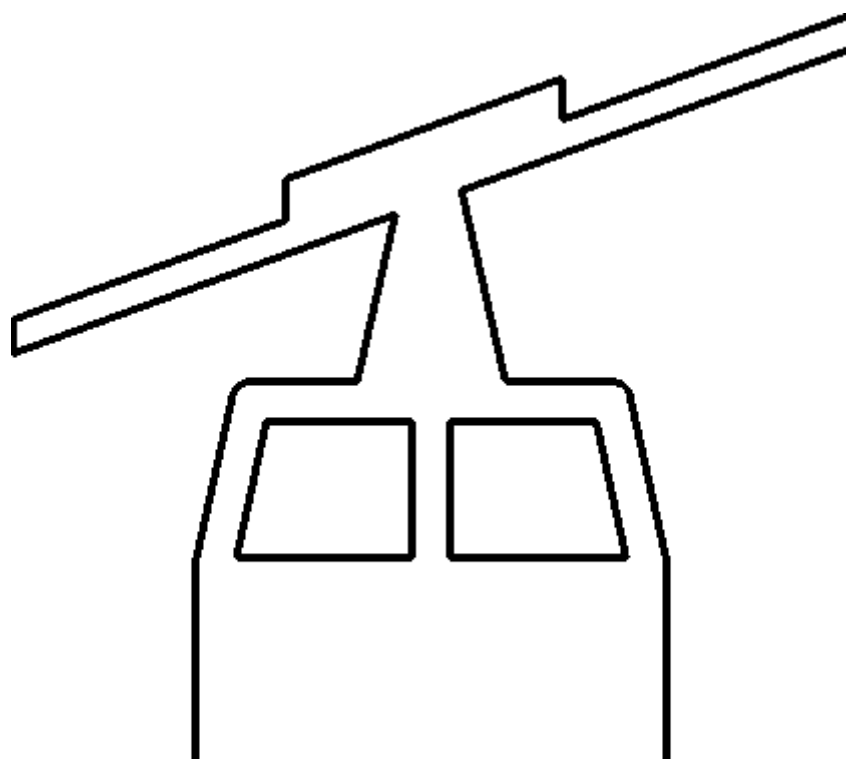


**ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΕΛΕΦΕΡΙΚ ΣΤΟ ΠΗΛΙΟ
ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΛΟΥ**



ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αδάμος Κωνσταντίνος
2007

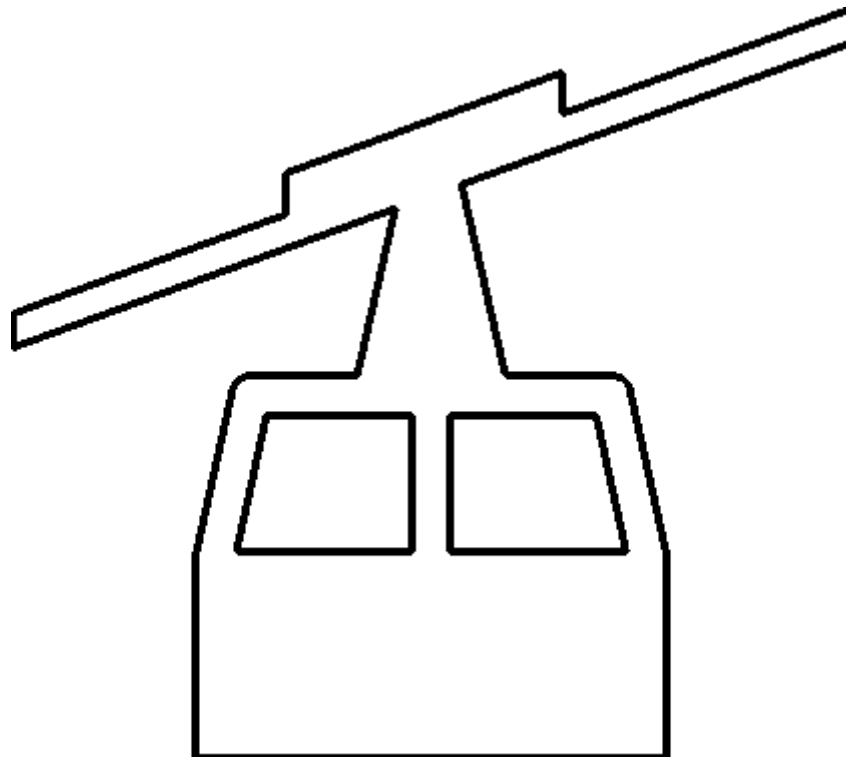
Επιβλέπον
Δημήτρης Φιλιππιτζής
Ιορδάνης Ε. Στυλίδης

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σε έναν τόπο όπου οι θεοί διάλεξαν για την πραγματοποίηση γαμήλιων τελετών και πανυγηρικών, από την πόλη του Βόλου ως τα νοτιοανατολικά του Πηλίου, μελετάμε την αναγκαιότητα της ύπαρξης συστήματος τελεφερίκ. Με αφετηρία την πόλη του Βόλου, εκμεταλλευόμενοι την ομορφιά του Βουνού, υποστηρίζοντας την αρχιτεκτονική κληρονομιά και το αξιόλογο φυσικό περιβάλλον θέτουμε σταθμούς καίρια σημεία-θέσεις.

Στοχεύουμε σε σημαντική αύξηση του τουρισμού, στο γενικότερο εκσυγχρονισμό της περιοχής, στην εξυπηρέτηση μετακινήσεων επιβατών και προϊόντων. Μελετάμε τα στάδια επέκτασης του έργου, αναλύουμε τα συγκριτικά πλεονεκτήματα εκπόνησης του και προδιαγράφουμε την βιωσιμότητά του. Θέτουμε όλα εκείνα τα επιχειρήματα και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα προβάλλοντας την άμεση ανάγκη αποπεράτωσής του. Με σεβασμό στο περιβάλλον, τους ανθρώπους, τη ζωή, το Πήλιο γίνεται πάλι ζωντανό, τόπος εξερεύνησης και επίσκεψης πρώτης επιλογής.

TELEFERIK CONSTRUCTION AT PILIO MOUNTAIN
VOLOS STATION



SUMMARY

Adamos Konstantinos
2007

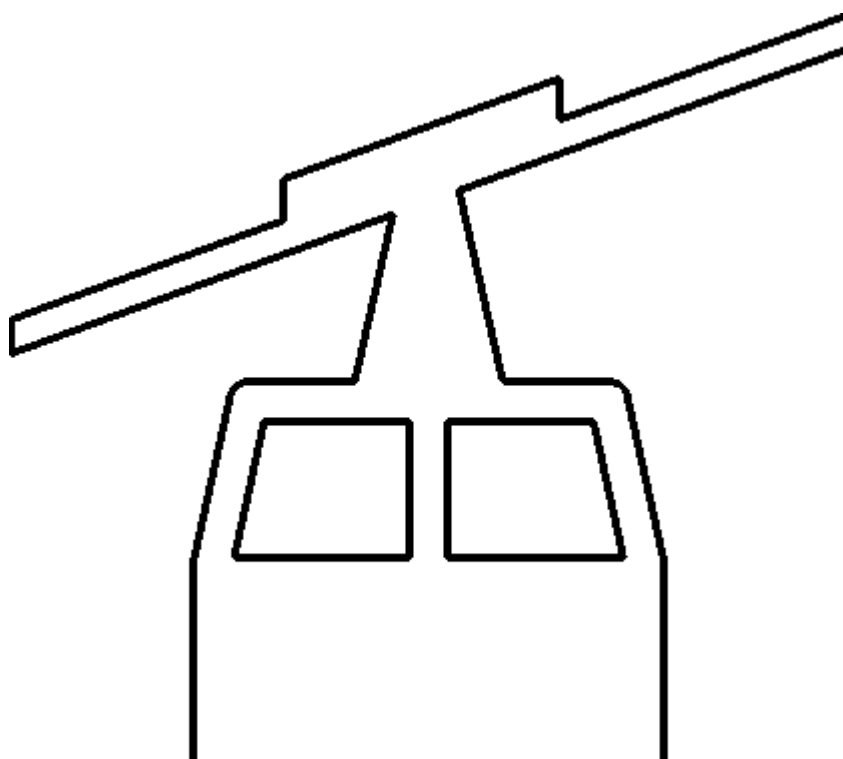
Supervisor
Dimitris Filipigis
Iordanis E. Stylidis

SUMMARY

At the place where the gods chose to realize wedding ceremonies and festival celebrations, from the city of Volos to the northeast side of Mount Pilio, we study the necessity of the existence of the teleferik. Starting from Volos, taking advantage of the mountain's beauty and supporting its architectural heritage and the remarkable physical environment we set stations at specific points-locations.

We point at a considerable of the tourism, in the climate of a general progress of the area, and at the transporting services offered at people and at the regional commerce. We study the expansionism of the project, we analyse the advantages of its elaboration and we prescribe its livability. We set all these arguments and advantages by recalling its direct necessity of completion. With respect to the environment, the people, the life, the Mountain of Pilio becomes again alive, the first choice for explorations and visits.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΕΛΕΦΕΡΙΚ ΣΤΟ ΠΗΛΙΟ
ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΛΟΥ



Αδάμος Κωνσταντίνος
2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα Θέμα

5.....	Τα χωριά του Πηλίου
6.....	Γενικά – Αντικείμενο έργου
7.....	Τουρισμός - Αναψυχή
9.....	Το Αεροδρόμιο
9.....	Πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη του Τουρισμού
10.....	Αρχαιολογικοί χώροι
11.....	Η Ανάδειξη του πολιτισμού
11.....	Χωροταξική μεταφορική μελέτη
12.....	Μελέτη Περιβαλλοντικών επιπτώσεων
12.....	Ποιότητα Περιβάλλοντος
13.....	Μεταφορική κίνηση
16.....	Δασικοί πόροι
17.....	Κατασκευή και εταιρείες
18.....	Τεχνική ανάπτυξη του έργου.
19.....	Τεχνικά χαρακτηριστικά.
22.....	Οι προτεινόμενες θέσεις διασύνδεσης
29.....	Εγκαταστάσεις Χιονοδρομικού Κέντρου (Χάνια)
30.....	Εγκαταστάσεις Πλιασίδι
31.....	Εγκαταστάσεις Βόλου, Πορταριάς, Ζαγοράς, Άγιου Ιωάννη, Νταμούχαρη, Τσαγκαράδας, Μακρινίτσας.
32.....	Στάδια επέκτασης
32.....	Κόστος κατασκευής
33.....	Επίλογος
34...	Βιβλιογραφία

Τα χωριά του Πηλίου

Οι αρχαίοι θεοί διάλεξαν αυτό τον τόπο στην ανατολική πλευρά της ενδοχώρας για την πραγματοποίηση γαμήλιων τελετών και πανηγυρικών εορτασμών. Από την πόλη του Βόλου, οι τουρίστες μπορούν να οδηγήσουν νοτιοανατολικά του όρους Πηλίου, όπου μικρά χωριά όπως οι Μηλιές, η Τσαγκαράδα και η Βυζίτσα ξεπροβάλλουν σαν να σκαρφαλώνουν επάνω στο βουνό. Τα πέτρινα καλντερίμια, οι διακοσμημένοι τοίχοι και τα στενά παράθυρα των σπιτιών αντανakλούν την τοπική παραδοσιακή αρχιτεκτονική. Οι βυζαντινές εκκλησίες εκθέτουν μοναδικές τοιχογραφίες. Θελκτικές αμμόδης παραλίες απλώνονται πέρα από τον Παγασιτικό Κόλπο στη βάση του βουνού στο Αιγαίο Πέλαγος. Παράλληλα, το μεσογειακό κλίμα ευνοεί την επίσκεψη σε αυτόν τον υπέροχο τόπο καθ'όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Οι 20 καλύτερες απομονωμένες παραλίες αποτελούν το Άγιο Δισκοπότηρο του ταξιδιού - λεπτόκοκκη λευκή άμμος, μια καταγάλανη θάλασσα και καμία ψυχή γύρω. Κι όμως οι άθικτες, μυστικές παραλίες υπάρχουν ακόμη και όπως η Gemma Bowes αποκαλύπτει, δε χρειάζεται πάντα να πας στο τέλος του κόσμου για να βρείς μια.

Γενικά – αντικείμενο έργου

Αντικείμενο της μελέτης είναι η πλήρης εγκατάσταση συστήματος Τελεφερίκ, το οποίο μεταφορικά θα συνδέσει το Βόλο με επίκαιρα σημεία-θέσεις του Πηλίου, θέσεις που εν πρώτοις οδηγούν στο συμπέρασμα της αναγκαιότητας της ύπαρξης του συστήματος, δικαιολογούν την ανάπτυξη του και προδιαγράφουν την βιωσιμότητά του.

