

Μαρία Βρασιίδα

Η διερεύνηση μίας χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής για την ανάπτυξη των παραλιακών πόλεων μεσαίου μεγέθους μέσω του τουρισμού

Διδακτορική Διατριβή

Η διερεύνηση μίας χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής για την ανάπτυξη των παραλιακών πόλεων μεσαίου μεγέθους μέσω του τουρισμού

Μαρία Βρασιίδα

Επιβλέπων
Δημήτρης Οικονόμου

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ - ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ,
ΤΜΗΜΑ: ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

Η ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ
ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΛΙΑΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΜΕΣΩ ΤΟΥ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΜΑΡΙΑ ΒΡΑΣΙΔΑ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΑΛΕΞΙΟΣ ΔΕΦΝΕΡ
ΑΣΠΑ ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ

ΒΟΛΟΣ 2011

Στο Θάνο και το Γιάννη

**Η ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΛΙΑΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ
ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.**

ΜΑΡΙΑ ΒΡΑΣΙΔΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.

Η πολυθεματική προσέγγιση που επιβλήθηκε από το ερευνητικό αντικείμενο δημιούργησε την ανάγκη παράλληλης εμβάθυνσης σε διαφορετικά ζητήματα όπως ο πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός, ο σχεδιασμός του τουρισμού, η ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης και η ανάπτυξη των πόλεων. Η διαδικασία αυτή αποδείχθηκε ιδιαίτερα δύσκολη και επίπονη, κυρίως ως προς τον αλληλοσυσχετισμό των θεμάτων αυτών και τη βαρύτητα τους στην τελική σύνθεση της διατριβής. Στην προσπάθεια αυτή συνέβαλλαν μία πλειάδα ανθρώπων τους οποίους αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω.

Ο καθηγητής Δημήτρης Οικονόμου, επιβλέπων αυτής της διατριβής, ήταν δίπλα μου και με τη στήριξη, τις καίριες παρατηρήσεις και την καθοδήγησή του με βοήθησε να διαχειριστώ και να ταξινομήσω τα διαφορετικά θέματα που εμπλέκονται σε αυτήν. Στα τέλματα και τα αδιέξοδα που βρέθηκα πολλές φορές κατά τη διάρκεια της διατριβής ήταν πάντα εκεί, για να μου ανοίξει ένα νέο δρόμο και να μου δώσει την αρχή του νήματος. Οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον αναπληρωτή καθηγητή Αλέξιο Δέφνερ, μέλος της τριμελούς συμβουλευτικής επιτροπής, για τη βοήθεια και την καθοδήγηση στην οριοθέτηση της διατριβής και για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε. Οφείλω επίσης να ευχαριστήσω την αναπληρώτρια καθηγήτρια Ασπα Γοσποδίνη, μέλος της τριμελούς συμβουλευτικής επιτροπής, για τις πολύ χρήσιμες συμβουλές της σε κομβικά σημεία της διατριβής. Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον καθηγητή Χάρη Κοκκώση, τον καθηγητή Γιώργο Πετράκο και τον επίκουρο καθηγητή Γιάννη Ψυχάρη για το χρόνο που μου διέθεσαν και τις πολύ εποικοδομητικές συζητήσεις.

Ήταν πολλοί οι φίλοι που με στήριξαν κατά την εκπόνηση αυτής της διατριβής και θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τη Νάντια Μπέσσα και το σύζυγό μου Δημήτρη Σαπουντζάκη για την υπομονή και τη στήριξη τους. Οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς μου που μου έδωσαν την ευκαιρία να κάνω όνειρα και τη δύναμη να τα ακολουθήσω στη μητέρα μου, εξάλλου οφείλω και το μικρόβιο της πολεοδομίας.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους διδάσκοντες του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, γιατί μπορούν ακόμα, σε τόσο δύσκολους καιρούς, να αποτελούν πρότυπα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το κεντρικό αντικείμενο της διατριβής είναι ο συνδυασμός πολλών διαφορετικών παραγόντων στον ίδιο πάντα χώρο, που είναι οι παράκτιες πόλεις. Ο ευρύτερος παράκτιος χώρος αποτελεί μέρος της φυσικής κληρονομιάς αλλά και έναν οικονομικό πόρο του οποίου η αξία για την κοινωνία, ιδιαίτερα στην Ελλάδα, είναι ανεκτίμητη. Η συντριπτική πλειοψηφία των ανθρώπινων δραστηριοτήτων είναι συγκεντρωμένες στην ευρύτερη παράκτια ζώνη, ενώ ταυτόχρονα το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου πληθυσμού κατοικεί στη ζώνη αυτή. Συγχρόνως πρέπει να αναφερθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου πληθυσμού, ιδιαίτερα στον αποκαλούμενο ανεπτυγμένο κόσμο, κατοικεί σε πόλεις, με τις μικρές και μεσαίες πόλεις να προηγούνται σε προτίμηση. Επομένως οι παράκτιες πόλεις, παρουσιάζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον γιατί συνδυάζουν τη φυσική ιδιαιτερότητα του παράκτιου χώρου και την πληθυσμιακή συγκέντρωση των πόλεων. Ο τουρισμός στην παράκτια ζώνη, αλλά και στις παράκτιες πόλεις, αποτελεί ιδιαίτερα σημαντική δραστηριότητα από οικονομικής πλευράς, ενώ ασκεί πιέσεις στο ευαίσθητο περιβάλλον της περιοχής και διεκδικεί συνεχώς περισσότερη γη. Το κεντρικό ερώτημα που διατρέχει τη διατριβή είναι η δυνατότητα ανάπτυξης των πόλεων με την εκμετάλλευση της οικονομικής συμβολής του τουρισμού, χωρίς όμως τις αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον.

Οι πόλεις διαθέτουν καλά οργανωμένες δομές και εργαλεία διαχείρισης των δραστηριοτήτων και του χώρου τους. Η πολεοδομική πολιτική και τα εργαλεία εφαρμογής της, ρυθμίζουν τις σχέσεις των δραστηριοτήτων και των χρήσεων στο εσωτερικό της πόλης, ενώ μέσω της χωροταξικής πολιτικής και των εργαλείων εφαρμογής της δίνονται κατευθύνσεις για τη σχέση της πόλης με την περιφέρεια, στην οποία ανήκει, και την υπόλοιπη χώρα. Σημαντικό στοιχείο της διατριβής αποτελεί η ανάλυση του συστήματος πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, με έμφαση στην παράκτια ζώνη γενικότερα και τις παράκτιες πόλεις ειδικότερα, και η δυνατότητα ενσωμάτωσης και διαχείρισης του τουρισμού με χωρικούς όρους.

Αρχικά δίνεται έμφαση στην παράκτια ζώνη, όπου γίνεται αναφορά στις περιβαλλοντικές αλλά και οικονομικο-κοινωνικές ιδιαιτερότητές της. Ο τουρισμός

εμφανίζεται ως ένα πολύ σημαντικό ζήτημα της παράκτιας ζώνης, γιατί αποτελεί μια από τις βασικές οικονομικές δραστηριότητες ενώ ταυτόχρονα ευθύνεται για πολλά από τα περιβαλλοντικά προβλήματα της περιοχής. Στη συνέχεια αναλύονται οι πόλεις, που προκύπτουν ως περιοχές της παράκτιας ζώνης όπου γίνεται μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων, και τα ιδιαίτερα μορφολογικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά που τους προσδίδει το γεγονός ότι είναι παράκτιες. Ο τουρισμός εμφανίζεται για ακόμα μία φορά ως ένα σημαντικό στοιχείο των παράκτιων πόλεων. Ο τουρισμός στην Ελλάδα αναλύεται ως φαινόμενο με ιδιαίτερη έμφαση στις θετικές αλλά και στις αρνητικές του επιπτώσεις και στη χωρική τους έκφραση. Ακολουθεί μία ανάλυση του θεσμικού πλαισίου πολεοδομικού, χωροταξικού και τουριστικού σχεδιασμού. Κατά την ανάλυση του θεσμικού πλαισίου η έμφαση επικεντρώνεται στις παράκτιες πόλεις και τον τουρισμό. Το βασικό ζητούμενο είναι να εξεταστεί ο βαθμός στον οποίο οι χωρικές πολιτικές είναι σε θέση να καλύψουν τις ανάγκες που προκύπτουν από την ανάπτυξη του τουρισμού. Σε δεύτερη φάση, κατά την ανάλυση του θεσμικού πλαισίου του τουρισμού, ζητούμενο είναι να εξεταστεί ο βαθμός στον οποίο αναγνωρίζεται το φαινόμενο ως μία χωρική δραστηριότητα με θετικές και αρνητικές συνέπειες σε ολόκληρη την παράκτια ζώνη.

Η ανάλυση γίνεται σε τρία διαφορετικά επίπεδα αναφοράς. Αρχικά, εξετάζεται η σχέση της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο και, εσωτερικά, ο μετασχηματισμός των ζωνών χρήσεων, καθώς σε αυτές προστίθεται και αναπτύσσεται ο τουρισμός. Στη συνέχεια, εξετάζεται ο ρόλος της πόλης ως πύλης εισόδου και εξόδου ανθρώπων και αγαθών και η σχέση πόλης-ενδοχώρας και πόλης – περιφέρειας. Τέλος, εξετάζεται ο ρόλος του τουρισμού, οι ανατροπές και οι πιέσεις που προκαλεί στις παράκτιες πόλεις και η δυνατότητα των πόλεων να ανταποκριθούν στις προκλήσεις και να απορροφήσουν τις αρνητικές συνέπειες, διαχέοντας στην ευρύτερη περιοχή μόνο τα θετικά στοιχεία του τουρισμού.

ABSTRACT

The main challenge of this Thesis is to combine many different factors in the same space, that of coastal cities. The coastal zone is an invaluable economic asset for the society especially in Greece but it is also an integral part of the natural heritage. The majority of all human activities are concentrated in that narrow strip of land by the sea. At the same time the majority of global population lives in the coastal zone. It is also very important to mention that the majority of global population, especially in the so called developed world, lives in small and middle size cities. These two statements conclude that coastal cities combine the natural uniqueness of the coastal zone with the population density and economic activity, which makes coastal cities the hot-spot for planning research. Tourism in Greece is a very important economic activity and is concentrated in the wider coastal areas in general and coastal cities in particular. At the same time tourism poses a significant pressure factor for the environment and the sensitive ecosystems that are mainly located in the coastal zone, while it continuously demands more land causing land-use conflicts. One of the critical issues in the entire thesis is the development of cities in a way that they will use the economic benefits from tourism without the negative consequences for the environment.

Cities are well organized structures with the ability to manage and administrate their space and the activities within it. Town planning policies and the implementation tools, determine the relations between activities and land uses within the city while spatial planning policies and its tools guide the relations between the city-periphery and city and the rest of the country. An important element of this thesis is to analyse the town and spatial planning system in Greece, with emphasis on the coastal zone in general and more specifically coastal cities and the role of tourism in this system. The integration of tourism within the city structure and the potential management of tourism with special terms is a very important point.

Initially, the entire coastal zone is analysed with reference to its environmental, ecological and socio-economic unique characteristics. Tourism results as an important factor in the Greek coastal zone since it is a major economic activity while being responsible for the environmental and natural degradation of the area. Cities appear as the area of the coastal zone with intense population density and economic activity

concentration. Cities are analysed in terms of the specialised morphology and functionality attributes that are bestowed by their coastal nature. Tourism is once again an important part of the equation. Tourism in Greece is then analysed as a phenomenon with emphasis on its positive and negative impacts and the spatial expression of these impacts. The Greek legislation for planning (town and spatial) and tourism legislation are then analysed. During the analysis of the legislation framework the emphasis is again on coastal cities and tourism. The main goal is to determine whether spatial policies (town, regional or spatial) can indeed cater for the changing needs due to the rapid development of tourism. At a second level during the legislative framework analysis for tourism the goal is to determine whether it is acknowledged as a spatial activity which has a significant impact on the entire coastal zone.

The analysis is completed in three different scales of reference. Initially the relation between the city and the waterfront is examined and the transformation of land use zones with the addition and development of tourism. Next, the role of the city as a gate for importing and exporting people and goods and how this reflects to the relation between the city and its mainland or its region. Finally the role of tourism with the pressure over land-use, the environmental impacts, the economic benefits and the controversial social impacts is analysed along with the potential of cities to act as mediators, absorbing the negative impacts and distributing the positive to the wider area.

ΑΡΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΓΠΧΣΑΑ	Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΔΕΘ	Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης
ΕΧΜ	Ειδικές Χωροταξικές Μελέτες
ΕΟΤ	Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
ΕΛΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΕΤΑ Α.Ε.	Εταιρία Τουριστικής Ανάπτυξης Α.Ε.
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΖΟΕ	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
ΞΕΕ	Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΚΠΣ	Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΟΣΑ	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΟΤΑ	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΟΤ	Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού
ΠΕΡΠΟ	Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης
ΠΟΤΑ	Περιοχή Οργανωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης
ΠΠΧΣΑΑ	Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΠΣ	Πολεοδομικό Συγκρότημα
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΡΣΑ	Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας
ΡΣΘ	Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης
ΣΕΤΕ	Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων
ΣΑΚΧ	Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου
ΣΠΑ	Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης
ΣΧΟΟΑΠ	Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτών Πόλεων
ΤΔΚ	Τουριστικά Δημόσια Κτήματα

ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΥΠΕΚΑ	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής
ΥΤΑΝ	Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης
DCMS	Department of Culture Media and Sports
ETB	English Tourist Board
GNTO	Greek National Tourism Organisation
IUCN	International Union for Conservation of Nature
ICZM	Integrated Coastal Zone Management
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
WTTC	World Travel and Tourism Council

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ -	16
ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΕΜΑΤΟΣ - ΣΤΟΧΟΣ ΖΗΤΟΥΜΕΝΑ.....	16
1.1 ΣΤΟΧΟΣ – ΑΝΑΛΥΣΗ.....	19
1.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ	21
1.3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	23
1.3.1 ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	23
1.3.2. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ.....	24
1.3.3. ΑΝΑΛΥΣΗ- ΣΥΝΘΕΣΗ- ΕΦΑΡΜΟΓΗ.....	25
1.4. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΤΥΠΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	26
1.5. ΔΟΜΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ.....	28
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ	31
2.1. ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ.....	32
2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ	33
2.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ	34
2.4. ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ	42
2.4.1. ΓΕΩΡΓΙΑ.....	42
2.4.2. ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΑΛΙΕΙΑ	43
2.4.3. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	44
2.4.4. ΟΡΥΚΤΟΙ ΠΟΡΟΙ.....	44
2.4.5. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	45
2.4.6. ΔΟΜΗΣΗ.....	46
2.5. ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ	49
2.5.1. ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ.....	49
2.5.2. ΥΔΡΕΥΣΗ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ.....	51
2.5.3. ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	51
2.5.4. ΔΙΑΒΡΩΣΗ.....	52
2.5.5. ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ – ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....	53
2.5.6. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΑΡΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	53
2.6 ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	54

2.8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΠΑΡΑΛΙΑΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ.....	58
3.1. ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ.....	58
3.1.1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ.....	61
3.1.2. Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ.....	61
3.1.3. Η ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ.....	62
3.1.4. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ.....	62
3.2. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.....	64
3.2.1. ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΟΛΕΩΝ.....	65
3.2.2. ΔΥΝΑΜΙΚΗ.....	67
3.2.3. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ.....	70
3.3. ΟΙ ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΣΕ ΤΡΙΑ ΧΩΡΙΚΑ ΕΠΙΠΕΔΑ – ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ	79
3.3.1 ΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ.....	79
3.3.1.1. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΟΥ BURGESS Η ΤΩΝ ΟΜΟΚΕΝΤΡΩΝ ΚΥΚΛΩΝ.....	79
3.3.1.2. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΟΥ ΗΟΥΤ ή ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΩΝ ΤΟΜΕΑΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ.....	81
3.3.1.3. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΩΝ HARRIS ΚΑΙ ULLMAN ή ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΩΝ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΠΥΡΗΝΩΝ.....	83
3.4. ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ.....	85
3.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	87
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	91
4.1. ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	93
4.2. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	95
4.2.1 ΔΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	99
4.2.2 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	101
4.3. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΕ ΜΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ	104
4.4. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ.....	110
4.4.1. ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	111
4.5. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	116
4.6. ΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	117
4.7. Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΟΙΚΩΝ	121
4.8. ΧΩΡΙΚΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	122
4.8.1. ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	123

4.9. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	128
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	131
5.1. ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	135
5.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	138
5.2.1. Ο ΝΟΜΟΣ 2742/99.....	139
5.2.2. ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	142
5.3. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	144
5.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ	149
5.2.1. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	155
5.2.2. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΗΣ.....	158
5.5. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ.....	159
5.5.1. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΕΡΙ ΑΙΓΙΑΛΟΥ.....	160
5.5.2. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΑΙΓΙΑΛΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ.....	161
5.6. ΚΕΝΑ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ.....	162
5.7. ΑΝΑΓΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	163
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	165
6.1. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	166
6.2. ΦΟΡΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	170
6.2.1. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	171
6.2.2. ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΕΣ ΔΟΜΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ.....	175
6.3. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ: Γ' ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ – ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ.....	177
6.4. ΕΙΔΙΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ, ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ.....	179
6.5. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	186
6.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	188
ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ	190
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΣΤΟΧΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΕΔΙΟΥ – ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	191
7.1. ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΣΑΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ	193
7.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ.....	197
7.3.1. ΔΟΜΗΜΕΝΕΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ	197

7.3.2. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	198
7.4. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ.....	199
7.4.1. ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ.....	200
7.4.2. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....	202
7.4.3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ.....	203
7.5. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ.....	203
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	207
8.1. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΒΟΛΟ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ.....	207
8.1.1. ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ.....	209
8.1.2. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ.....	213
8.1.3. ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	214
8.1.4. Β΄ ΠΑΡΑΘΕΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ.....	215
8.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΒΟΛΟ.....	217
8.2.1. ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ.....	217
8.2.2. ΘΕΣΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ.....	220
8.2.3. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ – ΘΕΛΓΗΤΡΑ.....	223
8.3. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	225
8.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	230
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΑΝΑ ΕΠΙΠΕΔΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	234
9.1. ΜΕΓΑΛΗ ΚΛΙΜΑΚΑ Η ΕΞΩΣΤΡΕΦΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	235
9.2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	242
9.2.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ: η περίπτωση του βολου.....	243
9.2.2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΥ ΧΡΗΣΕΩΝ.....	246
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	257
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	261
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ.....	261
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	274
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	278

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Σχηματική απεικόνιση της μεταβολής των χρήσεων γης στον παράκτιο χώρο της μεσογείου. πηγή: Grenon & Batisse 1989.....	35
Εικόνα 2: Περιοχή Αγ. Γεωργίου, κοντά στο Βόλο.....	50
Εικόνα 3:Περιοχή Ν. Ηρακλείτσα, κοντά στην Καβάλα.....	50
Εικόνα 4:Περιοχή Μικρά Μαντίνεια, κοντά στην Καλαμάτα.....	50
Εικόνα 5: Η Εξάπλωση της δόμησης φάση 1	77
Εικόνα 6: Η εξάπλωση της δόμησης φάση 2.....	77
Εικόνα 7: Η εξάπλωση της δόμησης φάση 3.....	78
Εικόνα 8: Το μοντέλο των ομόκεντρων κύκλων του Burgess	80
Εικόνα 9: Το μοντέλο των τομεακών χρήσεων του Hoyt.....	82
Εικόνα 10: Το μοντέλο πολλαπλών πυρήνων των Harris & Ullman.....	84
Εικόνα 11: Αεροφωτογραφία της Καλαμάτας του 1978.	112
Εικόνα 12: Περίγραμμα του αστικού ιστού. Πηγή: Ίδια επεξεργασία	112
Εικόνα 13: Αεροφωτογραφία της Καλαμάτας του 2010.	113
Εικόνα 14: Περίγραμμα του αστικού ιστού.	113
Εικόνα 15: Ενοικιαζόμενα δωμάτια στη Μεσσηνιακή Μάνη.....	156
Εικόνα 16: Ενοικιαζόμενα δωμάτια στη Χαλκιδική	157
Εικόνα 17: Το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου.....	196

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1:Γεωγραφικά Χαρακτηριστικά και πληθυσμός των κρατών μελών της ΕΕ.	38
Πίνακας 2: Η κατανομή του πληθυσμού στις αστικές και αγροτικές περιοχές και οι αυξητικές τάσεις μεταξύ 1975 και 2015.	60
Πίνακας 3: Τύποι τουριστικής δραστηριότητας και τα χαρακτηριστικά τους	94
Πίνακας 4: Οι 25 πρώτοι τουριστικοί προορισμοί στην παγκόσμια κατάταξη.	98
Πίνακας 5: Πιθανές θετικές και αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού	108
Πίνακας 6: Η εξέλιξη του σχεδιασμού στην Ελλάδα.	133
Πίνακας 7: Εργαλεία και σχέδια που προβλέπονται από το θεσμικό πλαίσιο ανά χωρικό επίπεδο.	136
Πίνακας 8: Συγκεντρωτικά τα πλεονεκτήματα του τουρισμού στο Βόλο και κατηγοριοποίηση.	226

Πίνακας 9: Συγκεντρωτικά τα μειονεκτήματα του τουρισμού στο Βόλο και κατηγοριοποίηση.	227
Πίνακας 10: Συγκεντρωτικά τις ευκαιρίες του τουρισμού στο Βόλο και κατηγοριοποίηση.	228
Πίνακας 11: Συγκεντρωτικά τις απειλές του τουρισμού στο Βόλο και κατηγοριοποίηση.	229

Ευρετήριο Σχημάτων

Σχήμα 1: Πληθυσμός που ζει σε παράκτιους νομούς	39
Σχήμα 2: Πληθυσμός που ζει σε παράκτιες περιφέρειες	40
Σχήμα 3: Χερσαίες και θαλάσσιες ανθρωπογενείς δραστηριότητες που επιδρούν στην παράκτια ζώνη.	42
Σχήμα 4: Το μοντέλο του Burgess	81
Σχήμα 5: Το μοντέλο του Burgess, όπως διαμορφώνεται για τις παράκτιες πόλεις	81
Σχήμα 6: Το μοντέλο του Hoyt	83
Σχήμα 7: Το μοντέλο του Hoyt σε προσαρμογή για τις παράκτιες πόλεις	83
Σχήμα 8: Ποσοστιαία κατανομή κλινών ανά κατηγορία πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2006	100
Σχήμα 9: Το ποσοστό της συνολικής συμβολής του τουρισμού στο ΑΕΠ για χώρες της Μεσογείου	102
Σχήμα 10: Το ποσοστό απασχόλησης στον τουρισμό για χώρες της μεσογείου	103
Σχήμα 11: Ο αριθμός των διανυκτερεύσεων των τουριστών στο Βόλο	208
Σχήμα 12: Κατανομή ξενοδοχείων ανά κατηγορία	211
Σχήμα 13: Κατανομή κλινών ανά κατηγορία	211
Σχήμα 14: Οι επιλογές των τουριστών του Βόλου ανά τύπο καταλύματος	212
Σχήμα 15: Η κατανομή των επισκεπτών ανά ξενοδοχείο	213
Σχήμα 16: Αξιολόγηση Ξενοδοχείων Ενοικιαζόμενων Δωματίων από τους Τουρίστες	219
Σχήμα 17: Πόσες Φορές έχουν επισκεφτεί την πόλη οι ερωτηθέντες τουρίστες	221
Σχήμα 18: Από πού πήραν πληροφορίες οι τουρίστες για να επισκεφτούν το Βόλο	222
Σχήμα 19: Οι δραστηριότητες που προτιμούν οι τουρίστες του Βόλου	224
Σχήμα 20: Οι προτιμήσεις που συγκεντρώνουν οι τουριστικοί προορισμοί κατηγοριοποιημένοι κατά προσφερόμενη εμπειρία	238
Σχήμα 21: Οι επιλογές μελλοντικών προορισμών με βάση την εμπειρία των τουριστών που ερωτήθηκαν χειμώνα	240

Σχήμα 22: Οι επιλογές μελλοντικών προορισμών με βάση την εμπειρία των τουριστών που ερωτήθηκαν καλοκαίρι	240
--	-----

Ευρετήριο Χαρτών

Χάρτης 1: Οι Παράκτιες περιοχές που ανήκουν στο δίκτυο NATURA 2000.....	37
Χάρτης 2: Απεικόνιση των τριών υψηλότερων τιμών ζώνης ακινήτων στο Βόλο.....	69
Χάρτης 3: Απεικόνιση των τριών υψηλότερων τιμών ζώνης ακινήτων στην Καβάλα	69
Χάρτης 4: Απεικόνιση των τριών υψηλότερων τιμών ζώνης ακινήτων στη Χαλκίδα	70
Χάρτης 5: Απεικόνιση των τριών υψηλότερων τιμών ζώνης ακινήτων στην Καλαμάτα....	70
Χάρτης 6: Τόπος προέλευσης των επισκεπτών του Βόλου. Ενδεικτική εμβέλεια.	236
Χάρτης 7: Θέση εστιατορίων στο Βόλο παρούσα κατάσταση	247
Χάρτης 8: Θέση ξενοδοχείων στο Βόλο παρούσα κατάσταση	249
Χάρτης 9: Θέση νέων εστιατορίων στο Βόλο μεταξύ: 1980-1984	250
Χάρτης 10: Θέση νέων εστιατορίων στο Βόλο μεταξύ 1985-1989.....	251
Χάρτης 11: Θέση νέων εστιατορίων στο Βόλο μεταξύ 1990-1994.....	252
Χάρτης 12: Θέση νέων εστιατορίων στο Βόλο μεταξύ 1995-1999.....	253
Χάρτης 13: Θέση νέων εστιατορίων στο Βόλο μεταξύ: 2000-2004	254

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΕΜΑΤΟΣ – ΣΤΟΧΟΣ - ΖΗΤΟΥΜΕΝΑ

Η παρούσα διδακτορική διατριβή ασχολείται με ένα θέμα ιδιαίτερος ενδιαφέρον και πολύπλοκο ως προς την αντιμετώπιση και την οπτική, αυτό των παράκτιων πόλεων. Οι παράκτιες πόλεις αποτελούν το αποτέλεσμα της σύγκλισης πολλών διαφορετικών παραγόντων με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, ιδιαιτερότητες αλλά και προβλήματα. Σχηματικά, η αρχή γίνεται με τον ευρύτερο παράκτιο χώρο και τις αναπτυξιακές προοπτικές που διαθέτει, στη συνέχεια γίνεται εκμετάλλευση των πόρων, εγκατάσταση στον παράκτιο χώρο, μεγέθυνση των πόλεων που αποτελούν τις βασικές οργανωτικές δομές του παράκτιου χώρου. Ακολουθεί η οικονομική ανάπτυξη, επομένως και η δυνατότητα για ελεύθερο χρόνο, τουρισμό και διακοπές, γεγονός που οδηγεί και πάλι στον παράκτιο χώρο. Η ανάλυση των παράκτιων πόλεων συμπεριλαμβάνει όλα τα παραπάνω στοιχεία που πρέπει να εξεταστούν καταρχήν ξεχωριστά και στη συνέχεια με βάση μια συνθετική λογική για να αναδειχτούν τα προβλήματα αλλά και οι δυνατότητες των παράκτιων πόλεων.

Ο παράκτιος χώρος αποτελεί μέρος της φυσικής κληρονομιάς αλλά και έναν οικονομικό πόρο του οποίου η αξία για την κοινωνία, ιδιαίτερα στην Ελλάδα, είναι

ανεκτίμητη. Ιστορικά, η παράκτια ζώνη υπήρξε η κύρια εστία ανάπτυξης της ανθρώπινης κοινωνίας. Η χρήση της θάλασσας για τις μεταφορές και το εμπόριο ενθάρρυνε τη δημιουργία παραθαλάσσιων οικισμών και την ανάπτυξη διάφορων δραστηριοτήτων σε αυτούς. Πολλές από τις παράκτιες ευρωπαϊκές πόλεις έχουν γνωρίσει πολύ μεγάλη ανάπτυξη λόγω της θέσης τους και έχουν μία αξιοσημείωτη ιστορική διαδρομή. Οι παράκτιες ζώνες εξακολουθούν ακόμα και σήμερα να αναγνωρίζονται ως περιοχές μεγάλων δυνατοτήτων και ευκαιριών και αποτελούν σημαντικά στοιχεία της σύγχρονης κοινωνικής και οικονομικής ζωής. Ο παράκτιος χώρος γενικότερα, μέρος του οποίου είναι και οι πόλεις, αποτελεί ένα «σημείο καμπής» (κατά τη μαθηματική ορολογία), όπου οι γνωστές μέχρι τώρα λύσεις για τα προβλήματα του χώρου δεν μπορούν να εφαρμοστούν, ενώ ταυτόχρονα οι λύσεις για προβλήματα των θαλάσσιων περιοχών καταρρέουν. Σύμφωνα με τον μαθηματικό ορισμό, ως σημείο καμπής μίας συνάρτησης ορίζεται το σημείο όπου η συνάρτηση αλλάζει φορά. Στον παράκτιο χώρο οι όροι που αποτελούν τη "συνάρτηση" είναι πάρα πολλοί και ετερόκλητοι. Τα θαλάσσια οικοσυστήματα, ο εξωαστικός ελεύθερος χώρος, ο δομημένος χώρος, οι πόλεις, οι εμπορικές λειτουργίες, οι τουριστικές λειτουργίες, η αλιεία, η ναυσιπλοΐα κ.ά. είναι μόνο μερικοί. Οι πόλεις αποτελούν το σημείο όπου όλες αυτές οι δραστηριότητες αποκτούν οντότητα και εκφράζονται χωρικά. Ακόμα και δραστηριότητες όπως η γεωργία ή η παράκτια αλιεία, που δεν χαρακτηρίζονται άμεσα αστικές, όπως θα φανεί παρακάτω, έχουν ισχυρές συνδέσεις αλληλεξάρτησης με τα αστικά κέντρα του παράκτιου χώρου.

Οι ανθρώπινες δραστηριότητες ασκούν μεγάλες πιέσεις στα ευαίσθητα οικοσυστήματα και συμβάλλουν καταλυτικά στην υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος του παράκτιου χώρου. Ως συνέπεια, μαζί με το περιβάλλον απειλούνται και όλες οι δραστηριότητες που βασίζονται ή εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα από αυτό. Φαινόμενα όπως ο παραθερισμός και ο τουρισμός γνωρίζουν μεγάλη έξαρση τις τελευταίες δεκαετίες, ενώ ταυτόχρονα οι πιέσεις από τη βιομηχανία και την οικιστική ανάπτυξη απειλούν την αειφορική ανάπτυξη του χώρου.

Αντίστοιχα, η πόλη ιστορικά αντιμετωπίζεται ως ένα εξαιρετικά συμπαγές λειτουργικό κατασκεύασμα, ιδιαίτερα στην Ελλάδα. Η εξέλιξη της μορφής της μέσα από σταθερούς κανόνες για πολλά χρόνια ταυτίστηκε με την παρακολούθηση της εξέλιξης της ανθρωπότητας. Η έμφαση στις δραστηριότητες γίνεται αντιληπτή μετά τη βιομηχανική

επανάσταση, όπου και γεννιέται ουσιαστικά η βιομηχανική πόλη. Η έμφαση στη λειτουργία και τις ανθρώπινες δραστηριότητες στην πόλη οδηγεί ουσιαστικά, στη διεύρυνση του χώρου επιρροής της αλλά και στη χωρική διεύρυνση των πόλεων. Σταδιακά, το άμεσο περιβάλλον αντίληψης και δράσης του ανθρώπου εκτείνεται από την πόλη και το δομημένο περιβάλλον σε ολόκληρο το φυσικό και γεωγραφικό χώρο, ενώ αναπτύσσονται και νέες αντιλήψεις για την πολεοδομία και τη χωροταξία, με στόχο τη μελέτη και την οργάνωση των διευρυμένων αστικών συγκεντρώσεων αλλά και μεγαλύτερων ενοτήτων του χώρου.

Μετά την επιλογή του χώρου, επόμενο βήμα στην έρευνα αποτέλεσε η επιλογή των λειτουργιών και των θεωριών για την ανάλυση του θέματος. Το αρχικό ερώτημα είναι εάν οι θεωρίες ανατρέπονται και η δομή των λειτουργιών αλλάζει «φορά» στον παράκτιο χώρο, καθώς οι θεωρίες καταλήγουν σε πολιτικές οι οποίες με τη σειρά τους επηρεάζουν τις δράσεις και τελικά διαμορφώνουν τις λειτουργίες. Οι πολιτική αποτελεί την αρχή των γεγονότων και εκφράζει τη βούληση του νομοθέτη, και στη συνέχεια εξειδικευμένοι νόμοι καλούνται, σε συνέχεια να υλοποιήσουν την αρχική πρόθεση. Επομένως, αυτό που πρέπει να διερευνηθεί είναι κατά πόσο η ανατρεπτική αυτή ιδιότητα του παράκτιου χώρου είναι κάτι που έχει αναγνωριστεί και έχει ενσωματωθεί στις πολιτικές που αποτελούν το πρώτο στάδιο. Σε ένα δεύτερο επίπεδο θα ακολουθήσει ανάλυση των θεσμικών εργαλείων, με στόχο να αξιολογηθεί η επιτυχία τους σε σχέση με τις προθέσεις της εκάστοτε πολιτικής. Το θέμα της διατριβής εξειδικεύεται ακόμα περισσότερο εστιάζοντας στις παραλιακές πόλεις και θα αντλήσει παραδείγματα από πόλεις κυρίως του Ελλαδικού χώρου με σύντομες αναφορές και σε διεθνείς περιπτώσεις. Το σύνολο του παράκτιου χώρου θα αναλυθεί σύντομα και με στόχο κυρίως να αναδείξει τα ευρύτερα προβλήματα, ώστε να μπορέσει να γίνει λεπτομερέστερη καταγραφή και να υπογραμμιστούν τα αίτια του προβλήματος στις παράκτιες πόλεις. Ο λόγος που η έρευνα θα ξεκινήσει από τον ευρύτερο παράκτιο χώρο είναι ότι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις πολύ συχνά οφείλονται σε γενικότερη κακή διαχείριση και ξεπερνούν κατά πολύ το μέγεθος της πόλης. Αντίστοιχα, οι αρνητικές επιπτώσεις από τις λειτουργίες μίας πόλης γίνονται αντιληπτές και επηρεάζουν την ευρύτερη περιοχή. Έτσι, οι παράκτιες πόλεις αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του ευρύτερου παράκτιου χώρου. Λόγω της συνεκτικής δομής που διαθέτουν τα αστικά κέντρα, του θεσμικού πλαισίου που

τα διέπει, αλλά και των εργαλείων που διαθέτουν, θα διερευνηθεί ο βαθμός στον οποίο είναι δυνατό να λειτουργήσουν ως σημεία συγκέντρωσης και έναρξης δράσεων και λειτουργιών για τη βελτίωση της κατάστασης σε ολόκληρη την παράκτια ζώνη.

Σύμφωνα με τις βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, και οι τρεις άξονες (οικονομικός, κοινωνικός, περιβαλλοντικός) απαιτούν προσοχή και είναι απαραίτητη η ταυτόχρονη, ολιστική διαχείριση τους. Στον παράκτιο χώρο η περιβαλλοντική διάσταση είναι προφανής και αποτελεί την αρχή κάθε συζήτησης ή ανάλυσης σχετικά με τις κοινωνικές και οικονομικές επιδιώξεις. Αυτή η αντιμετώπιση μπορεί να λειτουργήσει ευεργετικά για το φυσικό περιβάλλον στον παράκτιο χώρο, προστατεύοντας το στοιχείο αυτό που τον καθιστά ιδιαίτερο και έρεισμα μεταξύ πολλών χρήσεων και χρηστών. Είναι μία προσέγγιση που ήρθε ως απάντηση στην άκρατη και ασύδοτη εξάπλωση των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στον παράκτιο χώρο με κορωνίδες τον τουρισμό και την οικοπεδοποίηση. Είναι όμως γεγονός, ότι η παράκτια ζώνη αποτελεί χώρο συγκέντρωσης του μεγαλύτερου ποσοστού του παγκόσμιου πληθυσμού και χώρο συγκέντρωσης μεγάλης οικονομικής δραστηριότητας και η περιβαλλοντική προσέγγιση της απαγόρευσης και της προστασίας από μόνη της δεν είναι σε θέση να καλύψει τις κοινωνικές ανάγκες και την οικονομική δυναμική του χώρου αυτού. Απαιτείται μία πολύ πιο σύνθετη προσέγγιση που να αναγνωρίζει την κοινωνική και οικονομική σημασία του χώρου, ενώ ταυτόχρονα να ισορροπεί ανάμεσα στην ανάπτυξη και την προστασία.

1.1 ΣΤΟΧΟΣ – ΑΝΑΛΥΣΗ

Ως στόχος της διατριβής τίθεται η διερεύνηση μίας χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής για την ανάπτυξη των παραλιακών πόλεων μεσαίου μεγέθους, μέσω του τουρισμού. Το ενδιαφέρον της έρευνας είναι στραμμένο προς τις Ελληνικές παραλιακές πόλεις αλλά θα χρησιμοποιηθούν παραδείγματα και αναφορές από πόλεις και των λοιπών μεσογειακών χωρών. Το θέμα είναι πολυσυλλεκτικό και εμπλέκονται σε αυτό πολλά διαφορετικά αντικείμενα. Είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί ο ρόλος του κάθε αντικειμένου στην τελική σύνθεση της συγκεκριμένης διατριβής. Κεντρική υπόθεση της

διατριβής αποτελεί το γεγονός ότι οι παραλιακές πόλεις στην Ελλάδα συγκροτούν μία ξεχωριστή, διακριτή κατηγορία και εμφανίζουν κοινά στοιχεία στην πολεοδομική τους οργάνωση, τη δομή, τη λειτουργία τους αλλά και τις προοπτικές ανάπτυξής τους. Βασική κοινή παράμετρος σε ολόκληρο τον παράκτιο χώρο, και τις παραλιακές πόλεις ειδικότερα, είναι η εμφάνιση της τουριστικής δραστηριότητας και η ύπαρξη θαλασσιού μετώπου, στοιχείο που είναι κοινό και σε πολλές άλλες παραλιακές πόλεις της Μεσογείου, στις οποίες θα γίνουν αναφορές.

Αναλύοντας το παραπάνω θέμα, προκύπτει ότι η έρευνα θα ασχοληθεί με τρεις διαφορετικούς τομείς (θεματικές υποενότητες) που επηρεάζουν και κατευθύνουν την οργάνωση του χώρου μέσα και έξω από τις πόλεις. Η πολεοδομική οργάνωση σε συνδυασμό με το θεσμικό πλαίσιο της πολεοδομίας και την πολιτική αποτελούν την πρώτη κλίμακα αναφοράς. Η οργάνωση του χώρου μέσα στις πόλεις θα αναδείξει τη σημασία του θαλάσσιου μετώπου καθώς και την ιδιαιτερότητα στη δομή και τη λειτουργία των πόλεων που έχουν ένα σαφές όριο, τη θάλασσα. Εξετάζεται η σχέση των διαφορετικών λειτουργικών ζωνών, εμπορική, κεντρική κλπ., με τη ζώνη ψυχαγωγίας και την τουριστική ζώνη καθώς και με ιδιαίτερα σημεία των πόλεων αυτών, όπως είναι το λιμάνι, το θαλάσσιο μέτωπο κλπ. Η πολεοδομική οργάνωση των παραλιακών πόλεων είναι σε ένα μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα της πολεοδομικής πολιτικής που ακολουθήθηκε ή και δεν ακολουθήθηκε, όπως αυτή διαφαίνεται μέσα από το θεσμικό πλαίσιο για την πολεοδομία.