Οι συγκοινωνίες στο Πήλιο δεν έχουν αλλάξει τα τελευταία ογδόντα χρόνια, χρόνια κατά τα οποία άρδην άλλαξε η κοινωνική δομή και οι δραστηριότητες της παγκόσμιας κοινωνίας με την υποστήριξη τεχνολογικών προϊόντων που είχαν σαν αποτέλεσμα και την αλλαγή του προορισμού του Βουνού με την καθιέρωσή του σαν χώρο περιήγησης, αναψυχής, ορεινών αθλημάτων και θερινών διακοπών, όπως επίσης άλλαξε και ο προσανατολισμός διάθεσης των παραγωγικών πόρων του βουνού, με μεγιστοποίηση και εξειδίκευση καλλιεργειών και κυρίως του Μήλου.

Ακόμη, στο μεσολαβόν χρονικό διάστημα, από την πολιτεία θεωρητικά άλλαξαν και οι αναπτυξιακοί σχεδιασμοί ώστε να είναι σε θέση να υποστηρίξουν την νέα κατάσταση στη ζήτηση που δημιουργεί το κοινωνικό σύνολο, για να μεγιστοποιηθεί το αναπτυξιακό αποτέλεσμα με τη δέουσα προφύλαξη του περιβάλλοντος.

Τέτοιου είδους πρωτοποριακά έργα που για την εφαρμογή τους προϋποθέτουν την ύπαρξη κατάλληλου Γεωφυσικού περιβάλλοντος αποτελούν πρόκληση για την κατασκευή τους δεδομένης της πληθώρας ανάλογων στην Ευρώπη σε παρόμοια περιβάλλοντα, όπου έχουν αναδειχθεί σαν το πρώτο μέσο μεταφοράς και πρέπει να τυγχάνουν της αμέριστης υποστήριξης όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Το Πήλιο που τόσο θαυμάστηκε μετά την επί τόσες δεκαετίες περιήγησής του και την κατά κόρο εξερεύνησή του, ίσως τελευταία δεν προσφέρεται πλέον για πρώτη επιλογή επισκέψεις πόσο μάλλον για περισσότερες επισκέψεις, αφού στα χρόνια που πέρασαν το Βουνό δεν έτυχε του απαραίτητου σχεδιασμού και κατ' επέκταση της αναγκαίας αναβάθμισής του ώστε να είναι σε θέση να ανταγωνιστεί άλλες περιοχές.

Χαρακτηριστικά πρέπει να αναφερθεί ότι, οι οποιεσδήποτε περιοχές αιχμής ανά τον κόσμο που έχουν καταστεί παγκόσμια τουριστικά κέντρα δεν εφησυχάζουν με την υπάρχουσα κατάστασή τους και αναζητούν συνέχεια την εμπλούτισή τους με νέα ενδιαφέροντα, ώστε να βελτιώνουν τη θέση τους και να αποτελούν επιλέξιμα κέντρα διαρκείας.

Πρέπει να σημειωθεί ακόμη ότι σκοπός αυτής της περιγραφής είναι να διαφανεί η σκοπιμότητα του έργου και τα αποτελέσματά του, τα οποία θα είναι συγκρίσιμα με το πολιτισμικό όφελος, της ανάδειξης του παραδοσιακού χαρακτήρα του Πηλίου, της διαφύλαξης του περιβάλλοντος, της συμβολής του στην ανάπτυξη του πρωτογενούς και τριτογενούς τομέα, στην εντός και εκτός της χώρας προβολή του, με στόχο τη μεσοπρόθεσμη απόδοσή του από τον τελευταίο παράγοντα (προβολή), την απόδοση παράλληλου βαθμού ελευθερίας διακινήσεως κυρίως κατά τον χειμώνα.

Τουρισμός - Αναψυχή

Το Πήλιο αποτελεί τουριστικό και διακεκριμένο παραθεριστικό κέντρο της Θεσσαλίας, περιφερειακής, εθνικής και διεθνούς εμβέλειας. Διαθέτει πλούσια αρχιτεκτονική κληρονομιά, ιδιαίτερα αξιόλογο φυσικό περιβάλλον (δάση/οπωρώνες, νερά), αμμουδιές στο Αιγαίο και στον Παγασητικό κόλπο καθώς και εγκαταστάσεις για χειμερινά αθλήματα. Η ανακαίνιση και επαναχρησιμοποίηση των παραδοσιακού χαρακτήρα κατοικιών αποτελεί τον κύριο τρόπο στέγασης των παραθεριστών που προέρχονται από την ευρύτερη περιοχή, από τα πολεοδομικά συγκροτήματα Αθήνας-Θεσσαλονίκης αλλά και από χώρες της κεντρικής Ευρώπης, ιδιαίτερα τη Γερμανία.

Ο Τουρισμός εμφανίζει τα τελευταία χρόνια σημαντική ανάπτυξη.

Στην παράγραφο αυτή, εξετάζεται ο κλάδος του Τουρισμού λόγω του μεγέθους του και της ιδιαίτερης σημασίας που έχει για το Νομό.

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζεται η εξέλιξη που παρουσιάστηκε στις διανυκτερεύσεις του Νομού Μαγνησίας από το 1990 μέχρι το έτος 2005.

Ξενοδοχειακό δυναμικό Νομού Μαγνησίας

Έτος	1990	2005
Ξενοδοχειακές μονάδες	320	401
Κλίνες	12.929	18.515

Στα κάμπινγκ το δυναμικό τα τελευταία χρόνια είναι σταθερό. Υπάρχουν έξι με 1.179 θέσεις.

Από τα στοιχεία του πίνακα προκύπτει μια συνεχής αύξηση των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων και των διαθέσιμων κλινών στον Νομό.

Διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία στο Νομό Μαγνησίας, την περίοδο 2003-2005

ΕΤΟΣ	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο	Πληρότητα %
2003	423.365	595.860	1.019.225	48.5%
2004	378.744	608.087	986.831	42.0%
2005	508.258	718.016	1.226.274	43.0%

Κατηγορίες ξενοδοχείων στο Νομό Μαγνησίας, την περίοδο 2003-2005

ΕΤΟΣ	5*****			4****			3***			2**			1*		
	Ξεν οδ. ι.	Δω ι.	Κλ ι.	Ξ ε. ι.	Δω. ι.	Κλ ι.	Ξε ε. ι.	Δ ω. ι.	Κλ ι.	Ξε ε. ι.	Δω. ι.	Κλ. ι.	Ξε ε. ι.	Δ ω. ι.	Κ λ. ι.
2003	3	34	75	3	342	72	31	95	18	11	223	424	25	43	84
				3		3		0	24	3	6	9		7	5
2004	4	49	10	3	470	95	32	95	18	11	224	427	44	67	13
			8	8		5		7	64	6	1	4		7	17
2005	7	81	13	4	506	10	32	90	17	11	221	421	45	68	13
			8	1		22		2	72	5	1	8		7	39

Διανυκτερεύσεις σε κάμπινγκ στο Νομό Μαγνησίας, την περίοδο 2003-2005

ΕΤΟΣ	Αλλοδαποί	Ημεδαποί	Σύνολο
2003	9.167	6.455	15.622
2004	5.472	6.679	12.151
2005	27.150	18.570	45.720

(πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Της Ελλάδος)

Στη Μαγνησία για το 2006 υπάρχουν τριανταμία γαλάζιες σημαίες

Δήμος Ζαγοράς : Χορευτό

Δήμος Μουρεσίου : Αγ. Ιωάννης, Παπά Νερό, Νταμούχαρη, Μυλοπόταμος

Δήμος Σηπιάδος : Πλατανιάς

Δήμος Αργαλαστής : Χόρτου, Καλάμου, Λεφοκάστρου

Δήμος Μηλέων : Καλά Νερά, Κορώπη / Μπούφα

Δήμος Αρτέμιδος : Μαλάκι, Πλατανίδια

Δήμος Βόλου : Αναυρος, Αλυκές, Παγασαί

Δήμος Αλμυρού : Αλμυρός, Παραλία Αγ. Ιωάννη Τσιγγελίου

Δήμος Πτελεού : Πηγάδι- Ροδιά, Καραβοτσάκι - Παναγιά

Δήμος Σκιάθου : Κουκουναριές, Καναπίτσα, Μεγάλη 'Αμμος, Αχλαδιά, Τρούλλος, Βρωμόλιμνος, Πλατανιάς - Αγ. Παρασκευή

Δήμος Σκοπέλου : Στάφυλος, Πάνορμος, Μηλιές, Λιμνονάρι

Από τους πίνακες αυτούς παρατηρείται συνεχής αύξηση του αριθμού των αφίξεων αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών με εξαίρεση το 2004 (λόγω Ολυμπιακών Αγώνων)

Για τον υπολογισμό του δείκτη πληρότητας, ο οποίος υπολογίζεται από το λόγο των διανυκτερεύσεων ανά ημέρα προς τον αριθμό των κλινών, θεωρείται ότι όλες οι επιχειρήσεις λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου υπόθεση η οποία δεν ισχύει.

Ο δείκτης αυτός, ο οποίος δεν απεικονίζει την κίνηση των τουριστικών επιχειρήσεων αλλά είναι ενδεικτικός, παρουσιάζει μικρή μείωση που οφείλεται στην αύξηση των διαθέσιμων κλινών με ρυθμούς μεγαλύτερους από την αύξηση των διανυκτερεύσεων.

Κατά πάσα πιθανότητα, η έλλειψη μεγάλων μονάδων, οργανωμένων και υψηλών προδιαγραφών, η έλλειψη ενός διεθνούς αεροδρομίου με προγραμματισμένες πτήσεις και η ελλιπής προβολή της περιοχής στο εξωτερικό από τους tour operators ερμηνεύουν σημαντικό τμήμα αυτής της αδυναμίας προσέλκυσης μεγαλύτερων ποσοτήτων τουριστών.

Το κύριο χαρακτηριστικό του Πηλίου που έλκει τους τουρίστες είναι η ομορφιά του φυσικού αλλά και του δομημένου περιβάλλοντος με τον παραδοσιακό χαρακτήρα των κτιρίων, ο οποίος διατηρείται σε πολλές κοινότητες με την επισκευή και συντήρηση παλαιών αρχοντικών και την κατασκευή νέων κτισμάτων με παραδοσιακή αρχιτεκτονική.

Ένα ακόμη χαρακτηριστικό είναι ο συνδυασμός βουνού και θάλασσας που δίνει τη δυνατότητα τουριστικής κίνησης όλο το χρόνο.

Για τη συνέχιση της τουριστικής άνθισης του Πηλίου απαιτούνται ορισμένες παρεμβάσεις και η συντήρηση του οδικού δικτύου.

Το Αεροδρόμιο

Βραχυπρόθεσμα είναι απαραίτητη η ενίσχυση των υπηρεσιών του αεροδρομίου της Αγχιάλου για την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού πτήσεων charters αλλά και προσέλκυση εσωτερικών προγραμματισμένων γραμμών. Για τη συγκεκριμένη ανάγκη έχει γίνει μελέτη και εκκίνησαν οι εργασίες αυτών.

Θα πρέπει να διερευνηθεί όχι μόνο εάν η υπάρχουσα ζήτηση αεροπορικών μεταφορών στη Θεσσαλία δικαιολογεί την δημιουργία ενός τέτοιου αεροδρομίου, αλλά κυρίως, σε πιο βαθμό η ύπαρξη του αεροδρομίου θα δημιουργήσει τη ζήτηση εκείνη που πέρα από χρήσιμο για την ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας θα το καθιστά και βιώσιμο καθώς οι περισσότερες ανάγκες στο δυτικό πολιτισμό δημιουργούνε.

Ωστόσο ο προτεινόμενος από τους περισσότερους φορείς, αερολιμένας Θεσσαλίας, η Κεντρικής Ελλάδος, από κάθε άποψη προβάλλει την αναγκαιότητά του και απευθύνεται σε ευρεία ενδοχώρα με δυνητικό πληθυσμό άνω του ενός εκατομμυρίου κατοίκων της Θεσσαλίας, Φθιώτιδας, Ευρυτανίας, βόρειας Εύβοιας, Κοζάνης, Γρεβενών, Πιερίας και άλλων.

Πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη του Τουρισμού

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής είναι η γεωγραφική θέση της και το πλούσιο φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον της.

Ο συνδυασμός των ορεινών όγκων (Πήλιο, Όθρυς), παραθαλάσσιων περιοχών (Κόλπος Παγασητικού, Ανατολικό Πήλιο) και νησιών (Βορ. Σποράδες) καθώς και η ύπαρξη αξιόλογων μνημείων όλων των εποχών (Διμήνι, Σέσκλο, Ιωλκός, Παγασαί, Δημητριάδα, Πύρασος, Φθιώτιδες Θήβες, Άλος Φέροι, Μεσαιωνικά Μνημεία κυρίως στο Πήλιο και άλλοι αρχαιολογικοί χώροι) παρέχει δυνατότητες για ανάπτυξη διάφορων μορφών τουρισμού και αναψυχής.

Η στρατηγική ανάπτυξης βασίζεται στους στόχους της αξιοποίησης, διατήρησης και προστασίας των φυσικών και ανθρωπογενών πόρων, αλλά συγχρόνως και στη σωστή διαχείριση για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα μέσω της αναβάθμισης της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών και της αποφυγής των αρνητικών επιπτώσεων από μια απρογραμματίστη ανάπτυξη σε ιδιαίτερα ευαίσθητες περιοχές.

Τα μέτρα πολιτικής συνοψίζονται σε δράσεις ήπιων μορφών ανάπτυξης

Κλιμακούμενα μέτρα διατήρησης και προστασίας φυσικού περιβάλλοντος
Ενίσχυση της προβολής και διαφοροποίηση των παρερχόμενων υπηρεσιών

Ενίσχυση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών

Κατάρτιση του εργατικού δυναμικού

Αρχαιολογικοί χώροι

Η (πεδινή κυρίως) περιοχή ήταν ήδη πυκνοκατοικημένη κατά τη νεολιθική εποχή. Έχουν βρεθεί σαράντα περίπου προϊστορικοί οικισμοί με σημαντικότερους το Σέσκλο και το Διμήνι. Άλλοι σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι είναι η Δημητριάδα, η Γορίτσα, οι Παγασαί, και η Ιωλκός στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου, οι Φεραί στο Βελεστίνο, Πύρασος στη Ν. Αγχίαλο, Φυλακή, Γλαφυραί, Πτελεός στην ευρύτερη περιοχή των ομώνυμων οικισμών.

Στη Σκόπελο τα παλαιότερα λείψανα κατοίκησης χρονολογούνται μεταξύ 16ου και 14ου αιώνα π.Χ. (Στάφυλος). Αρχαίοι οικισμοί είναι η Πεπάρηθος στη θέση του Κάστρου της πόλης της Σκοπέλου, η Σελινούς στην περιοχή Λουτρακίου Γλώσσας και ο Πάνορμος στον ομώνυμο όρμο.

Στη Σκιάθο η ομώνυμη πόλη χρονολογείται ότι ιδρύθηκε τον 6ο-5ο αιώνα π.Χ.

Στην Αλόνησο και στα γύρω νησιά, νεολιθικές εγκαταστάσεις έχουν εντοπισθεί στις θέσεις Γλυφά και Στενή Βάλλα, στην Περιστερά, στη Κυρά Παναγιά, στο σπήλαιο του Κύκλωπα στο νησί Γιούρα, στη νησίδα Μ. Κοκκινόκαστρο και αλλού. Στη χερσόνησο Κοκκινόκαστρο τοποθετείται η αρχαία πόλη της Ίκου.

Οι σημαντικότεροι οικισμοί κατά τη Βυζαντινή περίοδο, ήταν η Δημητριάδα και οι Φθιώτιδες Θήβες στην ευρύτερη περιοχή Νέας Αγχιάλου. Στις Φθιώτιδες Θήβες ανακαλύφθηκε πρόσφατα το θέατρο της πόλης (3500 θέσεων) που σώζεται σε πολύ καλή κατάσταση.

Σημειώνουμε επίσης τα αρχοντικά και νεοκλασικά σπίτια στην περιοχή του Βόλου, το εκκλησάκι της Παναγιάς της Τρύπας, χτισμένο μέσα σε βράχο στη θάλασσα στην ευρύτερη περιοχή της Αγριάς, τα αρχοντικά του Κωσταντινίδη, του Φρονίμου, του Πρίγκου και του Ρέτσου στη Ζαγορά, το «Ελληνοσχολείο» στη συνοικία του Αγίου Γεωργίου στο δρόμο για το Χορευτό, πλήθος εκκλησιών στην ευρύτερη περιοχή της Ζαγοράς, τις μαρμάρινες βρύσες του Δεσπότη και του Κάραλλη στη Ζαγορά, τα αρχοντικά των οικογενειών Μουρλή, Τοπάλη, Βασαρδάνη, Γουργιώτη, Μαραγκλή και Σκωτεινιώτη στη Μακρυνίτσα, τη βρύση στη κεντρική πλατεία της Μακρυνίτσας και πλήθος από εκκλησίες και μοναστήρια στην ευρύτερη περιοχή της.



Την Ανάδειξη του πολιτισμού

Με δεδομένο τον πλούτο των αρχαιολογικών ευρημάτων κρίνεται απαραίτητη η προώθηση όλων των αναγκαίων έργων και ενεργειών για την ανασκαφή, αποκατάσταση, συντήρηση και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς με ένα ενιαίο και ολοκληρωμένο τρόπο που, πέρα από την ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας, να ενισχύει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και το τουριστικό ενδιαφέρον της περιοχής.



Η ανάπτυξη του έργου θα πρέπει να ακολουθήσει τα στάδια :

Χωροταξική μεταφορική μελέτη.

Η χωροταξική μεταφορική μελέτη θα περιλαμβάνει τη διερεύνηση της περιοχής του έργου αναφορικά με τη θέση του ως προς το γενικότερο χωροταξικό πλαίσιο, τους υφιστάμενους οικισμούς και τα άλλα κέντρα που πρόκειται να εξυπηρετήσει και τη παραγωγική φυσιογνωμία του χώρου με διαδρομές οι οποίες θα αναδεικνύουν το φυσικό τοπίο και θα ενθουσιάζουν τον επιβάτη.

Ακόμη θα εξεταστεί η συσχέτισή του με άλλες χρήσεις-δραστηριότητες, οι οποίες ίσως πρέπει να αναπτυχθούν παράλληλα ώστε να μεγιστοποιήσουν την ωφελιμότητα του έργου, όπως κατασκευή θέσεων στάθμευσης στις αφετηρίες και στα τέρματα, την ανάπτυξη και συμπλήρωση των παραπάνω θέσεων με κέντρα εξυπηρέτησης (ξενοδοχεία, εστιατόρια, τηλεπικοινωνίες, ορεινά παιχνίδια, περιηγήσεις, οργανωμένη ορειβασία, χιονοδρομική υποστήριξη, ιπασία, τοξοβολία και πρώτες βοήθειες.

Μελέτη Περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Δυστυχώς ακόμη και σήμερα δεν έχει γίνει κάποια περιβαλλοντολογική μελέτη και μελέτη απογραφής για το Πήλιο. Η μόνη του προστασία έφτασε πρόσφατα με την κοινοτική οδηγία για την προστασία των βιότοπων το NATURA 2000 ενώ ο Κ. Σουφλιάς ανακοίνωσε στις 7/11/06 ότι σύντομα θα διπλασιαστούν τα πρόστιμα για τη μόλυνση του περιβάλλοντος καθώς και θα διπλασιάσει τον αριθμό των ελεγκτών περιβάλλοντος. Πριν το 2000 που επιβλήθηκε κοινοτική οδηγία, η κατάσταση ήταν χαοτική και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον μεγάλες.

Οι μόνες μεμονωμένες μελέτες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα είναι από τη διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης Μαγνησίας για την κατασκευή σταθμού μεταφοράς απορριμμάτων στη θέση Τσίγκρι-Παπά του δήμου Ζαγοράς (Η συγκεκριμένη μελέτη αφορά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου). Η δεύτερη αφορά την Α.Γ.Ε.Τ. Ηρακλής και τις συγκεντρώσεις των αερομεταφερόμενων σωματιδίων-ρύπων στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον της περιοχής του Βόλου (μελέτη του 2004). Η μελέτη αυτή έγινε με σκοπό να μην υποχρεωθεί η εταιρεία να μεταφερθεί σε νέες εγκαταστάσεις μακριά από την πόλη του Βόλου.

Ποιότητα Περιβάλλοντος

Το φυσικό περιβάλλον του Νομού Μαγνησίας είναι ευνοϊκό για την ανάπτυξη διάφορων δραστηριοτήτων στην περιοχή, δεδομένου ότι συνδυάζει εναλλασσόμενα τοπία με βουνό, θάλασσα και πεδιάδα, καλύπτεται από μεγάλη ποικιλία βλάστησης και παρουσιάζει έντονη φυσική ομορφιά.

Όσον αφορά την ατμόσφαιρα του Νομού, οι μετεωρολογικές και κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή καθώς και η γεωμορφολογία είναι παράγοντες που δεν ευνοούν τη διάχυση των ρύπων.

Ατμοσφαιρική μόλυνση παρουσιάζεται κυρίως στο πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου και οφείλεται αφενός στην ΑΓΕΤ Ηρακλής και αφετέρου στις εξατμίσεις των αυτοκινήτων και ιδίως των φορτηγών και λεωφορείων.



Μεταφορική κίνηση

Το Πήλιο σήμερα εξυπηρετείται μεταφορικά από το νομαρχιακό οδικό δίκτυο το οποίο κρίνεται πεπαλαιωμένο και ανεπαρκές για την απαιτούμενη μεταφορική κίνηση των οικισμών αλλά και των επισκεπτών σε αυτά. Είναι χαρακτηριστικό ότι για μια διαδρομή εξήντα περίπου χιλιομέτρων που είναι ο Βόλος με τον Αη-Γιάννη η χρονοαπόσταση είναι δύομιση ώρες ενώ εάν βρεθεί κάποιο φορτηγό η λεωφορείο στη διαδρομή μας η χρονοαπόσταση μπορεί να φτάσει και τις τρισήμιση ώρες καθώς δεν υπάρχουν σημεία για προσπέραση και αν το τολμήσουμε, αυτό είναι θανάσιμα επικίνδυνο.



Καθημερινά διακινούνται ενενηνταέξι λεωφορεία με προορισμό χωρία του Πηλίου ενώ το καλοκαίρι φτάνουν τα εκατον σαραντατέσσερα ημερησίως, κάνοντας τη μεταφορική κίνηση ατελείωτη.

Το τελεφερίκ θα εξυπηρετεί το μεγαλύτερο αριθμό αυτών των επιβατών, μεγάλο αριθμό των διακινουμένων με ΙΧ και ένα μεγάλο ποσοστό των διακινούμενων εμπορευμάτων αφού θα μπορούν να μεταφερθούν τα προϊόντα σε κοντέινερς με το τελεφερίκ .

Η εγκατάσταση του Τελεφερίκ, θα ήταν δυνατόν να εξυπηρετήσει μετακινήσεις επιβατών και προϊόντων όπως :

- α. Επιβατών αναψυχής (Περιήγησης και ορεινών αθλημάτων).
- β. Επιβατών επαγγελματικών μετακινήσεων.
- γ. Προϊόντων τοπικής παραγωγής από τον τόπο παραγωγής και συλλογής προς το κέντρο διακίνησης.

Επιβατών

Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω η μεταφορική κίνηση επιβατών στο τελεφερίκ θα απευθύνεται :

- α. Σε επιβάτες αναψυχής (Περιήγησης και ορεινών αθλημάτων).
- β. Σε επιβάτες επαγγελματικών μετακινήσεων.

Κατά το περασμένο χρονικό διάστημα (2005) οι διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχειακά καταλύματα στο νομό Μαγνησίας ήταν 1.226.274 ενώ αν προστεθεί σε αυτά και οι διανυκτερεύσεις σε κάμπινγκ τότε φτάνουμε στις 1.271.994 ενώ οι 20.183 επισκέπτες εξέδωσαν κάρτα διακίνησης στο χιονοδρομικό αναβατήρα. Οι επισκέψεις στο νομό είναι συνεχείς σε όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Με τη κατασκευή του έργου είναι σίγουρο ότι ο αριθμός των επισκεπτών θα πολλαπλασιαστεί από την πρώτη περίοδο του έργου καθώς θα συνδέει τις δυο θάλασσες Παγασητικό και Αιγαίο και θα είναι προσιτό ακόμη και για ημερήσιες εκδρομές από γειτονικές πόλεις και όχι μόνο.

Με την διευκόλυνση της μετάβασης είναι βέβαιο ότι και στο χιονοδρομικό κέντρο θα είναι ανάλογη η αύξηση επισκεπτών.