Σε ένα δεύτερο επίπεδο, είναι σημαντικό να διερευνηθεί η σχέση της πόλης με την ενδοχώρα της. Η χωροταξική οργάνωση και η πολιτική, σε συνδυασμό με το θεσμικό πλαίσιο για τη χωροταξία, αποτελούν στοιχεία που συνθέτουν τη θέση που κατέχουν οι παραλιακές πόλεις σε σχέση με άλλες πόλεις της περιφέρειάς τους καθώς και την εμβέλεια τους (ζώνη επιρροής). Ο ρόλος των παραλιακών πόλεων ως πυλών εισόδου – εξόδου εμπορευμάτων και ανθρώπων καθώς και το γεγονός ότι προσφέρουν πρόσφορο έδαφος για μια σειρά δραστηριοτήτων καθιστά τις πόλεις αυτές κεντρικούς κόμβους, πόλους. Η σχέση με την ενδοχώρα γίνεται ιδιαίτερα σημαντική, γιατί η έντονη τάση ανάπτυξης των παραλιακών πόλεων επιδρά στις χρήσεις γης αλλά και το φυσικό περιβάλλον μιας πολύ ευρύτερης περιοχής.

Τέλος, οι παραλιακές πόλεις και τα παραθαλάσσια θέρετρα παίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας στη χώρα μας. Ο τουρισμός και η ραγδαία ανάπτυξή του αποτελεί πρόκληση για τις παραλιακές πόλεις, επηρεάζοντας την υπάρχουσα δομή αλλά, κυρίως, επεμβαίνοντας καταλυτικά στη δυναμική και τις προοπτικές των πόλεων αυτών. Η τουριστική ανάπτυξη μπορεί να αποδώσει την απαραίτητη οικονομική βάση για να στηριχτούν τα έργα ανάπτυξης και ανάπλασης των παραλιακών πόλεων ενώ ταυτόχρονα μπορεί να λειτουργήσει ως μέσο έλξης επενδύσεων και, κατά συνέπεια, κατοίκων.

Οι τομείς αυτοί θα εξεταστούν παράλληλα και σε αντιπαράθεση και θα μελετηθεί η μεταξύ τους σχέση και ο βαθμός αλληλεπίδρασής τους. Η έρευνα δεν θα ασχοληθεί με τη χωροταξία ή την πολεοδομία των πόλεων χωριστά αλλά με τη χωροταξία και την πολεοδομία στο βαθμό που αυτές εξαρτώνται από τον τουρισμό και επιδρούν σ' αυτόν. Η τουριστική ανάπτυξη θα αποτελέσει το πρίσμα μέσα από το οποίο θα μελετηθεί η ανάπτυξη και η αναβίωση των παραλιακών πόλεων μεσαίου μεγέθους. Η σύγχρονη χωροταξική, πολεοδομική και τουριστική πολιτική μπορούν να αποτελέσουν το μέσο για την ανάπτυξη των παραλιακών πόλεων και, στον βαθμό που αλληλοσυνδέονται μπορούν να εξασφαλίσουν τη βιωσιμότητα για τις πόλεις αυτές. Επισημαίνεται ότι πρωταρχικός στόχος της έρευνας είναι η δυνατότητα ανάπτυξης των παραλιακών πόλεων και όχι η ανάπτυξη του τουρισμού ή οποιουδήποτε άλλου επιμέρους τομέα.

1.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ

Αφετηρία της διδακτορικής διατριβής είναι ο ρόλος των παραλιακών πόλεων στην ελληνική πραγματικότητα αναγνωρίζοντας τις κοινές ανάγκες, τις ιδιαιτερότητες αλλά και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον αποκτά η σχέση της ανάπτυξης των παραλιακών πόλεων και του τουρισμού όπως έχει διαμορφωθεί μέχρι σήμερα, αλλά και των προοπτικών που διαθέτει. Με την ολοκλήρωση του πρώτου τμήματος της έρευνας παρέχεται μια ξεκάθαρη εικόνα της κατάστασης των παραλιακών πόλεων της Ελλάδας, της εμπορικής, τουριστικής, οικονομικής ή άλλης θέσης που

καταλαμβάνουν και, τέλος, των προβλημάτων που έχουν να αντιμετωπίσουν. Αυτό αποτελεί τη βάση πάνω στην οποία στηρίζεται η υπόλοιπη έρευνα καθώς και το κριτήριο για την αξιολόγηση των χωροταξικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων που έχουν εφαρμοσθεί ή προτείνεται να εφαρμοσθούν. Αντικείμενο της έρευνας αυτής είναι σε ποιο βαθμό οι ιδιαιτερότητες και τα προβλήματα των παραλιακών πόλεων αποτελούν βασικό θέμα και αναγνωρίζονται στην πολεοδομική και χωροταξική πολιτική. Η σύγχρονη πολεοδομική και χωροταξική πολιτική μέσα από μια σειρά ρυθμίσεων, νόμων και στρατηγικών προσπαθεί να ελέγξει και να κατευθύνει την ανάπτυξη, ενώ παράλληλα βοηθά στην επίλυση των χωρικών προβλημάτων που προκύπτουν. Οι παραλιακές πόλεις αποτελούν αναπόσπαστο και πολύ σημαντικό κομμάτι του Ελληνικού τουριστικού προϊόντος ενώ ταυτόχρονα καλύπτουν τις ανάγκες του εργαζόμενου πληθυσμού για ξεκούραση, ψυχαγωγία, και θαλάσσια μεταφορά. Ταυτόχρονα αποτελούν τον μόνιμο ή εποχιακό τόπο κατοικίας του μεγαλύτερου ποσοστού του πληθυσμού. Εξετάζονται λοιπόν, οι χωρικές πολιτικές και το θεσμικό πλαίσιο που οδήγησε στη σημερινή κατάσταση των παραλιακών πόλεων μεσαίου μεγέθους και ο βαθμός στον οποίο το θεσμικό πλαίσιο αναγνωρίζει και αποτυπώνει την ξεχωριστή δυναμική τους.

Το επόμενο βασικό ερευνητικό αντικείμενο είναι ποια είναι η συμβολή του τουρισμού και της πολιτικής για τον τουρισμό στη διαμόρφωση των ιδιαιτεροτήτων και προβλημάτων των παραλιακών πόλεων. Ο τουρισμός θα αποτελέσει το μέσο για την ανάπτυξη των παραλιακών πόλεων μεσαίου μεγέθους στην Ελλάδα. Μέσα από την ανάλυση της τουριστικής πολιτικής θα αντληθούν σημαντικές πληροφορίες για τον τουρισμό και τους τρόπους ανάπτυξής του γενικά, αλλά και για τον αστικό τουρισμό ειδικότερα. Τα προβλήματα των παραλιακών πόλεων αλλά και οι ευκαιρίες ανάπτυξης που προσφέρουν είναι αρκετά σύνθετα σε σχέση με άλλες περιοχές και η μελέτη του τουρισμού είναι ικανή να παρέχει τη βάση για την ανάλυση της δομής και δυναμικής τους. Η αναζήτηση αυτή έχει απώτερο σκοπό την αναγνώριση της ανάγκης για άμεση επέμβαση, καθώς και των συνθηκών που είναι ικανές να εξασφαλίσουν τη μελλοντική επιτυχημένη ανάπτυξη των παραλιακών πόλεων μεσαίου μεγέθους στη Ελλάδα. Υπάρχουν πολλές πολιτικές που προσπαθούν να ενισχύσουν την ανάπτυξη των πόλεων και του τουρισμού.

1.3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Για τη διερεύνηση των θεμάτων-ερευνητικών ερωτημάτων θα ακολουθηθεί μια θεωρητική αναζήτηση, κυρίως μέσω διεθνούς και ελληνικής βιβλιογραφίας, και μία εμπειρική ανάλυση στην πόλη του Βόλου με χρήση σύνθετων αναλυτικών εργαλείων

1.3.1 ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Αυτό το στάδιο έρευνας αποτελείται από τρία στοιχεία.

- Έρευνα βιβλιογραφίας σε θέματα παραλιακών πόλεων που περιλαμβάνει ιστορικά αλλά και σύγχρονα δεδομένα
- Θεσμικό πλαίσιο μέσα από το οποίο αναπτύχθηκαν οι παραλιακές περιοχές.
- Επισκέψεις επι τόπου και συλλογή γενικής βιβλιογραφίας και εντύπων με θέμα τον τουρισμό.

Οι πληροφορίες για τη βιβλιογραφική έρευνα προέρχονται από ακαδημαϊκές πηγές, προηγούμενες μελέτες, το διαδίκτυο και, όπου αυτό είναι εφικτό, λογοτεχνικά κείμενα. Ο στόχος αυτής της επισκόπησης είναι να προσφέρει μια σύντομη αναδρομή στην εξέλιξη των παραλιακών περιοχών καθώς και να λειτουργήσει ως βάση πάνω στην οποία δομείται η έρευνα. Αυτό το στάδιο της έρευνας προσφέρει μια εις βάθος θεώρηση στο πλατύ εύρος θεμάτων και προβληματισμών που αφορούν τις παραλιακές περιοχές από το παρελθόν μέχρι σήμερα και αντλούνται οι απαραίτητες πληροφορίες για την ερμηνεία και τον τρόπο χρήσης εξειδικευμένων όρων. Με αυτό τον τρόπο έχει αποκτηθεί επαρκής γνώση στο συγκεκριμένο θέμα, και ξεκαθαρίζονται οι στόχοι της έρευνας που εστιάζεται στο τελικό ζητούμενο αυτής της διδακτορικής διατριβής.

1.3.2. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

Η βιβλιογραφική έρευνα παρέχει τη κεντρική ιδέα και το απαραίτητο γνωστικό πεδίο για το θέμα, αλλά σε αυτό το σημείο προκύπτει η ανάγκη για μια πιο λεπτομερειακή μελέτη περιπτώσεων προκειμένου γίνει σύγκριση μεταξύ της θεωρίας και του τρόπου εφαρμογής στις παραλιακές πόλεις. Σε αυτό το στάδιο έρευνας επιλέχτηκε μία παραλιακή πόλη στην Ελλάδα με βάση το θεωρητικό υπόβαθρο. Στόχος της επιλογής είναι η πόλη να παρουσιάζει πολλά από τα φαινόμενα που θα αναγνωριστούν ως σημαντικά από τη βιβλιογραφία. Εξίσου σημαντικό είναι η πόλη να έχει περάσει από διάφορες διαδικασίες ανάπτυξης, να έχει λιμάνι, να έχει εύκολη πρόσβαση και να υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Οι μεγάλες για τα Ελληνικά δεδομένα πόλεις -Αθήνα, Θεσσαλονίκη- εξαιρούνται από τη διαδικασία επιλογής, γιατί έχουν περισσότερες οικονομικές διεξόδους και ο τουρισμός, αν και είναι αναπτυγμένος, επηρεάζει λιγότερο τη δομή και τη λειτουργία τους.

Η έρευνα πεδίου αναμένεται να ολοκληρωθεί σε τέσσερα στάδια:

- Δομημένες συνεντεύξεις με παράγοντες της τοπικής αυτοδιοίκησης και της κεντρικής διοίκησης, υπεύθυνους για την αναπτυξιακή πολιτική που εφαρμόστηκε στις επιλεγμένες περιοχές.
- Δομημένες συνεντεύξεις με εργαζόμενους στον ιδιωτικό τομέα που εμπλέκονται στον τουρισμό και με μόνιμους κατοίκους των περιοχών μελέτης.
- Εξέταση της εθνικής και τοπικής αναπτυξιακής πολιτικής όπως αυτή εκφράζεται μέσα από στρατηγικές, χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια και αλλά επίσημα έγγραφα.
- Ερωτηματολόγιο σε τουρίστες με στόχο την αξιολόγηση της πόλης και του δομημένου περιβάλλοντος καθώς και τη διασύνδεσή του με την ενδοχώρα, από τη δική τους οπτική γωνία.

Οι συνεντεύξεις είναι βασισμένες σε λεπτομερή ερωτηματολόγια και περιλαμβάνουν θέματα προς αποσαφήνιση που προέκυψαν από καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης. Στόχος των συνεντεύξεων είναι να αναγνωριστούν τα κύρια προβλήματα και ζητήματα που απασχολούν τις παραλιακές

περιοχές, όπως τα βιώνουν οι άνθρωποι που είναι άμεσα αναμειγμένοι με την ανάπτυξη των παραλιακών περιοχών, και να εξεταστούν οι πρακτικοί τρόποι αντιμετώπισής τους.

1.3.3. ΑΝΑΛΥΣΗ- ΣΥΝΘΕΣΗ- ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Τα αποτελέσματα της μελέτης περίπτωσης μπορούν να χωριστούν σε *ποσοτικά* δεδομένα και *ποιοτικά* δεδομένα, καθιστώντας έτσι αναγκαίο την επιστράτευση δυο διαφορετικών τρόπων επεξεργασίας και ανάλυσης δεδομένων, τη *στατιστική* ανάλυση και την *ανάλυση σε σημεία* αντίστοιχα.

Η στατιστική ανάλυση είναι ένας πολύ επιτυχημένος τρόπος ανάλυσης ποσοτικών δεδομένων και τα αποτελέσματά της είναι βασισμένα σε απόλυτα αριθμητικά μεγέθη, οπότε δεν είναι εύκολα αμφισβητήσιμα. Επιπλέον τα συμπεράσματα αυτού του τρόπου ανάλυσης μπορούν να παρασταθούν γραφικά σε ποικιλόμορφα διαγράμματα (πίτες, στήλες, γραφήματα) τα οποία είναι εύκολα αντιληπτά από τον αναγνώστη. Για την εξασφάλιση της εγκυρότητας των στατιστικών δεδομένων πρέπει να γίνει προσεκτική επιλογή δείγματος και το δείγμα να είναι όσο το δυνατόν μεγαλύτερο για να είναι αντιπροσωπευτικό.

Η ανάλυση σε σημεία είναι ένας πολύ αποδοτικός τρόπος ανάλυσης ποιοτικών δεδομένων τα οποία δεν είναι άμεσα συγκρίσιμα μεταξύ τους. Η ανάλυση περιλαμβάνει αρχικά τέσσερα σημεία σύγκρισης: *Προτερήματα, Μειονεκτήματα, Ευκαιρίες και Απειλές (ΠΜΕΑ - SWOT)*. Από την ανάλυση αυτή αναμένεται να προκύψουν κάποιες βασικές αρχές για την επιτυχημένη ανάπτυξη των παραλιακών περιοχών. Η ανάλυση σε σημεία προσφέρει μια ξεκάθαρη εικόνα της υπάρχουσας κατάστασης και των μελλοντικών προοπτικών για κάθε περιοχή, βοηθώντας στο σχηματισμό και τεκμηρίωση ολοκληρωμένων προτάσεων για την επιτυχή ανάπτυξη των παραλιακών πόλεων μεσαίου μεγέθους στην Ελλάδα.

1.4. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΤΥΠΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί σημαντική πρόοδος στον τομέα του τουρισμού στην Ελλάδα, ακολουθώντας μια διεθνή τάση που θέλει τον τουρισμό να είναι μία από τις πιο σύγχρονες μορφές βιομηχανίας. Παρά το γεγονός ότι ο τουρισμός εμφανιζόταν όλο και πιο συχνά ως ένας σημαντικός παράγοντας ανάπτυξης, τις τελευταίες δύο δεκαετίες, εξακολουθούσε να αντιμετωπίζεται ως μια ήπια επιλογή που μπορούσε να αναπτυχθεί σχετικά εύκολα χωρίς να έχει ιδιαίτερες απαιτήσεις τόσο σε ειδικό προγραμματισμό όσο και σε υποδομές και φυσικές πηγές (Wall, 1991). Αυτή η υπόθεση όμως έχει αρχίσει να καταρρίπτεται, γιατί ο τουρισμός έχει υποστεί πολύ σημαντικές αλλαγές τα τελευταία χρόνια (Ashworth, 1992), οι οποίες είναι έκδηλες στον τρόπο που ορίζεται, στις διαδικασίες ανάπτυξης που ακολουθεί, στον τρόπο που εμφανίζεται και ενσωματώνεται σε κάθε περιοχή αλλά και στις ανάγκες που έχει. Ο τουρισμός έχει αναγνωριστεί ως ένα φαινόμενο ευμετάβλητο και ρευστό. Παρουσιάζει ευρείες διακυμάνσεις λόγω αλλαγών στη μόδα, στις κοινωνικές τάσεις, στους οικονομικούς παράγοντες και στις πολιτικές κρίσεις. Θα ήταν εκτός από τη σύγχρονη πραγματικότητα να είμαστε εφησυχασμένοι για το μέλλον και να υποθέσουμε ότι η ανάπτυξη, ταυτίζεται με την αύξηση του τουρισμού και είναι αναπόφευκτη (Department for Culture, Media and Sports, 1999)

Ο αστικός παραθαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μέρος της γενικότερης τουριστικής ανάπτυξης και είναι ένας τομέας για τον οποίο υπάρχει περιορισμένος αριθμός δημοσιευμένων μελετών (Page, 1995). Γενικεύοντας, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι οι τουρίστες έλκονται από τα αστικά κέντρα λόγω του συνόλου των ειδικών λειτουργιών και το ευρύ φάσμα των παροχών που περιλαμβάνονται σε μια οργανωμένη πόλη (Page, 1995). Τα αστικά κέντρα παρουσιάζουν μια συγκέντρωση παροχών, ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων και γενικότερων πόλων έλξης, τα οποία είναι χωροθετημένα κατά τρόπο τέτοιο ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των τουριστών αλλά και των μόνιμων κατοίκων της περιοχής (Shaw και Williams, 1994).

Η συγκεκριμένη έρευνα, χρησιμοποιώντας τον τουρισμό ως πηγή εισοδήματος για την ανάπτυξη της πόλης, αποτελεί εμβάθυνση στον τρόπο ανάπτυξης των παραλιακών πόλεων. Σκοπός της έρευνας είναι να αποδείξει ότι υπάρχουν κοινά χαρακτηριστικά μεταξύ των περισσότερων παραλιακών πόλεων και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει

κάθε μία από τις πόλεις χωριστά θα μπορούσαν να έχουν κοινή λύση μέσα από το πεδίο έρευνας του τουρισμού. Ο αστικός τουρισμός επιπρόσθετα, με τα βασικά οικονομικά οφέλη που παρέχει, λόγω της δημιουργίας εισοδήματος και θέσεων εργασίας, μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό αρωγό των αστικών λειτουργιών και παροχών, όπως θέατρα και μουσεία, και να χρηματοδοτήσει έργα συντήρησης και αποκατάστασης ιστορικών μνημείων και υποδομών της πόλης (Inskoop, 1991).

Η έννοια του θερινού τουρισμού είναι στενά συνδεδεμένη στην Ελλάδα με τον ήλιο και τη θάλασσα. Οι παραλιακές πόλεις συνδυάζουν τον ήλιο και τη θάλασσα αλλά ως στοιχείο φυσικής ομορφιάς τοπίου. Η πρόκληση της έρευνας είναι να συνδυάσει το στοιχείο της θάλασσας, που αποτελεί πόλο έλξης για τουρίστες αλλά και στοιχείο προσανατολισμού σε μία πόλη, σε μια διερεύνηση της δυνατότητας αστικής ανάπτυξης μέσω του τουρισμού.

Οι παραλιακές πόλεις διαθέτουν αρκετά ανεπτυγμένη οικονομία λόγω του εμπορίου και των θαλάσσιων μεταφορών και αποτελούν κομβικά σημεία για τη διάχυση της ανάπτυξης (Vernberg, Vernberg, 2009). Από έρευνες που έγιναν σε ευρωπαϊκές πόλεις αποδείχτηκε ότι οι πόλεις αποκτούν αργά τα δομικά χαρακτηριστικά για να βελτιώσουν τη σχετική τους θέση στο διεθνές ανταγωνιστικό σκηνικό αλλά διατηρούν την καλή εικόνα που δημιούργησαν για μεγάλο διάστημα και δύσκολα χάνουν το κύρος (status) τους (Vellas, Becherel, 1999). Με βάση αυτό το γεγονός οι στόχοι της πολιτικής επαναπροσδιορίζονται. Το κύριο ζητούμενο είναι πλέον η συντήρηση της επιτυχημένης εικόνας και η καλύτερη διαχείριση της σε οικονομικο-επενδυτικό επίπεδο. Αυτό που θα πρέπει να τονιστεί είναι ότι οι τουριστικοί προορισμοί χάνουν πολύ πιο γρήγορα τη θελκτική τους εικόνα και βασίζονται σε ένα συνεχή αγώνα δρόμου από πλευράς προορισμών για να μπορέσουν να διατηρήσουν τη σχετική τους θέση στην τουριστική αγορά. Οι καλές οικονομικές βάσεις και οι τουριστικές ευκαιρίες που συγκεντρώνονται στις παραλιακές πόλεις αποτελούν έναν πετυχημένο συνδυασμό.

Ο τουρισμός στις παραλιακές πόλεις έχει ένα ρόλο σύνθετο. Σε συνεχώς μεγαλύτερο βαθμό ο τουρισμός καθορίζει σήμερα τις προοπτικές και τη δυναμική ανάπτυξή τους είτε ως κέντρα τουρισμού – παραθερισμού είτε ως πύλες- πόλους για την τουριστική ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών τους. Ο τουρισμός αποτελεί και βασικό παράγοντα που επηρεάζει τη δομή και τη δυναμική της πόλης, δηλαδή την πολεοδομική

οργάνωση και τις προοπτικές και τις συγκρούσεις, ιδίως στο παραλιακό μέτωπο. Με την προοπτική αυτή η ανάλυση των παραλιακών πόλεων και η αντιμετώπιση της ανάπτυξης τους από πλευράς χωρικού σχεδιασμού θα πρέπει να αναγνωρίζει τον κεντρικό ρόλο του τουρισμού.

1.5. ΔΟΜΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ

Μετά από μία σύντομη εισαγωγή (**πρώτο** κεφάλαιο), η παρούσα διατριβή χωρίζεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο, θεωρητικό, μέρος αναλύονται με τη σειρά τα διαφορετικά πεδία που εμπλέκονται στο θέμα και στο δεύτερο μέρος παρουσιάζονται τα αποτελέσματα από την έρευνα πεδίου ανά κλίμακα αναφοράς και θεματικό άξονα.

Το **δεύτερο** κεφάλαιο ξεκινάει από την ανάλυση της παράκτιας ζώνης και των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σε αυτή. Αναγνωρίζεται ο τουρισμός ως βασική και σημαντική δραστηριότητα και καταλήγει με το ρόλο και τη σημασία των παράκτιων πόλεων για την προστασία και ανάπτυξη ολόκληρης της παράκτιας ζώνης. Στο **τρίτο** κεφάλαιο γίνεται μία ανασκόπηση στα ζητήματα των πόλεων γενικότερα, στη σημασία και τη δυναμική τους καθώς και στις θεωρητικές προσεγγίσεις για την ανάπτυξή τους. Πάντα η έμφαση παραμένει στις παραλιακές πόλεις και τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν με σκοπό να γίνει σαφές ότι μέσω των πόλεων μπορεί να υλοποιηθεί και να γίνει διαχείριση των δράσεων για τον ευρύτερο παράκτιο χώρο. Το **τέταρτο** κεφάλαιο ασχολείται με τον τουρισμό ως φαινόμενο. Αναλύονται η σημασία του τουρισμού για την Ελλάδα και τον παράκτιο χώρο ως κίνητρο οικονομικής ανάπτυξης αλλά και οι ποικίλες πιέσεις που ασκεί. Πέρα από την οικονομική διάσταση δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη χωρική διάσταση του τουρισμού και τις χωρικές του επιπτώσεις, ιδιαίτερα στον παράκτιο χώρο και τις πόλεις. Στο **πέμπτο** κεφάλαιο γίνεται μία ανάλυση του συστήματος χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα τόσο σε χωροταξική όσο και σε πολεοδομική κλίμακα. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην των σημείων που το σύστημα σχεδιασμού προβλέπει ή καλύπτει τις ανάγκες του παράκτιου χώρου και των παραλιακών πόλεων. Η ανάλυση των πολιτικών για τον τουρισμό και του συστήματος τουριστικού σχεδιασμού γίνεται στο **έκτο** κεφάλαιο, όπου

και πάλι η έμφαση επικεντρώνεται στον παράκτιο χώρο και στις πόλεις καθώς και στους φορείς του τουρισμού στην Ελλάδα. Με την ανάλυση του θεσμικού πλαισίου κλείνει το πρώτο, βιβλιογραφικό, μέρος της διατριβής. Τ

Το δεύτερο μέρος της διατριβής ασχολείται με την έρευνα πεδίου. Στο **έβδομο** κεφάλαιο αναλύονται οι στόχοι της έρευνας πεδίου, οι υποθέσεις που προέκυψαν από τη θεωρία και επιλέχτηκαν για περαιτέρω ανάλυση και η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε. Στο κεφάλαιο **οκτώ**, με αναγωγή των στοιχείων που έχουν προκύψει από το θεωρητικό μέρος, γίνεται μία λεπτομερής ανάλυση του Βόλου, που έχει επιλεγεί ως μελέτη περίπτωσης, με βασικούς άξονες τον τουρισμό στην πόλη, την πολεοδομική οργάνωση και τη σχέση με την ενδοχώρα. Στο **έννατο** κεφάλαιο ολοκληρώνεται η έρευνα πεδίου με την ανάλυση των ευρημάτων των προηγούμενων κεφαλαίων ανα επίπεδο σχεδιασμού. Η έρευνα ολοκληρώνεται μέσα από τρεις αυτοτελής εφαρμογές για τρία διαφορετικά χωρικά επίπεδα ανάλυσης. Τέλος, στο **δέκατο** κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα ολόκληρης της διατριβής.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ

Όπως φαίνεται και από τον τίτλο της διατριβής, η έμφαση δίνεται στις παραλιακές πόλεις, οι οποίες αποτελούν ένα μέρος μόνο της ευρύτερης παράκτιας ζώνης. Η ανασκόπησης της κατάστασης και των προβλημάτων της παραλιακής ζώνης κρίθηκε απαραίτητη για μια σειρά από λόγους. Αρχικά πρέπει να σημειωθεί ότι οι πόλεις, αν και υποσύνολο, καταλαμβάνουν πολύ μεγάλο μέρος της παράκτιας ζώνης και σίγουρα αυτό με τη μεγαλύτερη δυναμική. Οι θετικές και αρνητικές συνέπειες των πόλεων έχουν πολύ μεγαλύτερη ζώνη επιρροής από τα στενά όρια τους και επηρεάζουν ολόκληρη την παράκτια ζώνη, στην οποία εξαπλώνεται συνήθως το οικολογικό και ενεργειακό αποτύπωμα των πόλεων. Επιπλέον, οι πόλεις εξαρτώνται από την ευρύτερη παράκτια ζώνη αλλά διαχέουν και τα οικονομικά τους οφέλη προς αυτή και έτσι η παράκτια ζώνη λειτουργεί ως ενδοχώρα για τις παραλιακές πόλεις. Δεδομένου, επίσης, ότι ο τουρισμός είναι ένα φαινόμενο που πολύ δύσκολα μπορεί να οριοθετηθεί χωρικά και έχει την τάση να εξαπλώνεται στο χώρο, η μελέτη της ευρύτερης παράκτιας ζώνης είναι απαραίτητη. Πολλές φορές η παράκτια ζώνη λειτουργεί ως πόλος έλξης για τον αστικό παράκτιο τουρισμό και επίσης πολύ συχνά επιβαρύνεται από τον τουρισμό είτε περιβαλλοντικά, είτε από κατανάλωση πόρων, είτε με δόμηση κλπ. Λόγω της διάχυσης των συνεπειών, η κατάσταση στην οποία βρίσκεται η παράκτια ζώνη γενικότερα μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο για την επιτυχία πολιτικών και δράσεων ακόμα και εάν αυτές αφορούν μόνο τις πόλεις. Εκτός τούτου, από την κατάσταση της παράκτιας ζώνης μπορούν να

αντληθούν οι ευκαιρίες και οι πόροι για την ανάπτυξη του τουρισμού στις παραλιακές πόλεις.

2.1. ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ

Είναι γεγονός ότι τα αστικά κέντρα και οι κάτοικοι τους αναγκάζονται να αντλούν βασικές παροχές και οικολογικές λειτουργίες από ένα ευρύτερο σύνολο χώρου που ξεπερνά κατά πολύ το δομημένο. Ο χώρος αυτός αποκαλείται οικολογικό αποτύπωμα ενός αστικού κέντρου (Rees, 1992; Wackernagel και Rees, 1995). Το μέγεθος του οικολογικού αποτυπώματος μιας πόλης είναι συνήθως κατά πολλές φορές πολλαπλάσιο του μεγέθους της πόλης. Το επηρεάζουν πολλοί παράγοντες: η οικονομική άνθιση της πόλης, η παραγωγική της βάση, η κατανάλωση μην ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, οι ανάγκες για νερό και τροφή, καθώς και τα διακριτά όρια μιας πόλης είναι μόνο μερικοί από τους παράγοντες που επηρεάζουν την εξάπλωση του οικολογικού της αποτυπώματος. Στις μεγάλες πόλεις του κόσμου οι πηγές και οι πρώτες ύλες προέρχονται από την ευρύτερη περιφέρεια της πόλης ή και πιο μακριά και το ίδιο συμβαίνει και με τα λιμάνια, που λόγω του εμπορίου μπορούν και διευρύνουν σημαντικά τη ζώνη με την οποία έχουν οικονομικές συναλλαγές (Unwin, 1989). Γεγονός όμως παραμένει ότι οι πόλεις εξαρτώνται για βασικές πρώτες ανάγκες τους από την άμεση περιφέρεια τους και ότι οι αρνητικές συνέπειες, μόλυνση, ρύπανση, αστική εξάπλωση, αυθαίρετη δόμηση κλπ, επηρεάζουν άμεσα την ευρύτερη περιφέρειά τους. Το οικολογικό αποτύπωμα ως έννοια συνδέεται με τη φέρουσα ικανότητα, την ανάγκη για ορθολογική χρήση των πηγών και την παραγωγή αποβλήτων με στόχο τη διατήρηση της λειτουργικότητας των οικοσυστημάτων της περιοχής (UNCHS, 1996).

2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Πολλές μελέτες έχουν γίνει σχετικά με την παράκτια ζώνη και από διαφορετικές σκοπιές. Η συγκέντρωση πληθυσμού, η περιβαλλοντική κατάσταση, η οικολογική σημασία, η οικονομική σημασία κ.ά. είναι μόνο μερικά από τα θέματα που έχουν απασχολήσει τους ερευνητές σε σχέση με την παράκτια ζώνη. Ο όρος παράκτια ζώνη, όμως, έχει χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει ένα πολύ μεγάλο πλήθος από διαφορετικά γεωγραφικά τοπία, τα οποία άλλοτε οριοθετούνται από πολιτικά σύνορα και άλλοτε από φυσικά όρια (Colgan, 2003). Η οικονομική άνθιση και οι ευκαιρίες που συγκεντρώνονται κατά μήκος των ακτών (εύφορη γη, θαλάσσιο εμπόριο, τουρισμός, παραγωγικές δραστηριότητες που χρειάζονται την επαφή με τη θάλασσα) οδήγησαν στη συνεχή διεύρυνση της παράκτιας ζώνης για να εξυπηρετήσει πολιτικο-οικονομικούς σκοπούς (Nicholls, 2004). Η δυνατότητα διάχυσης των ωφελειών από τη μία, και η ανάγκη να παρουσιάζουν οι νομοί-περιφέρειες ικανοποιητικούς ρυθμούς ανάπτυξης, οδήγησαν στη διεύρυνση της παράκτιας ζώνης τόσο, ώστε να συμπεριλαμβάνει περιοχές με βάση τη δυνατότητα οικονομικής τους απόδοσης και όχι τη γειτνίαση με τη θάλασσα (MEPPPW, 2006). Μια τόσο ευρεία οριοθέτηση θα ήταν παραπλανητική για τους ερευνητικούς σκοπούς της εργασίας αυτής, καθώς δεν θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες και τα προβλήματα της ιδιαίτερα ευαίσθητης παράκτιας περιοχής. Για την καλύτερη κατανόηση των προβλημάτων και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η ευρεία αυτή έννοια της παράκτιας ζώνης, κρίνεται απαραίτητο, λοιπόν, να αναγνωριστούν κάποιες χαρακτηριστικές κατηγορίες μέσα σε αυτή. Η παράκτια ζώνη για τους σκοπούς της συγκεκριμένης έρευνας μπορεί να χωριστεί σε τέσσερις κατηγορίες – τύπους που θα βοηθήσουν στην ανάλυση.

Παράκτια Περιφέρεια. Ως παράκτια περιφέρεια ορίζεται κάθε διοικητική περιφέρεια που βρέχεται άμεσα από θάλασσα. Στην Ελλάδα από τις 13 περιφέρειες οι 12 είναι παράκτιες και από αυτές οι 4 αποτελούνται σχεδόν κατά αποκλειστικότητα από νησιά.

Παράκτιος Νομός. Ως παράκτιος νομός θεωρείται αυτός που έχει άμεση επαφή με τη θάλασσα. Στην Ελλάδα από τους 51 νομούς 40 είναι παράκτιοι.

Παράκτια Πόλη. Ως παράκτια πόλη ορίζεται κάθε πόλη που έρχεται σε άμεση επαφή με τη θάλασσα. Η κατηγορία αυτή ίσως είναι και η πιο συγκεκριμένη, γιατί αποτελεί το συνδυασμό δύο στοιχείων δύσκολων ως προς τον ορισμό τους, του παράκτιου χώρου και της πόλης.

Παράκτιος Δήμος. Ως παράκτιος ορίζεται κάθε Δήμος που έρχεται σε άμεση επαφή με τη θάλασσα.

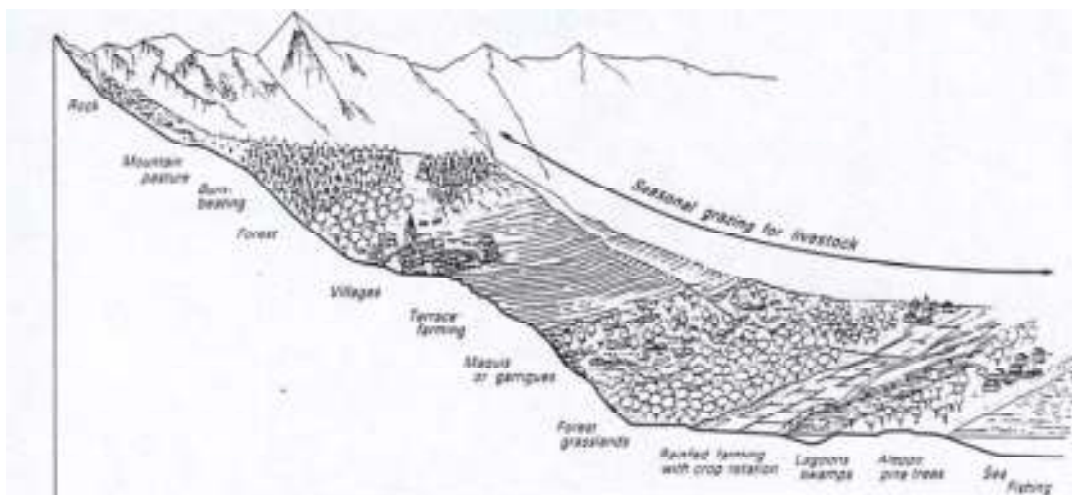
Όπως φαίνεται από τους ορισμούς που δόθηκαν και το διαχωρισμό που έγινε, η έμφαση δίνεται στην άμεση επαφή με τη θάλασσα και όχι με το υγρό στοιχείο γενικότερα (λίμνες, ποτάμια κ.ά.). Σε πολλές μελέτες, κυρίως στο εξωτερικό, λόγω της έλλειψης θάλασσας η έννοια του παραθαλάσσιου ταυτίζεται με τη γενικότερη γειτνίαση με το υγρό στοιχείο και η ανάλυση γίνεται ταυτόχρονα. Ο λόγος που δε γίνεται αυτή η σύμπτυξη εδώ είναι ότι στην Ελλάδα με τη συγκεκριμένη γεωμορφολογία υπάρχουν πολύ λίγες περιπτώσεις αρκετά μεγάλων λιμνών, όπως είναι, για παράδειγμα, η λίμνη στα σύνορα Ελβετίας – Αυστρίας. Συγχρόνως, δεν έχει αναπτυχθεί σχεδόν καθόλου στην Ελλάδα η ναυσιπλοΐα σε ποταμούς για εμπορικούς ή τουριστικούς σκοπούς, όπως είναι το λιμάνι του Λονδίνου στον Τάμεση ή οι κρουαζιέρες στο Νείλο. Ο διαχωρισμός μεταξύ ηπειρωτικών, ορεινών και παραθαλάσσιων περιοχών στην Ελλάδα είναι, έτσι, ακριβέστερος.