Εμπορεύματα

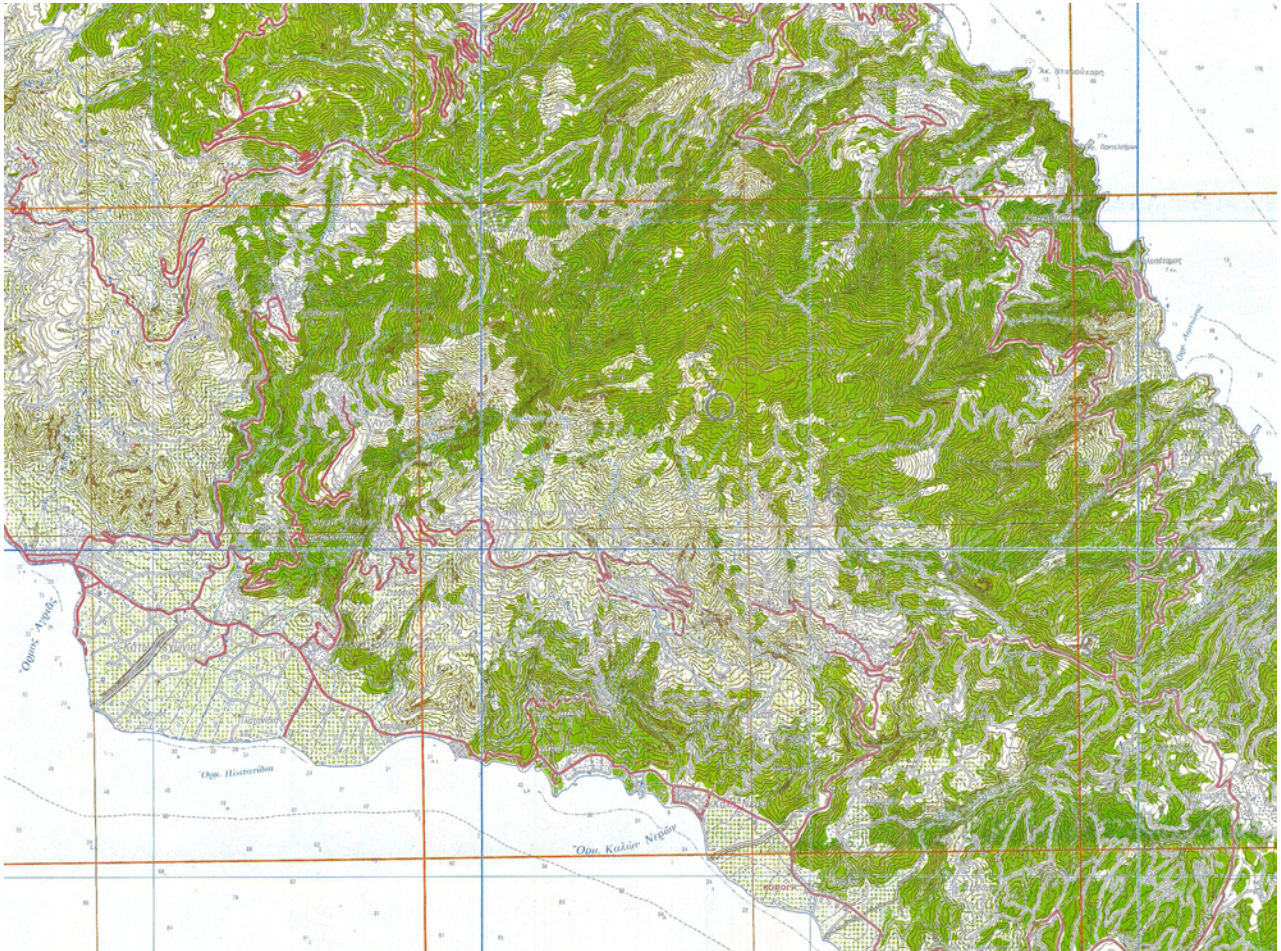
Τα διακινούμενα εμπορεύματα στη γραμμή του τελεφερίκ θα είναι τα προϊόντα τοπικής παραγωγής από τον τόπο παραγωγής και συλλογής προς το κέντρο περαιτέρω διακίνησης.

Η μέση ετήσια παραγωγή μήλων στο Νομό Μαγνησίας είναι της τάξης των 30.000 τόνων και η μέση ετήσια παραγωγή της περιοχής Ζαγοράς περίπου 17.000 τόνοι όσοι διαφαίνεται ότι είναι πιθανό να διακινούνται (μαζί με κοντινών περιοχών) στην εμπορική διαδρομή του τελεφερίκ.

Η μέση ετήσια περίοδος διάθεσης μήλων στην αγορά είναι περίπου 8 μήνες όση και οι μήνες διακίνησής τους.

Η παραγωγή δασικής ξυλείας το έτος 2006 ανέρχεται σε 40.000 τόνους από όλη τη δασική έκταση του πηλίου, με το ένα τρίτο από αυτά να συλλέγεται στο τρίγωνο Χάνια-Ζαγορά-Τσαγκαράδα.

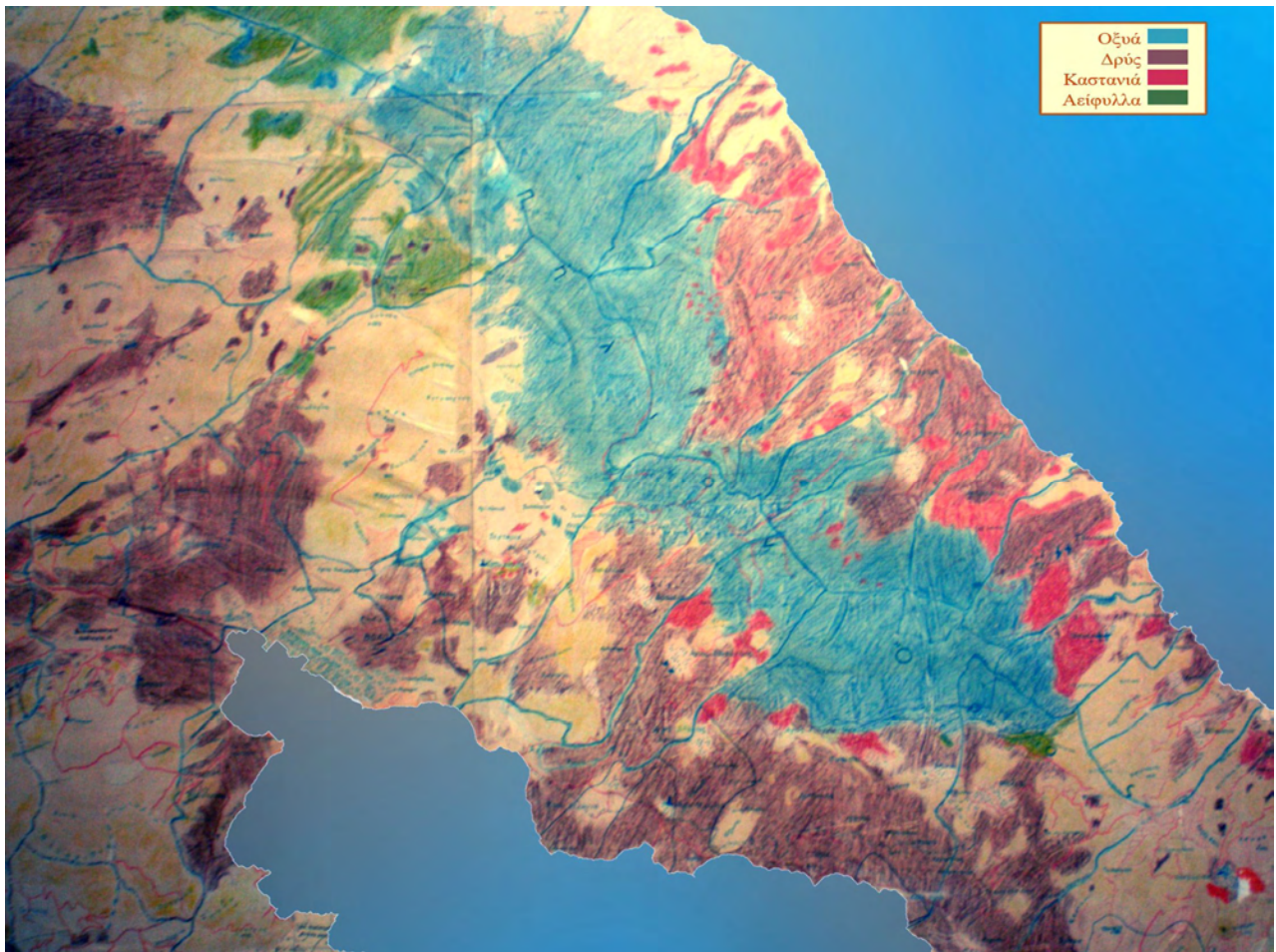
Η μεταφορά των προϊόντων θα γίνεται με εμπορικά κοντέινερ τα οποία μπορούν εύκολα με τον κατάλληλο μηχανισμό να προσαρμόζονται στη μεταφορική γραμμή. Με κάθε κοντέινερ θα μεταφέρονται τριάντα έξι καφάσια των δεκαοκτώ κιλών μήλα σύνολο εφτακόσια πενήντα κιλά ενώ τα ξύλα μπορούν να μεταφέρονται είτε ως κορμοί είτε τεμαχισμένοι μέσα στο κοντέινερ ακριβώς όπως μεταφέρονται και με τα φορτηγά.



ΧΑΡΤΗΣ ΔΑΣΙΚΩΝ ΕΚΤΑΣΕΩΝ / πηγή : δασαρχείο Βόλου

Δασικοί πόροι

Οξυά / Καστανιά / Δρυς / Αρκουδοπούρναρο / Πλατάνι / Πουρνάρι / Αριά / Οστρά / Κράταιγος / Σχίνος / Κέδρος / Φιλλύκι / Κουμαριά / Γλυστροκουμαριά / Ίταμος / Σορβιά / Κοκκορεβιθιά / Μυρτιά / Δάφνη / Χρυσόξυλο / Λεύκα η λευκή / Λεύκα η Μαύρη / Σκλήθρο / Μέλεγος / Κουτσουπιά / Παλιούρι / Αγιόκλημα / Ρείκι / Βάτος / Χαμορείκι / Σπάρτο / Πικροδάφνη / Γκορτσιά / Αγριομηλιά / Αγριοκορομηλιά / Κλιματσίδα / Κισσός



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΑΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ / πηγή : δασαρχείο Βόλου

Κατασκευή και εταιρείες

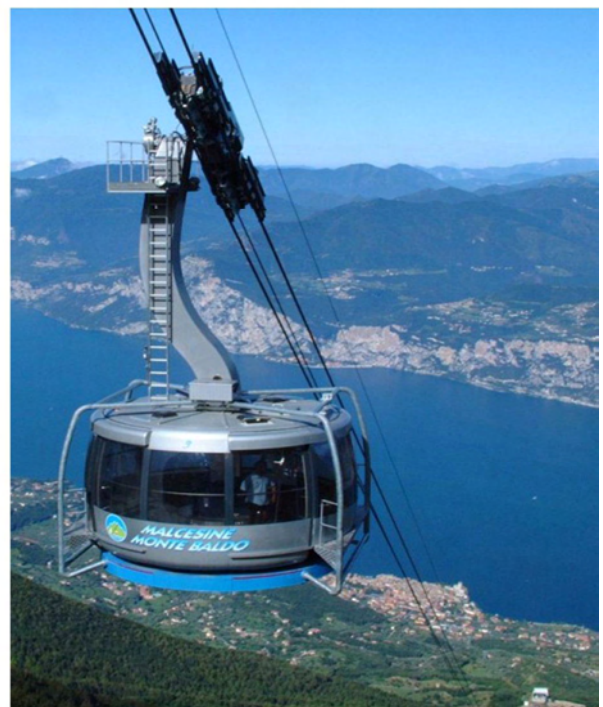
Εταιρείες αποκλειστικής κατασκευής τελεφερίκ δεν υπάρχουν, διότι δεν είναι τόσο συχνή η ζήτηση. Μεγάλα εργολαβικά γραφεία όπως η ελβετική Doppelmayr αναλαμβάνουν τέτοιες κατασκευές. Το αρχιτεκτονικό γραφείο σχεδιάζει και την παραγωγή του βαγονιού την αναλαμβάνουν εταιρείες που κατασκευάζουν φορτηγά και λεωφορεία με την επίβλεψη του αρχιτέκτονα. Τα μηχανολογικά συστήματα είναι εύκολο να βρεθούν στην αγορά καθώς χρησιμοποιούνται συχνά και σε άλλες κατασκευές όπως σε ανυψωτικά κυλιόμενα μηχανήματα. Αυτό μπορούμε να το δούμε ως θετικό, καθώς μας δίνει μεγάλη ελευθερία σχεδιασμού ενώ η κάθε κατασκευή είναι μοναδική.