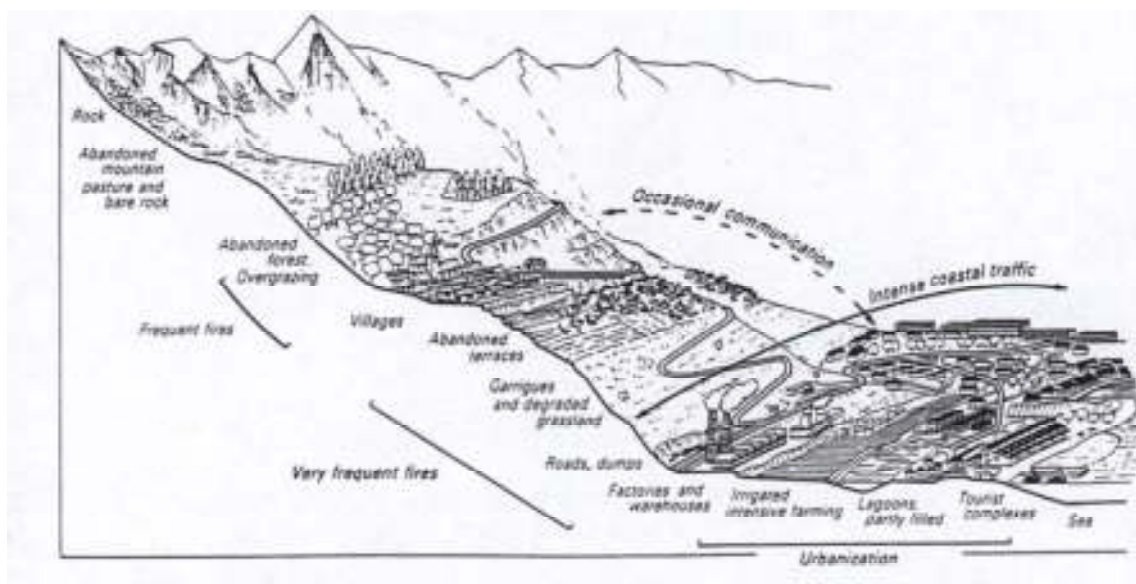
2.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Η παραλιακή ζώνη αποτελεί τον τόπο μόνιμης κατοικίας ενός πολύ μεγάλου ποσοστού του παγκόσμιου πληθυσμού αλλά βρίσκεται σε μία συνεχή κατάσταση υποβάθμισης (United Nations System-Wide Earthwatch, 2003). Η υψηλή συγκέντρωση πληθυσμού στην παράκτια ζώνη έχει επιφέρει μεγάλα οικονομικά οφέλη μέσω δραστηριοτήτων όπως το θαλάσσιο εμπόριο, η ναυσιπλοΐα, και η ανάπτυξη βιομηχανικής δραστηριότητας, είτε σε άμεση σχέση με το λιμάνι (ναυπηγία), είτε ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης πρώτων υλών, και τέλος η ανάπτυξη του τουρισμού και της ψυχαγωγίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση

οφείλει ένα πολύ μεγάλο μέρος του οικονομικού της πλούτου στις παράκτιες ζώνες (European Board of Environment, 2001). Είναι αναμενόμενη συνέπεια, οι υποδομές και οι υπηρεσίες που εξυπηρετούν τις ανάγκες αυτών των περιοχών να είναι επίσης αναπτυγμένες και να υπάρχουν καλύτερες οδικές συνδέσεις για την εξυπηρέτηση των αναγκών της ενδοχώρας. Μεταξύ 1990 και 2000, σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι παράκτιες περιοχές οι οποίες δεν είναι πλέον στη φυσική τους κατάσταση και έχουν υποστεί αλλαγές λόγω δόμησης η υποδομών αυξήθηκαν σημαντικά σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (European Environmental Agency, 2006, σ. 12). Η επαναδόμηση της οικονομίας συμπεριλαμβάνοντας νέες δραστηριότητες και δυναμικές λειτούργησε ως κίνητρο για τη δημιουργία υποδομών, η οποία με τη σειρά της αποτέλεσε παράγοντα ενίσχυσης της διάχυσης των αστικών κέντρων στις γύρω περιοχές. Τη μεγαλύτερη αύξηση δομημένης επιφάνειας παρουσιάζει, όπως ίσως είναι αναμενόμενο, η παράκτια ζώνη της Ισπανίας και της Πορτογαλίας αλλά και της Ιρλανδίας (European Environmental Agency, 2006, σσ. 12).

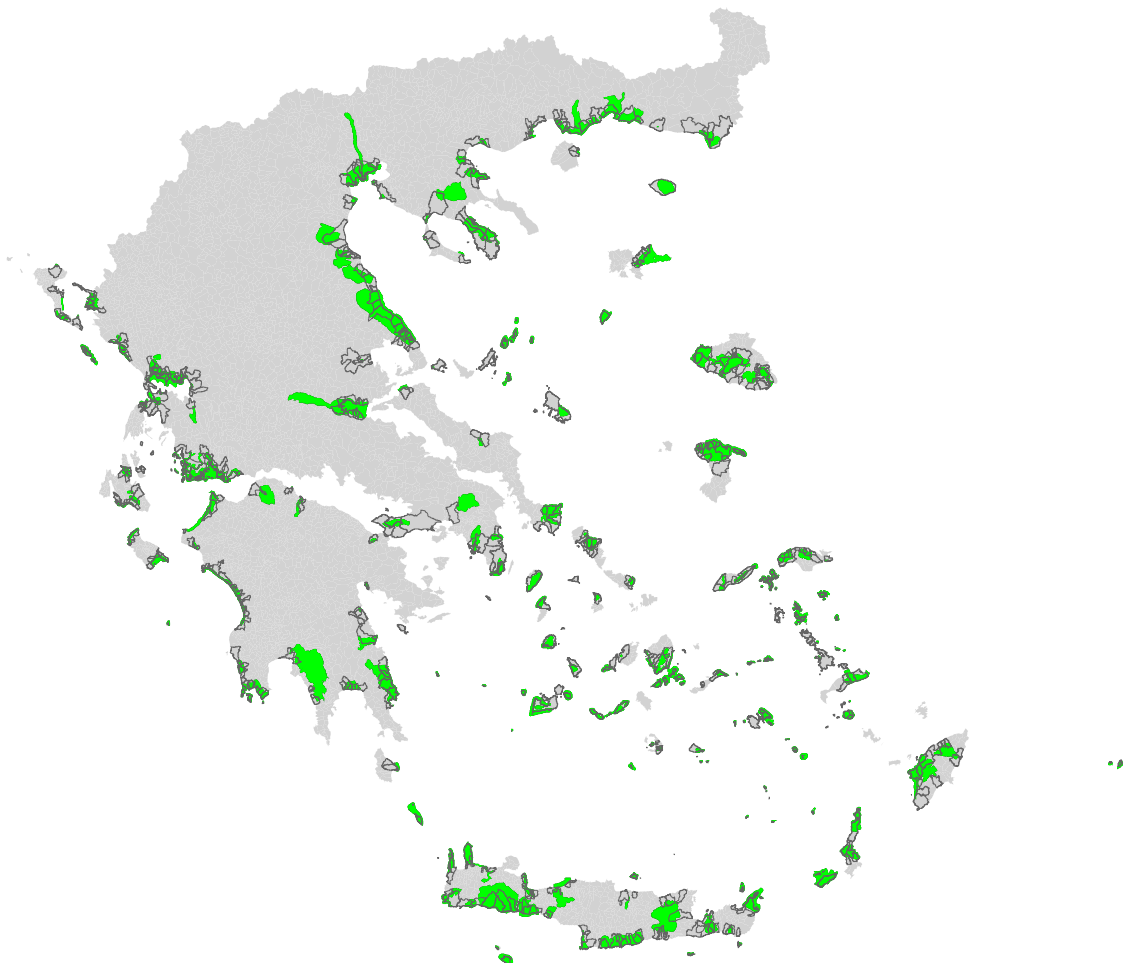
Εικόνα 1: Σχηματική απεικόνιση της μεταβολής των χρήσεων γης στον παράκτιο χώρο της μεσογείου. **πηγή:** Grenon & Batisse 1989.





Η σχεδόν κλειστή θάλασσα της Μεσογείου έχει μήκος ακτών περίπου 45.000 χιλιομέτρων. Η Ελλάδα διαθέτει μία ακτογραμμή που ξεπερνά τα 16,500 χιλιόμετρα και αγγίζει τα 18,000 χιλιόμετρα αν προστεθούν και οι εκβολές των ποταμών (Corine, 2000). Από αυτά ένα ποσοστό 5% είναι υγροβιότοποι και περιοχές μοναδικής οικολογική αξίας υπό το καθεστώς προστασίας των συμβάσεων RAMSAR και του δικτύου NATURA 2000 (ΕΜΕΚΑ, 2011), αν και οι λεπτομερείς ρυθμίσεις που αφορούν την προστασία των περιχών αυτών δεν είναι πάντα σαφείς. Περισσότερα από 300 είδη πουλιών έχουν καταγραφεί σε ολόκληρο το Αιγαίο και από αυτά τα 264 περίπου βρίσκονται συγκεντρωμένα στην παράκτια ζώνη (Κοκκώσης κ.ά, 2005).

Χάρτης 1: Οι Παράκτιες περιοχές που ανήκουν στο δίκτυο NATURA 2000. **Πηγή:** Κοκκώσης κ.ά. 2005



Η Ελληνική ακτογραμμή είναι η μεγαλύτερη ανάμεσα στις Μεσογειακές χώρες και είναι περίπου ισομοιρασμένη ανάμεσα στα νησιά και την ηπειρωτική Ελλάδα. Επίσης, η Ελληνική επικράτεια εισχωρεί ως χερσόνησος στο μεσογειακό θαλάσσιο χώρο γεγονός που επιτρέπει να αποδίδονται μεσογειακά χαρακτηριστικά σε όλη τη χώρα και σε όλες τις ακτές της. Η Ελληνική ακτογραμμή αποτελεί περίπου το 25% της συνολικής ακτογραμμής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (των 25 μελών κρατών) (MEPPPW, 2006).

Κράτος	Έκταση (B) σε χλμ ²	Μήκος Ακτογραμμής (A) σε χλμ.	Αναλογία A/B	Πληθυσμός παράκτιων περιοχών (Δ) επι 1000	Πληθυσμός κράτους (E) επι 1000	Αναλογία Δ/E
Βέλγιο	30518	65	0.3	295 000	10041000	3
Δανία	43080	6227	14.5	3600	5171	70
Γαλλία	543965	4698	0.9	5245	57372	9
Γερμανία	356958	3378	0.9	3910	80614	5
Ελλάδα	131957	12991	9.8	3445	10323	33
Ηνωμένο Βασίλειο	241752	17457	7.2	7961	57998	14
Ιρλανδία	68895	5629	8.2	1810	3549	51
Ισπανία	504790	5791	1.1	11703	39085	30
Ιταλία	301303	8290	2.3	16919	56859	30
Πορτογαλία	83859	2797	3.3	431	982	4
Σουηδία	410934	11930	2.9	4373	8668	50
Φινλανδία	338147	9420	2.8	1826	5042	36

Πίνακας 1: Γεωγραφικά Χαρακτηριστικά και πληθυσμός των κρατών μελών της ΕΕ. (Eurostat, 1997)

Η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από πολύ μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού στην παράκτια ζώνη. Ο πληθυσμός που κατοικεί σε μία σχετικά στενή παράκτια λωρίδα που εκτείνεται εσωτερικά όχι παραπάνω από 1-2 χιλιόμετρα από την ακτή, αποτελεί το 33% του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Εάν σε αυτό προστεθεί ο πληθυσμός που ζει σε περιοχές με άμεση πρόσβαση στη θάλασσα (40-50 λεπτά με το αυτοκίνητο από την ακτή), τότε εκτιμάται ότι το ποσοστό του παράκτιου πληθυσμού ανεβαίνει στο 85% του συνολικού πληθυσμού της χώρας (MEPPPW, 2006). Από άλλες μελέτες υπολογίζεται ότι στη Ελλάδα το 57% του πληθυσμού ζει στον παράκτιο χώρο και 12 στις 13 περιφέρειες είναι παραλιακές (Coccosis και Lemmi, 2002). Οι διαφορές στα ποσοστά

υπάρχουν επειδή δεν υπάρχει ένας ενιαίος τρόπος οριοθέτησης της παράκτιας ζώνης και σε κάθε μελέτη υπολογίζεται διαφορετικά, ανάλογα με τους στόχους της. Το γεγονός όμως παραμένει ότι τα νούμερα, αν και δεν συμπίπτουν, είναι ενδεικτικά της σημασίας της παράκτιας ζώνης και της έντονης τάσης πληθυσμιακής συγκέντρωσης σε αυτή. Ακολουθούν δύο διαγράμματα πληθυσμιακής πυκνότητας για την Ελλάδα. Το καθένα από αυτά έχει διαφορετικό χωρικό επίπεδο αναφοράς. Παρατηρείται ότι όσο μεγαλώνει η κλίμακα αναφοράς τόσο μειώνεται η ακρίβεια του αποτελέσματος και το ποσοστό του πληθυσμού που ζει σε παράκτιες περιφέρειες αυξάνει. Όσο η γεωγραφική μονάδα αναφοράς μικραίνει, αυξάνει η ακρίβεια των αποτελεσμάτων. Η μελέτη της παράκτιας ζώνης είναι απαραίτητο να ολοκληρωθεί με βάση τις χωρικές μονάδες, όπως αυτές ορίζονται διοικητικά, για να μπορεί να υπάρξει διαχειριστική αρχή.



Σχήμα 1: Πληθυσμός που ζει σε παράκτιους νομούς

Λαμβάνοντας το Νομό ως γεωγραφική μονάδα αναφοράς προκύπτει, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥ από την απογραφή του 2000, ότι το 91% του πληθυσμού διαμένει σε παράκτιους νομούς, ενώ μόλις το 9% διαμένει σε νομούς που δεν έχουν επαφή με τη θάλασσα.



Σχήμα 2: Πληθυσμός που ζει σε παράκτιες περιφέρειες

Λαμβάνοντας την περιφέρεια ως γεωγραφική μονάδα αναφοράς, προκύπτει ότι το 97% του πληθυσμού διαμένει στις παράκτιες περιφέρειες. Στην παράκτια ζώνη συγκεντρώνονται και τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας: Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος, Καβάλα κλπ., με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη να συγκεντρώνουν το 40% του πληθυσμού και το 70% της βιομηχανικής δραστηριότητας. Συνολικά, στην παράκτια ζώνη συγκεντρώνεται το 80% της βιομηχανικής δραστηριότητας της χώρας, το 90% του τουρισμού και της αναψυχής, το μεγαλύτερο ποσοστό των ιχθυοκαλλιεργειών και της αλιείας, το 35% της γεωργικής γης και κυρίως της γης υψηλής παραγωγικότητας. Όσο αφορά τις υποδομές, όλα τα λιμάνια της χώρας βρίσκονται, φυσικά, στην παράκτια ζώνη, αλλά και μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου της χώρας, τα αεροδρόμια, και μεγάλο μέρος των υποδομών τηλεπικοινωνίας και ηλεκτρισμού (Corine, 2000).

Εξετάζοντας το φυσικό περιβάλλον η σημασία της παράκτιας ζώνης ενισχύεται. Το παράκτιο και θαλάσσιο περιβάλλον στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από την ομορφιά και την ποικιλία του τοπίου αλλά και από πολλά σπάνια είδη χλωρίδας και πανίδας που χρήζουν προστασίας.

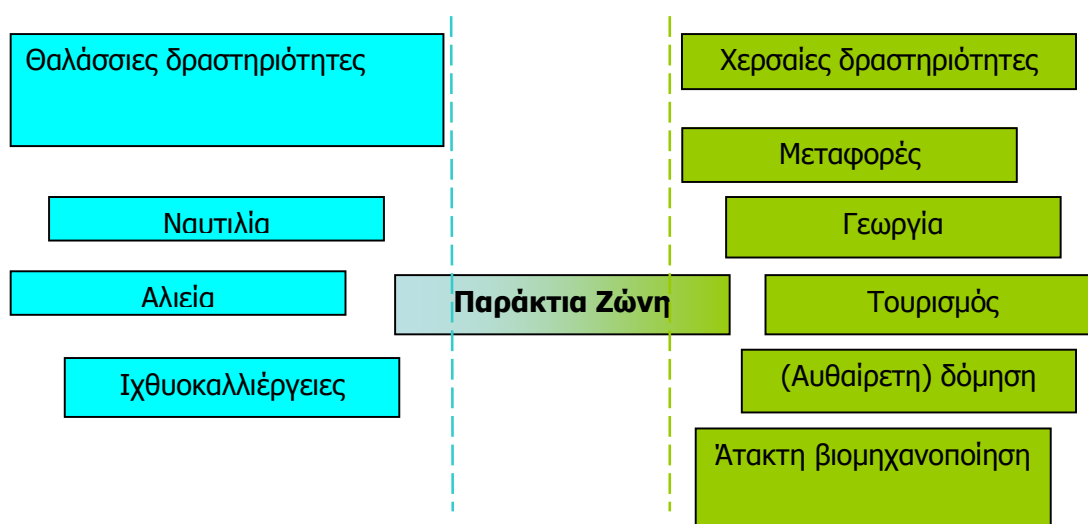
Στο τμήμα της ξηράς της παράκτιας ζώνης, ιδιαίτερα της Μεσογείου, καταγράφονται σημαντικές μεταβολές οι οποίες αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου μετασχηματισμού τόσο του φυσικού χώρου όσο και των κοινωνικο-οικονομικών συνθηκών παραγωγής και διαβίωσης (Grenon και Batisse, 1989). Ο συνδυασμός της αύξησης του πληθυσμού, της έντονης τάσης για αστικοποίηση, της ανάπτυξης της βιομηχανίας και της τεχνολογικής ανάπτυξης των παράκτιων περιοχών αποτελεί εκτός των άλλων και μια πολύ σοβαρή και υπαρκτή απειλή για τα ευαίσθητα οικοσυστήματα και τις φυσικές πηγές που περιέχουν. Η μεγαλύτερη πρόκληση είναι να βρεθεί ένας τρόπος να συνυπάρχουν αρμονικά πολλαπλές ανθρωπογενείς δραστηριότητες, χωρίς να υπερβαίνουν τη φέρουσα ικανότητα του παράκτιου χώρου που τις φιλοξενεί και χωρίς να υποβαθμίζουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που εξασφαλίζουν στον παράκτιο χώρο την οικονομική του ευμάρεια (Creel, 2003).

Η παράκτια ζώνη μπορεί να κατηγοριοποιηθεί με βάση την ένταση των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σε αυτή (DEWO, 1992). Μία τέτοιου είδους κατηγοριοποίηση, αν και είναι αρκετά ευρεία και βασίζεται σε γενικεύσεις, μπορεί να λειτουργήσει ως πλατφόρμα για χωρικές και άλλες πολιτικές.

- Μη αναπτυγμένη παράκτια περιοχή, όπου έχει σημασία και η προστασία του τοπίου αλλά και η οικολογική προστασία της περιοχής.
- Περιοχές μερικώς ή καθόλου αναπτυγμένες, στις οποίες όμως δεν υπάρχουν οι προδιαγραφές μεγάλης ανάπτυξης
- Αναπτυγμένες παράκτιες περιοχές, οι οποίες είναι συνήθως δομημένες η εξυπηρετούν άλλες υποδομές, όπως είναι δρόμοι, λιμάνια, σταθμοί ενέργειας κλπ.
- Περιοχές που έχουν περάσει στο στάδιο της παρακμής λόγω του τύπου των δραστηριοτήτων που αναπτύχθηκαν σε αυτές, όπως βιομηχανία, εξόρυξη, χωματερές κλπ.
- Περιοχές αναπτυγμένες η στο στάδιο της υπερεκμετάλλευσης λόγω του τουρισμού.

2.4. ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ

Όλο και περισσότερα στοιχεία συλλέγονται τα τελευταία χρόνια για την κατάσταση των ακτών και της παράκτιας ζώνης της Μεσογείου. Η παγκόσμια τάση που επιβεβαιώνεται μέσα από τα στοιχεία αυτά είναι ότι παρά το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές δραστηριότητες αυξάνουν σημαντικά τη μόλυνση στο θαλάσσιο περιβάλλον, περίπου το 80% του όγκου της μόλυνσης προέρχεται από ανθρωπογενείς δραστηριότητες που συμβαίνουν στη στεριά (Cararis, 2001). Το γεγονός αυτό οδηγεί στο να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο χερσαίο τμήμα του παράκτιου χώρου.



Σχήμα 3: Χερσαίες και θαλάσσιες ανθρωπογενείς δραστηριότητες που επιδρούν στην παράκτια ζώνη.

2.4.1. ΓΕΩΡΓΙΑ

Ένα μεγάλο ποσοστό της παράκτιας ζώνης είναι γεωργική γη, συχνά υψηλής παραγωγικότητας (Κοκκώσης, και Μέξα, 2002). Η προστασία και αξιοποίηση της παράκτιας γεωργικής γης αποτελεί ένα κρίσιμο θέμα λόγω των πιέσεων που δέχεται από

άλλες δραστηριότητες. Η γεωργία αποτέλεσε και εξακολουθεί να αποτελεί μέχρι και σήμερα μια βασική οικονομική δραστηριότητα παρά τις αλληπάλληλες συρρικνώσεις που έχει υποστεί. Στην παράκτια ζώνη ο συνδυασμός του κλίματος και του εδάφους υψηλής παραγωγικότητας δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για υψηλές γεωργικές αποδόσεις, περιορίζοντας σημαντικά τους κινδύνους καταστροφής των καλλιεργειών από ακραία καιρικά φαινόμενα λόγω των ηπιότερων καιρικών φαινομένων. Τα παράκτια πεδινά τμήματα αποτελούνται από εδάφη που είναι πλούσια, βαθιά και προσχλωσιγενή. Ταυτόχρονα, λόγω του ανάγλυφου, στις περιοχές αυτές υπάρχουν πλούσιοι υδροφόροι ορίζοντες, περισσότερα επιφανειακά ύδατα ενώ η παράκτια ζώνη περιλαμβάνει συχνά και ολοκληρωμένα αρδευτικά δίκτυα. Ως αποτέλεσμα οι παράκτιες γεωργικές εκτάσεις παρουσιάζουν τις περισσότερες φορές αποδόσεις κατά πολύ υψηλότερες από τον εθνικό μέσο όρο.

2.4.2. ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΑΛΙΕΙΑ

Τα ύδατα κοντά στις ακτές είναι ιδιαίτερα πλούσια σε θρεπτικά υλικά από την ξηρά, τα οποία μεταφέρονται μέσω των εκβολών των ποταμών και των υδάτων απορροής. Οι παράκτιες περιοχές γίνονται έτσι ιδιαίτερα πολύτιμες για τη διατροφή και την αναπαραγωγή πολλών ειδών ψαριών. Η αλλαγή των περιβαλλοντικών συνθηκών που οφείλεται κυρίως στη ρύπανση από άλλες δραστηριότητες, στην τουριστική εκμετάλλευση αλλά και στην υπέρμετρη αλιεία οδηγεί στην υποβάθμιση των παράκτιων θαλάσσιων οικοσυστημάτων και, κατά συνέπεια, στη μείωση των αλιευμάτων. Αξίζει να σημειωθεί ότι η αλιεία είναι αρκετά αναπτυγμένη στην Ελλάδα με μία συνολική απόδοση 96.000 τόνων ψαριών το χρόνο και έναν αλιευτικό στόλο που αποτελείται από περίπου 19.000 αλιευτικά σκάφη (MEPPPW, 2006). Ιδιαίτερη ανάπτυξη γνωρίζουν τα τελευταία χρόνια και οι ιχθυοκαλλιέργειες, που συνεχώς αυξάνονται, με μια μέση ετήσια απόδοση 260,000 € ετησίως (MEPPPW, 2006).

2.4.3. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η βιομηχανία αποτελεί μια από τις κύριες δραστηριότητες που διεκδικούν χώρο για εγκατάσταση στην παράκτια ζώνη. Σε πολλές περιπτώσεις πρόκειται για βιομηχανίες που απαιτούν πρόσβαση στη θάλασσα ως αναπόσπαστο στοιχείο της λειτουργίας τους όπως είναι η χαλυβουργία, τα πετροχημικά, το αλουμίνιο, τα ναυπηγεία κ.ά. Υπάρχουν όμως και βιομηχανίες που δεν απαιτούν πρόσβαση στη θάλασσα ως λειτουργικό στοιχείο αλλά εκμεταλλεύονται τη δυνατότητα εμπορικού κόμβου που προσφέρει η θαλάσσια μεταφορά για την προμήθεια πρώτων υλών και για τη διάθεση των προϊόντων. Η εγκατάσταση βιομηχανικών δραστηριοτήτων στην παράκτια ζώνη μπορεί να προκαλέσει έντονα προβλήματα ρύπανσης ατμοσφαιρικής και εξαιτίας της διάθεσης των υγρών αποβλήτων. Ταυτόχρονα, λειτουργεί περιοριστικά για την ανάπτυξη πολλών άλλων λειτουργιών είτε γιατί χαρακτηρίζεται από υψηλά επίπεδα όχλησης, είτε λόγω έλλειψης χώρου. Τέτοιες δραστηριότητες που χαρακτηρίζονται από ασυμβατότητα σε σχέση με τη βιομηχανία είναι ο τουρισμός, η κατοικία, και πολλές μορφές ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων κυρίως όσες συνδέονται με το φυσικό περιβάλλον. Στην Ελλάδα το 80% της βιομηχανικής δραστηριότητας βρίσκεται στην παράκτια ζώνη είτε γιατί λειτουργικά εξαρτάται από τη θάλασσα, είτε γιατί βρίσκεται πάνω σε παράκτιους οδικούς άξονες (MEPPPW, 2006).

2.4.4. ΟΡΥΚΤΟΙ ΠΟΡΟΙ

Η εκμετάλλευση των ορυκτών πόρων (μεταλλεία, ορυχεία, λατομία, βιομηχανίες, όπως η μεταλλουργία, γεωτρήσεις για πετρέλαιο και φυσικό αέριο, εκμετάλλευση των συστατικών του θαλασσινού νερού και των ορυκτών του βυθού) αποτελεί σημαντικό παράγοντα της εθνικής οικονομίας. Οι περισσότερες από αυτές τις δραστηριότητες όμως χαρακτηρίζονται από ανελαστικότητα ως προς την επιλογή του χώρου εγκατάστασης, ενώ είναι απαραίτητη η διέξοδος προς τη θάλασσα για εμπορικούς λόγους. Η εκμετάλλευση των ορυκτών πόρων έχει σημαντικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον, όπως είναι η αλλοίωση του τοπίου, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, η μόλυνση του δομημένου περιβάλλοντος,

η καταστροφή των ακτών από την αμμοληψία, η διατάραξη της θαλάσσιας οικολογικής ισορροπίας από την εξόρυξη ορυκτών από το βυθό κλπ.

2.4.5. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο τουρισμός αποτελεί τη σημαντικότερη δραστηριότητα του τριτογενή τομέα στην παράκτια ζώνη, καταλαμβάνοντας χώρο και πόρους για ξενοδοχειακές υποδομές, αναψυχή, μέσα μετακίνησης, και λοιπές δραστηριότητες συνδεδεμένες με την ανάπτυξη του τουρισμού και την εξυπηρέτηση των τουριστών. Στην Ελλάδα, αλλά και στις περισσότερες μεσογειακές χώρες, η άκρατη και ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού, έχει προκαλέσει μια σειρά από προβλήματα στο φυσικό περιβάλλον και στην κοινωνικοοικονομική δομή των κοινωνιών που είναι αποδέκτες του φαινομένου. Πιο συγκεκριμένα το 90% όλων των υποδομών τουρισμού και αναψυχής στην Ελλάδα είναι συγκεντρωμένο στην παράκτια ζώνη (MEPPPW, 2006). Στο σημείο αυτό υπάρχει μια μεγάλη αντίφαση, ο τουρισμός αφενός συνδέεται και βασίζεται στην καλή λειτουργία της τοπικής κοινωνίας και στην ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος για να αποτελέσουν τον πόλο έλξης, δηλαδή το τουριστικό προϊόν, αφετέρου δημιουργεί ταυτόχρονα πιέσεις που οδηγούν στο αντίθετο αποτέλεσμα (Farrell, και Runyan, 1991). Δεν είναι λίγα τα παραδείγματα περιοχών στις οποίες ο τουρισμός και η άναρχη τουριστική ανάπτυξη είχαν ως αποτέλεσμα τον εκφυλισμό και την καταστροφή της περιοχής, του ίδιου του τουριστικού προϊόντος δηλαδή πάνω στο οποίο αρχικά στηρίχτηκε η ανάπτυξη. Η παράκτια ζώνη συγκεντρώνει συνήθως εποχιακό τουρισμό κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών, γεγονός που οδηγεί στη δημιουργία δαπανηρών δημόσιων εξυπηρετήσεων που χρησιμοποιούνται μόνο για ένα ορισμένο μέρος του χρόνου και εποχιακή πίεση στους πόρους, ιδιαίτερα κατά τους πιο δύσκολους μήνες. Στις τουριστικές περιοχές οι παραδοσιακές οικονομικές δραστηριότητες δεν είναι πλέον τόσο επικερδείς και τείνουν να εγκαταλείπονται. Η γεωργική γη αποκτά πολύ μεγαλύτερη απόδοση ως οικόπεδο προς τουριστική εκμετάλλευση και η δόμηση διαχέεται σε βάρος της υπαίθρου (Morello, κ.ά. 2000). Ιδιαίτερα σε περιοχές όπου υπάρχει ήδη ένα επίπεδο τουριστικής ανάπτυξης ή υπάρχουν οι ευκαιρίες, η ενασχόληση με τον τουρισμό φαντάζει και είναι, στην αρχή

τουλάχιστον, πολύ πιο εύκολη από την ενασχόληση με τη γεωργία ή κάποιον άλλο παραγωγικό κλάδο. Η γρήγορη απόδοση των τουριστικών επενδύσεων έχει προσελκύσει στον κλάδο ένα μεγάλο αριθμό νέων ευκαιριακών επιχειρηματιών με ελλιπή κατάρτιση, συνείδηση και ευαισθησία που τείνει να διαβρώσει τον κλάδο και ευθύνεται για μεγάλο αριθμό προβλημάτων. Ο αστικός τουρισμός εμφανίζει σε μικρότερο βαθμό το φαινόμενο της εποχικότητας και είναι μικρότερης διάρκειας οι επισκέψεις. Ο συνδυασμός του παράκτιου με τον αστικό τουρισμό είναι μια μοναδική ευκαιρία που έχουν οι παραλιακές πόλεις στην Ελλάδα και η ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού θα μπορούσε να αποτελέσει τη λύση στα σύνθετα οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα που αντιμετωπίζει αλλά και δημιουργεί ο παραθεριστικός, παραθαλάσσιος τουρισμός.

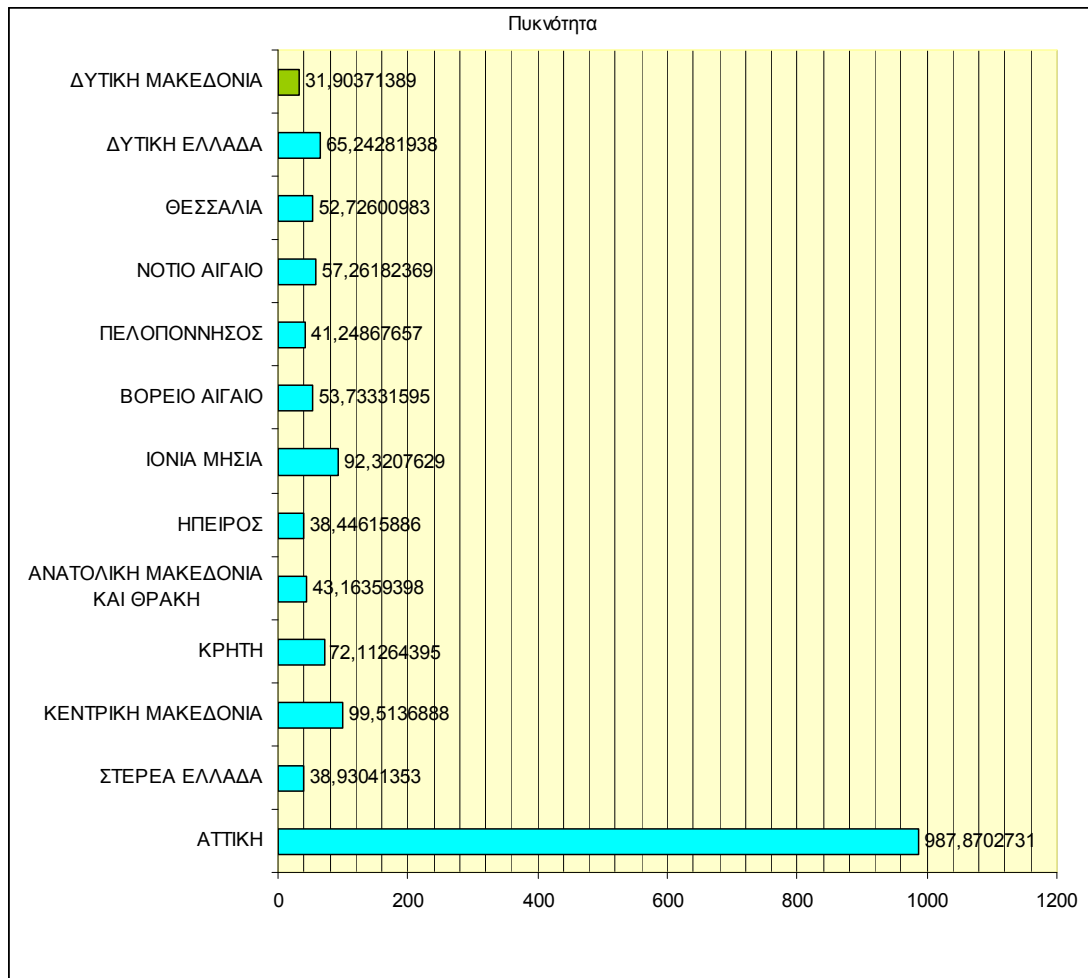
2.4.6. ΔΟΜΗΣΗ

Η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα στις παράκτιες περιοχές είναι περίπου 80 άνθρωποι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο, που είναι περίπου διπλάσια της παγκόσμιας μέσης πυκνότητας (United Nations System-Wide Earthwatch, 2003). Παρά τους διαφορετικούς ορισμούς σχετικά με το εύρος της παράκτιας ζώνης, γεγονός παραμένει ότι μεγάλο μέρος του παράκτιου χώρου αστικοποιείται με ταχύτατους ρυθμούς. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία, τα δύο πέμπτα των πόλεων με πληθυσμό μεταξύ ενός και δέκα εκατομμυρίων κατοίκων είναι παραλιακές και το φαινόμενο παίρνει μεγαλύτερες διαστάσεις όσο μειώνεται το μέγεθος των πόλεων (Tibbetts, 2002). Διεθνώς οι παραλιακές πόλεις ορίζονται ως οικισμοί με περισσότερους από 20,000 κατοίκους αλλά για τα Ελληνικά δεδομένα, όπου οι πόλεις είναι αναλογικά μικρότερες, οικισμοί με 10,000 κατοίκους συμπεριλαμβάνονται στον παραπάνω ορισμό. Ο πληθυσμός σε αυτά τα αστικά κέντρα αυξάνει γενικά, αλλά ιδιαίτερα στην περιοχή της Μεσογείου η πληθυσμιακή αύξηση παρουσιάζει ταχύτατους ρυθμούς κατά πολύ μεγαλύτερους από τους αντίστοιχους εθνικούς ρυθμούς ανάπτυξης.

Η εξάπλωση των αστικών κέντρων προς τη γειτονική παράκτια ζώνη είναι μία μόνο πτυχή της δόμησης. Η αύξηση της πυκνότητας στα αστικά κέντρα και η καλύτερες οικονομικές συνθήκες οδηγούν στη δημιουργία οικισμών δεύτερης κατοικίας στον

παράκτιο χώρο γύρω από τα αστικά κέντρα. Επιπλέον δημιουργούνται κατά μήκος της παράκτιας ζώνης τουριστικές υποδομές (ξενοδοχεία, χώροι αναψυχής κλπ), καθώς και οι απαραίτητες υποδομές (τηλεπικοινωνίες, δρόμοι κλπ), για να εξυπηρετήσουν τους νέους «οικισμούς».

Παρά το γεγονός ότι η αστικοποίηση του παράκτιου χώρου οδηγεί την ανάπτυξη, ασκεί ταυτόχρονα πολύ μεγάλες πιέσεις στα ευαίσθητα οικοσυστήματα της περιοχής, καθώς δημιουργεί και μεγαλύτερες ανάγκες για πόσιμο νερό, αποχετεύσεις κλπ (Krausse, 1986). Σε κοινωνικό επίπεδο, η απότομη αύξηση των παραλιακών αστικών κέντρων φέρνει στην επιφάνεια το θέμα της ταυτότητας και του τοπικισμού. Οι παραλιακές πόλεις, και ιδιαίτερα τα λιμάνια, στην πλειονότητά τους αποτελούσαν ανοιχτές κοινωνίες λόγω της επαφής με άλλους πολιτισμούς και της συγκέντρωσης ανθρώπων από διαφορετικές κουλτούρες. Η μαζική όμως εισροή νέων πληθυσμών δημιουργεί προβλήματα ενσωμάτωσης, εύρεσης εργασίας, τοπικής ταυτότητας και σε ακραία μορφή, ξενοφοβίας (Gosprodiini, 2004). Οι χρήσεις γης αλλάζουν και υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων για τις νέες χρήσεις.



2.5. ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ

Για πολλούς παράκτια ζώνη είναι μόνο οι παραλίες και το αλμυρό νερό και αγνοούν τα πολλά και σύνθετα στοιχεία που απαρτίζουν το παράκτιο περιβάλλον, όπου εκτός από τις παραλίες υπάρχουν αμμώδεις εκτάσεις, εκβολές ποταμών, βραχώδη τοπία, εύφορες εκτάσεις, υδροβιότοποι και έχουν δημιουργηθεί πολλές πόλεις και οικισμοί. Ο συνδυασμός όλων αυτών των διαφορετικών τοπίων καθιστά την παράκτια ζώνη την πιο ευαίσθητη περιβαλλοντικά ζώνη (Miller, και Auyong, 1991), γιατί σε αυτήν βρίσκονται συγκεντρωμένες πολλές περιοχές ιδιαίτερης περιβαλλοντικής προστασίας, πολλές ανθρωπογενείς δραστηριότητες, οικονομικές-παραγωγικές και το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου πληθυσμού. Παρά το γεγονός ότι τα προβλήματα που εμφανίζονται και οι πιέσεις που ασκούνται αφορούν γενικά της ευρύτερη παράκτια ζώνη, θεωρείται ότι τα αστικά κέντρα, που αποτελούν έναν επιπλέον επιβαρυντικό παράγοντα πίεσης, μπορούν ταυτόχρονα να συμβάλλουν καταλυτικά στην άμβλυνση των φαινομένων.




Τα προβλήματα και οι πιέσεις που αναγνωρίζονται ως τα σημαντικότερα δεν εμφανίζονται κατά αποκλειστικότητα στα αστικά κέντρα αλλά στην ευρύτερη παράκτια ζώνη. Παρόλα αυτά θεωρείται ότι τα αστικά κέντρα αποτελούν επιπλέον παράγοντα πίεσης ή μπορούν να συμβάλλουν καταλυτικά στην άμβλυνση των φαινομένων.

2.5.1. ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Η τομή στην ανάπτυξη των πόλεων συμβαδίζει με την εδραίωση του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής στη Δύση μαζί με τη συνακόλουθη μεταβολή των κοινωνικών δραστηριοτήτων (μείωση της αγροτικής εργασίας και αύξηση της βιομηχανικής και των υπηρεσιών) που φαίνεται να είναι ο πρωταρχικός λόγος που ωθεί στην αστικοποίηση (Κομνηνός, 1982). Η αστικοποίηση στην παράκτια ζώνη συνδέεται με τη συνεχή αύξηση πληθυσμού στα παραθαλάσσια αστικά κέντρα, την αυξανόμενη ζήτηση για κατοικία αλλά και με την εντατικοποίηση του τουρισμού. Σε πολλές μελέτες αναφέρεται το πρόβλημα της πληθυσμιακής αύξησης των παραθαλάσσιων πόλεων αλλά αυτό δεν ταυτίζεται

απόλυτα με τη αστικοποίηση του παράκτιου χώρου. Η μαζική κίνηση πληθυσμού προς τα αστικά κέντρα δημιουργεί την ανάγκη για νέα κατοικία, όμως οι αξίες γης κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου είναι τόσο αυξημένες που αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα. Ουσιαστικά, η εγκατάσταση στα παραθαλάσσια αστικά κέντρα οδηγεί σε αύξηση της πυκνότητας και ενδεχόμενη εξάπλωση του αστικού κέντρου προς την ενδοχώρα.

Η αστικοποίηση και η οικοδόμηση της παράκτιας ζώνης είναι σε ένα μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα της ανεξέλεγκτης τουριστικής ανάπτυξης και της ζήτησης για δεύτερη (παραθεριστική) κατοικία.