Τεχνική ανάπτυξη του έργου.

Το έργο θα περιλαμβάνει τους σταθμούς μετεπιβίβασης με χώρους υποδοχής, στάθμευσης αυτοκινήτων και εκδοτήρια.

Επίσης θα περιλαμβάνει τους εναέριους καλωδιακούς συρμούς που προβλέπεται να είναι κλειστές καμπίνες των έξι ατόμων, με τα βάρθρα και τους μεταλλικούς πυλώνες ανάρτησης των συρματόσχοινων του συρμού.



Τεχνικά χαρακτηριστικά.

Το τελεφερίκ αποτελεί ένα σταθερό μέσο μαζικής μεταφοράς που αιωρείται σε συρματόσχοινα (ένα ή περισσότερα).

Τα συρματόσχοινα στηρίζονται σε κατάλληλα διαμορφωμένους τροχούς οι οποίοι με τη σειρά τους είναι προσαρμοσμένοι στους πυλώνες στήριξης.

Οι θάλαμοι είναι προσδεμένοι και παρασύρονται από τα συρματόσχοινα.

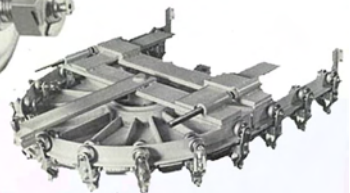
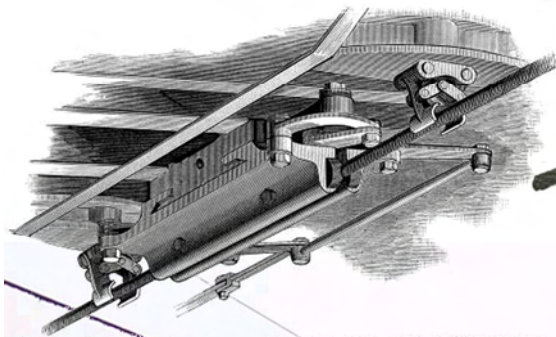
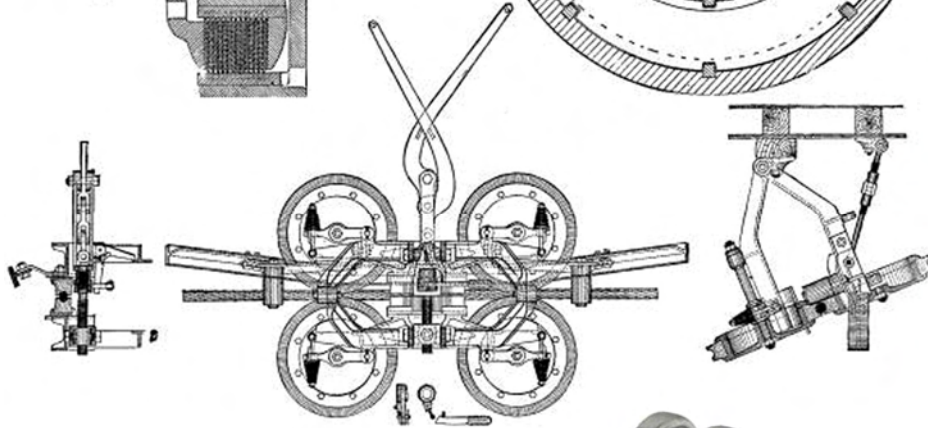
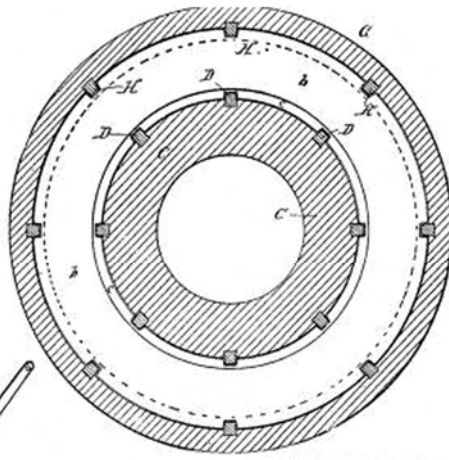
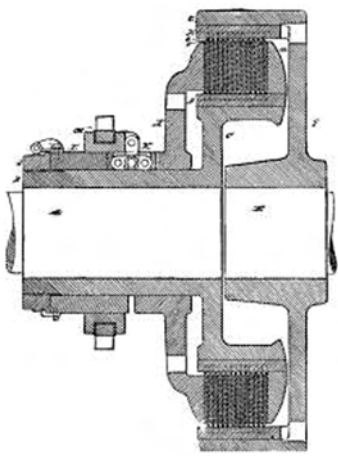
Το μήκος της συνεχόμενης γραμμής φτάνει τα 6-12 χιλιόμετρα ενώ με ενδιάμεσους σταθμούς μπορεί να εκτίνεται απεριόριστα.

Η γωνία κλίσης μπορεί να ξεπερνάει τις 45 μοίρες.

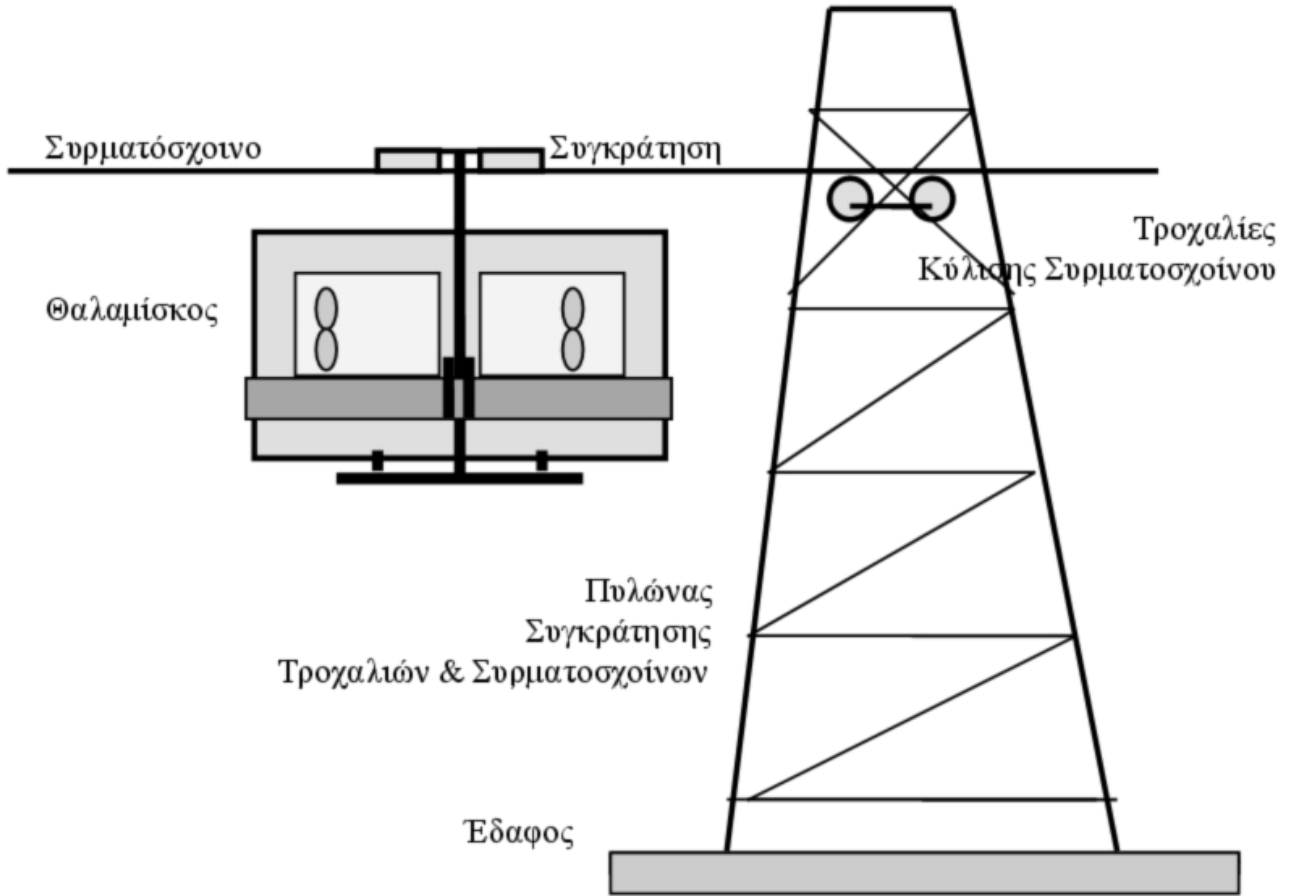
Το μέγιστο φορτίο μεταφοράς εξαρτάται από τα συρματόσχοινα που μπορούν να μεταφέρουν με ασφάλεια περισσότερους από 500 τόνους ανά ώρα.

Η ταχύτητα κύλισης μπορεί να ξεπεράσει τα 40 χλμ/ώρα.





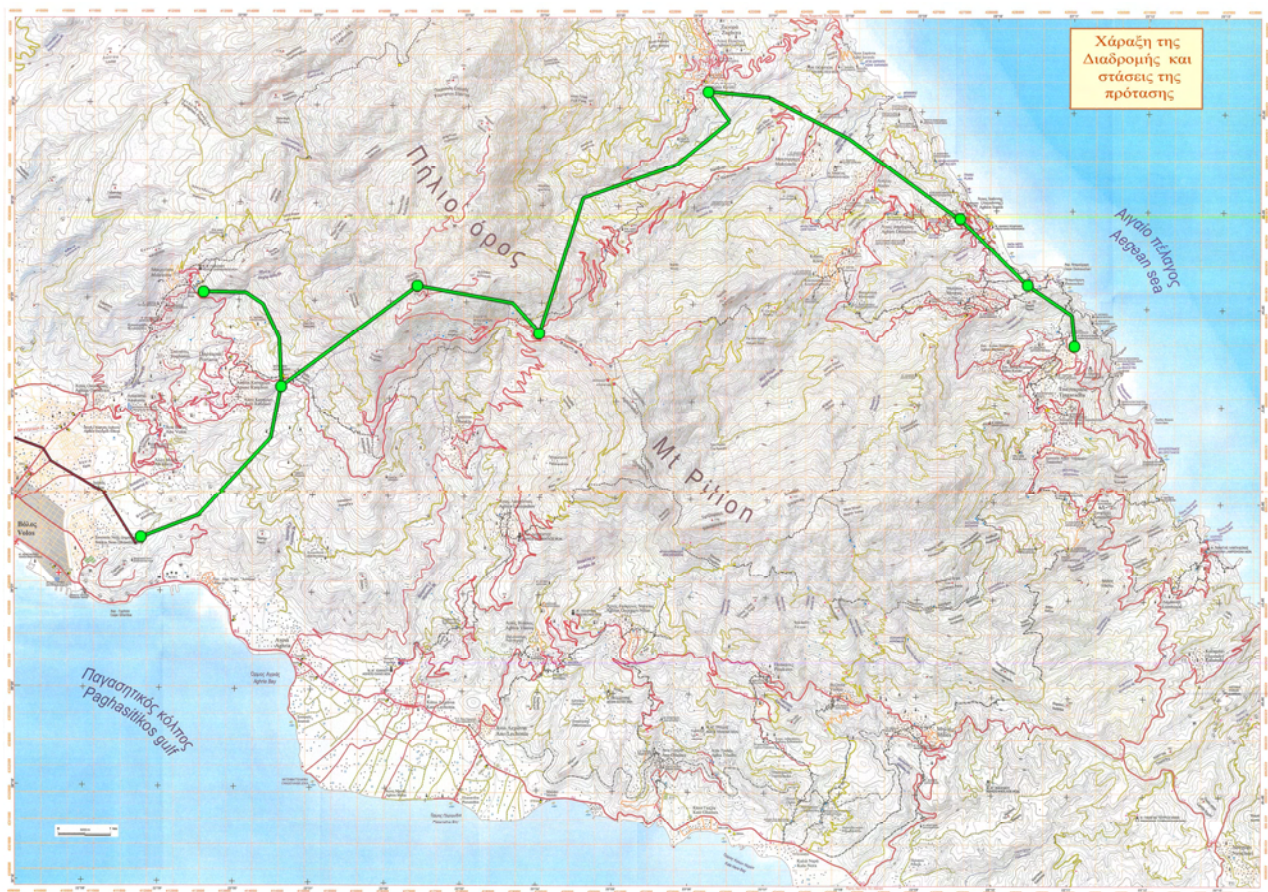
Σκίτσο



Οι προτεινόμενες θέσεις διασύνδεσης και οι μεταξύ τους αποστάσεις του Τελεφερίκ είναι οι παρακάτω :

Ιωλκός - Πορταριά 4.040m
Πορταριά - Μακρινίτσα 2.540m
Πορταριά - Πλιασίδι 2.185m
Πλιασίδι - Χάνια 2.965m
Χάνια - Ζαγορά 9.760m
Ζαγορά - Άγιος Ιωάννης 6.720m
Άγιος Ιωάννης - Νταμούχαρη 1.020m
Νταμούχαρη - Τσαγκαράδα 3.435m
Συνολική απόσταση 32.665m

Οι μετρήσεις έχουν γίνει με GPS.

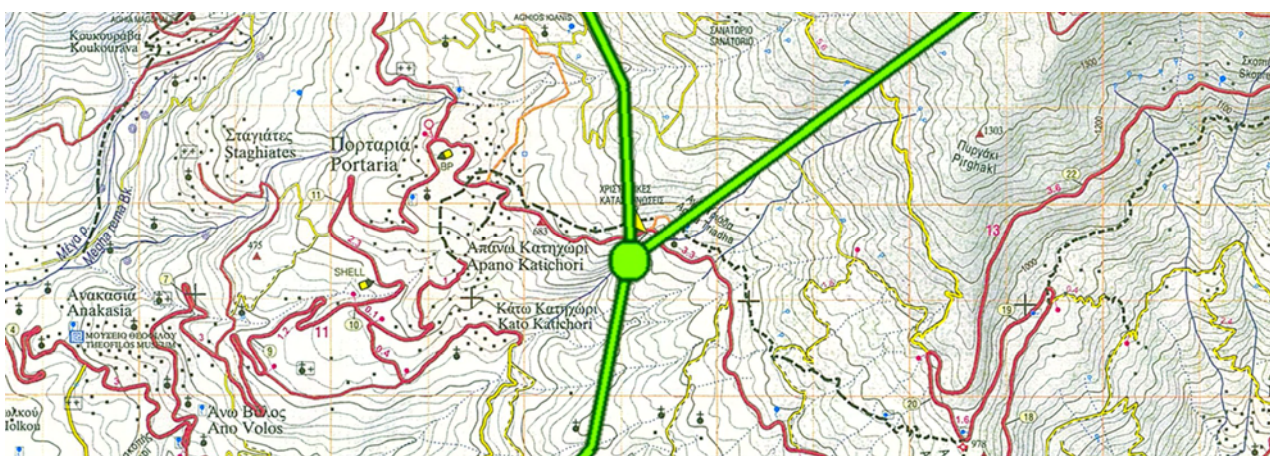


ΧΑΡΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΤΕΛΕΦΕΡΙΚ

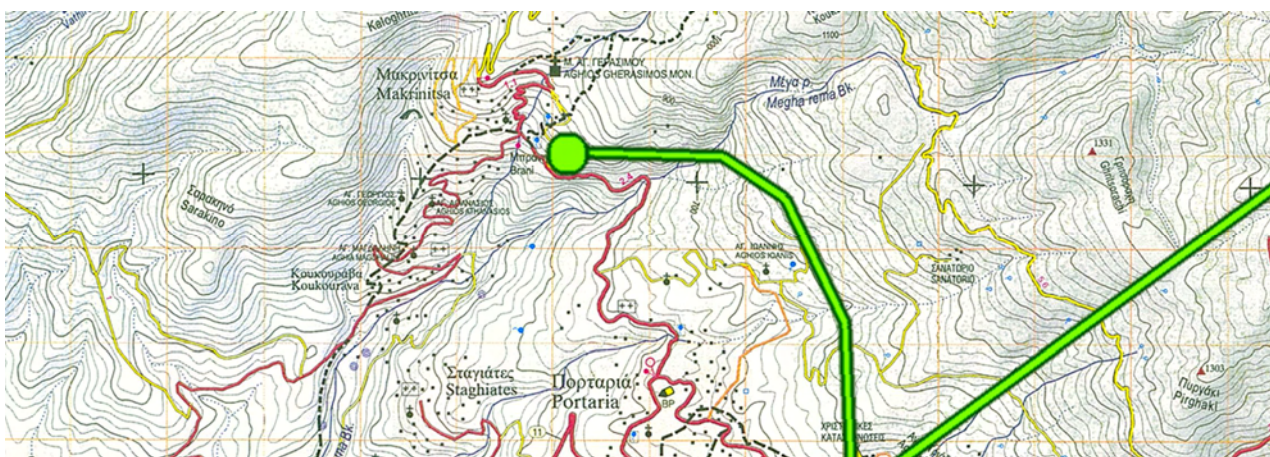
Η συγκεκριμένη διαδρομή επελέγη με σκοπό να εξυπηρετήσει επίκαιρα τουριστικά αλλά και εμπορικά σημεία του Πηλίου. Περνώντας από τις πιο όμορφες διαδρομές, μέσα από το δάσος και περιοχές με πανοραμική θέα, χωρίς να παρενοχλεί κατοικημένες περιοχές και να περνάει πάνω από σπίτια, κάνει τη διαδρομή ακόμη πιο ενδιαφέρουσα για τον επιβάτη. Με αυτό τον τρόπο το τελεφερίκ γίνεται πιο ελκυστικό στο επιβατικό κοινό, αποδυναμώνοντας τις μετακινήσεις φορτηγών λεωφορείων αλλά και ΙΧ.



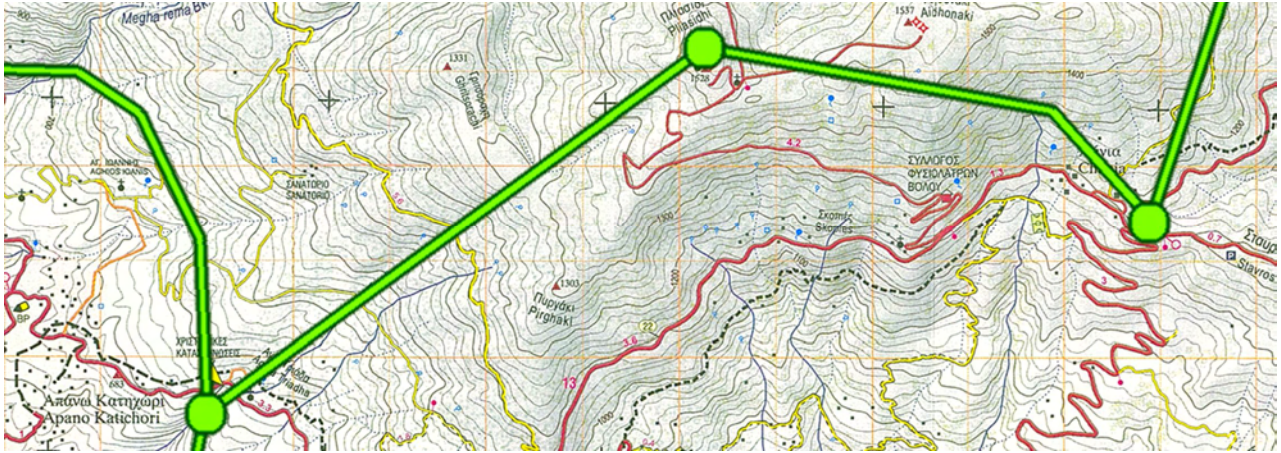
Τερματικός σταθμός Βόλου



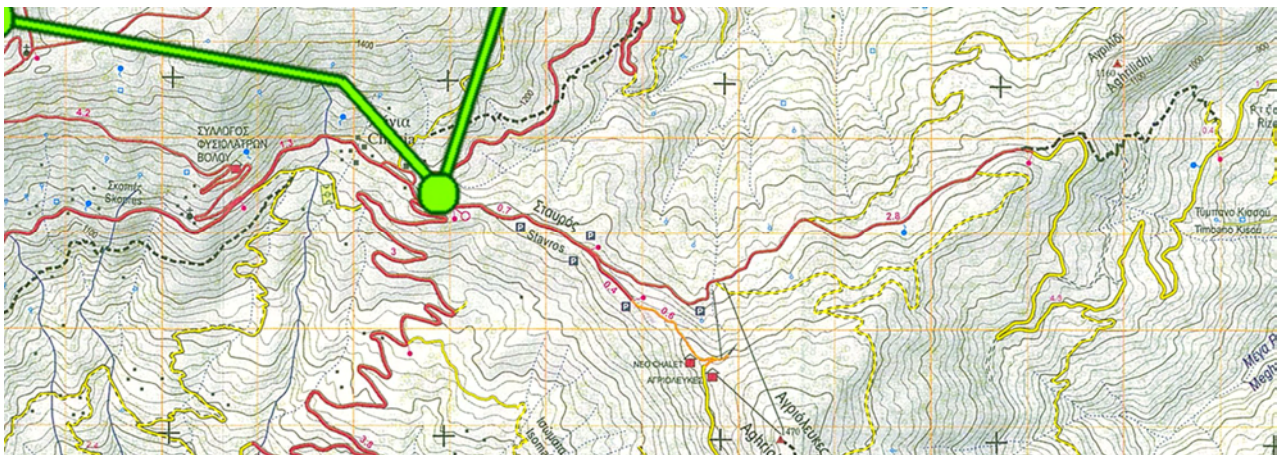
Ενδιάμεσος σταθμός μετεπιβίβασης Πορταριάς