		
<p>Εικόνα 2: Περιοχή Αγ. Γεωργίου, κοντά στο Βόλο. Πηγή:Google Earth</p>	<p>Εικόνα 3:Περιοχή Ν. Ηρακλείτσα, κοντά στην Καβάλα. Πηγή:Google Earth</p>	<p>Εικόνα 4:Περιοχή Μικρά Μαντίνεια, κοντά στην Καλαμάτα. Πηγή:Google Earth</p>

Οι οικισμοί αυτοί είναι στην πλειονότητά τους εκτός σχεδίου και με μεγάλο ποσοστό αυθαίρετων κτισμάτων. Συχνά βασίζονται σε παράνομες γεωτρήσεις για την ύδρευση και παράνομους βόθρους για αποχέτευση, δημιουργώντας έτσι ένα επιπλέον περιβαλλοντικό πρόβλημα (Αγγελίδης και Οικονόμου, 2005). Η εκ των υστέρων ένταξη περιοχών στο σχέδιο συνήθως αυξάνει τους συντελεστές δόμησης, καταλήγοντας τελικά στη σημερινή άναρχη εικόνα με μεγάλες κατά τόπους πυκνότητες και τεράστιες ελλείψεις βασικών υποδομών (Σερράος και Ιωάννου, 2007). Πέρα όμως και από τις βασικές λειτουργικές ελλείψεις, τα κτίσματα αυτά είναι συνήθως χαμηλής (εργολαβικής) αισθητικής, και καταστρέφουν βίαια το φυσικό τοπίο, έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς πόρους που ήταν και ο λόγος της αρχικής ώθησης για δόμηση στην περιοχή. Τελικά, η γη

υποβαθμίζεται από πλευράς real-estate αξίας, από περιβαλλοντικής πλευράς, από πλευράς φυσικής ομορφιάς και από πλευράς παροχών, καταλήγοντας στην επανάληψη του φαύλου κύκλου της αναζήτησης νέου προορισμού για παραθεριστική κατοικία ή τουριστική εκμετάλλευση.

2.5.2. ΥΔΡΕΥΣΗ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ

Η αστικοποίηση και η εξάπλωση της δόμησης έξω από τα όρια των πόλεων και των οικισμών, όπως αναφέρθηκε, συμβαίνει με ταχύτατους ρυθμούς στην παράκτια ζώνη σε συνδυασμό με το χρόνιο πρόβλημα της αυθαίρετης δόμησης. Τα αποτελέσματα είναι σε πολλές πόλεις οι φυσικές απορροές (ρέματα κλπ.) να έχουν κτιστεί και το νερό ψάχνοντας άλλες οδούς διαφυγής προς τη θάλασσα να δημιουργεί καταστρεπτικές πλημύρες και χειμάρρους (Vernberg, και Vernberg, 2009). Ο χρόνος συρροής σε μία αστική λεκάνη είναι μικρότερος, όταν αυτή είναι πυκνά δομημένη και λείπουν οι ζωτικής σημασίας χώροι πρασίνου, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται υψηλότερες αιχμές.

2.5.3. ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Το πλήθος των δραστηριοτήτων που συγκεντρώνεται στις παραλιακές περιοχές, αλλά και η διαφορετικότητα τους, οδηγούν σε συγκρούσεις μεταξύ σημαντικών χρήσεων γης. Στο αστικό περιβάλλον αυτές εμφανίζονται κυρίως μεταξύ εμπορικών δραστηριοτήτων, υποδομών, τουριστικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής και κατοικίας (Krausse, 1986). Στο περιαστικό περιβάλλον στη σύγκρουση αυτή προστίθενται οι γεωργικές και οι βιομηχανικές εκτάσεις, η επέκταση του αστικού κέντρου, οι παραθεριστικές και τουριστικές χρήσεις, τα δίκτυα μεταφορών, οι ενεργειακοί σταθμοί και, τέλος, οι προστατευόμενες και δασικές εκτάσεις (Αγγελίδης και Οικονόμου, 2005). Οι επιπτώσεις αυτών των συγκρούσεων στα παραθαλάσσια αστικά κέντρα εκδηλώνονται με την εξάντληση των φυσικών πόρων που τα εξυπηρετούν και τη συνεχή επέκταση του

οικολογικού αποτυπώματος της πόλης στην προσπάθεια ανεύρεσης νέων φυσικών πόρων για τους κατοίκους της (Vernberg, και Vernberg, 2009). Ταυτόχρονα συντελείται μια έντονη καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος ακόμη και εσκεμμένα σε πολλές περιπτώσεις, όπως είναι οι πυρκαγιές δασών στις παράκτιες τοποθεσίες για την οικοπεδοποίησή τους.

2.5.4. ΔΙΑΒΡΩΣΗ

Η διάβρωση από τη θάλασσα και η μεταβολή του σχήματος και των ορίων των ακτών είναι μία φυσική διεργασία που εξελίσσεται εκατομμύρια χρόνια. Το ίδιο το φαινόμενο δεν εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για το περιβάλλον, αποκτά όμως διαστάσεις προβλήματος, όταν φτάνει να απειλεί παράκτιες πόλεις και οικισμούς και όταν η διάβρωση δεν συμβαίνει με τους φυσικούς ρυθμούς, αλλά επιταχύνεται εξ' αιτίας ανθρωπογενών δραστηριοτήτων (Krausse, 1986). Η πρόληψη της διάβρωσης είναι εξαιρετικά σύνθετο εγχείρημα και δεν είναι πάντοτε εύκολο να εκτιμηθούν οι ενδεχόμενες μακροπρόθεσμες επιπτώσεις των ανθρώπινων παρεμβάσεων στη φυσική αυτή διεργασία (Rocca, κ.ά., 2008). Τα παραδοσιακά μεγαλεπήβολα, «μεγαλιθικά» κατασκευάσματα που αποβλέπουν στην αποτροπή της διάβρωσης των ακτών, όπως για παράδειγμα οι κυματοθραύστες ή οι τάφροι από οπλισμένο σκυρόδεμα, είναι άκρως δαπανηρά στη συντήρηση και δεν επιτυγχάνουν πάντοτε τον στόχο τους. Σε πάρα πολλές περιπτώσεις τα έργα περιορισμού της διάβρωσης πέτυχαν τοπικά το στόχο τους αλλά είχαν ανεξέλεγκτες επιπτώσεις στη γειτονική ακτογραμμή, όπως είναι η μετακίνηση μεγάλων ποσοτήτων άμμου ή η δημιουργία ισχυρών κυμάτων (Vernberg, και Vernberg, 2009). Σε ορισμένες ζώνες μάλιστα έχουν επιταχύνει και το φαινόμενο της φυσικής διάβρωσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η ακτή της Λετονίας όπου για εκατομμύρια χρόνια η ακτή υποχωρούσε κατά περίπου 1,2 μέτρα το χρόνο λόγω της φυσικής διάβρωσης της ακτής. Μετά την κατασκευή του λιμανιού του Ventspil για πετρελαιοφόρα η διαδικασία της διάβρωσης επιταχύνθηκε και σήμερα η ακτή της ζώνης αυτής υποχωρεί 2,5 έως 3,5 μέτρα ετησίως.

2.5.5. ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ – ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η κλιματική αλλαγή αναγνωρίζεται παγκοσμίως ως σοβαρή απειλή για το ευρύτερο περιβάλλον με μεγαλύτερη ένταση στην παράκτια ζώνη. Ως κλιματική αλλαγή ορίζεται:

«η αλλαγή του κλίματος που αποδίδεται άμεσα ή έμμεσα στην ανθρώπινη δραστηριότητα που αλλάζει τη σύνθεση της παγκόσμιας ατμόσφαιρας και που έχει παρατηρηθεί από τη φυσική μεταβολή του κλίματος κατά τη διάρκεια συγκρίσιμων χρονικών περιόδων.» (Δουκάκης, 2005).

Μία από τις σοβαρότερες συνέπειες της κλιματικής αλλαγής, κυρίως για την παράκτια ζώνη, είναι η αύξηση της μέσης στάθμης της θάλασσας που οφείλεται στο λιώσιμο των πάγων και τη διαστολή του θαλασσινού νερού, καθώς η παγκόσμια θερμοκρασία τείνει συνεχώς να αυξάνει σύμφωνα με προβλέψεις της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Κλιματική αλλαγή (IPCC, 2007). Η επιδείνωση της αποσταθεροποίησης του κλίματος αναμένεται να επιφέρει μια αύξηση της στάθμης της θάλασσας κατά 15-95εκ. στα επόμενα 100 χρόνια (Ψωμάς, 2000), ή σύμφωνα με πιο πρόσφατη μελέτη 20 με 200 εκ. (ΕΜΕΚΑ, 2011).

2.5.6. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΑΡΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Η ανάπτυξη του τουρισμού και ιδιαίτερα του μαζικού τουρισμού τις τελευταίες δεκαετίες επέφερε μεγάλες αλλαγές και είχε σημαντικές επιπτώσεις σε πολλές παράκτιες περιοχές σε ολόκληρη τη Μεσόγειο, γιατί η παράκτια ζώνη είναι το κατεξοχήν μαζικό τουριστικό προϊόν. Ο τουρισμός στην Ελλάδα αυτή τη στιγμή περιλαμβάνει ετήσιες αφίξεις περισσότερων από 15 εκατομμυρίων ανθρώπων (ΣΕΤΕ, 2010). Ενώ ο εσωτερικός τουρισμός διαχέεται ανάμεσα στην παράκτια ζώνη και την ορεινή ενδοχώρα, ο εξωτερικός τουρισμός έχει ως βασικό προορισμό την παράκτια ζώνη στα νησιά και την ηπειρωτική Ελλάδα (ΣΕΤΕ, 2010).

Η τεράστια εισροή ξένων τουριστών, που έχει εδραιωθεί εδώ και αρκετά χρόνια, συνεχίζει να προσελκύει ξένους επενδυτές που ελπίζουν ότι αυτή η συνεχώς αυξανόμενη αγορά θα τους αποφέρει κέρδος. Αυτές οι περιοχές θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως η «περιφέρεια της Ευρώπης», λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης δεύτερων κατοικιών που αποτελούν μέρος της διεθνούς αγοράς. Η αύξηση του τουρισμού στην παράκτια ζώνη έχει οδηγήσει στην πολύ πρόσφατη, σε ορισμένες περιπτώσεις, δόμηση και αστικοποίηση των παραλιακών περιοχών και, αξίζει να σημειωθεί, με διαδικασίες που τις περισσότερες φορές δεν είναι και νόμιμες. Οι περιοχές αυτές έχουν βέβαια πολλά οικονομικά πλεονεκτήματα, αλλά έχουν να αντιμετωπίσουν και μια έντονη καταστροφή του τοπίου και ασύδοτη κατανάλωση των φυσικών πόρων που θα οδηγήσει στη σταδιακή υποβάθμιση και τελικά στην εγκατάλειψη των περιοχών αυτών.

Η δημογραφική σύσταση των παράκτιων περιοχών, αν εξαιρέσουμε τις μεγάλες πόλεις, φανερώνει ότι οι εποχιακοί εργαζόμενοι και οι τουρίστες ξεπερνούν κατά πολύ τους μόνιμους κατοίκους. Η παράκτιες περιοχές έχουν υποστεί σημαντικές αλλαγές και η κατάσταση αυτή της «εξωγενούς ανάπτυξης» όπως τη χαρακτηρίζει η Lemmi (1997), είναι χαρακτηριστική των περισσότερων παραλιακών περιοχών στη Μεσόγειο. Η τοπική ταυτότητα των μόνιμων κατοίκων των περιοχών αυτών έχει αλλοιωθεί σημαντικά.

2.6 ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα προβλήματα της παράκτιας ζώνης είναι πολλά και σύνθετα και δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο από την κεντρική διοίκηση, η οποία σε πολλές περιπτώσεις αποτελεί και μέρος του προβλήματος. Τα τελευταία χρόνια έχουν δημιουργηθεί πολλοί οργανισμοί περιβαλλοντικής προστασίας, οι πολίτες είναι πιο ενημερωμένοι και ευαισθητοποιημένοι και ως κάτοικοι αλλά και ως τουρίστες, και οι τοπικές κοινωνίες, οι ερευνητικοί φορείς και οι επαγγελματικές ενώσεις, οφείλουν και πρέπει να αναμειχθούν και να συμμετέχουν μαζί με την κεντρική διοίκηση στην ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων περιοχών. Μια πολιτική για τη βιώσιμη ανάπτυξη, διαχείριση και προστασία

των θαλάσσιων και των παράκτιων πόρων αφορά και επηρεάζει τη βιωσιμότητα των κοινωνιών (πόλεων, οικισμών κλπ) αλλά και των οικονομικών δραστηριοτήτων (αλιεία, τουρισμό, γεωργία, εμπόριο κλπ) που βρίσκονται στη ζώνη αυτή. Επομένως, η συμμετοχή όλων είναι αναγκαία προϋπόθεση, έτσι ώστε η πολιτική να καλύπτει τις ανάγκες όλων των εμπλεκόμενων και δρώντων της παράκτιας ζώνης και να μπορεί να έχει εφαρμογή στην πράξη και όχι να περιορίζεται σε αποσπασματικές, μεμονωμένες προσπάθειες.

Η πολιτική για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων περιοχών και των θαλασσών πρέπει να στοχεύει στην προστασία της θάλασσας και των ακτών αναγνωρίζοντας την περιβαλλοντική ευαισθησία ως σημαντικό παράγοντα. Ταυτόχρονα θα πρέπει να γίνεται επιλογή των οικονομικών δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν στην παράκτια ζώνη στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδιασμού του χώρου που να συνδυάζει την οικονομική ανάπτυξη με την περιβαλλοντική προστασία. Η πολιτική προστασίας και βιώσιμης διαχείρισης των ακτών και της θάλασσας για να είναι αποτελεσματική θα πρέπει να αναγνωρίζει τη σημασία των αστικών κέντρων ως σημείων συγκέντρωσης και διάχυσης της ανάπτυξης και να συνοδεύεται από την ευαισθητοποίηση και την ενεργοποίηση των πολιτών.

Για τη διατήρηση του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου των Ελληνικών αλλά και των περισσότερων μεσογειακών ακτών πρέπει να ληφθεί σειρά μέτρων όπως είναι:

- Να σταματήσει η αυθαίρετη δόμηση
- Να σταματήσει η κατάληψη (νόμιμη ή μη) των ακτών
- Να σταματήσουν να αποτελούν οι θάλασσες και οι ακτές τους αποδέκτες λυμάτων, απορριμμάτων και αποβλήτων.
- Να μπει φραγμός στην κατασκευή τουριστικών υποδομών χωρίς σχεδιασμό
- Να χρησιμοποιηθούν οι υπάρχουσες υποδομές των πόλεων για την εξυπηρέτηση εποχιακών αναγκών
- Να υπάρξει γενίκευση της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης στους κατοίκους αλλά και τους επισκέπτες - τουρίστες
- Να δημιουργηθούν περιβαλλοντικοί όροι λειτουργίας για ρυπογόνες δραστηριότητες

Όλα αυτά καθιστούν απαραίτητη όχι μόνο την υιοθέτηση μιας σύγχρονης διαχειριστικής πολιτικής που θα εξασφαλίζει τόσο τη συναινετική προστασία των παράκτιων οικοσυστημάτων όσο και τη μελλοντική ανάπτυξη των ανθρωπινων δραστηριοτήτων με βιώσιμο τρόπο, αλλά και την ενδυνάμωση των κοινωνικών εκείνων δυνάμεων που θα εκφράζουν με σταθερό και αποφασιστικό τρόπο αυτήν την ανάγκη και θα δεσμεύουν στην κατεύθυνση αυτή. Αυτό προϋποθέτει πολίτες που δε θα επιδιώκουν απλώς την εξυπηρέτηση μικρών ή μεγάλων συμφερόντων ανεξαρτήτως μελλοντικών συνεπειών, αλλά θα νοιάζονται για τον τόπο, το περιβάλλον και τα δικαιώματα των μελλοντικών γενιών.

Η προστασία και βιώσιμη διαχείριση των ακτών είναι σχετικά εύκολη και μπορεί να δημιουργήσει θέσεις απασχόλησης με κοινωνική και περιβαλλοντική σημασία, διατηρήσιμες μακροχρόνια. Η καταστροφή των ακτών είναι πολύ πιο εύκολη, βραχυπρόθεσμα μπορεί να επιφέρει κέρδη σε λίγους ή περισσότερους, μακροπρόθεσμα όμως το κόστος περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά είναι τεράστιο. Η αποκατάσταση μιας υποβαθμισμένης περιοχής είναι εξαιρετικά δύσκολη υπόθεση, απαιτεί σημαντικούς πόρους και συνεπάγεται, πιθανώς, σημαντικές ανακατατάξεις δραστηριοτήτων, σχέσεων και συμφερόντων.

2.8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αναλύοντας τα διαφορετικά στοιχεία που συνθέτουν την παράκτια ζώνη διαπιστώνεται ότι η οικονομική και πληθυσμιακή μεγέθυνση της παράκτιας ζώνης αποτελεί παγκόσμια τάση που επιβεβαιώνεται με ιδιαίτερη ένταση και στην Ελλάδα. Ο παράκτιος χώρος αποτελεί πόλο έλξης για ποικίλες δραστηριότητες που ευνοούν την οικονομική άνθιση και την εγκατάσταση ολοένα και περισσότερων ανθρώπων κατά μήκος του. Επιπλέον, στην Ελλάδα ο τουρισμός αποτελεί πολύ σημαντική δραστηριότητα της παράκτιας ζώνης και αυξάνει σημαντικά τις πιέσεις που ασκούνται σ'αυτήν. Η εποχιακή εγκατάσταση και χρήση της παράκτιας ζώνης από πλήθος παραθεριστών με τον τρόπο που γίνεται σήμερα. Η διατήρηση της ισορροπίας αυτής γίνεται πραγματική πρόκληση, επειδή ο παράκτιος χώρος

είναι περιορισμένος, ο πληθυσμός διαρκώς αυξάνεται, τα προβλήματα είναι σύνθετα και τα συμφέροντα των δρώντων αντικρουόμενα. Τομεακές προσεγγίσεις όπως η οικολογική προσέγγιση ή η αναπτυξιακή προσέγγιση δεν μπορούν να δώσουν απαντήσεις σε σύνθετα προβλήματα.

Η οικολογική σημασία και η περιβαλλοντική προστασία είναι πλευρές της παράκτιας ζώνης που έχουν μελετηθεί αρκετά και είναι πολύ σημαντικές, αλλά μία μελέτη με έμφαση στα φαινόμενα που προκαλούν την πληθυσμιακή αύξηση είναι εξίσου απαραίτητη. Οι παραθαλάσιες περιοχές συνδέονται κυρίως με τον μαζικό τουρισμό, τις κατασκευές και τις υποδομές μεγάλης κλίμακας, την εντατική ανάπτυξη εδάφους και την εκτεταμένη αστικοποίηση. Η εμφάνιση των δραστηριοτήτων αυτών είναι κοινή σε όλες τις μεσογειακές παράκτιες περιοχές και το μόνο που αλλάζει είναι η φάση ανάπτυξης αλλά και η ένταση της κάθε δραστηριότητας. Το ζήτημα της φέρουσας ικανότητας περιστρέφεται γύρω από τις εκτιμήσεις για την πυκνότητα των τουριστών, τη χρήση των παραλιών και της τουριστικής υποδομής, τη συμφόρηση των τουριστικών, και όχι μόνο, υποδομών και την ποιότητα της θάλασσας. Μέσα από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι εξίσου με τα προηγούμενα σημαντικό ζήτημα που επηρεάζει τη φέρουσα ικανότητα και τη βιωσιμότητα τόσο της παράκτιας περιοχής όσο και του τουρισμού που αναπτύσσεται σε αυτή, είναι οι πόλεις και ο ξεχωριστός ρόλος που θα μπορούσαν να παίξουν στη διαχείριση των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων ολόκληρης της παράκτιας ζώνης. Από τα παραπάνω προκύπτει η ανάγκη να ερευνηθούν τα αστικά κέντρα της παράκτιας ζώνης αλλά και το φαινόμενο του τουρισμού σε αυτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΠΑΡΑΛΙΑΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Τα αστικά κέντρα που συγκεντρώνονται στην παράκτια ζώνη αποκτούν ιδιαίτερη σημασία καθώς ο πληθυσμός τους συνεχώς αυξάνεται και μαζί με αυτόν οι ανάγκες και το οικολογικό αποτύπωμα τους. Τα αστικά κέντρα αποτελούν μεγάλο παράγοντα πίεσης στην παράκτια ζώνη αλλά ταυτόχρονα θα μπορούσαν να αποτελέσουν και παράγοντα προστασίας. Ο τρόπος λειτουργίας και ανάπτυξής τους μπορεί με τη χρήση των κατάλληλων εργαλείων και του σχεδιασμού να δώσει λύσεις ή να επιβαρύνει σημαντικά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η παράκτια ζώνη. Καθώς η αύξηση του πληθυσμού είναι μεγάλος παράγοντας πίεσης της παράκτιας ζώνης ίσως θα πρέπει να μελετηθεί ο χώρος αυτός από μία άλλη σκοπιά. Η ανάπτυξη των παραλιακών πόλεων μεσαίου μεγέθους στην Ελλάδα αποτελεί ένα από τα κεντρικά θέματα της διατριβής και θα πρέπει να εξεταστεί ξεχωριστά πριν γίνει μία συνθετική απόπειρα της αστικής ανάπτυξης με τον τουρισμό, αναγνωρίζοντας τις ιδιαιτερότητες της παράκτιας ζώνης.

3.1. ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

Ιστορικά, δύο υπήρξαν κυρίως οι παράγοντες στη διαδικασία σχηματισμού και δημιουργίας πόλεων. Ο πρώτος ήταν η αποδοτικότητα της αγροτικής παραγωγής στην αγροτική

περιφέρεια της πόλης, δηλαδή στη δυνατότητα της περιοχής να παρέχει τροφή για τους κατοίκους της (Κωτσάκης, 2004) και ο δεύτερος η δυνατότητα της πόλης να διαχειριστεί την παραγωγή, μέσω της διοικητικής της οργάνωσης, και η δυνατότητα να έχει ένα οργανωμένο σύστημα εκμετάλλευσης της παραγωγής, αποθήκευσης και διανομής των αγαθών με βάση τα εκάστοτε κριτήρια. Ανεξάρτητα από την πραγματική αιτία για τη δημιουργία των πρώτων πόλεων, η ιστορία αποδίδει σ'αυτές ένα σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του ανθρώπινου πολιτισμού. Πολλοί είναι οι ερευνητές που υποστηρίζουν ότι χωρίς τις πόλεις δεν θα μπορούσε να έχει αναπτυχθεί αξιόλογος πολιτισμός (Bairoch, 1988 στο Haughton, και Hunter, 1994). Η άμεση σχέση εξάρτησης μεταξύ πόλης και αγροτικής παραγωγής άρχισε βαθμιαία να εξασθενεί με τη συνεχή βελτίωση των συστημάτων μεταφορών και επικοινωνίας. Πολλές παραθαλάσσιες πόλεις ανέπτυξαν το θαλάσσιο εμπόριο και γρήγορα εξελίχθηκαν σε ακμάζοντα οικονομικά και πολιτιστικά κέντρα (Βενετία). Τον 20^ο αιώνα η ανάπτυξη των συστημάτων μεταφορών και επικοινωνίας ήταν ραγδαία και οδήγησε τις πόλεις στην πλήρη απεξάρτησή τους από την αγροτική παραγωγή και στη νέα εξάρτηση από τα διεθνή δίκτυα εμπορίου (Jacobs, 1969). Η οικονομική άνθιση που προσέφερε το εμπόριο έδωσε τη δυνατότητα στις πόλεις να συγκεντρώνουν διαρκώς μεγαλύτερο πληθυσμό. Η ανάπτυξη των παγκόσμιων συστημάτων παραγωγής μπόρεσε να στηρίξει τις καταναλωτικές ανάγκες ενός συνεχώς αυξανόμενου αριθμού ανθρώπων και υποστήριξε τη περαιτέρω συσσώρευση πληθυσμών στις πόλεις.

Παρακολουθώντας τη διαδικασία της αστικοποίησης στατιστικά, διαπιστώνεται ότι ο αστικός πληθυσμός στις αρχές του 19^{ου} αιώνα αποτελούσε μόλις το 5% του παγκόσμιου πληθυσμού. Έναν αιώνα αργότερα το ποσοστό αυτό αυξήθηκε στο 15% (Haughton και Hunter, 1994). Κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα ο ρυθμός συσσώρευσης πληθυσμών στα αστικά κέντρα αυξήθηκε με ραγδαίους ρυθμούς. Μέσα σε μισό αιώνα, μέχρι το 1950 το ποσοστό του αστικού πληθυσμού παγκοσμίως έφτασε το 30% και μέχρι το 2000 έφτασε το 47%. Σύμφωνα με προβλέψεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) το ποσοστό αυτό αναμένεται να φτάσει το 60% μέχρι το 2030 (UN-Population Division, 2002). Η έντονη τάση αστικοποίησης γίνεται ακόμα πιο φανερή, εάν γίνει ο διαχωρισμός μεταξύ ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων περιοχών του πλανήτη. Στις ανεπτυγμένες περιοχές ο βαθμός αστικοποίησης είναι ήδη αρκετά υψηλότερος, με το 75% του πληθυσμού να κατοικεί σε αστικές περιοχές, ενώ εκτιμάται ότι μέχρι το 2030 ο αστικός πληθυσμός θα φτάσει στις περιοχές αυτές το 83%. Ένα επιπλέον στοιχείο που παρουσιάζει ενδιαφέρον

για τη συγκεκριμένη μελέτη είναι ότι ο παγκόσμιος αστικός πληθυσμός κατοικεί σε πόλεις μεγέθους κάτω των 500,000 κατοίκων σε ποσοστό 52%. Αναμένεται ότι η αύξηση στον αστικό πληθυσμό τα επόμενα χρόνια θα απορροφηθεί κυρίως από πόλεις μικρού (κάτω των 500,000 κατοίκων) μεγέθους σε ποσοστό 44%.

Πίνακας 2: Η κατανομή του πληθυσμού στις αστικές και αγροτικές περιοχές και οι αυξητικές τάσεις μεταξύ 1975 και 2015.

Κατηγοριοποίηση Περιοχών με βάση τον πληθυσμό	Πληθυσμός σε εκατομύρια			Ποσοστιαία κατανομή πληθυσμού		
	1975	2000	2015	1975	2000	2015
Συνολικός Πληθυσμός	4066	6057	7207	100	100	100
Αστικές Περιοχές	1543	2862	3869	37.9	47.2	53.7
>10εκ.	68	225	340	1.7	3.7	4.7
5-10εκ	122	169	264	3.0	2.8	3.7
1-5εκ	332	675	960	8.2	11.1	13.3
0,5-1εκ	176	290	354	4.3	4.8	4.9
<500000	844	1503	1950	20.8	24.8	27.1
Αγροτικές Περιοχές	2523	3195	3338	62.1	52.8	46.3

Πηγή: ίδια επεξεργασία από το UN, Populations Division, 2006.

Η παραπάνω διαδικασία εξηγεί τη σταδιακή αύξηση της ικανότητας των πόλεων να φιλοξενούν όλο και περισσότερους κατοίκους. Το σημαντικό όμως ερώτημα είναι ποιες είναι οι δυναμικές που οδήγησαν και οδηγούν ένα συνεχώς αυξανόμενο αριθμό ανθρώπων να εγκαθίσταται στις αστικές περιοχές. Με το ερώτημα αυτό γίνεται μετάθεση της εστίασης από τον τρόπο που μεγεθύνονται τα αστικά κέντρα στα κίνητρα και τις διεργασίες που λαμβάνουν χώρα, ώστε να οδηγηθούν οι άνθρωποι της υπαίθρου προς τα αστικά κέντρα. Στο *Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον* (CEC, 1990:9) το θέλγητρο των αστικών κέντρων και η αστική μεγέθυνση αποδίδεται στο συνδυασμό τεσσάρων δυναμικών.

3.1.1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ

Η πόλη παρέχει το πλεονέκτημα της εγγύτητας είτε αυτή είναι πραγματική, γεωγραφική είτε είναι οικονομική μέσω δικτύων και συνεργασιών. Δίνεται έτσι η δυνατότητα για την πραγματοποίηση πολλαπλών επαφών και δραστηριοτήτων, γεγονός που την καθιστά κέντρο διακίνησης πληροφοριών, δημιουργικότητας και επιχειρηματικότητας. Αυτή η συνύπαρξη οικονομικών παραγόντων σε όλα τα στάδια της παραγωγής, της έρευνας και της κατανάλωσης είναι που έλκει τις επιχειρήσεις να εγκαθίστανται στα αστικά κέντρα. Στην περίπτωση των παραλιακών πόλεων η τάση αυτή ενισχύεται από το εμπόριο και τη δυνατότητα διασύνδεσης που παρέχει το λιμάνι, σε συνδυασμό την έντονη κινητικότητα εποχιακού πληθυσμού. Έτσι η πόλη γίνεται πόλος έλξης επαγγελματικού τουρισμού αλλά και τουριστικών επιχειρήσεων που βοηθούν στην οικονομική ανάπτυξη, αλλά και την τουριστική προβολή τους.

3.1.2. Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ

Η πόλη παρέχει τη δυνατότητα ανάπτυξης κοινωνικών υποδομών (νοσοκομεία, πανεπιστήμια, κοινωνικές υπηρεσίες κλπ) που βελτιώνουν σημαντικά τις συνθήκες διαβίωσης των ανθρώπων που ζουν σε αυτές. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι στις πόλεις συγκεντρώνεται μεγάλος αριθμός θέσεων εργασίας, αυξάνοντας έτσι τις πιθανότητες του ατόμου να ενταχθεί αλλά και να εξελιχθεί στην αγορά εργασίας. Η πόλη αποτελεί το χώρο όπου υπάρχουν οι υποδομές για να κυνηγήσει κανείς τις προσωπικές του φιλοδοξίες. Η κοινωνικές υποδομές των πόλεων είναι που λειτουργούν ως σημαντικά κίνητρα για επίσκεψη, ιδιαίτερα σε συγκεκριμένες κατηγορίες τουριστών. Η αίσθηση ασφάλειας και οικείου περιβάλλοντος αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την επιλογή τουριστικού προορισμού.

3.1.3. Η ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ

Όπως και η κοινωνική δυναμική, η πολιτιστική δυναμική διαμορφώνεται από την πυκνότητα, την εγγύτητα και τις επιλογές που μπορεί να προσφέρει μια πόλη. Οι επιλογές πολιτιστικών γεγονότων και χώρων είναι πολύ περισσότερες στην πόλη, όπου και η παραγωγή πολιτιστικών προϊόντων είναι αθξημένη, και η πρόσβαση των κατοίκων σε αυτά ευκολότερη. Στις παραλιακές πόλεις, και κυρίως στις πόλεις-λιμάνια και στις τουριστικές πόλεις, υπάρχει συνεχής πολιτιστική εξέλιξη μέσω της συνδιαλλαγής με ανθρώπους εκτός πόλεως. Μέρος της πολιτιστικής δυναμικής στις παραλιακές πόλεις είναι και ο τομέας της αναψυχής που είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένος.

3.1.4. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ

Η πόλη είναι ο κατεξοχήν χώρος στον οποίο οι κάτοικοι μπορούν ευκολότερα να αναπτύξουν την πολιτική τους δράση, συμμετέχοντας ενδεχομένως σε ορισμένα κέντρα λήψης αποφάσεων αλλά και αλληλεπιδρώντας και διεκδικώντας σε κοινά πεδία δράσης με τους συμπολίτες τους (Kostof, 1991). Η εθνική και περιφερειακή οικονομία βασίζεται στις πόλεις και υπάρχει στενή σχέση ανάμεσα στον πλούτο των κρατών και το βαθμό αστικοποίησής τους. Αυτός ακριβώς ο στενός δεσμός μπορεί να είναι μία έκφανση της σχετικά υψηλής παραγωγικότητας των αστικών κέντρων σε όλους τους τομείς, εμπόριο, βιομηχανία κλπ. Οι πόλεις, σε αντίθεση με τις μη αστικές περιοχές, έχουν τη δυνατότητα να απορροφήσουν και να προσφέρουν παραγωγική εργασία σε ένα συνεχώς αυξανόμενο πληθυσμό. Η ανάπτυξη των πόλεων είναι καθοριστική για την εθνική οικονομική ανάπτυξη αρχικά για την παραγωγή για εγχώρια κατανάλωση αλλά και για τις εξαγωγές, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν εμπορικούς κόμβους διάχυσης αγαθών.

Καθ' όλη τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα οι ελληνικές πόλεις ακολούθησαν έναν τρόπο ανάπτυξης που μπορεί να χαρακτηριστεί *laisser-faire*. Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου έγιναν κάποιες προσπάθειες για την εισαγωγή ενός πληρέστερου πλαισίου πολεοδομικού σχεδιασμού, οι οποίες όμως δεν επικράτησαν και δεν ολοκληρώθηκαν (Καυκούλα, 2007). Οι παραλιακές πόλεις, και οι πόλεις μεσαίου μεγέθους συγχρόνως με τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη) βρέθηκαν στο επίκεντρο του σχεδιαστικού κύματος, χωρίς

όμως να επιτευχθεί ο τελικός στόχος. Γενικότερα, παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει, οι πόλεις μεσαίου μεγέθους δεν έχουν λάβει την ανάλογη προσοχή τόσο από την πολιτική διοίκηση όσο και από τον ακαδημαϊκό χώρο (Ασπρογέρακας, 2005) παρόλο που αποτελούν περιφερειακά κέντρα και βασικούς πόλους ενός πολυκεντρικού οικιστικού δικτύου και αποκτούν ιδιαίτερο ρόλο στην προσπάθεια ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης.

Ο παραδοσιακός ρόλος των παραλιακών πόλεων είναι να λειτουργούν ως λιμάνια και ως πύλες εισόδου και εξόδου ανθρώπων και αγαθών. Έχοντας ως κεντρική παραγωγική δραστηριότητα το εμπόριο, οι παραλιακές πόλεις είχαν την τάση να αποτελούν κόμβους σύνδεσης μιας παραγωγικής ενδοχώρας με άλλες περιοχές κατανάλωσης (της χώρας ή του κόσμου) και το αντίστροφο. Η οικονομία της ευρύτερης ηπειρωτικής περιοχής την οποία εξυπηρετεί το κάθε λιμάνι βασίζεται και εξαρτάται από αυτό, κατ' αρχήν για να προμηθευτεί πρώτες ύλες για τη βιομηχανία και στη συνέχεια για να διευρύνει την αγορά στην οποία απευθύνονται τα προϊόντα της. Την τελευταία δεκαετία ολόκληρη η Ευρώπη, και ιδιαίτερα οι νοτιανατολικές χώρες, αντιμετώπισαν μια ταχύτατη αποβιομηχάνιση και μεταστροφή της οικονομίας προς τον τριτογενή τομέα, και πιο συγκεκριμένα τον τουρισμό μεταστροφή που στηρίχθηκε και στον ψυχαγωγικό τομέα, ο οποίος ήταν ήδη αρκετά ανεπτυγμένος, για να καλύψει τις ανάγκες των κατοίκων. Οι παραλιακές πόλεις, και κυρίως οι πόλεις-λιμάνια, αποτελούν και σε αυτή την περίπτωση ξεχωριστή κατηγορία, γιατί λόγω της λειτουργίας του λιμανιού δέχονταν εποχιακό προσωπικό και τουρίστες και έχουν ήδη αναπτύξει τουριστικές και ψυχαγωγικές υποδομές νωρίτερα από άλλες πόλεις. Στην ίδια κατηγορία ανήκουν και η παραλιακές πόλεις που προέρχονται από τη μεγέθυνση παλαιότερων τουριστικών θερέτρων, οι οποίες εξορισμού αποτελούσαν τόπους στους οποίους πήγαινε κανείς στον εκτός εργασίας χρόνο (Walton, 1983) και είχαν έναν ανεπτυγμένο τουριστικό και ψυχαγωγικό τομέα. Ο τουρισμός και η ψυχαγωγία είναι συμπληρωματικές δραστηριότητες και η σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ τους έγινε ακόμα πιο εμφανής μετά την αλλαγή της κύριας οικονομικής δραστηριότητας. Στις παραλιακές πόλεις της μεσογείου ο τουρισμός έχει την τάση να πάρει διαστάσεις βιομηχανίας έως και μονοκαλλιέργειας σε ορισμένες περιπτώσεις και για το λόγο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διερευνηθεί ο τρόπος ανάπτυξης των παραλιακών πόλεων, θέτοντάς ως στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη της ίδιας της πόλης και την άμβλυνση των συνεπειών του τουρισμού.

3. 2. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Ανεξάρτητα από τις οικονομικές αλλαγές, τη διεθνοποίηση και τις αλλαγές στις δομές, οι πόλεις εξακολουθούν να κατέχουν έναν καθοριστικό ρόλο για τη βιωσιμότητα τόσο της περιφέρειας όσο και του κράτους. Αποτελούν συνήθως το στήριγμα για την οικονομία της ευρύτερης περιφέρειας και είναι το μέρος όπου ζουν εκατομμύρια άνθρωποι. Λειτουργούν ως κέντρα επικοινωνίας και συναλλαγής σε κοινωνικό και πολιτιστικό επίπεδο, αλλά συχνά ο ρόλος τους δεν αναγνωρίζεται επαρκώς (Urban policy Support Team, 2003). Οι περισσότεροι παράγοντες κινητοποίησης επενδύσεων και τα στοιχεία αυτά που συνθέτουν ένα θελκτικό περιβάλλον (βιοτικό επίπεδο, υπηρεσίες, παροχές, πολιτιστικά δρώμενα, μεταφορές και υποδομές) εξακολουθούν να παραμένουν σε ένα μεγάλο βαθμό συνδεδεμένα με τα αστικά κέντρα (Parkinson, κ.ά. , 2004).

Σε μια έντονα παγκοσμιοποιημένη οικονομία μία πετυχημένη εθνική οικονομία βασίζεται στη μέγιστη οικονομική απόδοση κάθε περιφέρειας και τοπικής αυτοδιοίκησης αξιοποιώντας τις τοπικές ευκαιρίες. Οι ισχυρότερες και πιο ανταγωνιστικές πόλεις έχουν τη δυνατότητα να διαχέουν τα οφέλη της ανάπτυξης στη γύρω περιοχή και οικονομική ανάπτυξη και άνθιση σε ολόκληρη την περιφέρεια (Urban Policy Support Team, 2003). Οι περιφέρειες που είναι πιο ανταγωνιστικές και παρουσιάζουν μεγάλη ανάπτυξη έχουν και τις πιο ανταγωνιστικές πόλεις, και αντίστροφα δεν υπάρχουν παραδείγματα πετυχημένων περιφερειών που να έχουν προβληματικές πόλεις στον πυρήνα τους (Parkinson, κ.ά. , 2004). Άρα δεν υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ πόλεων και περιφερειών και δεν θα πρέπει να υπάρχει και μεταξύ αστικών και περιφερειακών πολιτικών. Συχνά, το κατάλληλο χωρικό επίπεδο για την αντιμετώπιση των προβλημάτων είναι ένα ζήτημα που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε συνάρτηση με τη δημιουργία της κατάλληλης σχέσης πόλης – περιφέρειας. Η απάντηση σε ένα τέτοιο ερώτημα θα έπρεπε να είναι ότι σε κάποιες περιπτώσεις η πόλη είναι πολύ μικρή και σε κάποιες η περιφέρεια πολύ μεγάλη. Για το λόγο αυτό οι δύο χωρικές και διοικητικές μονάδες θα πρέπει να συνεργάζονται και να λειτουργούν συμπληρωματικά κατά περίπτωση.