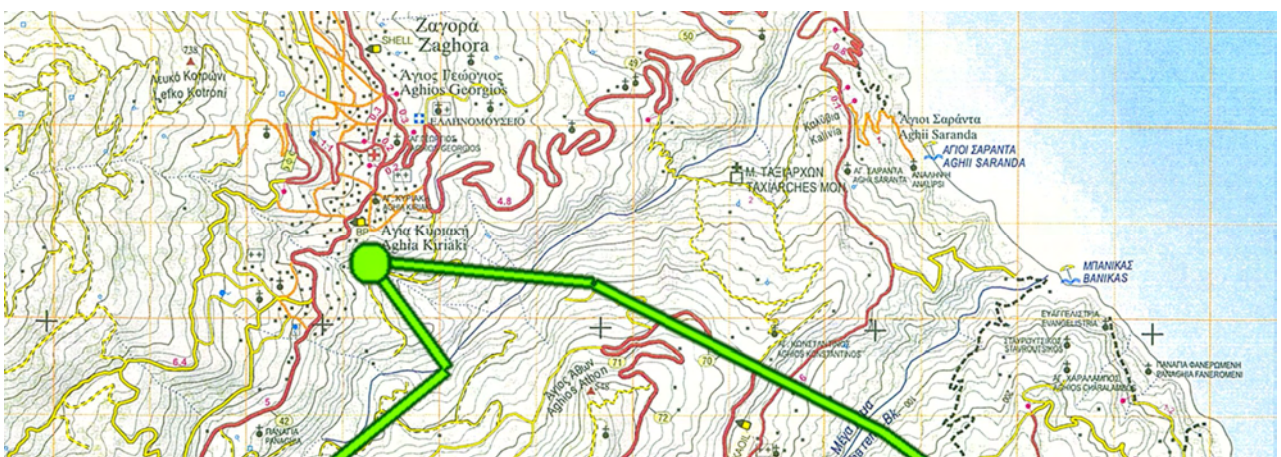
Τερματικός σταθμός Μακρινίτσας



Ενδιάμεσος σταθμός μετεπιβίβασης και φορτοεκφόρτωσης Πλιασίδι



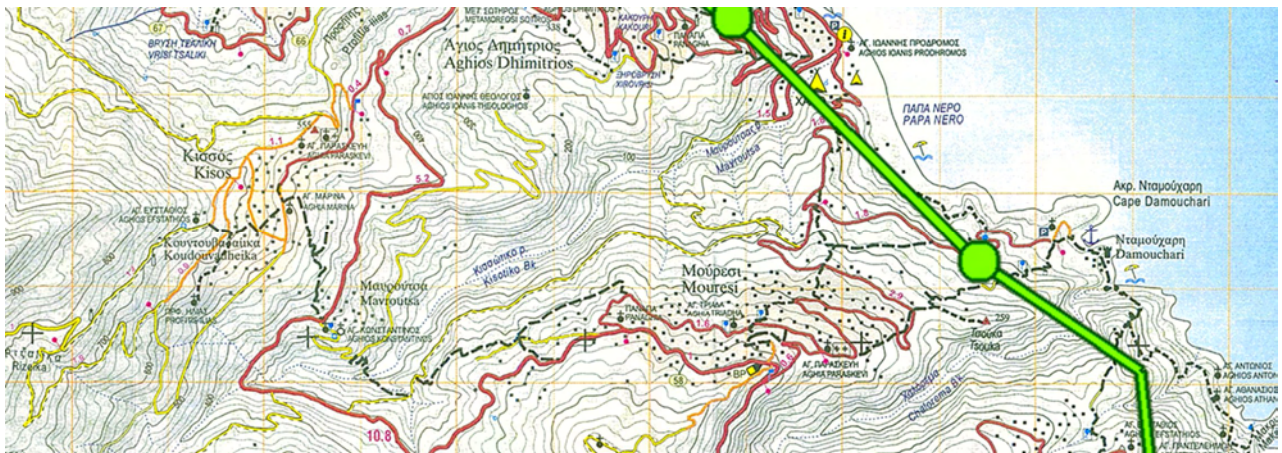
Ενδιάμεσος σταθμός μετεπιβίβασης Χάνια



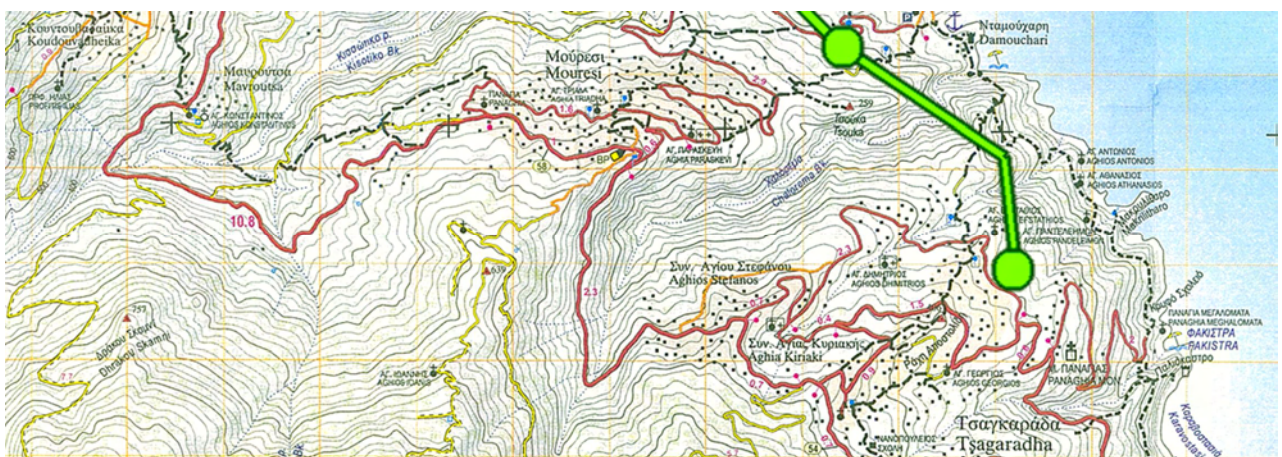
Ενδιάμεσος σταθμός μετεπιβίβασης και φορτοεκφόρτωσης Ζαγοράς



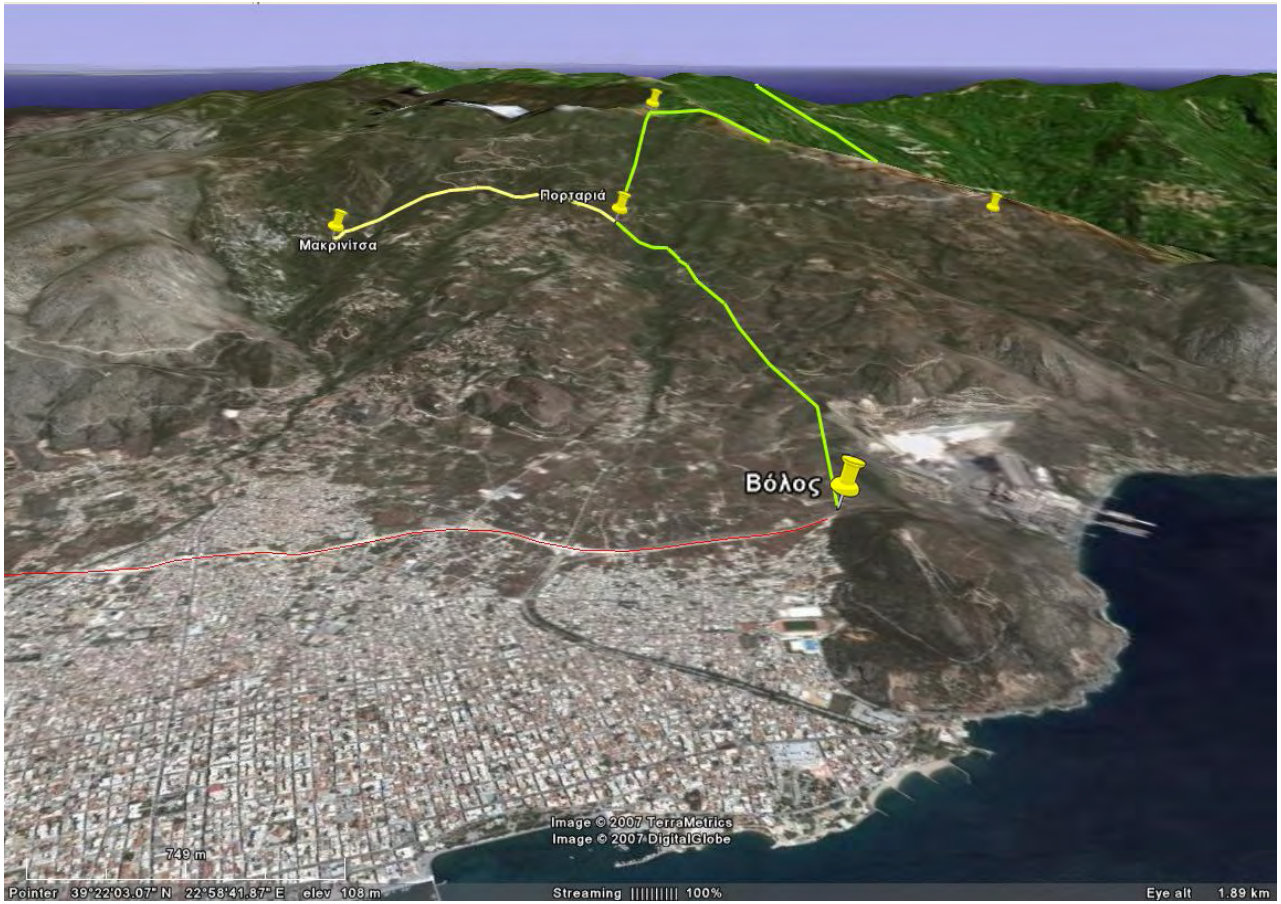
Ενδιάμεσος σταθμός μετεπιβίβασης Αγίου Ιωάννη



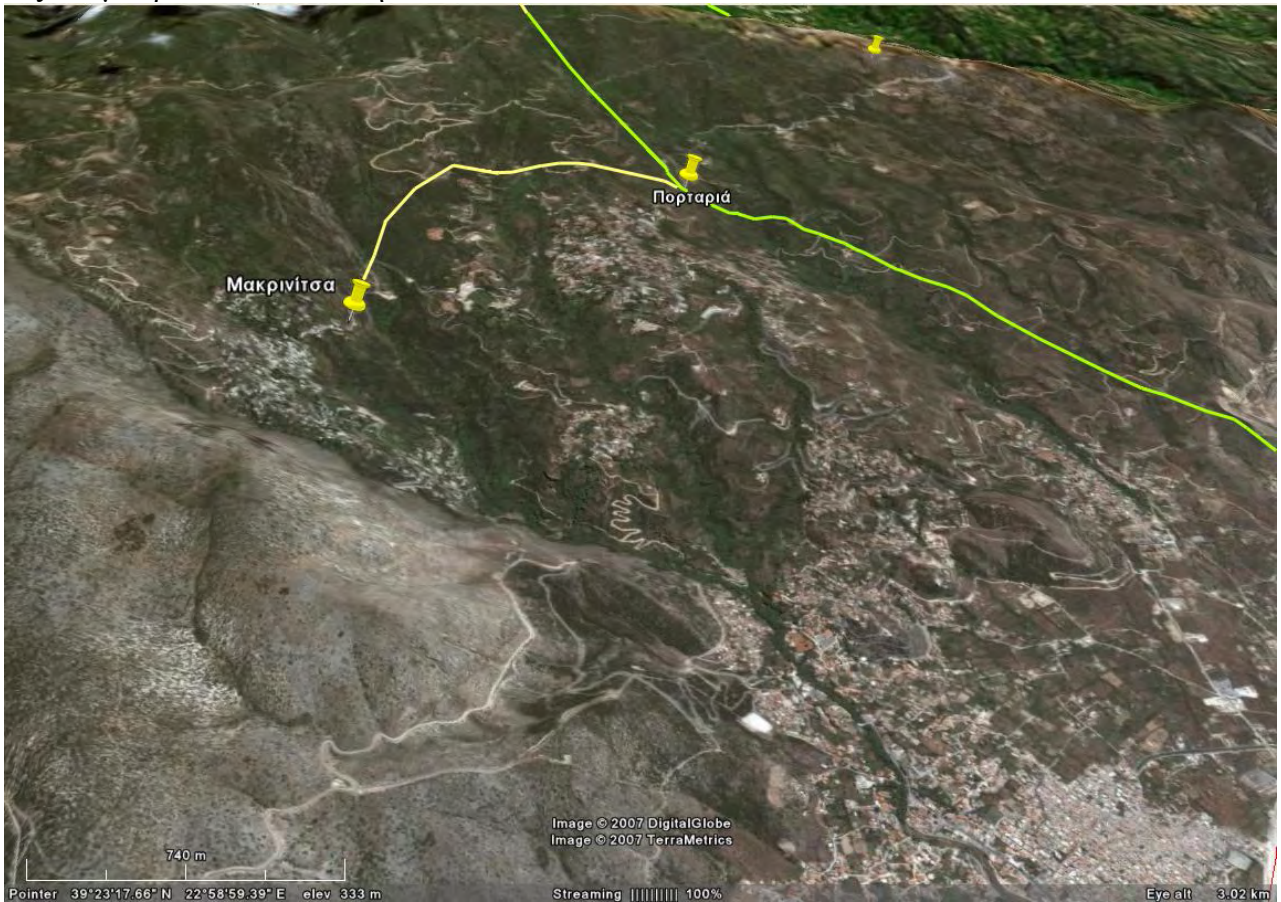
Ενδιάμεσος σταθμός μετεπιβίβασης Νταμούχαρη

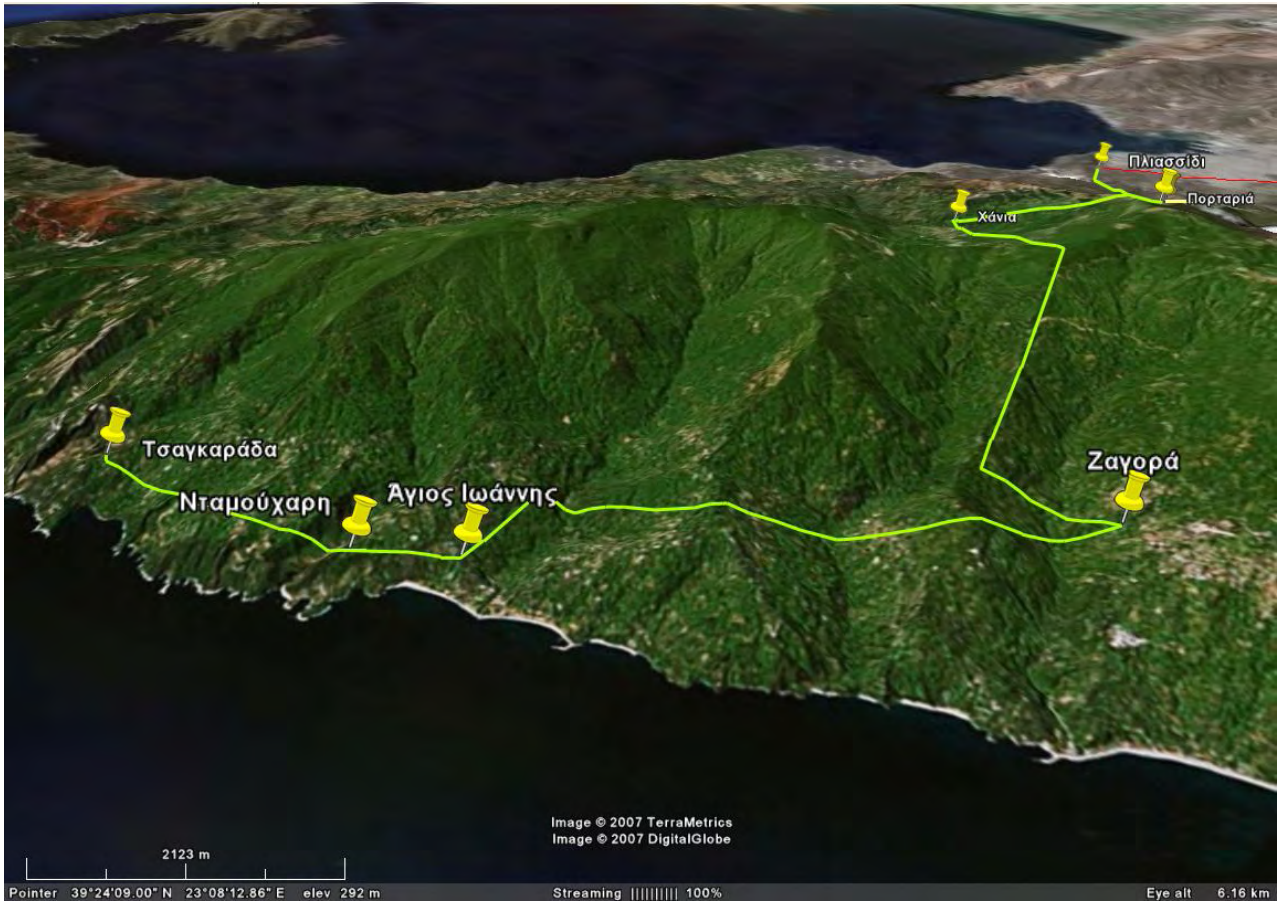


Τερματικός σταθμός Τσαγκαράδας



Αξονομετρικά νοτίου Πελοποννήσου





Αξονομετρικά βόριου Πηλίου





Αξονομετρικά σε σχέση με τον Βόλο.



ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΑΝΑ ΣΤΑΘΜΟ

Εγκαταστάσεις Χιονοδρομικού Κέντρου (Χάνια)

Στη θέση δραστηριοποίησης του Χιονοδρομικού κέντρου Πηλίου θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα σύγχρονο κέντρο παροχής υπηρεσιών με :

Ξενοδοχείο Α' κατηγορίας της τάξης των σαράντα κλινών ώστε να είναι δυνατή η προσέγγιση και παραμονή κάθε είδους και κατηγορίας επισκεπτών, καθώς ήδη υπάρχουν δυο ξενοδοχεία των τεσσάρων αστέρων, ένα των τριών και τρία των δυο με αυτό της Α' κατηγορίας να διαθέτει, κλειστή πισίνα, σάουνα γυμναστήριο, φυσιοθεραπευτήριο, μικρή αίθουσα διαλέξεων-σεμιναρίων και ι παρ.

Κέντρα Αναψυχής και κέντρο νυχτερινής διασκέδασης.

Κέντρο Οργάνωσης Δραστηριοτήτων, όπως ομαδικών περιηγήσεων, ορειβασίας, αναρρίχησης και Ιππασίας καθώς υπάρχει μόνο στο Βόλο, ώστε να είναι δυνατή η προσέλκυση των τουριστών με αξιοποίηση πολλαπλώς του χρόνου και των ενδιαφερόντων τους και με επιμήκυνση της παραμονής τους.

Εκδοτήρια εισιτηρίων και υπόστεγες εγκαταστάσεις επιβίβασης και αποβίβασης των διακινουμένων προς και από το τελεφερίκ.

Η ανάπτυξη όλων των προτεινόμενων έργων και δραστηριοτήτων θα πρέπει να χωροθετηθεί στο σύνολό της, ώστε οι εργασίες που θα αναπτυχθούν ενδεχομένως τμηματικά να αποτελούν ένα σύνολο λειτουργικά, αισθητικά, περιβαλλοντικά και να εξυπηρετούν το κέντρο και την ανάπτυξη του κατά τον καλύτερο τρόπο.



Εγκαταστάσεις Πλιασίδι

Στις θέσεις αυτές δημιουργούνται εκδοτήρια εισιτηρίων και υπόστεγες εγκαταστάσεις επιβίβασης και αποβίβασης των διακινουμένων προς και από το τελεφερίκ, καθώς και κέντρα τουριστικής ενημέρωσης .

Χώρο ευρείας στάθμευσης αυτοκινήτων κοντά στο σταθμό του τελεφερίκ της τάξης τουλάχιστον των σαράντα θέσεων, με σύνδεση αυτού με το Νομαρχιακό οδικό δίκτυο.

Σε αυτή τη θέση πρέπει να δημιουργηθούν επίσης :

- α. Ένα κέντρο ελεύθερης ιππασίας για περιηγήσεις μέσα στο δάσος.
- β. Φυσική πίστα πένιμπολ
- γ. Πίστα αναρρίχησης
- δ. κέντρο φυσιολατρείας και μύησης του κοινού στο περιβάλλον
- ε. μονοπάτια μέσα στο δάσος για μότο κρός
- ζ. διαμορφωμένος χώρος για τοξοβολία
- η. τέσσερα εστιατόρια

Όλες οι παραπάνω δραστηριότητες πρέπει να είναι άρτια οργανωμένες από επαγγελματίες του είδους με την υποστήριξη ενός μικρού ιατρικού κέντρου πρώτων βοηθειών και άμεσης δύαμεταγωγής στο νοσοκομείο του Βόλου.



Εγκαταστάσεις Βόλου, Πορταριάς, Ζαγοράς, Αγίου Ιωάννη, Νταμούγαρη, Τσαγκαράδας, Μακρινίτσας.

Στις θέσεις αυτές δημιουργούνται εκδοτήρια εισιτηρίων και υπόστεγες εγκαταστάσεις επιβίβασης και αποβίβασης των διακινουμένων προς και από το τελεφερίκ, καθώς και κέντρα τουριστικής ενημέρωσης .

Χώρο ευρείας στάθμευσης αυτοκινήτων κοντά στο σταθμό του τελεφερίκ της τάξης τουλάχιστον των τριακοσίων θέσεων ι.χ. και πενήντα θέσεις λεωφορείων-φορτηγών γι' αυτό του Βόλου, πενήντα θέσεων ι.χ. και είκοσι θέσεις φορτηγών γι' αυτό της Τσαγκαράδας, καθώς επίσης και προσωρινός χώρος αποθήκευσης προϊόντων στους σταθμούς Βόλου και Ζαγοράς. Στους άλλους σταθμούς το πρόβλημα στάθμευσης εντοπίζεται από την εισροή των τουριστών με τα ιδιωτικά τους αυτοκίνητα, ενώ με τη χρήση του τελεφερίκ δεν θα διακινούνται με αυτά και το πρόβλημα θα εκλείψει.

Οι υπόλοιπες λειτουργίες μπορούν να εδραιωθούν μέσα από τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς, σεβόμενες τους κανόνες και τις δυνατότητες, της κάθε περιοχής.



Στάδια επέκτασης

Ένα τόσο μεγάλο έργο είναι δύσκολο να κατασκευαστεί σε μια περίοδο γι' αυτό κρίνεται απαραίτητο να χωριστεί σε τρία στάδια παράδοσης σύμφωνα με την αναγκαιότητά τους

Στάδιο πρώτο

Βόλος – Πορταριά – Πλιασίδι – Χάνια. Συνολικό μήκος : 9.190m

Στάδιο δεύτερο

Μετά την παράδοση του πρώτου τμήματος κατασκευής ξεκινάει η γραμμή : Πορταριά - Μακρινίτσα. Συνολικό μήκος : 2.540m

Στάδιο τρίτο

Εφόσον το τηλεφερικό αρχίσει να λειτουργεί, το γνωρίζει ο κόσμος και αρχίζει να έχει έσοδα, επεκτείνεται η γραμμή : Χάνια – Ζαγορά – Άγιος Ιωάννης – Νταμούχαρη - Τσαγκαράδα. Συνολικό μήκος : 20.935m

Κόστος κατασκευής

Το τηλεφερικό είναι μια κατασκευή άμεσα συνδεδεμένη με την τεχνολογία στην οποία επενδύεται το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού κόστους. Είναι όμως ένα οικολογικό και οικονομικό έργο σε πρώτες ύλες σχετικά με το οδικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων.

Έχουν το ίδιο κόστος κατασκευής, ενάμισι εκατομμύριο ευρώ ανά χιλιόμετρο. Το πρώτο πλεονέκτημα του τηλεφερικού είναι ότι για παράδειγμα στη διαδρομή Βόλου – Αϊ Γιάννη χρειάζονται εξήντα χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου ενώ με το τηλεφερικό χρειάζονται μόνο εικοσιπέντε και μισό χιλιόμετρα. Δηλαδή ένας δρόμος για την ίδια διαδρομή χρειάζεται ενενήντα εκατομμύρια ευρώ ενώ με το τηλεφερικό το κόστος είναι τριάντα οκτώ κόμμα τέσσερα εκατομμύρια ευρώ.

Σε αυτό πρέπει να προσθέσουμε και το κόστος κατασκευής κτιρίων που είναι χίλια ευρώ ανά τετραγωνικό, με ανάγκη χιλίων έως χιλίων πεντακοσίων τετραγωνικών μέτρων. Συνολικό κόστος κατασκευής είναι λιγότερο από σαράντα εκατομμύρια ευρώ.

Η σύγκριση μεταξύ των δύο μέσων είναι εύκολη και για να γίνει ακόμη πιο εύκολη πρέπει να συγκρίνουμε και το κόστος συντήρησης μεταξύ των δύο. Το κόστος συντήρησης σε ορεινή ημιβραχώδη χώρα οδικού δικτύου σαν αυτό στο Πήλιο, χρειάζεται το ένα τοις εκατό του συνολικού κόστους ανά έτος μετά το τρίτο έτος κατασκευής του έργου.

Δυστυχώς όμως αυτά τα χρήματα δεν δίνονται από το δημόσιο, καθώς προτιμώνται να επενδύονται αλλού. Το τηλεφερικό χρειάζεται το πέντε τοις εκατό ανά πενταετία για συντήρηση-επισκευές και κάθε τριάντα χρόνια δεκαπέντε τοις εκατό, για αντικατάσταση των μηχανικών τμημάτων του έργου, για λόγους ασφάλειας. Τα χρήματα αυτά θα προέρχονται από αυτοχρηματοδότηση, καθώς το κόστος συντήρησης και επέκτασης θα προέρχεται από τα εισιτήρια των μετακινουμένων επιβατών.

Επίλογος

Η παρούσα πρόταση αφορά τη διερεύνηση της δυνατότητας λειτουργίας, Τελεφερίκ στο Πήλιο, όπως στην αρχή διεξοδικά έχει αναφερθεί και καταγράφηκε η αναγκαιότητά του, τα σημεία των σταθμών του και οι πιθανές διαδρομές του.

Μέσα σε αυτό το έντονα ανταγωνιστικό πεδίο, ο τομέας του Τουρισμού της Μαγνησίας βρίσκεται άνευ αντιπάλου στην περιοχή και περιμένει τη λήψη εκείνων των μέτρων που θα τον αναδείξουν, διότι η περιοχή όπως είναι γνωστό, διαθέτει μεγάλη Ιστορική και Πολιτιστική κληρονομιά καθώς και αξιοζήλευτη θέση με φυσικά αξιοθέατα.

Είναι αυτονόητο λοιπόν ότι η συσχέτιση όλων των παραμέτρων της περιοχής καθιστούν ελπιδοφόρα και αξιοποιήσιμη κάθε προσπάθεια έργου που αναφέρεται σε αυτόν τον τομέα των υπηρεσιών, όπως και το Τελεφερίκ, το οποίο είναι ανεξάρτητο και μπορεί να υλοποιηθεί αυτόνομα.

Με σεβασμό στο περιβάλλον, τους ανθρώπους, τη ζωή, το Πήλιο γίνεται πάλι ζωντανό, τόπος εξερεύνησης και επίσκεψης πρώτης επιλογής.

Βιβλιογραφία :

Αεροδρόμιο Θεσσαλίας

Δασαρχείο Βόλου

Διεύθυνση περιβάλλοντος νομαρχιακής αυτοδιοίκησης Μαγνησίας

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Της Ελλάδος

Κέντρο τουριστικής πληροφόρησης Μαγνησίας

Κ.Τ.Ε.Λ. Μαγνησίας