Πολλοί είναι αυτοί που υποστηρίζουν ότι ο ρόλος των πόλεων και η σημασία τους στη νέα Ευρωπαϊκή γεωγραφία συνεχώς φθίνει και η έμφαση στρέφεται προς ευρύτερες περιοχές σε σχέση με τα στενά όρια μίας πόλης όπως είναι για παράδειγμα η παράκτια ζώνη. Ο κατακερματισμός τους οικονομικά και κοινωνικά, η δημιουργία μητροπολιτικών κέντρων, τα οικιστικά δίκτυα και η ευκολότερη μετακίνηση ανθρώπων, ιδεών και κεφαλαίου είναι οι κύριοι λόγοι υποβάθμισης των πόλεων (Castels, 2000). Η πραγματικότητα όμως αποδεικνύει ότι παρά τις δυσοίωνες προβλέψεις οι πόλεις, δεν έχασαν την ταυτότητά τους, εξακολουθούν να υπάρχουν. Οι πόλεις συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού στην Ευρώπη και συμμετέχουν ενεργά στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων που επηρεάζουν την οικονομία, την κοινωνική ζωή και το περιβάλλον. Στο σημείο αυτό θα ήταν σκόπιμο να γίνει μια μικρή αναφορά στα όρια των πόλεων. Υπάρχουν πολλές μελέτες που εισάγουν αντικρουόμενα στοιχεία για την ανάπτυξη των πόλεων για παράδειγμα, η αστικοποίηση έρχεται σε ρήξη με την απώλεια πληθυσμού, η οικονομική μεγέθυνση με την αποβιομηχάνιση κ.ά. Η διαφορά στην ερμηνεία των στοιχείων προκύπτει από τα ασαφή όρια και τη χωρική εξάπλωση των πόλεων, αλλάζοντας έτσι τα όρια και την απόδοση τους (Satterthwaite, 2003).

3.2.1. ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΟΛΕΩΝ

Υπάρχουν πολλοί τρόποι για να προσεγγίσει κανείς μια πόλη και να μελετήσει την ανάπτυξή της. Κατά τον Helly (1975) οι διάφορες προσεγγίσεις εξαρτώνται από το επίπεδο γενίκευσης που εισάγει η ανάλυση και τη βασική θεώρηση της αστικής διαδικασίας. Η τελευταία υπογραμμίζει κάθε συμπέρασμα από την τρέχουσα γνώση και τείνει να σχεδιάσει μια πλατφόρμα πολιτικής συζήτησης. Σήμερα, η έννοια της πυκνοκατοικημένης περιοχής, που παλαιότερα όριζε την πόλη, αντικαταστάθηκε από το αστικό σύνολο, όπου ο κοινωνικός παράγοντας αποκτά ιδιαίτερη σημασία και καθορίζεται, εκτός των άλλων, από τον τρόπο διοίκησης και διαχείρισης των αστικών ζητημάτων (Shuper V., Valesyan A.L., 2009). Η παρούσα έρευνα θέτει έναν ακόμα περιορισμό στην οριοθέτηση των αστικών συνόλων που θα μελετηθούν, και αυτός είναι να βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με τη θάλασσα.

Η πόλη είναι ο τόπος όπου λαμβάνουν χώρα όλες οι μεταβολές στη δομή της οικονομίας, της κοινωνίας και της παραγωγής ενώ ταυτόχρονα είναι στις πόλεις όπου γεννιούνται τα θεωρητικά και κυρίαρχα ιδεολογικά ρεύματα που χαρακτηρίζουν κάθε ιστορική εποχή. Είναι αναπόφευκτο η πόλεις που αποτελούν τον βασικό χώρο δράσης και έκφρασης των ρευμάτων να επηρεάζονται και να αποτυπώνουν τις κυρίαρχες τάσεις της εποχής στη δομή, την οργάνωση αλλά και την αισθητική τους. Η βιομηχανικές πόλεις κατά την περίοδο της έντονης βιομηχανικής άνθισης αναπτύσσονταν ομοκεντρικά, ακτινωτά, κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων (Ασπρογέρακας, 2004). Τα βασικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά αυτής της περιόδου είναι η βιομηχανοποιημένη αντίληψη στην παραγωγή κτιριακού χώρου με τη μαζική παραγωγή χώρων που εξυπηρετούν τη βιομηχανία, όπως αποθήκες κλπ, και τη μαζική παραγωγή οικιστικών χώρων για τη στέγαση των εργατών, εργατικές κατοικίες χαμηλής συνήθως ποιότητας. Ένα σημαντικό επίσης χαρακτηριστικό της περιόδου αυτής είναι η σταδιακή εγκατάλειψη των κέντρων των πόλεων, τουλάχιστον για κατοικία, και η δημιουργία δορυφόρων οικισμών (Ασπρογέρακας, 2004).

Αν και αυτή η περίοδος εξέλιξης των πόλεων δείχνει να έχει τη μικρότερη σχέση με το αντικείμενο μελέτης, πρέπει να σημειωθεί ότι σε αυτή ακριβώς την περίοδο μπαίνουν οι βάσεις για τη μετέπειτα εξέλιξη των πόλεων, των προορισμών και της τουριστικής άνθισης. Η έμφαση στην παραγωγή οδήγησε στην ύπαρξη μίας συνεχώς αυξανόμενης εργατικής τάξης η οποία άρχισε με τον καιρό να διεκδικεί δικαιώματα και ευνοϊκότερες συνθήκες εργασίας. Δημιουργήθηκε έτσι η ανάγκη για αναψυχή και διακοπές του εργαζόμενου πληθυσμού. Στις βιομηχανικές πόλεις ο τριτογενής τομέας προσαρμόστηκε για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της βιομηχανικής παραγωγής και της παραγωγικής τάξης (Esser και Hirsch, 1996) και παραθαλάσσιες πόλεις κοντά στις βιομηχανικές κλήθηκαν να καλύψουν τις ανάγκες του εργαζόμενου πληθυσμού για τουρισμό και αναψυχή (Vrassida, 2000).

Με την ανάπτυξη της τεχνολογίας και της εξειδίκευσης, το σύστημα παραγωγής γίνεται πιο ευέλικτο, επιφέροντας κρίση στο προηγούμενο μοντέλο της βιομηχανικής πόλης. Οι αυστηρές δομές της προηγούμενης περιόδου δίνουν τη θέση τους σε μία αυξανόμενη κινητικότητα και ροή προϊόντων, πρώτων υλών και ανθρώπινου δυναμικού. Οι περιοχές αρχίζουν να αποκτούν σχέσεις συνέργιας και συμπληρωματικότητας και οργανώνονται σε δίκτυα. Η πόλη της μεταβιομηχανικής εποχής είναι οργανωμένη σε

παγκόσμια δίκτυα με έμφαση στον τριτογενή τομέα, πολυκεντρική, και το πρωταρχικό αγαθό της οικονομίας είναι η πληροφορία (Hall P, 1997). Παράλληλα, η μεσαία τάξη που αδιαμφισβήτητα αποτελεί τη βασική καταναλωτική ομάδα επηρεάζει ουσιαστικά μέσω των αξιών και των αναγκών της και τη στάση της εξουσίας απέναντι στα φαινόμενα και τα προβλήματα των πόλεων και επομένως και την εκάστοτε αντιμετώπισή τους (Βασενχόβεν, 1995).

Η νέα μεσαία τάξη, που φαίνεται να αυξάνεται στα αστικά κέντρα, ταυτίζει σε μεγάλο βαθμό την κατανάλωση με τη ψυχαγωγία, γεγονός που επιβεβαιώνεται από την επιλογή χωροθέτησης των δύο παραπάνω δραστηριοτήτων σε γειτνίαση μεταξύ τους. Ταυτόχρονα η δημιουργία πολυχώρων κατανάλωσης – ψυχαγωγίας, αν και αντιπροσωπεύουν ξένα πρότυπα αστικής ζωής, αποτελούν την κορωνίδα του σχεδιασμού, που συνδυάζει εμπορικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες σε άμεση συσχέτιση (Ennis-Reynolds, 2002). Η κατανάλωση, η παροχή υπηρεσιών και η ψυχαγωγία γίνονται εμπορεύσιμες εμπειρίες, και μαζί τους ακολουθεί και ο τουρισμός. Στο τέλος του 20^{ου} αιώνα η παραγωγική διαδικασία δεν ολοκληρώνεται με την παροχή αγαθών πρώτης ανάγκης, αλλά με τη δημιουργία νέων αναγκών χάριν πολιτισμικής επιβίωσης και κοινωνικού ανταγωνισμού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι απαντήσεις που έδωσαν οι κάτοικοι του Λονδίνου σε τουριστική έρευνα, όταν ερωτήθηκαν εάν έχουν ανάγκη διακοπών και πού θα ήθελαν να πάνε. Οι απαντήσεις στις περισσότερες περιπτώσεις βασίζονταν σε ανάγκες που τους είχαν δημιουργηθεί ή από τα ΜΜΕ ή από κοινωνικό ανταγωνισμό με τους γείτονες. Συγκεκριμένα, ως επιλογές προορισμού το μεγαλύτερο ποσοστό συγκέντρωσε η απάντηση «πιο μακριά και πιο εξωτικά από το γείτονα – φίλο – συγγενή». Ενώ στην ερώτηση εάν έχουν ανάγκη από διακοπές οι δημοφιλέστερες απαντήσεις ήταν «ναι! ο τάδε γιατί πήγε;» (DCMS, 2007).

3.2.2. ΔΥΝΑΜΙΚΗ

Πολλοί παράγοντες επηρεάζουν τη χωροθέτηση και αρχική ανάπτυξη των πόλεων. Αυτοί οι παράγοντες συμπεριλαμβάνουν τη διαθεσιμότητα νερού, την καλή πρόσβαση στα δίκτυα μεταφορών (οδικό δίκτυο ή θαλάσσιες μεταφορές), το κλίμα, την απόσταση από το

κέντρο λήψης αποφάσεων της χώρας, τη δυνατότητα καλλιέργειας της γης, την ύπαρξη κυβερνητικών οργανισμών και υπαλλήλων ως πιθανών καταναλωτών για αγαθά και υπηρεσίες και τέλος, στα παλαιότερα χρόνια, τη δυνατότητα οχύρωσης. Στον Ελλαδικό χώρο, όπου υπάρχει μία σαφής σύνδεση της τοπολογίας των σημερινών πόλεων με τις πόλεις παλαιότερων εποχών που τα τεχνολογικά μέσα ήταν ανύπαρκτα, τα κριτήρια επιλογής της θέσης μίας πόλης αποκτούν ιδιαίτερη σημασία. Σε νεότερες πόλεις του εξωτερικού, που δημιουργήθηκαν σε εποχές όπου η τεχνολογία μπορούσε να δώσει λύσεις σε διάφορα προβλήματα, παρατηρείται το φαινόμενο να έχουμε πόλεις, όπως το Λας Βέγκας, στη μέση της ερήμου με τεράστια έξοδα υδροδότησης (Stave, 2003). Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι ότι οι πόλεις είναι κατά κύριο λόγο οικονομικά βιώσιμες και αποδίδουν αρκετά, ώστε να αναλάβουν τα έξοδα για να υπερνικήσουν τα μειονεκτήματα της φυσικής του θέσης. Θα πρέπει να τονιστεί όμως ότι αυτού του είδους η εξαιρετικά μη-βιώσιμη δημιουργία και ανάπτυξη πόλεων χαρακτηρίζει το σχεδιασμό παλαιότερων εποχών και, αν και υφίσταται σε μεμονωμένες περιπτώσεις, δεν αποτελεί ούτε τον κανόνα αλλά ούτε και παράδειγμα προς μίμηση.

Οι παραλιακές πόλεις μπορούν με βάση την ιστορική τους εξέλιξη να χωριστούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

- Πόλεις που αποτελούν τη μετεξέλιξη τουριστικών θερέτρων και αναπτύχθηκαν κατά μήκος του θαλάσσιου μέτωπου με χαμηλή δόμηση και στη συνέχεια αναπτύχθηκαν σε μικρότερο βάθος. Οι πόλεις αυτές έχουν έντονα ανεπτυγμένο τον τομέα των υπηρεσιών και της ψυχαγωγίας. Η ρυμοτομία τους είναι χαρακτηριστική με ένα θαλάσσιο μέτωπο όπου συνήθως συγκεντρώνονται οι εμπορικές και ψυχαγωγικές χρήσεις και έχει μεγάλη προβολή. Οι κάτοικοι έχουν έντονη τουριστική συνείδηση.
- Πόλεις που η παραγωγική τους βάση ήταν έντονα συνδεδεμένη με το θαλάσσιο μέτωπο. Στις πόλεις αυτές το εμπόριο και το λιμάνι αποτέλεσαν την κύρια πηγή πλούτου και τη βασική οικονομική δραστηριότητα για πάρα πολλά χρόνια. Στη συνέχεια με την αυτοματοποίηση των εργασιών του λιμανιού πολλές από τις πόλεις αντιμετώπισαν οικονομικά προβλήματα αλλά μπόρεσαν γρήγορα να ανταπεξέλθουν και να αναπτύξουν μια αστική μορφή τουρισμού.
- Πόλεις που δεν είχαν παραγωγική βάση συνδεδεμένη με το θαλάσσιο μέτωπο αλλά εξελίχθηκαν σε παραθαλάσσιες, ενσωματώνοντας την παράκτια ζώνη ή κάποιο

μικρότερο παράκτιο οικισμό. Αυτές οι πόλεις είναι που αντιμετώπισαν οικονομικά προβλήματα πολύ νωρίς και αναγκάστηκαν να στραφούν προς τη θάλασσα ως πηγή εσόδων, αρχικά με το εμπόριο και αργότερα με τον τουρισμό. Στη συνείδηση των κατοίκων οι θαλάσσιες δραστηριότητες αποτελούν έναν νέο ορίζοντα που τους ανοίγεται προς εκμετάλλευση και οι περιβαλλοντικές ανησυχίες έρχονται σε δεύτερη μοίρα.

Ανεξάρτητα από τον τρόπο με τον οποίο δημιουργήθηκαν ή εξελίχθηκαν οι παράκτιες πόλεις, αυτό που πρέπει να σημειωθεί είναι η εσωτερική δυναμική τους. Για να ελεγχθεί η σχέση του θαλάσσιου μετώπου με την πόλη, σημειώθηκαν οι υψηλότερες τιμές ζώνης για τα ακίνητα σε τρεις παραλιακές πόλεις στη Ελλάδα.



Στο Βόλο οι υψηλότερες τιμές ζώνης είναι αποκλειστικά συγκεντρωμένες κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου. Στην Καβάλα, εκτός από το θαλάσσιο μέτωπο που επιβεβαιώνεται ότι είναι η ακριβότερη ζώνη, εμφανίζεται και μια μικρή περιοχή του κέντρου κοντά αλλά όχι σε πλήρη ταύτιση με τη θάλασσα.



Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζει και η Χαλκίδα με τις υψηλότερες τιμές ακινήτων να συγκεντρώνονται κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου. Μικρή διαφοροποίηση παρουσιάζει η Καλαμάτα, της οποίας το εμπορικό κέντρο με την κεντρική πλατεία βρίσκονται απομακρυσμένα από το θαλάσσιο μέτωπο. Το θαλάσσιο μέτωπο είναι η ζώνη με την υψηλότερη τιμή ακινήτων, αλλά υπάρχει ένας δεύτερος πυρήνας με ανεβασμένες αξίες ακινήτων γύρω από το εμπορικό κέντρο και την πλατεία.

3.2.3. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Οι παραλιακές πόλεις ειδικότερα αλλά και ο αστικός χώρος γενικότερα έχουν αποτελέσει αντικείμενο πολλών μελετών αλλά και πολιτικών. Ο ταχύτατος ρυθμός αστικοποίησης και συγκέντρωσης πληθυσμού στα αστικά κέντρα είναι μια από τις κυριότερες προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι σύγχρονες πόλεις. Η τάση είναι παγκόσμια και ο βαθμός στον οποίο εμφανίζεται έχει άμεση σχέση με το στάδιο ανάπτυξης της κάθε πόλης. Στην Ελλάδα, που επικεντρώνεται το ενδιαφέρον της έρευνας, οι πόλεις και ιδιαίτερα οι παραλιακές πόλεις βρίσκονται σε ένα μεταβατικό στάδιο και από πλευράς μεγέθους αλλά και σχετικά με τις οικονομικές τους δραστηριότητες. Αρχικά οι περισσότερες πόλεις στην

Ελλάδα αναπτύχθηκαν και εξαπλώθηκαν χωρίς να δοθεί η απαραίτητη προσοχή από τις κυβερνήσεις στον περιαστικό χώρο. Δεν υπήρξε καμία προσπάθεια προστασίας της αγροτικής γης που περιέβαλλε τις πόλεις, των αποθεμάτων νερού, της δυνατότητας και της ποιότητας δημιουργίας νέων κατοικιών και του φυσικού τοπίου. Σε ελάχιστες μόνο περιπτώσεις, κυρίως εκτός Ελλάδας, η επέκταση των αστικών κέντρων ήταν αποτέλεσμα σχεδιασμού (και στις περιπτώσεις που υπήρχε σχέδιο ήταν αποσπασματικό ή δεν εφαρμόστηκε). Με τον καιρό οι πόλεις απέκτησαν δομές διακυβέρνησης ικανές να αντιμετωπίσουν αυτά τα προβλήματα (McCarney, 1996). Η ανάπτυξη των πόλεων βασίζεται σε πολλούς παράγοντες, αλλά για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας καθοριστικό ρόλο διαδραματίζει η απόφαση των επιχειρήσεων να εγκατασταθούν σε αυτές, με αποτέλεσμα τη διεύρυνση της οικονομικής βάσης των πόλεων αλλά και τη μαζική εισροή πληθυσμού για εργασία.

Οι περισσότερες πόλεις του ΟΟΣΑ αντιμετώπισαν σημαντικές αλλαγές στις κύριες οικονομικές τους δραστηριότητες, οι οποίες, όπως είναι αναμενόμενο, είχαν εκτεταμένες κοινωνικές και χωρικές επιπτώσεις. Οι πολιτικές για τον αστικό χώρο που εφαρμόστηκαν κυρίως στις δεκαετίες του '70 και του '80 δεν κατάφεραν να ανταποκριθούν στον ταχύτατο μετασχηματισμό των αστικών κέντρων, και η οικονομική άνθιση της δεκαετίας του '90 δεν ήταν αρκετή για να εξαλείψει αποτελεσματικά τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν οι πόλεις και που είχαν αρχίσει να διαφαίνονται τουλάχιστον δυο δεκαετίες νωρίτερα (OECD, 2001). Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '70 έγινε μία συστηματική αναδόμηση στις περιοχές που είχαν υποστεί βομβαρδισμούς κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο και σε περιοχές όπου οι κατοικίες κρίθηκαν ακατάλληλες (Hull City Council, 2000). Οι παράκτιες πόλεις και κυρίως αυτές που είχαν ανεπτυγμένα λιμάνια είχαν υποστεί σημαντικότερες καταστροφές, επειδή αποτελούσαν στόχο βομβαρδισμών, με αποτέλεσμα κατά τη φάση της αναδόμησης συγκέντρωναν σημαντικές δράσεις.

Φυσικά, η αστική Ευρώπη δε χαρακτηρίζεται από ένα ομοιόμορφο σκηνικό και δεν υπάρχει ένα μοναδικό μοντέλο ευρωπαϊκής πόλης. Οι προκλήσεις, και η εξέλιξη της κάθε πόλης διαφέρουν σημαντικά, καθώς διαφοροποιούνται οι οικονομικές δομές και λειτουργίες, η κοινωνική διάρθρωση, το μέγεθος και η γεωγραφική θέση (Parkinson, M. κ.ά., 2004). Παρόλα, αυτά μια σύνοψη των σημαντικότερων σταθμών στην εξέλιξη των ευρωπαϊκών πόλεων κρίνεται απαραίτητη, προκειμένου να σημειωθούν τα κυριότερα προβλήματα που οδήγησαν στην ανάγκη διερεύνησης μιας συνεκτικής πολιτικής αστικής

αναγέννησης που θα ενημερώνεται από τις υπάρχουσες χωρικές (πολεοδομία, χωροταξία), περιβαλλοντικές και αναπτυξιακές πολιτικές (οικονομία, βιομηχανία, τουρισμός). Η βιομηχανική επανάσταση αποτέλεσε σημείο καμπής για τις περισσότερες πόλεις, επιτρέποντας τον κακό σχεδιασμό, τον οικονομικό κατακερματισμό, και την κοινωνική πώλωση. Κατά την περίοδο αυτή παρατηρήθηκε έντονη συγκέντρωση πληθυσμού στα αστικά κέντρα ανάλογη με τους αναπτυξιακούς ρυθμούς της κάθε χώρας (οι χώρες της νότιας Ευρώπης εμφανίζουν μια χρονική υστέρηση στην εμφάνιση των φαινομένων). Περνώντας στην εποχή της αποβιομηχάνισης πολλές πόλεις άρχισαν σταδιακά να χάνουν πληθυσμό και να εμφανίζονται προβλήματα ανεργίας και έντονη κινητικότητα των κατοίκων των πόλεων. Στη δεκαετία του '80, με την ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα και των υπηρεσιών, παρατηρήθηκε ότι τα αστικά κέντρα ανάκτησαν την αρχική τους θέση και εμφάνισαν συγκέντρωση πληθυσμού (Πετράκος και Οικονόμου, 2004).

Παρά τις διαφορές μεταξύ τους, οι πόλεις επηρεάζονται από διεθνείς τάσεις και παρουσιάζουν κοινά προβλήματα, αν και σε διαφορετικό χρόνο ανάλογα με τη χρονική εξέλιξη της χώρας (Αραβαντινός, 1997). Η πιο σημαντική πρόκληση που θα πρέπει να αντιμετωπίσουν είναι η δημιουργία ενός νέου μοντέλου λήψης αποφάσεων που θα ενισχύει την ανταγωνιστικότητά τους σε οικονομικό επίπεδο ενώ ταυτόχρονα θα καταπολεμά τον αποκλεισμό συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων (Mega, 1997). Αυτό είναι ένα υπαρκτό δίλημμα ανεξαρτήτως του μεγέθους της πόλης, της οικονομικής άνθισης ή της παρακμής της, τόσο στη Βόρεια όσο και στη νότια Ευρώπη, και αγγίζει όλα τα επίπεδα διοίκησης (ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό), αλλά και τον ιδιωτικό τομέα και την κοινωνία των πολιτών.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι οι προκλήσεις εμφανίζονται και επηρεάζουν κυρίως τις πόλεις, αλλά προκαλούνται από μια σειρά διαρθρωτικών αλλαγών που λαμβάνουν χώρα έξω από αυτές και, στην πλειονότητά τους, διαφεύγουν τον έλεγχο των πόλεων (Parkinson κ.ά., 2004). Σχηματικά αυτές είναι:

- Η οικονομική διεθνοποίηση όπου οι δυνάμεις ανεβαίνουν σε υψηλότερο επίπεδο από το εθνικό και χάνεται ο τοπικός έλεγχος
- Ο ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων, των περιφερειών, των κρατών, αλλά και ο ανταγωνισμός στον ιδιωτικό τομέα

- Ο επαναπροσδιορισμός του κράτους πρόνοιας που απέτυχε να εξαλείψει τον κοινωνικό αποκλεισμό συγκεκριμένων ομάδων του πληθυσμού, κοινοτήτων και περιοχών.
- Η φυσική υποβάθμιση ορισμένων περιοχών των πόλεων: εντείνεται η χωρική πόλωση, δημιουργούνται υποβαθμισμένες περιοχές με χαμηλά εισοδήματα και αυξημένη εγκληματικότητα.
- Η αυξανόμενη πίεση για αστικοποίηση περιοχών δηλαδή, όξυνση των προβλημάτων στον τομέα των μεταφορών και του περιβάλλοντος λόγω αυξημένων ρύπων και αύξησης της κατανάλωσης των φυσικών πόρων. (Γετίμης, 1999).

Πίνακας 1: Δυναμικές και επιπτώσεις στην αστική οικονομία. **Πηγή:** ίδια επεξεργασία από το: local futures group, 1998.

ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ		
Εξωτερικοί παράγοντες	Οικονομικές	Κοινωνικές	Περιβαλλοντικές
Αυξημένη κινητικότητα εργατικού δυναμικού και κεφαλαίου	Εισροή κεφαλαίου και εργαζομένων. Ενίσχυση ανάπτυξης. Συμφόρηση	Χωρικές ανισότητες στην ανάπτυξη. Κοινωνικό κόστος της κινητικότητας	Η αύξηση των μεταφορών αυξάνει τη ρύπανση
Αυξημένη ζήτηση για μεγαλύτερη εξειδίκευση	Αύξηση ανταγωνισμού	Η αύξηση του επιπέδου οδηγεί σε κοινωνικό αποκλεισμό	Ανάγκη για περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση
Στροφή προς την κοινωνία της γνώσης	Δραστηριότητες μεγάλης προστιθέμενης αξίας δημιουργούν καλύτερα αποτελέσματα και μεγαλύτερο εισόδημα	Το μεγάλο εισόδημα εξάγεται και δεν επωφελείται η τοπική κοινωνία	Εξαρτάται από το βαθμό που υιοθετούνται οι «φιλικές προς το περιβάλλον» τεχνολογίες
Αύξηση πληθυσμού υποβάθμιση, εγκληματικότητα	Μετοίκηση της μεσαίας τάξης. Μικρότερη συνεισφορά στην τοπική οικονομία	Δημιουργία θυλάκων φτωχών και πλουσίων. Υποβάθμιση, εγκληματικότητα	Ενίσχυση περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Ο καταναλωτισμός δημιουργεί απορρίμματα

Αυξημένη κινητικότητα σε συνδυασμό με τις νέες τεχνολογίες	Προβλήματα συνωστισμού, τηλε-μεταφορές, Ηλεκτρονικό εμπόριο	Ενίσχυση αποκλεισμού με την εκτροπή επενδύσεων από τις περιφερειακές περιοχές	Ανεπαρκείς υποδομές και υπηρεσίες. Πίεση για ανοικοδόμηση αύξηση χρήσης αυτοκινήτου
Ανερχόμενος ρόλος της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης	Ο ανταγωνισμός μεταξύ περιοχών παρακινεί στη συνεργασία	Έμφαση στο θέμα της αναγέννησης της περιοχής	Έμφαση στην Τοπική Ατζέντα 21

Το περιβάλλον είναι ένας τομέας που βάλλεται από τον αστικό τρόπο ζωής και οι συνέπειές του θα έχουν μεγάλο αντίκτυπο για τα επόμενα χρόνια. Η οικονομική άνθιση συνοδεύεται από την αύξηση της εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα, το οποίο ευθύνεται κατά μεγάλο βαθμό για το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Οι πόλεις αποτελούν εστίες συγκέντρωσης ρυπογόνων παραγωγικών δραστηριοτήτων, κατανάλωσης πηγών και δημιουργίας αποβλήτων, αποτελώντας έτσι τους κατεξοχήν τόπους όπου τα περιβαλλοντικά προβλήματα εμφανίζονται στην πιο έντονη τους μορφή (Κοκκώσης, 2004). Οι παραλιακές πόλεις συγκεντρώνουν μεγάλο ποσοστό των παραγωγικών – ρυπογόνων δραστηριοτήτων καθώς εμφανίζουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης ενώ ταυτόχρονα βρίσκονται σε μία περιοχή με ιδιαίτερη περιβαλλοντική σημασία. Το δίλημμα μεταξύ ανάπτυξης και περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης, επέκτασης ή αύξησης της πυκνότητας, αστικοποίησης ή προστασίας είναι πολύ πιο έντονο στις παράκτιες πόλεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι μεγάλες, επεκτατικά ανεπτυγμένες πόλεις με χαμηλή πυκνότητα που βασίζονται όλο και περισσότερο στη χρήση του αυτοκινήτου παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες κατά κεφαλήν εκπομπές αερίων που ευθύνονται για το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Την ίδια στιγμή, η τάση για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και την απόδοση μεγαλύτερης αξίας στη γη επιβάλλει τη μείωση των συντελεστών δόμησης και του μέγιστου επιτρεπόμενου ύψους, τονίζοντας ακόμη περισσότερο τα διλλήματα που αντιμετωπίζει ο σχεδιασμός στις σύγχρονες πόλεις. Τα σημερινά επίπεδα αστικής κατανάλωσης αγροτικών προϊόντων και υποβάθμισης και

καταστροφής των δασών και του εδάφους και η διαρκής μείωση της βιοποικιλότητας θα έχουν επιβλαβείς συνέπειες για το μέλλον. Οι πόλεις που γνωρίζουν άνθιση εξαρτώνται από την οικολογική παραγωγικότητα μίας πολύ ευρύτερης περιοχής αλλά μπορούν έως ένα βαθμό να αντλούν πηγές και από πολύ μακρινές περιοχές, έτσι ώστε να μειώνουν τις συνέπειες στη περιοχή που τις περιβάλλει άμεσα (Rees, 1992). Η διαρκής ανάπτυξη των πόλεων χωρίς να γίνει μια προσπάθεια μείωσης του οικολογικού τους αποτυπώματος θα αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα στη μελλοντική βιωσιμότητα τόσο των ίδιων των πόλεων αλλά και του παραγωγικού μη αστικοποιημένου χώρου που εκμεταλλεύονται.

Τα κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις κυρίως στο εσωτερικό τους οδήγησαν μια μεγάλη μερίδα, κατά κύριο λόγο οικονομικά εύρωστων κατοίκων να μετακινηθεί μακριά από τα κέντρα των πόλεων και να εγκατασταθεί στην παρά – την - πόλη ύπαιθρο (Clout, 1993). Πρέπει να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι τα αστικά κέντρα για ένα μεγάλο διάστημα (δεκαετίες '80 και '90) είχαν πολύ μειωμένους ρυθμούς παραγωγής νέας εργασίας (Labrianidis, 2004). Την ίδια περίοδο σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες και στην Ελλάδα το κύμα φυγής – εγκατάλειψης των αστικών κέντρων δεν είναι τόσο έντονο και συνοδεύεται από μια τάση επιστροφής των οικονομικά ενεργών πληθυσμών σε μικρά και μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα ή σε ημιαστικές περιοχές (Labrianidis, 2004). Οι περιοχές με καλή πρόσβαση είναι αυτές που κυρίως ευνοήθηκαν από αυτή την τάση αλλά και οι περιοχές που είχαν ήδη ή μπορούσαν να αναπτύξουν τουρισμό. Τα αστικά κέντρα που βρίσκονται στον παράκτιο χώρο έχουν, γεωγραφικά τουλάχιστον λόγω θέσης, τη δυνατότητα ανάπτυξης τουριστικών δραστηριοτήτων και σε συνδυασμό με το μέγεθος και τη δυνατότητα πολλαπλής πρόσβασης (οδικές, θαλάσσιες συνδέσεις) αποτέλεσαν αποδέκτες αυτής της τάσης.

Η έντονη αστικοποίηση στην παράκτια ζώνη δημιουργεί έντονη πίεση για εξάπλωση των φυσικών ορίων της πόλης. Το μέγεθος ενός αστικού κέντρου και η σημασία του μέχρι τώρα συνήθως υπολογιζόταν με βάση τον πληθυσμό του, μέγεθος το οποίο μοιάζει σχετικά απλό στον υπολογισμό. Η συνεχής αύξηση όμως των αστικών κέντρων και εγκατάσταση όλο και περισσότερων ανθρώπων στον παράκτιο χώρο κάνει τον υπολογισμό αυτό πολύ σύνθετο. Για να υπολογιστεί ο πληθυσμός ενός αστικού κέντρου θα πρέπει να διευκρινιστούν τα όρια του οικισμού. Η συνεχής επέκταση των οικισμών εις βάρος της υπαίθρου και της παράκτιας ζώνης δημιουργεί προβλήματα και πιέσεις για τα αστικά κέντρα και τον ευαίσθητο παράκτιο χώρο. Η παραδοσιακή τάση

εξάπλωσης των αστικών κέντρων είναι γύρω από έναν κεντρικό πυρήνα με σταδιακές επεκτάσεις του σχεδίου πόλης. Τελικά, στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στον παράκτιο χώρο η επέκταση των οικισμών ήταν πολύ ευρύτερη και ταχύτερη από τις επεκτάσεις των σχεδίων πόλεων, οδηγώντας σε μία εικόνα άναρχης αυθαιρέτης δόμησης κατά μήκος της ακτογραμμής. Σχηματικά, η διαδικασία εξάπλωσης των πόλεων μπορεί να περιγραφεί από τα στάδια:

1. Η πόλη διαθέτει σαφή όρια. Σε κοντινή απόσταση εμφανίζονται οι πρώτες θερινές (ή μη) μονοκατοικίες, απομονωμένες μέσα στη φύση, κυρίως χαμηλής δόμησης, με τη φύση να αποτελεί το κυρίαρχο στοιχείο.



Εικόνα 5: Η Εξάπλωση της δόμησης φάση 1

2. Η πόλη αρχίζει να εξαπλώνεται προς την κοντινή περιοχή χαμηλής δόμησης. Η περιοχή χαμηλής δόμησης αρχίζει να αυξάνει σημαντικά την πυκνότητά της. Χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο ως τόπος μόνιμης κατοικίας. Αρχίζουν να εμφανίζονται και τα πρώτα κτίρια με υπηρεσίες για την περιοχή. Οι μετακινήσεις από και προς τη γειτονική πόλη αυξάνουν σημαντικά.



Εικόνα 6: Η εξάπλωση της δόμησης φάση 2

3. Η πρώην περιοχή χαμηλής πυκνότητας και χαμηλής δόμησης ενσωματώνεται πλέον στο γειτονικό αστικό κέντρο. Κάποια λίγα στοιχεία από την αρχική επαφή με τη φύση διατηρούνται, αλλά η περιοχή χαρακτηρίζεται πλέον από τη δόμηση και όχι

από το περιβάλλον της. Οι (παραθεριστικές) μονοκατοικίες μετατοπίζονται σε μία νέα περιοχή σε κοντινή απόσταση από τα διαμορφωμένα όρια της πόλης και η διαδικασία επαναλαμβάνεται.



Εικόνα 7: Η εξάπλωση της δόμησης φάση 3

Συχνό φαινόμενο είναι οι πόλεις να αποτελούνται από πολλούς Δήμους οι οποίοι όλοι μαζί συνθέτουν τον πόλη. Για παράδειγμα, η πόλη του Βόλου αποτελείται από το Δήμο Βόλου που είναι και ο παραδοσιακός κεντρικός πυρήνας και το Δήμο νέας Ιωνίας που αποτελεί μεταγενέστερη προσάρτηση. Στις παραλιακές πόλεις θα περίμενε κανείς η επέκταση να γίνεται κατά μήκος των ακτών και ως ένα βαθμό αυτό συμβαίνει. Η παράκτια ζώνη όμως συγκεντρώνει πολλούς παραθεριστικούς οικισμούς και θέρετρα τα οποία δεν επιθυμούν να αστικοποιηθούν και να προσαρτηθούν στο γειτονικό αστικό κέντρο, γιατί θα χάσουν τον τουριστικό τους χαρακτήρα και τη βασική πηγή οικονομικής ανάπτυξης που διαθέτουν. Ως αποτέλεσμα, οι παράκτιες πόλεις μεσαίου μεγέθους αναπτύσσονται μέχρι ένα βαθμό κατά μήκος της ακτογραμμής και στη συνέχεια εξαπλώνονται σε βάθος προς την ενδοχώρα. Στο σημείο αυτό είναι απαραίτητο να γίνει η διευκρίνιση ανάμεσα στην εξάπλωση του αστικού κέντρου (urban sprawl) και στην αστικοποίηση (δόμηση) της παράκτιας ζώνης. Όταν ένα αστικό κέντρο εξαπλώνεται εις βάρος της υπαίθρου που το περιβάλλει, τότε γίνεται επέκταση του σχεδίου πόλης για να συμπεριλάβει την επέκταση. Το νέο τμήμα που προσαρτήθηκε στον υπάρχοντα οικισμό εξυπηρετείται από τις υπηρεσίες του προϋπάρχοντος αστικού κέντρου και οι λειτουργίες που συναντώνται είναι ένας συνδυασμός αυτών των βασικών λειτουργιών ενός αστικού κέντρου, όπως αναφέρεται παραπάνω. Στην περίπτωση που οι λειτουργίες του νέου αστικοποιημένου τμήματος είναι ή παραθεριστικές, δεύτερης κατοικίας ή αμιγώς τουριστικές και ψυχαγωγικές, τότε δεν μπορούμε να μιλάμε για εξάπλωση του αστικού κέντρου αλλά για δημιουργία νέου παραθεριστικού «οικισμού».

3.3. ΟΙ ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΣΕ ΤΡΙΑ ΧΩΡΙΚΑ ΕΠΙΠΕΔΑ – ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

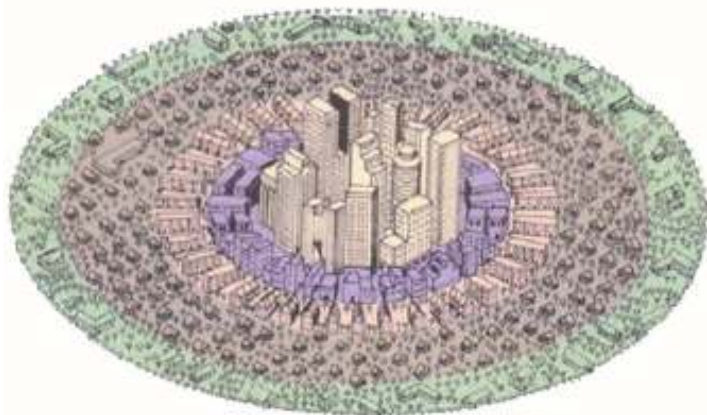
3.3.1 ΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ

Η μελέτη των χρήσεων γης στο εσωτερικό των αστικών κέντρων γίνεται σύμφωνα με τρία διαφορετικά μοντέλα. Τα μοντέλα αυτά αναπτύχθηκαν ως γενικεύσεις των μοτίβων χρήσεων γης που εμφανίστηκαν στις πρώτες βιομηχανικές πόλεις, κυρίως στις Ηνωμένες Πολιτείες. Θα πρέπει να γίνει σαφές ότι τα μοντέλα είναι πολύ γενικά και στατικά και δεν επαρκούν για να εξηγήσουν σύνθετες διαδικασίες χωροθέτησης σε εξειδικευμένες μελέτες. Παρά την κριτική που έχουν δεχτεί, εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται και να αποτελούν χρήσιμες πηγές για τον τρόπο που κατανέμονται οι χρήσεις γης μέσα στα αστικά κέντρα.

3.3.1.1. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΟΥ BURGESS Η ΤΩΝ ΟΜΟΚΕΝΤΡΩΝ ΚΥΚΛΩΝ.

Το μοντέλο των ομόκεντρων ζωνών ανήκει στις πρώτες περιγραφές των αστικών χρήσεων και εκφράστηκε από τον Ernest Burgess τη δεκαετία του '20. Οι χρήσεις της αστικής γης, σύμφωνα με τον Burgess, μπορεί να διαιρεθεί σε ομόκεντρους δακτυλίους, με κάθε δακτύλιο αφιερωμένο σε μια διαφορετική χρήση. Το μοντέλο βασίστηκε στην παρατήρηση που έκανε στις αρχές του εικοστού αιώνα ο Burgess στο Σικάγο. Οι βασικές οδικές αρτηρίες ξεκινούν και καταλήγουν στον κεντρικό εσωτερικό δακτύλιο, καθιστώντας τον έτσι το σημείο της πόλης με την ευκολότερη πρόσβαση. Πέντε δακτύλιοι χρήσεων αναγνωρίστηκαν αρχικά γύρω από τον κεντρικό πυρήνα και περιγράφονται ως: 1. η κεντρική εμπορική – επιχειρηματική περιοχή, 2. ζώνη μετάβασης, 3. ζώνη ανεξάρτητης κατοικίας εργαζόμενων, 4. ζώνη κατοικίας υψηλότερου επιπέδου, 5. ζώνη που χαρακτηρίζεται από τη συνεχή μετάβαση προς τον πυρήνα. Το σημαντικό στοιχείο του

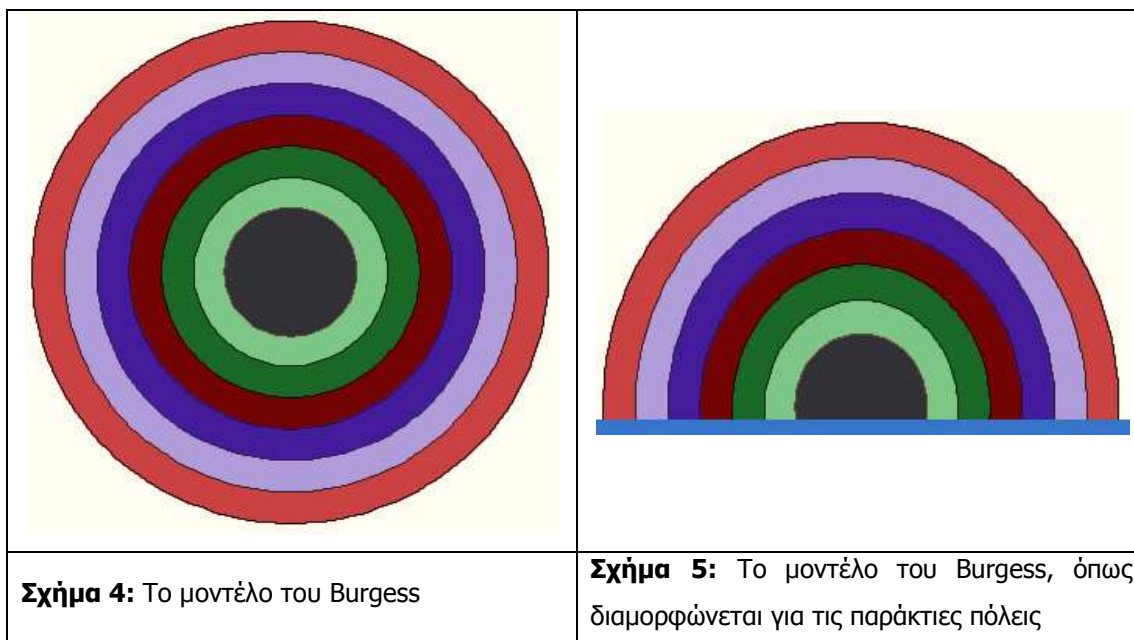
μοντέλου αυτού είναι ότι συσχετίζει την απόσταση κατοικίας από τον πυρήνα με το κοινωνικόοικονομικό επίπεδο των κατοικιών, τοποθετώντας τις ανώτερες κοινωνικό-οικονομικά τάξεις σε μεγαλύτερη απόσταση από τον πυρήνα. Καθώς η πόλη μεγαλώνει, κάθε ζώνη ασκεί πίεση στην επόμενη με τη οποία συνορεύει και κάθε περιοχή ανάλογα με την κοινωνικόοικονομική της κατάσταση απομακρύνεται περισσότερο από το κέντρο. Κατά τον Burgess οι κατοικίες στο κέντρο της πόλης καταλαμβάνονται κυρίως από μετανάστες και χαμηλού εισοδήματος κοινωνικές ομάδες. Με την επέκταση της κεντρικής περιοχής οι κάτοικοι αυτοί πηγαίνουν στην επόμενη ζώνη, ωθώντας τους κατοίκους υψηλού εισοδήματος προς τους εξωτερικούς δακτυλίους, μακριά από τον κεντρικό πυρήνα της πόλης (Bradford & Kent 1977, 71, αναφορά σε Καυκαλάς, 2004).



Εικόνα 8: Το μοντέλο των ομόκεντρων κύκλων του Burgess

Πηγή: Καρανικόλας, 2005.

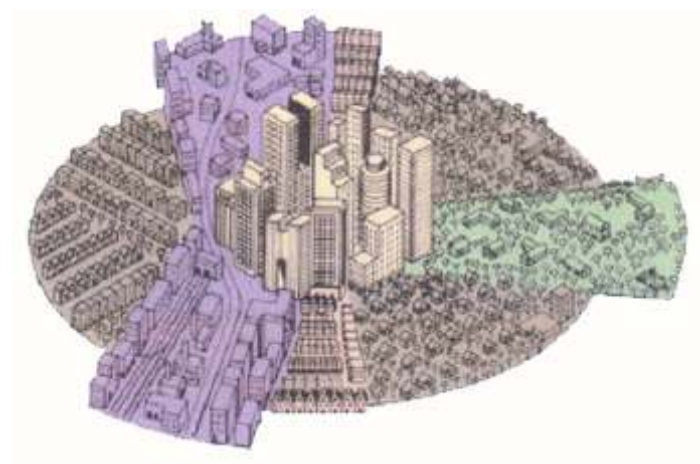
Ο τρόπος εξέλιξης των περισσότερων παραλιακών πόλεων και η ιδιομορφία που παρουσιάζουν στην ανάπτυξη λόγω της γεωγραφικής τους θέσης καθιστά ιδιαίτερα δύσκολη την ανάπτυξη των χρήσεων με βάση το μοντέλο αυτό. Αυτό που αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον στις παραλιακές πόλεις είναι ότι στις περισσότερες περιπτώσεις ένα σημείο στο παράκτιο μέτωπο λειτουργεί ως κέντρο και οι χρήσεις εξελίσσονται γύρω από το σημείο αυτό σε ημικυκλικούς δακτυλίους.



3.3.1.2. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΟΥ ΗΟΥΤ Η ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΩΝ ΤΟΜΕΑΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ

Μετά το μοντέλο των ομόκεντρων ζωνών του Burgess, ο Hoyt αναπροσάρμοσε το μοντέλο. Αναγνωρίζοντας τη σημασία του ομοκεντρικού μοντέλου, έκανε κάποιες επιπλέον παρατηρήσεις στις Αμερικανικές πόλεις. Μία από τις παρατηρήσεις που έκανε, για παράδειγμα, ήταν ότι είναι πολύ συνηθισμένο κατοικίες χαμηλού εισοδήματος να βρίσκονται κοντά σε σιδηροδρομικές γραμμές και εμπορικές χρήσεις να βρίσκονται σε επιχειρηματικές περιοχές. Το 1939 ο Hoyt, προσάρμοσε το μοντέλο των ομόκεντρων ζωνών για να συμπεριλάβει τις μεγάλες μεταφορικές αρτηρίες. Οι περισσότερες μεγάλες πόλεις αναπτύχθηκαν γύρω από συνδέσμους διάφορων μέσων μεταφοράς, όπως είναι ο το τραίνο, το λιμάνι, το μετρό κ.ά. που ξεκινούν από το κέντρο. Αναγνωρίζοντας ότι οι συνδέσεις αυτές αποτελούν γραμμές αυξημένης πρόσβασης, ο Hoyt υποστήριξε ότι οι πόλεις έχουν την τάση να αναπτύσσονται σε σφηνοειδή σχήματα ή τομείς τα οποία ξεκινούν από το κέντρο και επεκτείνονται κατά μήκος των μεταφορικών αρτηριών. Η υψηλή προσβασιμότητα μίας περιοχής σημαίνει και υψηλή αξία γης, άρα οι πιο αποδοτικές χρήσεις θα μπορέσουν να παραμείνουν σε αυτή. Επομένως, πολλές εμπορικές χρήσεις θα παραμείνουν στον κεντρικό πυρήνα αλλά παραγωγικές – βιοτεχνικές χρήσεις θα

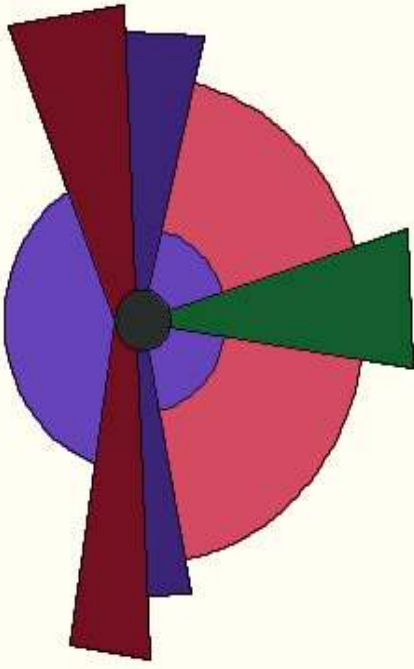
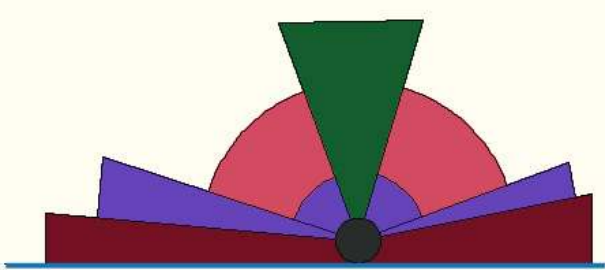
αναπτυχθούν σε κάποιο τομέα γύρω από μεταφορικές οδούς. Κατά αντιστοιχία, η κατοικία θα αναπτυχθεί σε έναν τομέα με τις χαμηλού εισοδήματος κατοικίες σε γειτνίαση με τις παραγωγικές-βιοτεχνικές χρήσεις που έχουν αυξημένη όχληση, και τις υψηλού εισοδήματος κατοικίες πιο απομακρυσμένες. Από πολλές απόψεις το μοντέλο του Hoyt ακολουθεί την ίδια λογική με το μοντέλο ομόκεντρων ζωνών του Burgess, με ουσιαστική διαφορά το γεγονός ότι συμπεριλαμβάνει τις επιδράσεις του συστήματος μεταφορών στην προσβασιμότητα.



Εικόνα 9: Το μοντέλο των τομεακών χρήσεων του Hoyt

Πηγή: Καρανικόλας, 2005.

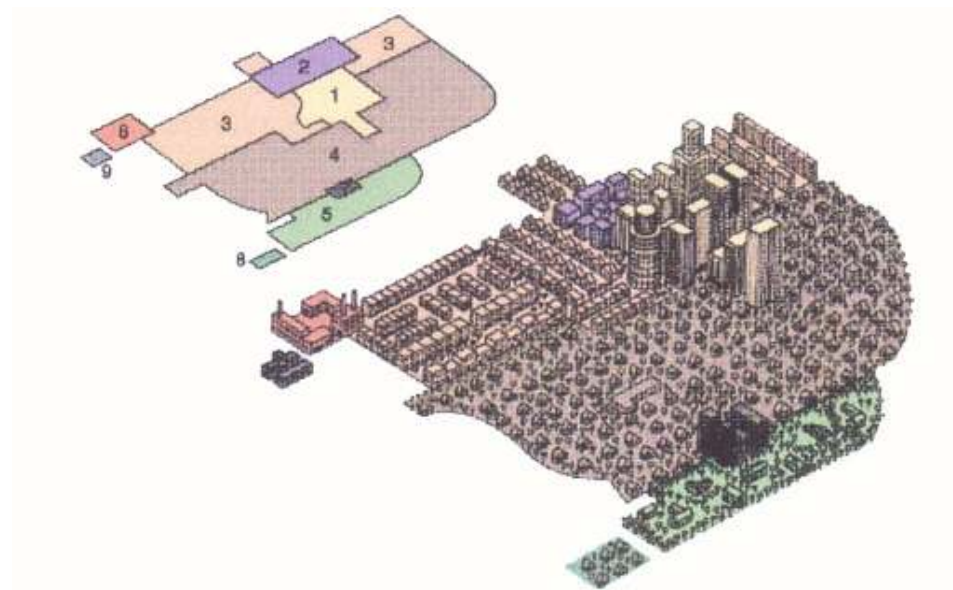
Οι παραλιακές πόλεις θα μπορούσαν πιο εύκολα ενταχθούν σε αυτό το μοντέλο, γιατί περιλαμβάνει τη λειτουργία του λιμανιού ως κόμβο μεταφοράς. Η πρόσβαση, οι μεταφορές, και η ύπαρξη αξόνων μεταφοράς αποτελούν κύρια χαρακτηριστικά των περισσότερων παραλιακών πόλεων και είναι απαραίτητο να εμφανίζονται σε κάθε μοντέλο που θα επιχειρεί να ερμηνεύσει τις αστικές χρήσεις. Επιπλέον, λόγω του φυσικού ορίου της πόλης, είναι απαραίτητο να υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία στον τρόπο που σχηματίζονται οι ζώνες χρήσεων.

	
<p>Σχήμα 6: Το μοντέλο του Hoyt</p>	<p>Σχήμα 7: Το μοντέλο του Hoyt σε προσαρμογή για τις παράκτιες πόλεις</p>

3.3.1.3. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΩΝ HARRIS ΚΑΙ ULLMAN Η ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΩΝ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΠΥΡΗΝΩΝ

Οι Harris και Ullman γρήγορα παρατήρησαν ότι πολλές πόλεις δεν ταιριάζουν σε κανένα από τα δύο παραπάνω μοντέλα. Οι πόλεις, καθώς αυξάνονταν σε μέγεθος, ανέπτυσαν μια πολύ μεγάλη προαστιακή περιοχή, η οποία με τη σειρά της αυξανόταν σε μέγεθος αποκτώντας δική της περιοχή οικονομικής-εμπορικής δράσης. Αυτές οι μικρότερες οικονομικόεμπορικές περιοχές λειτουργούσαν ως περιφερειακοί κόμβοι ή κέντρα γύρω από τα οποία αναπτύσσονταν οι χρήσεις γης. Ενώ οι Harris και Ullman εξακολουθούν να βλέπουν τον κεντρικό πυρήνα ως το κύριο εμπορικό κέντρο, προτείνουν ότι εξειδικευμένοι θύλακες δραστηριοτήτων θα αναπτυχθούν σύμφωνα με τις ειδικές ανάγκες συγκεκριμένων δραστηριοτήτων. Για παράδειγμα η δυνατότητα ενοικίου κάθε επιχείρησης ή ανάγκη γειτνίασης κάποιων δραστηριοτήτων. Στο κέντρο του μοντέλου τους τοποθετείται η κεντρική οικονομικόεμπορική περιοχή και η ελαφριά βιοτεχνία και το χονδρεμπόριο

τοποθετούνται κατά μήκος των αξόνων μεταφοράς. Η βαριά βιομηχανία τοποθετείται στην άκρη της πόλης, συχνά περιβάλλεται από χαμηλού εισοδήματος κατοικία και στην περιφέρεια του αστικού κέντρου υπάρχουν τα μικρότερα κέντρα και τα προάστια με κατοικία υψηλότερου εισοδήματος.



Εικόνα 10: Το μοντέλο πολλαπλών πυρήνων των Harris & Ullman

Πηγή: Καρανικόλας, 2005.

Αυτό το μοντέλο είναι πολύ πιο ευέλικτο σε σύγκριση με τα δύο προηγούμενα και μπορεί καλύτερα να περιγράψει την εξέλιξη των χρήσεων γης στις περισσότερες παραλιακές πόλεις. Χαρακτηριστικό πολλών παραλιακών πόλεων είναι ότι εμφανίζουν ένα βασικό εμπορικό κέντρο, συνήθως στο θαλάσσιο μέτωπο, και μικρότερα οικονομικόεμπορικά κέντρα γύρω από αυτό. Το λιμάνι συγκεντρώνει γύρω του πολλές συναφείς λειτουργίες, οικονομικές, εμπορικές, μεταγωγικές κλπ, ενώ παράλληλα υπάρχει στις περισσότερες παραλιακές πόλεις ένα κέντρο αναψυχής, τουρισμού και λιανικού εμπορίου στο θαλάσσιο μέτωπο. Χαρακτηριστικό των παραλιακών πόλεων επίσης είναι και οι πολύ υψηλές αξίες γης στο θαλάσσιο μέτωπο, τοποθετώντας εκεί μόνο τις αποδοτικότερες οικονομικά χρήσεις ή την κατοικία πολύ υψηλού εισοδήματος.

3.4. ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Καθώς οι οικισμοί εξελίσσονται σε πόλεις και καλύπτουν τη βασική ανάγκη στέγασης των κατοίκων τους, αρχίζουν να διαμορφώνονται ορισμένες βασικές κατηγορίες λειτουργιών που καθεμιά τους συμβάλλει διαφορετικά στη βιωσιμότητα αλλά και το ρόλο της πόλης. Οι πιο χαρακτηριστικές από αυτές τις λειτουργίες είναι:

Η οικονομική

Η διοικητική

Η κοινωνική

Η πνευματική

Η τουριστική

Η συγκοινωνία

Και οι λοιπές λειτουργίες (Αραβαντινός, 1997)

Όπως είναι αναμενόμενο όλες αυτές οι λειτουργίες δεν εμφανίζονται στο ίδιο ποσοστό σε όλες τις πόλεις, καθώς κατά περίπτωση κάποιες είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένες, ενώ άλλες μπορεί να υπολειπονται ή να μην υπάρχουν καθόλου.

Οικονομική λειτουργία. Πολλές παραλιακές πόλεις λειτουργούν ως λιμάνια ενώ ταυτόχρονα έχουν υπάρξει βιομηχανικές πόλεις στο παρελθόν (ίσως όχι με την ένταση της βιομηχανικής παραγωγής που παρουσιάστηκε στη βόρεια Ευρώπη) και εξακολουθούν να βασίζονται στην ανάπτυξη τους στο μοντέλο του παραγωγικού κύκλου εργασίας – παραγωγής -διάθεσης - κατανάλωσης - εργασίας. Οι παραλιακές πόλεις αποτέλεσαν και αποτελούν στην πλειονότητά τους σημαντικά κέντρα εμπορίου και δεδομένης της οικονομικής τους ανάπτυξης και των ευκαιριών που προσφέρουν σε σχέση με άλλες μηπαραλιακές πόλεις ελκύουν νέες επενδύσεις και φιλοξενούν τις έδρες μεγάλων επιχειρήσεων. Στις παραλιακές πόλεις η εργασία δεν παράγει υλικά αγαθά αλλά υπηρεσίες. Είναι ή πόλη, που όπως αναφέρεται παραπάνω, βασίζεται στον τριτογενή τομέα, είναι καταναλωτική και έχει ως εμπορεύσιμο αγαθό την πληροφορία.

Διοικητική λειτουργία. Η στρατιωτική – αμυντική λειτουργία στο παρελθόν και η πολιτική και διοικητική λειτουργία σήμερα (κεντρική διοίκηση, τοπικές εξουσίες), αποτελούν σημαντικούς παράγοντες στην πολεοδομική ανάπτυξη (Αραβαντινός, 1997). Στην περίπτωση των παραλιακών πόλεων η αμυντική λειτουργία στο παρελθόν (κυρίως

προστασία από πειρατές) αποτέλεσε πολύ σημαντικό παράγοντα στη πολεοδομική οργάνωση των πόλεων. Πολλές παραλιακές πόλεις διατηρούν μέχρι και σήμερα τα ιστορικά μνημεία από την οχύρωση τους (βυζαντινό κάστρο της Θεσσαλονίκης, βυζαντινό κάστρο της Καβάλας, ενετικό φρούριο του Ναυπλίου, το Ιουστινιάνειο κάστρο της Πάτρας κ.α.). Η διοικητική λειτουργία σήμερα επικυρώνεται από το γεγονός ότι οι περισσότερες παραλιακές πόλεις είναι συγχρόνως και πρωτεύουσες του νομού στον οποίο ανήκουν πέρα από οικονομικά κέντρα.

Πνευματική λειτουργία. Η πόλεις, όπως αναφέρθηκε αποτελούν χώρους που προάγουν την πολιτιστική και πνευματική δράση που εκδηλώνεται εντονότερα κυρίως στις πανεπιστημιούπολεις, τις μουσειακές πόλεις, τις πόλεις κέντρα καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων κλπ. Οι παραλιακές πόλεις, λόγω της μετακίνησης πληθυσμού μέσω του τουρισμού και του εμπορίου και κυρίως λόγω της ιστορικής διαδρομής που έχουν οι περισσότερες, παρουσιάζουν πλούσιο ιστορικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον. Ταυτόχρονα ο συγχρωτισμός ανθρώπων από διαφορετικές κουλτούρες έκανε τις παραλιακές πόλεις πιο δεκτικές και ανοικτές σε νέες τάσεις, δημιουργώντας έτσι πρόσφορο έδαφος για την πρόωθηση νέων αντιλήψεων ιδεών και θεωριών.

Κοινωνική λειτουργία. Οι πόλεις είναι ο τόπος όπου παρέχονται σε μεγάλη κλίμακα οι λεγόμενες 'κοινωνικές υπηρεσίες' (περίθαλψη πρόνοια κ.α.) (Αραβαντινός, 1997), ενώ ταυτόχρονα παρέχουν και το κατάλληλο περιβάλλον για την κοινωνικοποίηση του ατόμου. Παραδοσιακά, στις μεσογειακές πόλεις με την έννοια της γειτονιάς και της πλατείας η κοινωνική και οικιστική συνοχή ήταν ιδιαίτερα αυξημένη, αλλά καθώς οι πόλεις μεγαλώνουν σε μέγεθος και αποκτούν περισσότερες λειτουργίες και ρόλους, η κοινωνική συνοχή χαλαρώνει. Στις παραλιακές πόλεις η συγκέντρωση της ψυχαγωγίας και του καταναλωτικού κέντρου κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου ευνοεί την κοινωνική λειτουργία της πόλης.

Συγκοινωνιακή λειτουργία. Η εξασφάλιση διασυνδέσεων ανάμεσα σε μια πόλη και σε άλλες κοντινές ή μακρινές εξυπηρετεί τόσο την ίδια την πόλη όσο και τις περιοχές με τις οποίες επιτυγχάνεται η διασύνδεση. Μέσω των συγκοινωνιακών δικτύων μια πόλη ανεπτυγμένη μπορεί να διαχέει την ανάπτυξη στην περιφέρεια της και να λειτουργεί εμπορικά με άλλες πόλεις και χώρες. Οι πόλεις - λιμάνια αποτελούν κόμβους διασύνδεσης, γιατί εκεί φτάνουν οι πρώτες ύλες για τη βιομηχανία και μετά διαχέονται στην ενδοχώρα, και ταυτόχρονα εκεί συγκεντρώνονται τα προϊόντα της ενδοχώρας και διαχέονται στον

έξω κόσμο. Η συγκοινωνιακή λειτουργία επηρεάζει άμεσα και την τουριστική (τριτογενή) ανάπτυξη που προσπαθούν να προωθήσουν πολλές πόλεις. Τα λιμάνια αποτελούν κομβικά σημεία – πύλες εισόδου και εξόδου τουριστών, και μπορούν ενδεχόμενα να επηρεάσουν τον προορισμό χρησιμοποιώντας το αγαθό της σύγχρονης κοινωνίας, την πληροφορία.

Τουριστική λειτουργία. Η τουριστική λειτουργία βασίζεται στη συστηματική αξιοποίηση και παρουσίαση φυσικών, ιστορικών και άλλων πόρων καθώς και στην ψυχαγωγική εμπειρία που μπορεί να προσφέρει η πόλη και η ευρύτερη περιοχή της. Ο παράκτιος χώρος γενικότερα συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό τουρισμού παγκοσμίως, και στη μεσόγειο ειδικότερα αποτελεί τον πιο δημοφιλή τουριστικό προορισμό. Οι παραλιακές πόλεις μπορούν να συνδυάσουν την εμπειρία του θαλάσσιου τουρισμού (τα τέσσερα «S» sea, sand, sun, sex) ενώ ταυτόχρονα διαθέτουν ένα πλούσιο ιστορικό υπόβαθρο και τις παροχές μιας οργανωμένης πόλης. Σημαντικό είναι να σημειωθεί ότι στις πόλεις λιμάνια ένα μεγάλο ποσοστό υποδομών (διαμονή, ψυχαγωγία) υπάρχει για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες λειτουργίας του λιμανιού. Σε μια παραλιακή πόλη υπάρχουν όλες οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη τουρισμού και κάποιο ποσοστό τουριστών θεωρείται σταθερό δεδομένο και εντάσσεται μέσα στις κεντρικές λειτουργίες της πόλης.

3.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι παραλιακές πόλεις αναμένεται να αυξήσουν τον πληθυσμό τους, στις περισσότερες περιπτώσεις, με ρυθμούς αύξησης κατά πολύ υψηλότερους από τον εθνικό μέσο όρο. Αυτή είναι μια παγκόσμια τάση η οποία εμφανίζεται ιδιαίτερα έντονη και στην Ελλάδα με τις παραλιακές πόλεις μεσαίου μεγέθους να κυριαρχούν στις αυξητικές τάσεις. Λόγω αυτού του φαινομένου αυξάνονται οι συγκρούσεις για τις χρήσεις γης και οι πιέσεις στους πόρους. Τα μοντέλα πρόβλεψης των πληθυσμιακών τάσεων θα πρέπει να χρησιμοποιούνται με μεγάλη επιφύλαξη, καθώς τα στοιχεία υπόκεινται συχνά σε αυθαίρετες παραδοχές και περιορισμούς. Είναι αναγκαίο να υπάρξει σχεδιασμός ικανός να καλύψει τις μελλοντικές τάσεις δημογραφικής, και όχι μόνο, ανάπτυξης αλλά τα στοιχεία

θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ως ενδείξεις και όχι ως απόλυτες τιμές. Καθώς ο πληθυσμός στις παράκτιες πόλεις και την παράκτια ζώνη γενικότερα αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνει με ταχύτατους ρυθμούς, μεγάλη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στον τρόπο αντιμετώπισης και διαχείρισης του χώρου αυτού. Στον τομέα αυτό υπάρχει μια μικρή διαφοροποίηση τα τελευταία χρόνια από μια αυστηρή αντιμετώπιση διοικητικών ορίων σε μια πιο ανοιχτή αντιμετώπιση βασισμένη στα οικοσυστήματα και τις εξειδικευμένες ανάγκες της κάθε περιοχής. Πρόσφατα στις ΗΠΑ η Επιτροπή Ωκεάνιας Πολιτικής (Commission on Ocean Policy, 2004), τόνισε την ανάγκη διαχείρισης των παράκτιων συστημάτων στο πλαίσιο της ευρύτερης περιοχής επιρροής του. Τελικά, αναγνωρίζεται η άρρηκτη σχέση μεταξύ παράκτιων και ενδότερων περιοχών και οι συνέπειες της μετακίνησης – αύξησης του πληθυσμού. Τέλος, από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι πολεοδομικές πολιτικές και ρυθμίσεις είναι οι πλέον κατάλληλες για τη διαχείριση των προβλημάτων και των αναγκών των παραλιακών πόλεων, αλλά το εύρος της ζώνης επιρροής τους και η έντονη τουριστική ανάπτυξη δημιουργούν την ανάγκη μιας σαφώς ευρύτερη κλίμακας με πιο σύνθετα εργαλεία.

Οι παραλιακές πόλεις έχουν έναν ιδιαίτερο ρόλο ως πόλοι ανάπτυξης και πύλες προς της ενδοχώρα. Ταυτόχρονα λειτουργούν ως κέντρα συγκέντρωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων όπως ο τουρισμός, οι μεταφορές, το εμπόριο κλπ. Οι διαφορετικές δραστηριότητες και η περιβαλλοντική ευαισθησία είναι χαρακτηριστικά που ασκούν αντικρουόμενες πιέσεις στα αστικά παραλιακά κέντρα. Χρειάζεται μια ολοκληρωμένη θεώρηση και ένα σύστημα χωρικών πολιτικών που θα είναι σε θέση να ισορροπήσει ανάμεσα στην ανάγκη για ανάπτυξη των πόλεων και στην ανάγκη για προστασία του περιβάλλοντος γύρω και μέσα σε αυτές.

Γενικεύοντας για ολόκληρη τη ζώνη επιρροής, οι παράκτιες περιοχές σε ολόκληρη την Ευρώπη και την Ελλάδα, ειδικότερα, έχουν αποκτήσει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και μπορούν να εξεταστούν από διαφορετικές οπτικές. Αποτελούν χώρους μεγάλης συγκέντρωσης πληθυσμού, ανθρώπινων δραστηριοτήτων και συνεχόμενων αλλαγών. Αυτό δημιουργεί πιέσεις στο περιβάλλον και αντιπαλότητα ανάμεσα στη χρήση του χώρου και τους φυσικούς πόρους. Ως χώροι μετάβασης από τη θάλασσα στη στεριά έχουν ιδιαίτερο περιβαλλοντικό ενδιαφέρον, συγκεντρώνουν ευαίσθητα οικοσυστήματα και συμβάλλουν σημαντικά στο οικολογικό και ανθρώπινο οικοσύστημα, με αποτέλεσμα, να απαιτείται ιδιαίτερος και στοχευμένος σχεδιασμός για αυτό το ιδιαίτερο τμήμα του χώρου.

Υπάρχει ανάγκη για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης των παράκτιων περιοχών που θα αποτελείται από πολιτικές και δράσεις εξειδικευμένες για τον παράκτιο χώρο.

Παρά το γεγονός ότι η αύξηση του πληθυσμού και η ανάπτυξη των παραλιακών περιοχών και πόλεων μπορεί να έχει μεγάλες οικονομικές απολαβές, μπορεί ταυτόχρονα να οδηγήσει και στην καταστροφή ιδιαίτερα σημαντικών οικοσυστημάτων. Η περιβαλλοντικές πιέσεις, αν και αποτελούν ένα μόνο σκέλος των πιέσεων της άκρατης ανάπτυξης κατά μήκος των ακτών, αποτελούν ίσως το πιο προφανές. Είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και η ανάγκη περιορισμού των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων προς όφελος των φυσικών πόρων, προβλήματα των οποίων οι επιπτώσεις επιχειρήθηκε να υπογραμμιστούν στο δεύτερο κεφάλαιο της διατριβής. Η εστίαση της συγκεκριμένης έρευνας αφορά τις παραλιακές πόλεις γιατί εμφανίζουν εντονότερα τα δείγματα παρακμής στον κοινωνικό-οικονομικό άξονα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν αντιμετωπίζουν περιβαλλοντικά προβλήματα. Οι πόλεις διαθέτουν εργαλεία σχεδιασμού και το περιβάλλον διαθέτει ρυθμίσεις προστασίας αλλά το ιδιαίτερο στις παραλιακές πόλεις είναι ότι θα πρέπει να γίνει ένας συνδυασμός των δύο και ένας συμβιβασμός ανάμεσα στην ανάπτυξη, που σίγουρα εμπεριέχει στοιχεία καταστροφής του περιβάλλοντος, και την προστασία που εμπεριέχει στοιχεία περιορισμού της ανάπτυξης. Συγχρόνως, σε κανένα σημείο του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα δεν είναι δυνατόν να μιλήσουμε για ανάπτυξη-αξιοποίηση χωρίς να εισάγουμε την έννοια του τουρισμού.

Σε σχέση με τη λειτουργία των παράκτιων πόλεων, όπως αναλύθηκε παραπάνω, προκύπτει ότι οι θετικές και αρνητικές συνέπειες των πόλεων διαχέονται σε μία πολύ μεγαλύτερη ζώνη χωρίς να περιορίζονται από διοικητικά όρια. Κατά συνέπεια, η διαχείριση ορισμένων στοιχείων του σχεδιασμού στις παράκτιες πόλεις δεν μπορεί να γίνει μόνο από την τοπική αυτοδιοίκηση ούτε να έχει τοπικό χαρακτήρα, γιατί ξεπερνά τα όρια δικαιοδοσίας της. Τα όρια των πόλεων, της παράκτιας ζώνης και της ζώνης επιρροής τους δεν είναι ξεκάθαρα. Μια αποτύπωση και οριοθέτηση των παραπάνω είναι απαραίτητη, για να μπορεί να γίνει ολοκληρωμένος σχεδιασμός αλλά και παρακολούθηση των αλλαγών.

Σε επόμενο κεφάλαιο θα εξεταστεί η πολεοδομική, χωροταξική και τουριστική πολιτική, σε μία προσπάθεια αξιολόγησης της σημερινή κατάσταση των παραλιακών πόλεων και των πολιτικών που οδήγησαν σε αυτή. Μέσα από αυτή τη διερεύνηση αναζητούνται τα στοιχεία εκείνα των πολιτικών που επηρεάζουν τις παραλιακές πόλεις και

μπορούν να καλύψουν τη πολυπλοκότητα των αναγκών τους. Εξετάζοντας την ανάπτυξη, τις προκλήσεις και τις τάσεις των παραλιακών πόλεων, σε συνδυασμό με τις σύνθετες δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε αυτές, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι χρειάζεται μία πιο ολοκληρωμένη αντιμετώπιση και συντονισμός των διαφορετικών παραγόντων. Έτσι, κάποια στοιχεία σχεδιασμού-προγραμματισμού για την ανάπτυξη των παραλιακών πόλεων θα πρέπει να παραμείνουν στην κεντρική κυβερνητική δικαιοδοσία, γιατί ξεφεύγουν από τα στενά διοικητικά τοπικά όρια και χρήζουν κεντρικού συντονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Για πολλά χρόνια ο τουρισμός ήταν σχεδόν συνώνυμος με τις ετήσιες οικογενειακές διακοπές. Τα τελευταία χρόνια όμως, οι ολιγοήμερες διακοπές, οι επισκέπτες του Σαββατοκύριακου, ακόμα και οι ημερήσιες εκδρομές έχουν αποκτήσει έναν ιδιαίτερο δυναμισμό σε παγκόσμια κλίμακα (DCMS, 2007). Ο τουρισμός είναι ένα φαινόμενο ή μία οικονομική δραστηριότητα ιδιαίτερα ευμετάβλητη και σύνθετη που υπόκειται σε αλλαγές νοοτροπίας, μόδας αλλά και κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές. Είναι μια δραστηριότητα του τριτογενή τομέα που γνώρισε αλματώδη ανάπτυξη μετά τον Β Παγκόσμιο πόλεμο και μέσα στα χρόνια που μεσολάβησαν μέχρι σήμερα κατάφερε να αποτελεί τον κύριο αναπτυξιακό μοχλό πολλών οικονομιών παγκοσμίως. Τα τελευταία 35 χρόνια (μεταξύ 1975-2010), η παγκόσμια τουριστική δραστηριότητα έχει τριπλασιαστεί και αναμένεται αντίστοιχη αύξηση και για την επόμενη δεκαετία. Η Ευρώπη αποτελεί τον πιο δημοφιλή τουριστικό προορισμό, συγκεντρώνει το 60% της παγκόσμιας προτίμησης των τουριστών που την επιλέγει για διακοπές και αναψυχή (Coccosis και Mecha, 2004). Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η ύπαρξη κάποιου είδους σχεδιασμού και είναι λάθος να υποτεθεί ότι η μεγέθυνση του είναι αναπόφευκτη ή ακόμα και επιθυμητή.

Πρώιμες μορφές τουρισμού εμφανίζονται στους Βαβυλώνιους και την αρχαία Αίγυπτο με τη μετακίνηση ανθρώπων για να παραστούν κυρίως σε θρησκευτικές τελετές. Οι χώρες της Μεσογείου και η αρχαία Ελλάδα έφεραν μια σημαντική εξέλιξη στον τρόπο ταξιδιού καθιερώνοντας τις θαλάσσιες μεταφορές για εμπορικούς και άλλους σκοπούς. Την περίοδο της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας τα ταξίδια γίνονται μακρύτερα και κατά τον δεύτερο αιώνα μ.Χ. ο Πausanias, περιηγητής και γεωγράφος, συντάσσει το πιο διάσημο

έργο του, *Ελλάδος Περιήγησις*, με μαρτυρίες του ίδιου. Αυτό το έργο, πέρα από την ιστορική και αρχαιολογική του σημασία, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ο πρώτος τουριστικός οδηγός. Τη μεγάλη έκταση του φαινομένου και την ονομασία *τουρισμός* και *τουρίστας*, τη συναντάμε πολλά χρόνια αργότερα, κατά το 18^ο αιώνα, ενώ κατά το 19^ο αιώνα αποκτά σαφή εικόνα και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Η βιομηχανική επανάσταση αλλά και η οικονομική άνθιση της τάξης των γαιοκτημόνων δημιούργησε δύο διακριτές κοινωνικές τάξεις. Οι οικονομικά ισχυρότεροι σταδιακά απέκτησαν τη συνήθεια να επισκέπτονται κυρίως ιαματικές πηγές και παραθαλάσσια μέρη για κάποια χρονικά διαστήματα καθώς και να αποκτούν δεύτερη εξοχική κατοικία σε μέρη μακριά από τη βεβαρμένη αστική ατμόσφαιρα. Με τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, κυρίως μετά την είσοδο στον 20^ο αιώνα και τη θέσπιση αργιών και άδειας με αποδοχές, η τουριστική δραστηριότητα άρχισε να εμφανίζεται και στις λιγότερο εύρωστες οικονομικά τάξεις. Η τουριστική δραστηριότητα με τη μορφή και τα χαρακτηριστικά που έχει σήμερα άρχισε να εμφανίζεται μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο με την ανάπτυξη των εναέριων μεταφορών, την αύξηση του ελεύθερου χρόνου και τη δημιουργία οργανωμένων τουριστικών περιοχών (Αγγελίδης, 2000). Ο τουρισμός σήμερα συνδυάζεται με πολυποικίλες δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου, από επισκέψεις σε αξιοθέατα, βόλτα στην αγορά, αθλητικές δραστηριότητες, μέχρι θρησκευτικές επισκέψεις. Αλλά δεν μπορεί να οριστεί αποκλειστικά ως μια δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου, γιατί συμπεριλαμβάνει και ένα μεγάλο τμήμα των επαγγελματικών και εκπαιδευτικών επισκέψεων (Deffner και Vrassida, 2004).

Πάρα πολλές επιχειρήσεις εξαρτώνται σε κάποιο βαθμό ή αποκλειστικά από τον τουρισμό, όχι μόνο ξενοδοχεία και καταλύματα αλλά και εστιατόρια, καφετέριες, μπαρ, θέατρα, μουσεία, εμπορικά καταστήματα, υπηρεσίες γύρω από τη μετακίνηση κ.ά. (DCMS, 2007). Το οικονομικό μέγεθος αυτών των δραστηριοτήτων είναι συχνά μεγάλο για τις επιμέρους τοπικές κοινωνίες αλλά και σε εθνικό επίπεδο, καθώς αποτελούν για πολλές χώρες και ένα πολύ μεγάλο μέρος της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας, όπως π.χ. για την Ελλάδα (GNTO, 2008). Τα ακριβή οικονομικά μεγέθη είναι δύσκολο να υπολογιστούν για τον τουρισμό, γιατί οι επιχειρήσεις υποστήριξης του είναι πάρα πολλές. Πολλές από τις παροχές δεν απευθύνονται αποκλειστικά σε τουρίστες και οι ιδιοκτήτες δεν θεωρούν την επιχείρησή τους ως μέρος της τουριστικής βιομηχανίας, επομένως δεν προσμετρώνται οικονομικά στα έσοδα από τον τουρισμό. Παρόλα αυτά η συνεχώς αυξανόμενη οικονομική δραστηριότητα του τουρισμού για τις αναπτυσσόμενες και τις

ανεπτυγμένες χώρες, οι οποίες αποτελούν τόπους προέλευσης και προορισμού των τουριστών, αποτελεί μεγάλο και ιδιαίτερα σημαντικό κομμάτι των εθνικών οικονομιών και της διεθνούς οικονομίας. Η οικονομική σημασία του τουρισμού είχε ως αποτέλεσμα την «επιβολή» ενός τύπου τουριστικής ανάπτυξης βασισμένης στο μαζικό τουρισμό και τη ζήτηση. Ο τύπος αυτός ανάπτυξης δεν ήταν ο πιο κατάλληλος για πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες βίωσαν έντονες αλλαγές στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ισορροπία τους (Βαρβαρέσος και Σωτηριάδης, 2002).

Στο κεφάλαιο αυτό θα δοθεί έμφαση στην ανάγκη διαπραγμάτευσης του τουρισμού με έννοιες και εργαλεία του χώρου. Στόχος του κεφαλαίου είναι να αναδείξει τη χωρική διάσταση του τουρισμού στην Ελλάδα και το βαθμό στον οποίο επηρεάζει τη δομή και τη λειτουργία των πόλεων όχι μόνο ως οικονομική δραστηριότητα. Υπάρχει έντονη έλλειψη συσχέτισης μεταξύ τουρισμού και σχεδιασμού, κυρίως γιατί ο πρώτος έχει αφεθεί σε μεγάλο βαθμό στην ιδιωτική πρωτοβουλία και θεωρείται ως δευτερεύουσα και ήπια δραστηριότητα. Το σύστημα σχεδιασμού στην Ελλάδα δεν είναι ολοκληρωμένο και βρίσκεται σε μία φάση αναδιοργάνωσης, δημιουργώντας την κατάλληλη συγκυρία για να αντιμετωπιστεί και να ενσωματωθεί και ο τουρισμός.

4.1. ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η τουριστική δραστηριότητα μπορεί να αναλυθεί σε πολλούς διαφορετικούς τομείς με διακριτά χαρακτηριστικά ανάλογα με τον τρόπο οργάνωσης, τη χωρική ανάπτυξη και την εμπειρία που προσφέρει μία περιοχή. Οι πιο χαρακτηριστικοί τύποι τουριστικής δραστηριότητας συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα μαζί με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε τύπου.

Πίνακας 3: Τύποι τουριστικής δραστηριότητας και τα χαρακτηριστικά τους

Πηγή: ίδια επεξεργασία από Τσάρτας 2000, Κοκκώσης και Τσάρτας 2001, και Ανδριώτης 2005.

Μαζικός, οργανωμένος τουρισμός	<p>Συνήθως θερινός τουρισμός</p> <p>Εκτεταμένες και οργανωμένες υποδομές και υπηρεσίες.</p> <p>Βασίζεται και οργανώνεται από tour-operators.</p> <p>Εποχιακός.</p>
Εναλλακτικός τουρισμός	
Τουρισμός σε θύλακες (τουριστικά χωριά, θεματικά πάρκα κλπ)	<p>Δημιουργία αυτόνομων θυλάκων ανάπτυξης υποδομών και υπηρεσιών</p> <p>Αυτόνομη λειτουργία</p> <p>Πόλος έλξης</p> <p>Υπερσυγκέντρωση υποδομών και ωφελειών - μηδενική διάχυση στην ευρύτερη περιοχή</p>
Παραθεριστικοί οικισμοί – δεύτερη κατοικία	<p>Οργανωμένες περιοχές παραθερισμού</p> <p>Συχνά φαινόμενα αυθαιρεσίας</p> <p>Έλλειψη προγραμματισμού και σχεδιασμού</p> <p>Εποχικότητα</p> <p>Χαμηλή αρχιτεκτονική ποιότητα των οικισμών</p> <p>Μεγαλύτερο ενδιαφέρον των συμμετεχόντων για την προστασία της περιοχής, δέσιμο με τον τόπο</p>

4.2. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα παλαιότερα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία για τον Ελληνικό τουρισμό είναι από το 1961. Σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ (Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού), από το 1950 μέχρι το 2010, τα διαθέσιμα δωμάτια το 1961 ανέρχονταν στα 30.834 και αντιστοιχούσαν σε 57.022 κλίνες. Οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών έφταναν τους 494.000 με εισπράξεις σε συνάλλαγμα που έφτασε τα 62,5 εκατομμύρια δολάρια. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΕΟΤ (2000), η πλειοψηφία των αλλοδαπών τουριστών προέρχονταν από την Ευρώπη (51,9% του συνόλου). Οι κύριες χώρες προέλευσης ήταν Βρετανία (40.756), Γερμανία (40.229), Γαλλία (30.221), και Γιουγκοσλαβία (26.335) (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2009). Η κατάσταση του τουρισμού δέκα χρόνια αργότερα το 1971, παρουσίασε μια αλματώδη αύξηση φτάνοντας τους 2.257.994 τουρίστες. Κατά την περίοδο 1990-2000 διατηρήθηκαν θετικοί ρυθμοί μεταβολής της τουριστικής κίνησης. Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα παρατηρήθηκαν οι ίδιες τάσεις και στην εσωτερική τουριστική κίνηση, με μικρότερη ωστόσο ένταση.

Το κύριο πρότυπο που αντιπροσώπευε τις τελευταίες δεκαετίες το Ελληνικό τουριστικό προϊόν είναι αυτό του μαζικού τουρισμού, το οποίο προέβλεπε ως βασικό στοιχείο του τον ήλιο και τη θάλασσα (sea, sand, sun tourism ή αλλιώς 3S). Δεδομένων των προβλημάτων που έχουν προκύψει από την ανάπτυξη αυτού του είδους τουρισμού, για τα οποία έχει γίνει πολύς λόγος (περιβαλλοντικές επιπτώσεις, συνωστισμός σε συγκεκριμένες περιοχές, εποχική ζήτηση κλπ), γίνεται προσπάθεια να εμπλουτισθεί το ελληνικό τουριστικό προϊόν με νέες μορφές, ανταποκρινόμενο στις διεθνείς τάσεις που επικρατούν αλλά και με βάση την ποικιλία της ελληνικής φύσης που διαθέτει το πρόσφορο έδαφος για ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού. Η επιτυχημένη οργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων λειτούργησε καταλυτικά προς τη κατεύθυνση της αναγνώρισης της Ελλάδας ως ασφαλούς προορισμού με σημαντικές δυνατότητες και προοπτικές, ο οποίος στοχεύει σε ένα σημαντικό μερίδιο της τουριστικής αγοράς. Τα επόμενα έτη των Ολυμπιακών Αγώνων, οι αφίξεις των τουριστών αυξήθηκαν το 2005 κατά 5,6%, το 2006 κατά 8,6% και το 2007 κατά 9,2% (επίσημα στοιχεία ΕΣΥΕ, 2009) και αντίστοιχη αύξηση παρουσιάζουν και οι εισπράξεις. Πέρα από το γενικό αυξητικό κλίμα που επικρατεί, σε επίπεδο πρωτεύουσας η πληρότητα των ξενοδοχείων της Αττικής αυξάνεται με

εντυπωσιακούς ρυθμούς, που σηματοδοτεί το γεγονός ότι η Αθήνα ως πόλη γίνεται εξίσου ελκυστική με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις.

Παρά το μικρό της μέγεθος, η Ελλάδα κατέχει σημαντική θέση στο παγκόσμιο εμπόριο υπηρεσιών, γεγονός που οφείλεται κατά βάση στη δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας και του τουρισμού. Με βάση τα οριστικά στοιχεία του World Trade Organization για το 2003, η Ελλάδα είναι ο 9^{ος} εξαγωγέας στις ταξιδιωτικές υπηρεσίες και ο 15ος στις μεταφορικές. Ο τουρισμός αποτελεί τις τελευταίες δεκαετίες τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο οικονομικό τομέα σε παγκόσμιο επίπεδο. Για την Ελλάδα αυτό αντιστοιχεί σε δεκατέσσερα εκατομμύρια αφίξεις αλλοδαπών τουριστών ετησίως (17η χώρα παγκοσμίως στις τουριστικές αφίξεις), στοιχείο που την κατατάσσει στην τέταρτη θέση των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε καθαρά έσοδα από τον τουρισμό. Ο τουρισμός συμβάλλει, επίσης, στο 17% του ΑΕΠ ενώ παράλληλα εξασφαλίζει 800.000 θέσεις άμεσης ή έμμεσης απασχόλησης (18% της συνολικής απασχόλησης). Αυτό που πρέπει να σημειωθεί είναι ότι λόγω Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 δεν ήταν μια τυπική χρονιά για τον ελληνικό τουρισμό και το 2006 η χώρα βρισκόταν στη 15^η θέση στην παγκόσμια κατάταξη. Τη χρονιά διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων στην Ελλάδα ο αριθμός των αφίξεων από το εξωτερικό μειώθηκε, παρά το ότι το 2004 ήταν συνολικά, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (ΠΟΤ), το καλύτερο τουριστικό έτος (με αύξηση της τάξης του 10% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά). Λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων σημειώθηκαν υψηλά ποσοστά πληρότητας των ξενοδοχειακών κλινών στην περιοχή της πρωτεύουσας, και σε μικρότερο βαθμό στη Θεσσαλονίκη. Αντίθετα, στην υπόλοιπη χώρα η κατάσταση δεν ήταν ανάλογη, καθότι παρατηρήθηκε μείωση των διανυκτερεύσεων σε ποσοστό υψηλότερο του 5%, παρά το ότι οι προσφερόμενες τιμές στα καταλύματα όχι μόνο δεν αναπροσαρμόστηκαν στα μεγέθη του πληθωρισμού, αλλά παρατηρήθηκαν και μειώσεις, όπως σημειώνει το Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων στην Έκθεση του Μαΐου 2005. Παρόλα αυτά, σύμφωνα με τα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (ΠΟΤ), το 2004 οι συνολικές συναλλαγματικές εισπράξεις για την Ελλάδα από τον τουρισμό ανήλθαν σε 10.347,8 εκατ. ευρώ, καταγράφοντας αύξηση 9,0% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Αυτού του είδους η αντίθεση τονίζει την ευκαιριακή προσέγγιση του τουριστικού κλάδου στη χώρα. Πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι κυρίαρχα χαρακτηριστικά της τουριστικής ανάπτυξης μέχρι σήμερα αποτέλεσαν η έλλειψη στρατηγικού προγραμματισμού, ο αυτοσχεδιασμός και η απορρύθμιση.

Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει η μεγάλη ανάπτυξη της Κίνας και της Μαλαισίας που είναι αναπτυσσόμενες χώρες τουριστικά και μπαίνουν δυναμικά στον τουριστικό χάρτη διεκδικώντας μεγάλο μέρος της αγοράς. Η εξέλιξη στον τομέα των μετακινήσεων άλλαξε τη δυνατότητα πρόσβασης προορισμών, ιδιαίτερα στην Ασία, αλλάζοντας τα δεδομένα, δημιουργώντας νέες ανταγωνιστικές αγορές και ανακατανέμοντας τον παγκόσμιο τουρισμό. Γενικότερα, κατά την περίοδο 2000-2004 παρατηρούνται ιδιαίτερα καλές επιδόσεις για τις άμεσα ανταγωνίστριες προς την Ελλάδα χώρες, με εξαίρεση ίσως την Ιταλία. Το κυρίαρχο τουριστικό προϊόν της χώρας τις τελευταίες δεκαετίες είναι ο αδιαφοροποίητος παραθεριστικός τουρισμός («ήλιος και θάλασσα»), ενώ διαφοροποιημένα συμπληρωματικά τουριστικά προϊόντα έχουν κάνει την εμφάνισή τους τα τελευταία χρόνια, χωρίς όμως να επηρεάσουν σημαντικά το συνολικό τουριστικό προϊόν. Ο εντεινόμενος όμως ανταγωνισμός της παγκοσμιοποιημένης πλέον τουριστικής οικονομίας, τόσο από την πλευρά της προσφοράς με την εμφάνιση νέων τουριστικών προορισμών χαμηλού κόστους και παραπλήσιου προϊόντος, όσο και από την πλευρά της ζήτησης λόγω της μετεξέλιξης των καταναλωτικών προτύπων και της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης, έχουν μεταβάλει καθοριστικά τα συστατικά στοιχεία της τουριστικής οικονομίας. Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι ο ανταγωνισμός εντείνεται και εστιάζεται όλο και περισσότερο μεταξύ προορισμών, ενώ η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας αποτελεί πρωταρχικό στόχο για την ευημερία.

Πίνακας 4: Οι 25 πρώτοι τουριστικοί προορισμοί στην παγκόσμια κατάταξη. **πηγή:** UNWTO, 2006

ΚΑΤΑΤΑΞΗ	Διεθνής Τουριστικές Αφίξεις (εκατομμύρια)		Μέρος της Αγοράς	
	2003	2004		
1 Γαλλία	75.0	75.1	9.8	
2 Ισπανία	50.9	52.4	6.9	
3 ΗΠΑ	41.2	46.1	6.0	
4 Κίνα	33.0	41.8	5.5	
5 Ιταλία	39.6	37.1	4.9	
6 Η.Β.	24.7	27.8	3.6	
7 Μεξικό	18.7	20.6	2.7	
8 Τουρκία	13.3	16.8	2.2	
9 Γερμανία	18.4	20.1	2.6	
10 Ρωσία	20.4	19.9	2.6	
11 Αυστρία	19.1	19.4	2.5	
12 Καναδάς	17.5	19.2	2.5	
13 Μαλαισία	10.6	15.7	2.1	
14 Ουκρανία	12.5	15.6	2.0	
15 Πολωνία	13.7	14.3	1.9	
16 Hong Kong	9.7	13.7	1.8	
17 Ελλάδα	14.0	13.3	1.7	
18 Ουγγαρία	-	12.2	1.6	
19 Ταϊλάνδη	10.1	11.7	1.5	
20 Πορτογαλία	11.7	11.6	1.5	
21 Ολλανδία	9.2	9.6	1.3	
22 Σαουδική Αραβία	7.3	8.6	1.1	
23 Μακάο (Κίνα)	6.3	8.3	1.1	
24 Κροατία	7.4	7.9	1.0	
25 Αίγυπτος	5.7	7.8	1.0	

Σύμφωνα με έρευνα της JBR Hellas για λογαριασμό της Ένωσης Ξενοδόχων Αττικής, το δεκάμηνο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2006 η πληρότητα των αθηναϊκών ξενοδοχείων ξεπέρασε την αντίστοιχη του Μονάχου, του Βερολίνου, της Μαδρίτης και της Κωνσταντινούπολης. Έτσι, ενώ τα ξενοδοχεία της Αττικής εμφάνισαν πληρότητα της τάξεως του 71% (έναντι 63,4% το 2005), τα ξενοδοχεία του Βερολίνου και του Μονάχου είχαν πληρότητα της τάξης του 70%, της Μαδρίτης και της Κωνσταντινούπολης 69%. Ως τουριστικός προορισμός η Αθήνα βρισκόταν για πολλά χρόνια στην τελευταία θέση της ελκυστικότητας ευρωπαϊκών αστικών προορισμών. Στο πλαίσιο της οργάνωσης διεθνών συνεδρίων δημιουργούνται ακόμα περισσότερες προϋποθέσεις για την καθιέρωση της Αθήνας ως δημοφιλούς αστικού προορισμού. Προκειμένου βέβαια να ισχύσει κάτι τέτοιο είναι σημαντικό να λειτουργήσουν συμπληρωματικά διάφοροι παράγοντες, όπως η λειτουργία περιφερειακών αεροδρομίων, προκειμένου να προσεγγιστούν αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, να διοργανώνονται ανά τακτά διαστήματα εκδηλώσεις (events - happenings), τα οποία θα λειτουργούν ως πόλος έλξης αλλοδαπών τουριστών κ.ο.κ.

Το θετικό αυτό κλίμα που δημιουργήθηκε οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις συστηματικές προσπάθειες που έγιναν σχετικά με τη προβολή του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ (2008), η συνολική δαπάνη για προβολή της χώρας αυξήθηκε από 26 εκατ. ευρώ το 2004 στα 48 εκατ. ευρώ το 2005 ενώ το 2008 ξεπέρασε τα 60 εκ. ευρώ. Στα ποσά αυτά περιλαμβάνονται δαπάνες για συμμετοχή σε εκθέσεις, διαφήμιση σε έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο, συμμετοχή σε συνέδρια κλπ.

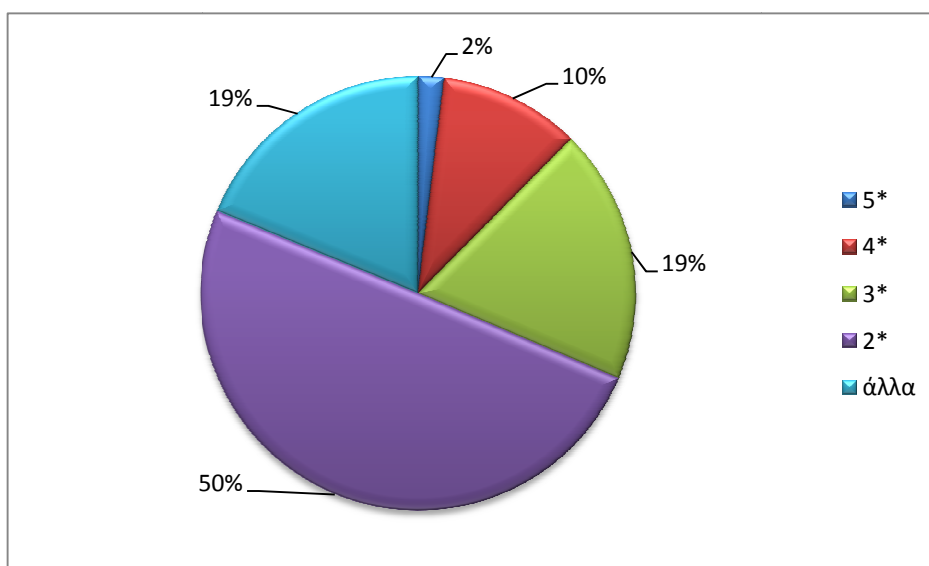
4.2.1 ΔΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός στην Ελλάδα είναι ένας συνεχώς αναπτυσσόμενος κλάδος του οποίου η δυναμικότητα έγκειται στα 9036 ξενοδοχεία, στις 30.000 θέσεις κάμπινγκ και σε 450.000 κλίνες ενοικιαζόμενων δωματίων. Ενδεικτικά αναφέρεται μια αύξηση της δυναμικότητας των ξενοδοχειακών καταλυμάτων από 7477 το 1996, σε 8043 το 2000 και 9036 το 2005 φτάνοντας τις 682.050 κλίνες συνολικά (πηγή ΞΕΕ, 2006). Το μέγεθος αυτό είναι αυξημένο κατά 12,36% σε σχέση με το 2000, ενώ ο καταγραφόμενος μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής της περιόδου 1990-2005 είναι της τάξης του 3%. Η διοργάνωση των

Ολυμπιακών Αγώνων από τη χώρα συνέβαλε σημαντικά στην αύξηση του αριθμού των τουριστικών κλινών κατά την προαναφερόμενη περίοδο. Όσον αφορά στο μερίδιο της χώρας στο συνολικό ξενοδοχειακό δυναμικό των χωρών της Ε.Ε. ως προς τις τουριστικές κλίνες, σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat για το έτος (2004) παρατηρείται ελαφρά αύξηση της εθνικής συμμετοχής από 6,08% το 1995 σε 6,20% το 2004.

Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία (ΕΣΥΕ, Στατιστική Τουρισμού, 2005) το μέσο μέγεθος των ξενοδοχειακών μονάδων στην Ελλάδα ανέρχεται σε 75 κλίνες, έναντι 54 στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικότερα, στην ΕΕ το μέσο μέγεθος των μονάδων 5 αστέρων ανέρχεται σε 367 κλίνες, των 4 αστέρων σε 183 κλίνες, των 3 αστέρων σε 93 κλίνες και των 2 αστέρων σε 52 κλίνες.

Σχήμα 8: Ποσοστιαία κατανομή κλινών ανά κατηγορία **πηγή:** ΕΛΣΤΑΤ, 2006



Με βάση τα συμπεράσματα της παραπάνω έρευνας κάθε νέο ξενοδοχείο που δημιουργείται είναι με περισσότερα αστέρια. Το μεγαλύτερο μέγεθος ενός ξενοδοχείου αντιστοιχεί συνήθως και σε καλύτερη κατηγορία (περισσότερα αστέρια) και σε καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών. Ένα ποσοστό 60% είναι εποχικά ξενοδοχεία με βασικό πόλο έλξης κάποια κοντινή παραλία. Το 46% των ξενοδόχων που συμμετείχαν στην έρευνα δηλώνει ότι θα προχωρούσε σε επενδύσεις για ανανέωση εξοπλισμού, προσθήκη νέων εγκαταστάσεων με βασικό στόχο τη βελτίωση της ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών,

την επικείμενη αύξηση της ανταγωνιστικότητας, για να υπάρξει περιθώριο μεγαλύτερου κέρδους. Ένας από τους βασικούς φόβους των ξενοδόχων είναι οι τιμές τις οποίες διαμορφώνουν οι διεθνείς tour operators και ο προσανατολισμός που κάθε φορά έχει η διαφημιστική τους καμπάνια, καθώς ακολουθεί πιστά τις αλλαγές προορισμών της διεθνούς αγοράς.

Από πλευράς πολιτείας η υπαγωγή διαφόρων τύπων καταλυμάτων στους εκάστοτε αναπτυξιακούς νόμους δίνει τη δυνατότητα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας τουριστικών επιχειρήσεων μέσω επιδοτήσεων για ανακαινίσεις, επεκτάσεις, ίδρυση νέων μονάδων, μετατροπές παραδοσιακών ξενοδοχείων σε σύγχρονα, ενθαρρύνοντας επενδύσεις για ειδικές μορφές τουρισμού (γήπεδα γκολφ, μαρίνες, εκθεσιακούς χώρους, χιονοδρομικά κέντρα, θεματικά πάρκα κλπ). Οι παραπάνω επιδοτήσεις στοχεύουν στη προσέλκυση υψηλής ποιότητας τουρισμού, στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και στην ισόρροπη ανάπτυξη μειονεκτικών περιοχών (νησιωτικών και ορεινών κοινοτήτων).

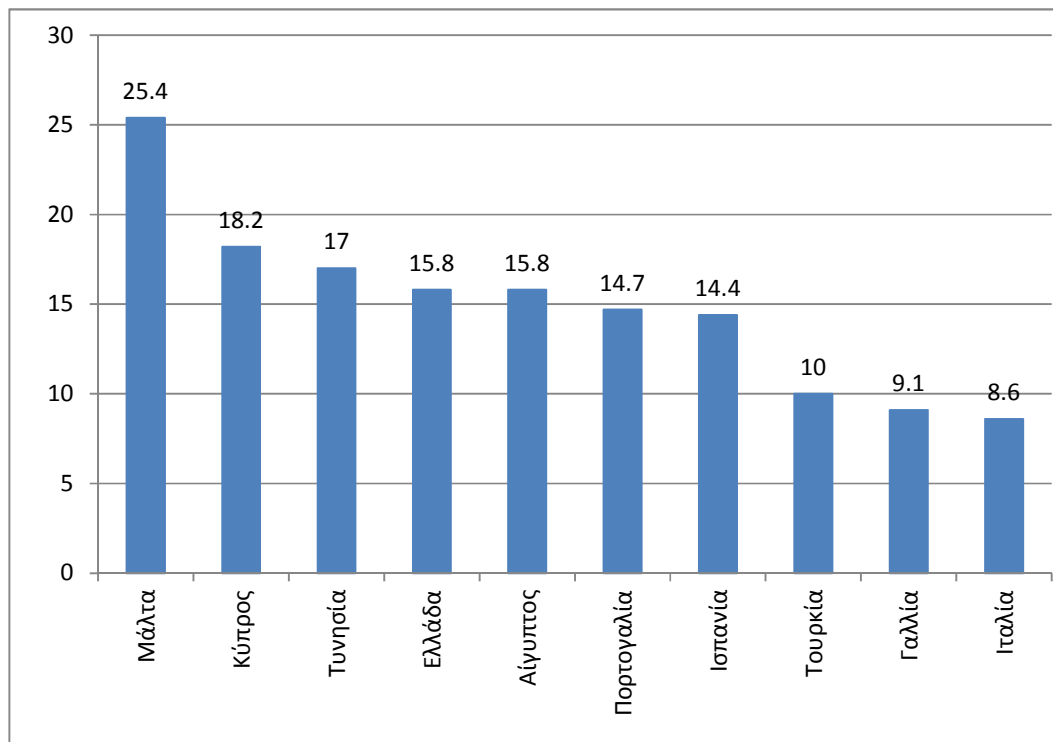
4.2.2 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η συμβολή του τουρισμού στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας είναι πολυσήμαντη και πολυδιάστατη.

ΑΕΠ

Συμμετέχει κατά 15,1% περίπου στο ΑΕΠ, όταν το ποσοστό σε ευρωπαϊκό επίπεδο που αφορά τον τουρισμό αντιστοιχεί σε ποσοστό 12% και σε διεθνές επίπεδο στο 10,8%. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του World Travel and Tourism Council (WTTC) ο δείκτης αυτός για την Ελλάδα θα κινείται με τον ίδιο περίπου ρυθμό έως το 2016.

Σχήμα 9: Το ποσοστό της συνολικής συμβολής του τουρισμού στο ΑΕΠ για χώρες της Μεσογείου, πηγή: WTTC, 2011



ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

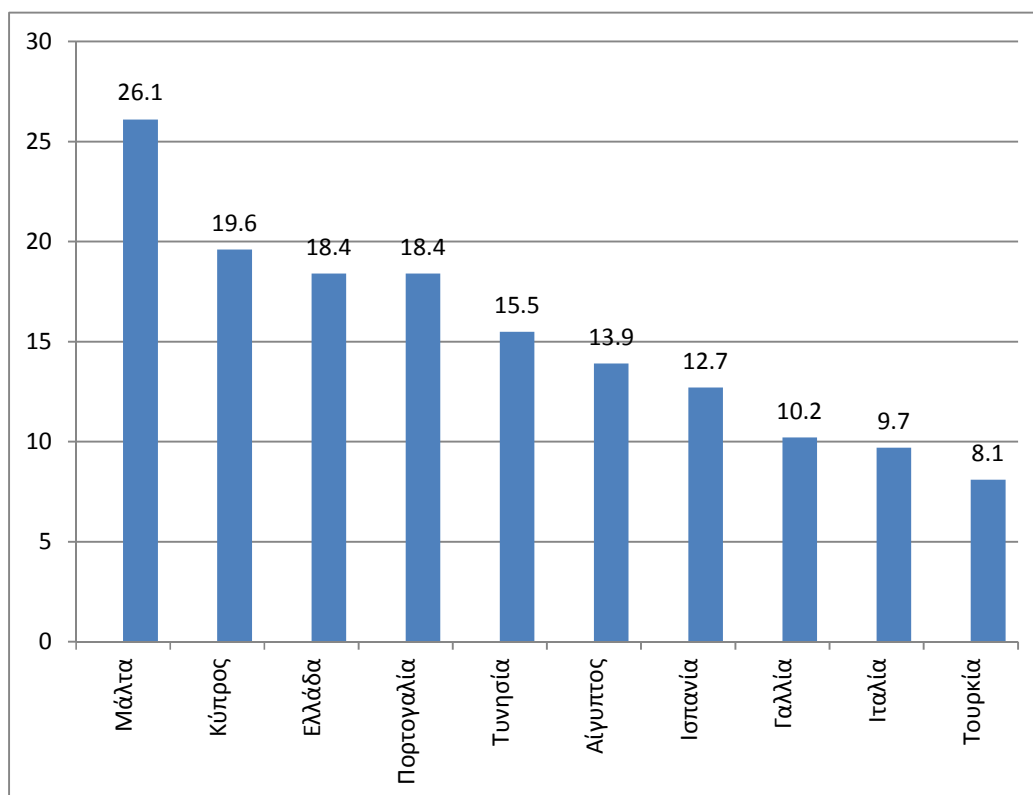
Σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat (Έρευνα Εργατικού Δυναμικού, 2005) στην Ελλάδα απασχολούνται ετησίως περίπου τις 304.000 άτομα στον κλάδο των ξενοδοχείων και των εστιατορίων (6,9% της συνολικής απασχόλησης της χώρας). Ο αριθμός των απασχολούμενων στον κλάδο αντιπροσωπεύει το 3,7% της συνολικής απασχόλησης του κλάδου στην ΕΕ των 24, όταν το μερίδιο του συνόλου του εργατικού δυναμικού της χώρας είναι 2,2%. Η απασχόληση στον κλάδο κατανέμεται ανάλογα με τη σχέση εργασίας ως εξής: το 58,6% εργάζονται ως μισθωτοί, το 31,2% ως αυτοαπασχολούμενοι και το υπόλοιπο 10,2% είναι μέλη της οικογένειας.

Σε συνδυασμό με τα στοιχεία της Eurostat για το 2005, μπορεί να εκτιμηθεί ότι το εργατικό δυναμικό που σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με τον τουριστικό κλάδο ανέρχεται σε 850.000 περίπου. Επειδή όμως αρκετές από αυτές τις θέσεις απασχόλησης είναι εποχικές,

μπορεί να ειπωθεί πως το συνολικό μέγεθος θέσεων εργασίας πλήρους απασχόλησης που σχετίζεται με τον τουρισμό στην Ελλάδα φτάνει τις 700.000. Σε σχέση με το 2000 ο αριθμός των απασχολουμένων του κλάδου εμφανίζεται αυξημένος κατά 11,36%, χωρίς όμως το ποσοστό που αντιστοιχεί στο σύνολο του εργατικού δυναμικού να διαφοροποιείται ουσιαστικά. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του WTTC, ο δείκτης της συμβολής στην απασχόληση για τα ελληνικά δεδομένα θα έχει ανοδική πορεία και ως το 2012 θα φθάσει περίπου το 21%.

Στα παρακάτω διαγράμματα παρουσιάζεται η συμβολή στο ΑΕΠ και στην απασχόληση αντίστοιχα κάποιων χωρών στη λεκάνη της Μεσογείου, οι οποίες θεωρούνται ανταγωνίστριες της Ελλάδας.

Σχήμα 10: Το ποσοστό απασχόλησης στον τουρισμό για χώρες της μεσογείου, **Πηγή:** WTTC, 2011



Από τα παραπάνω φαίνεται η σημασία του τουρισμού και της περαιτέρω ανάπτυξης του. Εκτός όμως από τη συμβολή στους βασικούς δείκτες της εθνικής

οικονομίας σημαντική είναι και η συμβολή του στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας. Διάφορες μειονεκτικές και απομονωμένες περιοχές χωρίς άλλες αναπτυξιακές δυνατότητες, επωφελούνται από τον τουρισμό, καθώς ενθαρρύνεται η δημιουργία έργων υποδομών (συγκοινωνιακό δίκτυο, λιμάνια, αεροδρόμια), δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και δίνονται κίνητρα στους ντόπιους για ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων. Μέσω του τουρισμού προβάλλεται και ενισχύεται κάθε ομορφιά και ιδιαιτερότητα της ελληνικής επικράτειας συμβάλλοντας έτσι στην ενδυνάμωση της υπαίθρου και στην αποκέντρωση. Ενδεικτικά αναφέρεται η συμβολή των περιφερειακών προγραμμάτων (στα πλαίσια των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης), που ενισχύουν δραστηριότητες προκειμένου να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων στις περιφέρειες. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται για την τουριστική βιομηχανία και μεγάλο μερίδιο των εν λόγω επιδοτήσεων αφορά σε τουριστικές επιχειρήσεις.

Από την εξέταση των χαρακτηριστικών του μορφωτικού και εκπαιδευτικού επιπέδου των απασχολούμενων του κλάδου προκύπτει ότι κυριαρχούν οι απόφοιτοι της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, σε ποσοστά που υπερβαίνουν σημαντικά τα αντίστοιχα ποσοστά για το σύνολο της οικονομίας, ενώ αντίστοιχα το ποσοστό αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ανέρχεται μόλις στο ένα τρίτο αυτού που παρατηρείται στο σύνολο της οικονομίας (ΕΛΣΤΑΤ, 2010). Είναι φανερό ότι στον τουριστικό κλάδο απασχολούνται άτομα με μέσο ή χαμηλό επίπεδο μόρφωσης και σαφώς όχι τόσο εξειδικευμένα όσο στο σύνολο των οικονομικών δραστηριοτήτων. Το εργατικό δυναμικό του τουρισμού με επίπεδο εκπαίδευσης ανώτερες ή ανώτατες σπουδές αντιστοιχεί μόλις στο 6,91% του συνόλου των απασχολούμενων στον κλάδο, όταν το αντίστοιχο μερίδιο στο σύνολο του εργατικού δυναμικού στην οικονομία είναι 23,57% (ΕΛΣΤΑΤ, 2010).

4.3. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΕ ΜΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ

Ο τουρισμός γνώρισε την πρώτη μεγάλη έξαρσή του στα μέσα της δεκαετίας του '50. Τότε δινόταν έμφαση κυρίως στις θετικές συνέπειες του φαινομένου και στα οικονομικά οφέλη που μπορούσε να έχει μια χώρα από την εξάπλωση του (Jafari, 1974; Gartner, και

Holecsek, 1983). Πέρα από τα άμεσα οφέλη για όσους έχουν άμεση ανάμειξη με τον τουρισμό, ταυτόχρονα υπάρχει εισροή ξένου συναλλάγματος, αύξηση στον τομέα των κατασκευών, επενδύσεις σε δραστηριότητες υποστηρικτικές του τουρισμού, μεγέθυνση υπηρεσιών (π.χ. εμπορικών δραστηριοτήτων) που αποκτούν εποχιακά μεγαλύτερη πελατεία κλπ. Ολόκληρη η οικονομία μιας περιοχής δέχεται θετική ώθηση από τον τουρισμό, διότι έχει επιπτώσεις και αλληλεπιδράσεις με πολλές οικονομικές δραστηριότητες (Dann, 1994).

Οι κοινωνικές συνέπειες του τουρισμού, όπως π.χ. διαπολιτισμικές ανταλλαγές, επαφή και γνωριμία με ξένες κουλτούρες κλπ, στην αρχή του φαινομένου αντιμετωπίστηκαν μόνο από τη θετική τους πλευρά (Murphy 1985· Pearce και Moscardo, 1986). Ο τουρισμός αντιμετωπίστηκε ως μέσο επαφής διαφορετικών πολιτισμών προωθώντας έτσι την κατανόηση, τον εκσυγχρονισμό, και τη γενικότερη διασπορά ιδεών μεταξύ των λαών. Σε μια δεύτερη φάση ο τουρισμός θεωρήθηκε ότι μπορούσε να αποτελέσει κίνητρο για τη συντήρηση και αναγέννηση τοπικών μορφών πολιτισμικής έκφρασης, όπως π.χ. της λαϊκής τέχνης και οικοτεχνίας που σε πολλές περιπτώσεις τείνει να εξαφανιστεί λόγω της έλλειψης ζήτησης.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '60 η εικόνα αυτή του τουρισμού ως πνοής οικονομικής και κοινωνικής αναγέννησης άρχισε να αμφισβητείται. Οι νέες απόψεις σχετικά με τον τουρισμό επικεντρώνονται στην οικολογική και κοινωνική πλευρά του φαινομένου, και αρχίζουν να εμφανίζονται ιδέες σχετικά με τα «όρια ανάπτυξης» και επιθυμία για διατήρηση της πολιτισμικής ταυτότητας (Swarbrooke και Horner, 1999). Η ανεξέλεγκτη ανάπτυξη των τουριστικών δραστηριοτήτων και υποδομών απειλεί και ασκεί πιέσεις στο φυσικό περιβάλλον, τις παραλίες και τον ευρύτερο παράκτιο χώρο και τα δάση (Nichols, και Snerenger, 1988· Wahab, 1975). Ο συνεχώς αυξανόμενος αριθμός των τουριστών – επισκεπτών επιβαρύνει σημαντικά τους φυσικούς πόρους και η πίεση γίνεται ιδιαίτερα αισθητή κυρίως σε μικρούς προορισμούς, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι εξαιρούνται οι μεγαλύτεροι (Reichel κ.ά., 2000). Τα οικονομικά οφέλη από τον τουρισμό, που αποτελούσαν και το βασικό κίνητρο για την ανάπτυξη και εξάπλωσή του, είναι συχνά εποχιακά και αβέβαια, ανάλογα με τον βαθμό πίεσης που δέχεται ο κάθε προορισμός (Wathern κ.ά., 1987). Τα τοπικά ήθη και έθιμα αλλοιώνονται, συχνά για να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις των τουριστών, με κίνδυνο να εκφυλιστούν σε τέτοιο βαθμό που να χάσουν

το στοιχείο έλξης που διέθεταν (Wahab κ.ά., 1976). Στη διεθνή βιβλιογραφία όλο και περισσότερο εμφανίζονται αρνητικές αναφορές, όπως ότι:

- Οι τοπικές τέχνες, η λαϊκή παράδοση εκχυδαίστηκαν από την άκρατη εμπορευματοποίηση και βιομηχανοποίηση και η τοπική κουλτούρα έδωσε τη θέση της στην τουριστική κουλτούρα (Parrinello, 1996).
- Οι προορισμοί άρχισαν να μοιάζουν μεταξύ τους και να αποκτούν τη διεθνή κουλτούρα των Mac Donald's και της Coca-Cola και η τοπική κληρονομιά, τέχνη και πολιτισμός έγιναν προϊόντα μαζικής εμπορευματοποίησης (Yuksel, 1998).
- Η ασύδοτη και χωρίς προγραμματισμό ανάπτυξη του τουρισμού δεν ασκεί πιέσεις μόνο στο περιβάλλον, αλλά έχει αρνητικές συνέπειες και στον κοινωνικό τομέα και τελικά και στην οικονομία των προορισμών.
- Η πιο σημαντική όμως αρνητική συνέπεια είναι ότι τελικά κατέστρεψε τα στοιχεία εκείνα που προσέλκυαν αρχικά τον επισκέπτη, οδηγώντας συχνά στην οριστική απώλεια του τουρισμού, ο οποίος πλέον έχει μετατραπεί στο μοναδικό πόρο που είχε απομείνει στην περιοχή (Westman, 1994· Youell, 1998).

Οι αρνητικές συνέπειες του τουρισμού και οι πιέσεις που δέχονται οι προορισμοί, δεν είναι μόνο ένα θεωρητικό ζήτημα. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα περιοχών υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν περιβαλλοντικά και πολιτισμικά προβλήματα από την υπερσυγκέντρωση των τουριστών, τη ρύπανση, την κατανάλωση πόρων κλπ. Το φαινόμενο είναι έντονο σε πολλές παραλιακές περιοχές και νησιά της Μεσογείου και της Ελλάδας ειδικότερα, όπου υπάρχουν ζώνες ευαίσθητες περιβαλλοντικά και η τουριστική ζήτηση είναι πολύ μεγάλη. Για να ανταποκριθούν στις πιέσεις που δέχονται οι περιοχές αυτές από την αυξημένη ανάγκη εξυπηρέτησης επισκεπτών, αναγκάζονται να επεκτείνουν τις τουριστικές εγκαταστάσεις και υποδομές και να βελτιώσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Πολύ σημαντικό όμως είναι να αντιμετωπιστεί με ιδιαίτερη προσοχή η διατήρηση της πολιτισμικής ταυτότητας της περιοχής και η προστασία του περιβάλλοντος (Wells και Guber, 1966).

Πέρα από τα οικονομικά οφέλη του τουρισμού, που είναι προφανή, υπάρχουν και έντονες συνέπειες του τουρισμού στην τοπική κοινωνία, που διαταράσσουν τις ισορροπίες και δημιουργούν ένα φαινόμενο η έκταση του οποίου δεν μπορεί παρά να έχει έντονες επιρροές στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Στο βαθμό που είναι δυνατή ή αποφυγή των οικονομικών διαρροών και τα χρήματα από τον τουρισμό ανακυκλώνονται στην ίδια

περιοχή, ο τουρισμός επιφέρει μια σαφώς θετική αλλαγή στις περισσότερες κοινωνίες (Frechtling, 1994). Η οικονομική βελτίωση από μόνη της δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως αρκετή για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων της περιοχής υποδοχής. Επιπρόσθετα είναι απαραίτητη η βελτίωση των κτιριακών υποδομών, και των κοινωνικών παροχών και ευκαιριών, για να βελτιωθεί σημαντικά η ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων (Perdue, κ.ά. 1999).

Για τη μελέτη των επιπτώσεων του τουρισμού στην τοπική κοινωνία τρεις επιστημονικές μελέτες θεωρούνται ιδιαίτερα σημαντικές. Πρώτη αναφέρεται η μελέτη των Allen κ.ά. (1988) στην οποία εξετάστηκαν οι αλλαγές στη θεώρηση των κατοίκων σε επτά σημεία της κοινωνικής τους ζωής. Η μελέτη συμπεριλαμβάνει στοιχεία από 20 κοινότητες, οι οποίες επιλέχτηκαν με βάση το ποσοστό των καταναλωτικών πωλήσεων που προέρχονται από τον τουρισμό. Τα ευρήματα της μελέτης έρχονται να υποστηρίξουν τις θεωρίες τουριστικής ανάπτυξης που βασίζονται στους κύκλους εκμετάλλευσης των προορισμών (Butler, 1980· Christaller, 1963). Οι κοινότητες με χαμηλά έως μέσα επίπεδα τουριστικής ανάπτυξης είχαν εμφανή οφέλη από τον τουρισμό, αλλά με την αύξηση του τουρισμού η θεώρηση των κατοίκων για τη ζωή στην κοινότητα υπήρξε αρνητική κυρίως στους τομείς των δημόσιων υπηρεσιών και των ευκαιριών των κατοίκων για κοινωνικό-πολιτική συμμετοχή (Allen κ.ά., 1988). Δύο επιπλέον πολύ σημαντικά συμπεράσματα της μελέτης είναι πρώτον ότι η αντίληψη των επιπτώσεων του τουρισμού αυξήθηκε με την αύξηση του βαθμού τουριστικής ανάπτυξης και δεύτερον ότι ο βαθμός που οι κάτοικοι υποστήριζαν την τουριστική ανάπτυξη αυξανόταν παράλληλα και κατ' αναλογία με την τουριστική ανάπτυξη. Στη συνέχεια έφτασε σε ένα οριακό σημείο, που θα μπορούσε να ονομαστεί "κοινωνική φέρουσα ικανότητα", και από τη στιγμή αυτό και πέρα η αντιμετώπιση των κατοίκων για την τουριστική ανάπτυξη δεν είναι πλέον θετική (Long κ.ά., 1990).

Η μελέτη των Perdue κ.ά. (1991) εξέτασε τις αλλαγές σε ορισμένους αντικειμενικούς παράγοντες – δείκτες για την ποιότητα ζωής των κατοίκων σε 100 κοινότητες, κατηγοριοποιημένες με βάση τα ετήσια κατά κεφαλήν έσοδα από τον τουρισμό. Συνοψίζοντας τα βασικά συμπεράσματα της μελέτης, βρέθηκε ότι οι παροχές υγείας και εκπαίδευσης αυξήθηκαν με την αύξηση της τουριστικής ανάπτυξης και της οικονομικής άνθισης που είχε ως συνέπεια. Από τη μελέτη προκύπτει ότι η ανάπτυξη του τουρισμού συνδέεται γραμμικά με την ανάπτυξη ή τη μείωση σε πολλά επίπεδα κοινωνικής

προσφοράς, αλλά δεν φαίνεται να υπάρχει αυτό που αποκαλούσαν οι προηγούμενες μελέτες “κοινωνική φέρουσα ικανότητα”. Η σχέση ανάπτυξης του τουρισμού και των παραγόντων που σχετίζονται με την ποιότητα ζωής των κατοίκων, όπως προκύπτει από τη δεύτερη αυτή μελέτη είναι σταθερή και δεν αλλάζει από ένα επίπεδο τουριστικής ανάπτυξης και πάνω.

Στην τρίτη μελέτη το 1996, οι Carmichael κ.ά., χρησιμοποίησαν και σύγκριναν στοιχεία που τα συγκέντρωσαν σε διαφορετικές χρονιές σε μία μόνο πόλη σε σχέση με τη δημιουργία μίας μεγάλης τουριστικής υποδομής. Οι κάτοικοι στην πλειοψηφία τους θεωρούσαν ότι μειώθηκε σημαντικά η ποιότητα ζωής τους, η κίνηση είχε γίνει χειρότερη, η πολιτιστική παράδοση έφθινε, η εγκληματικότητα αυξήθηκε και γενικότερα η πόλη τους δεν αποτελούσε πλέον επιθυμητό μέρος κατοικίας. Τα αποτελέσματα γίνονται πιο πολύπλοκα με μια λεπτομερέστερη μελέτη των στοιχείων. Σε αρκετά από τα αρνητικά σημεία η καμπύλη της αλλαγής άποψης - με το χρόνο, αντανακλά με μεγάλη ακρίβεια τον κύκλο ζωής του μοντέλου τουριστικής ανάπτυξης. Συγχρόνως όμως στη γενική ερώτηση εάν διαφωνούν με την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής τους, οι απαντήσεις έρχονται να επιβεβαιώσουν το μοντέλο που βασίζεται στην κοινωνική φέρουσα ικανότητα.

Πίνακας 5: Πιθανές θετικές και αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού

Οικονομικές επιπτώσεις του τουρισμού	
Θετικές	Αρνητικές
Άμεση δημιουργία νέων θέσεων εργασίας	Εποχικότητα της τουριστικής βιομηχανίας
Άμεση αύξηση τοπικού εισοδήματος	Αστάθεια λόγω της κυκλικής ζήτησης που είναι άμεσα εξαρτώμενη από το εισόδημα
Υποστήριξη των τοπικών υπηρεσιών	Τα οφέλη είναι εμφανή μόνο σε περιοχές με πολύ καλή οργάνωση και υποδομές
Εμπλουτισμός της οικονομικής βάσης	Συμφόρηση-φόρτος εποχιακός στις υποδομές και τα δίκτυα
Μεγάλο εύρος εργασίας για νέους – γυναίκες – ανειδίκευτους.	Εποχικό φούσκωμα στις τιμές των ακινήτων
Βελτίωση της «εικόνας» μίας περιοχής	Χαμηλών προδιαγραφών εργασία, πολλές ώρες, χαμηλοί μισθοί, ανειδίκευτο
Μετρήσιμο εισόδημα για την τοπική αυτοδιοίκηση	

	<p>προσωπικό</p> <p>Χαμηλή – αργή απόδοση του επενδυόμενου κεφαλαίου</p> <p>Αύξηση της δόμησης</p> <p>Εξάρτηση του τουρισμού από τη ζήτηση που αποτελεί εξωγενή και άρα όχι ελεγχόμενο από την περιοχή παράγοντα.</p>
<p>Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις του Τουρισμού</p>	
<p>Θετικές</p>	<p>Αρνητικές</p>
<p>Υψηλότερου επιπέδου αστικός σχεδιασμός</p> <p>Περιβαλλοντική εκπαίδευση</p> <p>Επανά-χρηση του κτιριακού αποθέματος</p> <p>Νέες χρήσεις σε κενή γη και έργα αξιοποίησης της γης.</p> <p>Υποστηρίζεται η διατήρηση (κτιρίων, μορφών αλλά και φυσικού περιβάλλοντος)</p> <p>Ισχυρός οικονομικός λόγος για να διατηρηθούν οι φυσικές περιοχές, προκειμένου να συνεχιστεί η συγκέντρωση οικονομικών ωφελειών από τον τουρισμό και κυρίως από τον οικοτουρισμό (π.χ. παρατήρηση πουλιών).</p>	<p>Καταστροφή σε ευαίσθητα τοπία</p> <p>Ρύπανση του αέρα, του νερού και ηχορύπανση</p> <p>Εποχιακή υπερκατανάλωση των πόρων της περιοχής (νερό, ενέργεια κλπ)</p> <p>Αυξημένες πιέσεις για δόμηση</p> <p>Απώλεια της βιοποικιλότητας και υποβάθμιση φυσικών οικοσυστημάτων</p> <p>Εγκατάλειψη αειφορικών μορφών οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως η παραδοσιακή γεωργία.</p>
<p>Κοινωνικές Επιπτώσεις του Τουρισμού</p>	
<p>Θετικές</p>	<p>Αρνητικές</p>
<p>Ερεθίσματα για νέες καινοτόμες ιδέες</p> <p>Ενίσχυση και διάδοση της πολιτιστικής κληρονομιάς και της τοπικότητας</p> <p>Ενίσχυση της ζήτησης για τοπικά προϊόντα και υπηρεσίες</p> <p>Βελτίωση της ποιότητας ζωής των</p>	<p>Αύξηση της συμφόρησης, εγκληματικότητας, θορύβου, και σκουπιδιών</p> <p>Ανταγωνισμός για τις χρήσεις γης και κυρίως για κατοικία</p> <p>Αλλαγές στη κατάσταση του τόπου</p>

κατοίκων από τις τουριστικές παροχές – υποδομές.	προκαλούν ατονία της τοπικής κουλτούρας Αντιθέσεις μεταξύ πλούσιων τουριστών και φτωχών κατοίκων Απώλεια τοπικής υπερηφάνειας
--	---

Συνοψίζοντας, είναι σαφές ότι τα οικονομικά οφέλη είναι αναμφισβήτητα πολύ υψηλά. Θα πρέπει όμως το οικονομικό κέρδος να συσχετίζεται με το κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος (Williams, 1987), και για το λόγο αυτό προκύπτει η επιτακτική ανάγκη για σχεδιασμό της τουριστικής ανάπτυξης.

4.4. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ

Η παράκτια ζώνη αποτελεί ένα πολύτιμο τμήμα για το φυσικό περιβάλλον αλλά και την ανθρώπινη κατοικία και δραστηριότητα και τον τουρισμό. Ταυτόχρονα όμως, η παράκτια ζώνη είναι η περιοχή όπου έχει γίνει κακή χρήση γης και υπάρχουν έντονες συγκρούσεις και αντικρουόμενες χρήσεις γης. Η φύση της παράκτιας ζώνης και οι τουριστικοί πόροι που διαθέτει, ήλιος, θάλασσα, άμμος (sea, sun, sand ή τα τρία S όπως χαρακτηρίζονται), παρέχουν τα απαραίτητα συστατικά για την ανάπτυξη παραθαλάσσιου τουρισμού (Cohen, 1978· Pigram, 1980). Ο παραθαλάσσιος τουρισμός εξαρτάται από τον τύπο της ακτής, εμφανίζοντας μεγαλύτερη συγκέντρωση στις αμμώδεις ακτές, λιγότερη στις βραχώδεις και καθόλου στις βαλτώδεις (Pearce, 1994). Η σχέση του τουρισμού με το φυσικό περιβάλλον στις παραθαλάσσιες περιοχές συμπεριλαμβάνεται στην τυπολογία για την ανάπτυξη των θερέτρων με βάση την παραθαλάσσια γεωμορφολογία (Wong, 1990). Το φυσικό περιβάλλον αποτελεί πόρο για τον παραθαλάσσιο τουρισμό περισσότερο από άλλες μορφές τουρισμού και είναι απαραίτητο για τον τουριστικό σχεδιασμό να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητά του.

4.4.1. ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Ο φυσικός και πολιτιστικός πλούτος που είναι συγκεντρωμένος στην παράκτια ζώνη, σε συνδυασμό με τις ήπιες κλιματολογικές συνθήκες, αποτελούν πόλο έλξης για ένα συνεχώς αυξανόμενο αριθμό τουριστών. Ένα μεγάλο ποσοστό του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα καταλαμβάνεται από τις τουριστικές δραστηριότητες και σχεδόν όλες οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες βρίσκονται σε αυτόν. Αυτή η συγκέντρωση είναι απολύτως δικαιολογημένη, δεδομένου του τύπου τουρισμού που είναι πιο διαδεδομένος στην Ελλάδα. Ο μαζικός τουρισμός που σχετίζεται με τον ήλιο και τη θάλασσα και εμφανίζει έντονη εποχικότητα είναι ο κυρίαρχος τύπος τουρισμού, παρόλο που στην Ελλάδα σχετίζεται άμεσα και με επισκέψεις σε πολιτιστικούς και αρχαιολογικούς χώρους. Ο αριθμός των τουριστικών καταλυμάτων και των υποδομών που μπορεί να βρεθούν σε τοποθεσίες μακριά από τη θάλασσα είναι ιδιαίτερα περιορισμένος (Coccossis κ.ά., 2003). Βέβαια, πρέπει να σημειωθεί ότι ο όρος 'μακριά' από τη θάλασσα δεν αναφέρεται πάντα σε απόλυτη χιλιομετρική απόσταση αλλά σε τύπο δραστηριοτήτων και τουριστικών εμπειριών που προσφέρονται, οι οποίες δεν σχετίζονται με το θαλάσσιο τουρισμό, όπως για παράδειγμα τα χιονοδρομικά κέντρα. Τα τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια κυρίως από πλευράς πολιτικής, η οποία όμως επεκτείνεται και στον ιδιωτικό τομέα των επενδυτών, για τη διεύρυνση του τουριστικού προϊόντος και τον εμπλουτισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών. Αυτές οι προσπάθειες αν και σημαντικές, δεν είναι αρκετά μεγάλης κλίμακας, ώστε να προμηνύουν μια ριζική αλλαγή στην αντιμετώπιση του τουριστικού φαινομένου και στο ίδιο το τουριστικό προϊόν. Η μεγάλη μερίδα των μελλοντικών τουριστικών δράσεων, επενδύσεων και υποδομών, αναμένεται να συνεχίσουν να τοποθετούνται στον παράκτιο χώρο. Η μεγάλη αλλαγή που θα μπορούσε να συμβεί θα ήταν αν στο μέλλον αυτές οι δράσεις, επενδύσεις, υποδομές δεν τοποθετούνται απλά, αλλά χωροθετούνται, με την έννοια ότι θα υπάρχει σχέδιο, πρόβλεψη και όριο στην τοποθέτησή τους.

Ο τουρισμός από τη φύση του χαρακτηρίζεται από την αύξηση της αστικοποίησης, της εμπορευματοποίησης και τη λειτουργική διαφοροποίηση, που οδηγούν στην περιβαλλοντική αλλαγή (Wilkinson, 1989). Ο σχεδιασμός μπορεί να βοηθήσει να ελαχιστοποιηθούν οι αρνητικές επιπτώσεις αλλά όχι να εξαλειφθούν (Cohen, 1978). Κατά

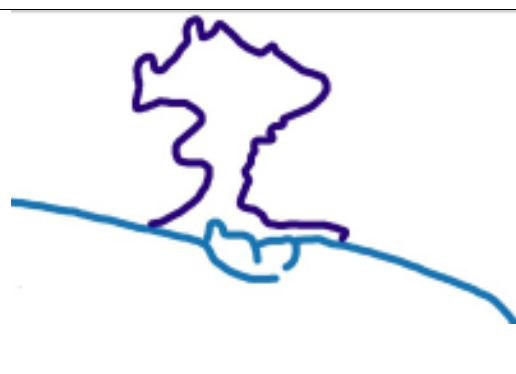
τον Cohen οι παράγοντες που επηρεάζουν το βαθμό της επίδρασης του τουρισμού στο φυσικό περιβάλλον είναι:

- Η ένταση της χρήσης από τους τουρίστες.
- Η φέρουσα ικανότητα (ανθεκτικότητα) του οικοσυστήματος.
- Η χρονική προοπτική των υπεύθυνων για την ανάπτυξη
- Ο μετασχηματιστικός χαρακτήρας της ανάπτυξης.

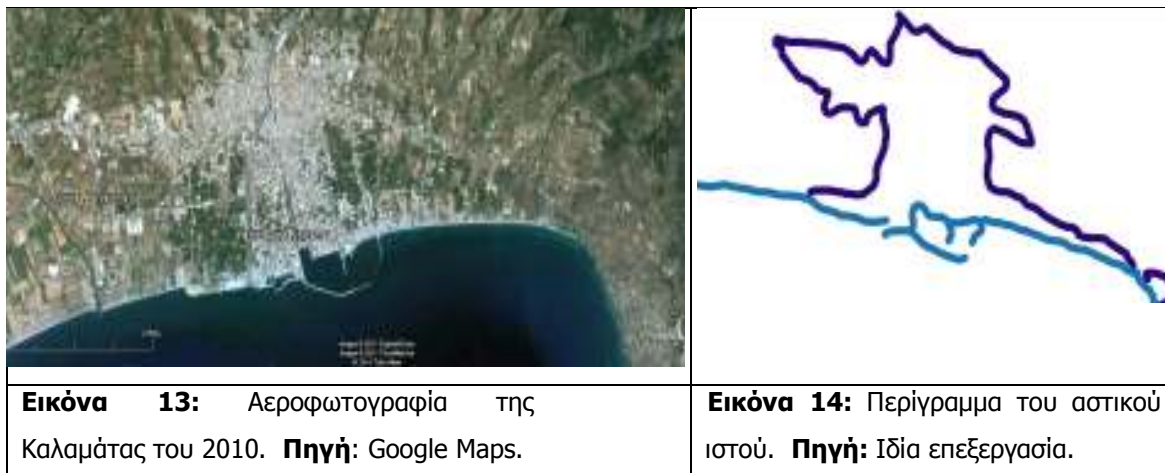
Η ανάγκη των κατοίκων των πόλεων για διακοπές και ο σύγχρονος απαιτητικός τρόπος ζωής, όπου οι ανάγκες συνεχώς αυξάνονται και ο ελεύθερος χρόνος συνεχώς μειώνεται, δεν μπορεί παρά να έχουν επίδραση και στη χρήση του χώρου. Ο παράκτιος χώρος τείνει να καταλαμβάνεται από δεύτερες παραθεριστικές κατοικίες. Το φαινόμενο της εξάπλωσης της δόμησης στον παράκτιο χώρο για δεύτερες κατοικίες ξεκίνησε από τις παραδοσιακές περιοχές παραθερισμού όπως είναι τα νησιά, η Χαλκιδική, και η ανατολική Αττική αλλά εξαπλώνεται συνεχώς. Σε πολλές περιπτώσεις η πρώτη μεγάλη εξάπλωση παραθεριστικών κατοικιών έχει υπερκαλυφθεί από την εξάπλωση του όμορου αστικού κέντρου και πλέον θεωρείται μέρος του αστικού κέντρου, επεκτείνοντας την παραθεριστική αστικοποίηση περισσότερο κατά μήκος των ακτών, και ο κύκλος αυτός επαναλαμβάνεται.



Εικόνα 11: Αεροφωτογραφία της Καλαμάτας του 1978. **Πηγή:** Γ.Υ.Σ.



Εικόνα 12: Περίγραμμα του αστικού ιστού. **Πηγή:** Ίδια επεξεργασία

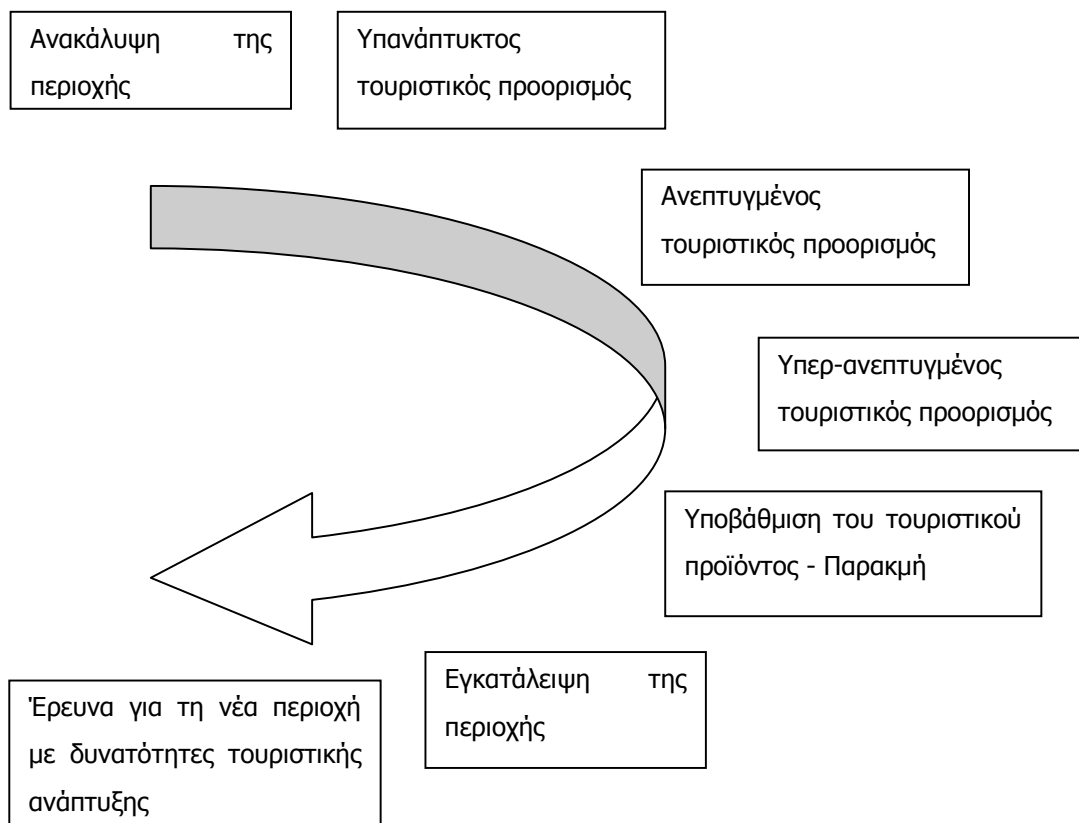


Στις περιοχές αυτές και σε άλλες περιοχές, εξακολουθεί να υπάρχει η δυνατότητα περαιτέρω τουριστικής ανάπτυξης η οποία εμφανίζεται με τη μορφή των νέων επενδύσεων σε υποδομές (δρόμοι, μαρίνες, αεροδρόμια κλπ) ή καλύτερων υπηρεσιών (τηλεπικοινωνίες, μονάδες βιολογικού καθαρισμού λυμάτων κλπ). Η επικρατούσα τάση για προορισμούς – θέρετρα αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον καθώς οι πόλεις που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τον αντίποδα μεγαλώνουν συνεχώς σε μέγεθος και η κατάσταση του περιβάλλοντος σε πολλούς τουριστικούς προορισμούς συνεχώς φθίνει. Γίνεται σαφές ότι οι προορισμοί που θα επιτύχουν την αναβάθμιση ή έστω τη διατήρηση της σχετικής ποιότητας του περιβάλλοντος θα είναι αυτοί που θα έχουν μελλοντικά ένα ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα (Farrell και Runyan, 1991).

Ο τουρισμός έχει να προσφέρει πολλά οφέλη στις προστατευόμενες περιοχές, αλλά μπορεί να έχει και ιδιαίτερα αρνητικές προεκτάσεις στην οικολογία, την κοινωνία και τον πολιτισμό (IUCN, 2003). Η ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων σε προστατευόμενες περιοχές θα πρέπει να γίνεται ύστερα από ιδιαίτερα λεπτομερή σχεδιασμό και με προτεραιότητα στην προστασία και την ανάδειξη της περιοχής και όχι στο οικονομικό όφελος. Είναι χαρακτηριστικό των περισσότερων στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος, να μεταβάλλονται και να αλλοιώνονται με τη χρήση. Η πρόκληση σε τέτοιες περιοχές είναι να επιτευχθεί αλλαγή προς το καλύτερο, καθώς μακροπρόθεσμα αυτό συμφέρει και τις δύο πλευρές, για να μην ολοκληρωθεί ο κύκλος ζωής του τουριστικού προορισμού αφενός, και να παραμείνει σε μία σταθερή κατάσταση ισορροπίας. Εκτός από την υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, αρκετά συχνή είναι και η υποβάθμιση της

εμπειρίας που προσφέρεται ιδιαίτερα όταν υπάρχουν τουριστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Η εύκολη πρόσβαση και η υπερπροβολή ενός τουριστικού προορισμού αλλάζουν τα ομαδικά πακέτων διακοπών και την αρνητική διαφήμιση. Ο Λαγανάς για παράδειγμα στη Ζάκυνθο, από τοποθεσία ιδιαίτερου οικολογικού ενδιαφέροντος και προστασίας της θαλάσσιας χελώνας έχει περάσει στη συνείδηση των ξένων τουριστών ως ένα μέρος ξέφρενης διασκέδασης και μέθης. Η Μύκονος, ένα από τα γραφικότερα νησιά των Κυκλάδων με μοναδική αρχιτεκτονική παράδοση, μετατράπηκε στο σημείο συνάντησης των απανταχού κοσμικών. Για τους κατοίκους, αλλά και για μεγάλη μερίδα των επισκεπτών, αυτή η αλλαγή μπορεί να είναι εξίσου καταστρεπτική όσο και η φυσική καταστροφή του τοπίου (Farrell και Runyan, 1991).

Στις προστατευόμενες περιοχές ο τουρισμός συνδέεται με τη φύση, το τοπίο και την εκπαίδευση. Αυτού του τύπου ο τουρισμός απαιτεί λίγες και λιτές υποδομές και παρεμβάσεις μικρής κλίμακας σε περιοχές όπου υπάρχει μεγάλος έλεγχος και αυστηρή διαχείριση. Αντισταθμίζοντας τα πιθανά οφέλη του τουρισμού δίνεται προτεραιότητα στις οικολογικές και κοινωνικές επιπτώσεις που μπορεί να έχει στην προστατευόμενη ζώνη αλλά και την ευρύτερη περιοχή (WPC, 2003). Τα οικονομικά οφέλη του τουρισμού είναι πάρα πολύ μεγάλα, ιδιαίτερα σε περιοχές που αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες, και έτσι ήταν ιδιαίτερα εύκολο να γίνουν υπερβολές, ξεπερνώντας κατά πολύ τη φέρουσα ικανότητα της περιοχής αλλά και τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Σχηματικά, ο τρόπος και οι φάσεις που ακολούθησε η τουριστικής ανάπτυξης μέχρι σήμερα κυρίως από την ιδιωτική πρωτοβουλία είναι:



Διάγραμμα 1: Ο Κύκλος ζωής ενός τουριστικού προορισμού. **Πηγή:** Butler, 1980, προσαρμογή

Στο συγκεκριμένο μοντέλο ο τουρισμός αποδίδεται ως μία κυρίως καταστροφική δύναμη που κατακλύζει και σαρώνει έναν τουριστικό προορισμό οδηγώντας τον στην τελική παρακμή. Αυτό που είναι πολύ σημαντικό να τονίσουμε είναι ότι ο τουρισμός μπορεί να προσφέρει πάρα πολύ σημαντικά οφέλη στους προορισμούς και αυτό εξαρτάται από τον τύπο του τουρισμού που θα αναπτυχθεί και θα προωθηθεί στην κάθε περιοχή, σε συνδυασμό πάντα με τα οικονομικό-κοινωνικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά της περιοχής – προορισμού. Οι εμπλεκόμενοι δημόσιοι φορείς, ιδιώτες επιχειρηματίες και λοιποί δρώντες θα πρέπει να αφιερώσουν πολύ μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού τους στην παρακολούθηση της κατάστασης του περιβάλλοντος και στις επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης προτού αυτές γίνουν μη αναστρέψιμες (Buckley, 1998). Μόνο με προγραμματισμό, συνεχή και ενδεδειγμένη παρακολούθηση και συγκατάθεση στη διάθεση οικονομικών πόρων από όλους τους εμπλεκόμενους είναι δυνατόν να σπάσει «ο κύκλος

του κακού», όπως χαρακτηρίζεται από πολλούς, που περιβάλλει αυτή τη στιγμή την τουριστική ανάπτυξη.

4.5. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Εξ ορισμού, ο σχεδιασμός αποτελεί δραστηριότητα που στοχεύει στην εκ των προτέρων θεώρηση των ωφελειών και του κόστους με την προοπτική της προετοιμασίας και πρόληψης μέσω καλύτερης οργάνωσης των δράσεων. Κατά την ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα, ο σχεδιασμός αντιμετώπιζε καταστάσεις και συνθήκες εκ των υστέρων, πρώτα, δηλαδή, εμφανιζόταν κάποιο πρόβλημα και μετά ο σχεδιασμός εμφανιζόταν ως λύση για το πρόβλημα. Στην πορεία όμως έγινε αντιληπτό ότι ο σχεδιασμός δεν αποτελεί λύση αλλά μέσον και άρχισαν να καταρτίζονται σχέδια προκειμένου να αντιμετωπιστούν εκ των προτέρων τα ενδεχόμενα προβλήματα. Στόχος των σχεδίων αυτών, τις περισσότερες φορές, είναι να ελέγξουν και να διοχετεύσουν τον τουρισμό κατά τρόπο, ώστε να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις ενώ ταυτόχρονα να υπάρξει αξιοποίηση των ευκαιριών ενός προορισμού μακροπρόθεσμα (Muller, 2001). Οι προσπάθειες σχεδιασμού έχουν ένα πολύ ευρύ φάσμα, από σχέδια περιφερειακά ή εθνικά, σχέδια μικρού τοπικού χαρακτήρα (Monod και DeCatelbajac, 1980· Nijkamp και Rietveld, 1984), ή προγράμματα για ειδικές τουριστικές υποδομές (Mulin κ.ά. , 2000).

Ο τουριστικός σχεδιασμός είναι πολύ ευρύτερος ως έννοια και άπτεται πολλών διαφορετικών θεμάτων, χωρίς να περιορίζεται αυστηρά στις φυσικές διαστάσεις της δραστηριότητας όπως τη βιώνει ο τουρίστας. Ο έλεγχος και ο σχεδιασμός αφορούν τις υποδομές και τον εξοπλισμό της παραλίας, των ξενοδοχείων, των μουσείων, των μεταφορών και όλων εκείνων των στοιχείων που θα ολοκληρώσουν την τουριστική εικόνα και θα προσφέρουν ασφάλεια, άνεση και ικανοποίηση στον επισκέπτη (Faludi, 1976). Εξίσου σημαντική είναι και η οργανωτική διάσταση που καλύπτει ένα ευρύ φάσμα τομέων από τον κυβερνητικό και τον πολιτικό π.χ. για έκτακτα δρομολόγια αεροπορικά και πλοίων, έως τον σχεδιασμό των ωρών λειτουργίας των αρχαιολογικών χώρων (Pentice, 1993). Ο φυσικός σχεδιασμός και ο οργανωτικός τομέας αλληλοσυμπληρώνονται για την επίτευξη ενός ολοκληρωμένου τουριστικού σχεδιασμού, ενώ συγχρόνως πρέπει να

συμπεριληφθούν και οι υπόλοιπες παράμετροι που συνιστούν τη ζωή ενός τόπου (Inskoop, 1988).

Στην περίπτωση των πόλεων προορισμών οι παράμετροι αυτές γίνονται πολύ περισσότερες και σύνθετες και υπάρχουν πολιτικές και σχέδια που διέπουν τη ζωή και την οργάνωση της πόλης, με τα οποία οφείλει να είναι σύμφωνος ο τουριστικός σχεδιασμός. Είναι γεγονός ότι η ανάγκη ένταξης του τουριστικού σχεδιασμού σε ένα ευρύτερο πλαίσιο σχεδιασμού, που θα λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες όχι μόνο των τουριστών αλλά και της περιοχής με τους κατοίκους, έχει παραμεληθεί πολύ συχνά. Οι συνέπειες είναι, μεγαλειώδη σχέδια και εγχειρήματα τουριστικής ανάπτυξης να αποτυγχάνουν, καταλήγοντας με τεράστια πανάκριβα ξενοδοχειακά συγκροτήματα που παραμένουν άδεια. Η κατασπατάληση πόρων και χρημάτων οδήγησε συχνά στην καταστροφή του περιβάλλοντος, λόγω της υπερεκμετάλλευσης και του κακού σχεδιασμού (Gunp, 1999).

Τα παραπάνω καταλήγουν σε δύο βασικές αρχές για το σχεδιασμό:

- Ο τουριστικός σχεδιασμός δεν αποτελεί αυτόνομο τμήμα, αλλά οφείλει να πραγματοποιείται μέσα στο πλαίσιο ενός ευρύτερου σχεδίου ανάπτυξης μιας περιοχής, που θα συμπεριλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες, όλους τους πόρους αλλά και τα προβλήματα της (Cooke, 1983).
- Προτεραιότητα έχουν οι τοπικές ανάγκες και οι τοπικές συνθήκες και στη συνέχεια οι υπόλοιπες απαιτήσεις του σχεδίου. Τα οφέλη πρέπει να χρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη και άλλων τομέων οικονομικής δραστηριότητας και να αποδίδουν στην τοπική κοινωνία, για να υπάρχει κοινωνική αποδοχή και οικονομική ισορροπία (Gunp, 1988).

4.6. ΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Τα αστικά κέντρα τα τελευταία χρόνια γίνονται ολοένα και πιο δημοφιλείς τουριστικοί προορισμοί. Ο προφανής λόγος επίσκεψης των αστικών κέντρων είναι για δουλειά (επαγγελματικός τουρισμός), αλλά συνεχώς αυξάνονται και οι επισκέψεις αναψυχής, για σύντομες αποδράσεις, γνωριμία με έναν άλλο πολιτισμό κλπ. Η τουριστική παρακαταθήκη ενός αστικού κέντρου μπορεί να διαχωριστεί σε πρωτεύουσα, δευτερεύουσα και πρόσθετα

στοιχεία (Law, 2002). Τα πρωτεύοντα στοιχεία αποτελούν τον κύριο λόγο για τον οποίο επισκέπτεται κανείς ένα αστικό κέντρο. Τα δευτερεύοντα στοιχεία, όπως είναι η αγορά, οι ξενοδοχειακές υποδομές, καθώς και τα πρόσθετα στοιχεία, όπως είναι οι μεταφορές, οι τουριστικές πληροφορίες, είναι επίσης πολύ σημαντικά για τη καλή λειτουργία του αστικού τουρισμού, αλλά δεν αποτελούν από μόνα τους στοιχεία έλξης για τους τουρίστες. Ακολουθεί κατάλογος με τα στοιχεία των αστικών κέντρων που μπορούν να αποτελέσουν πόλο έλξης ενισχύοντας τον τουρισμό.

Ιστορικές – Παραδοσιακές Γειτονιές. Τα ιστορικά κτίρια, δρόμοι ή γειτονιές και ειδικά κτίρια ενισχύουν τον τοπικό χαρακτήρα μιας περιοχής. Οι περιοχές αυτές, όταν είναι αξιοποιημένες, είναι πολύ φιλικές για τους πεζούς και έχουν να προσφέρουν ποικιλία δραστηριοτήτων και παροχών και δημιουργούν στον επισκέπτη μια έντονη εμπειρία άμεσα συνδεδεμένη με το χώρο. Οι πόλεις που διαθέτουν ιστορική κληρονομιά έχουν πλεονέκτημα για την τουριστική τους ανάπτυξη.

Στην Ελλάδα οι περισσότερες πόλεις διαθέτουν πλούσιο παρελθόν από πολλές διαφορετικές ιστορικές περιόδους. Συχνά το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι Ελληνικές πόλεις είναι ότι οι παραδοσιακές περιοχές δεν είναι ούτε στο ελάχιστο αξιοποιημένες ή έστω προστατευμένες. Η νομοθεσία για την κήρυξη διατηρητέων των κτιρίων ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος δεν μπορεί να λειτουργήσει από μόνη της, εάν δε συνοδεύεται από ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο συντήρησης, αξιοποίησης και προβολής των συγκεκριμένων κτιρίων ξεχωριστά. Για τη δημιουργία ενός κεντρικού πυρήνα που θα μπορεί να λειτουργήσει ως τουριστικός πόλος έλξης, είναι απαραίτητο η προστασία και αξιοποίηση να διευρυνθούν σε σοκάκια, γειτονιές και διαδρομές μέσα στην πόλη δημιουργώντας μία ολοκληρωμένη εμπειρία.

Ο Βόλος διαθέτει μια ιστορική συνοικία, τα Παλιά, στην οποία έχουν γίνει αρκετές αναπλάσεις και πολλά από τα κτίρια λειτουργούν ως εστιατόρια.

Θαλάσσιο Μέτωπο. Το θαλάσσιο μέτωπο στις πόλεις έχει χρησιμοποιηθεί διαφορετικά, ανάλογα με τις ανάγκες της πόλης για μεταφορές, βιομηχανικές χρήσεις, εμπορικές ή ψυχαγωγία. Ανεξάρτητα από τη χρήση, στις περισσότερες πόλεις αποτελεί πόλο έλξης για ψυχαγωγία ή κάλυψη αναγκών. Αρκετά χρόνια τώρα οι αρχές αλλά και ιδιωτικοί φορείς έχουν αναγνωρίσει τις δυνατότητες που έχει το θαλάσσιο μέτωπο για

τουριστική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Οι πόλεις που εξετάζονται διαθέτουν όλες ένα λιγότερο ή περισσότερο ανεπτυγμένο θαλάσσιο μέτωπο, γιατί βασικό κριτήριο επιλογής τους είναι να είναι παράκτιες. Το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί μία ξεχωριστή ζώνη στην πολεοδομική οργάνωση των πόλεων¹ και συχνά αντιμετωπίζει μεγάλες συγκρούσεις για τις χρήσεις γης λόγω της μεγάλης οικονομικής απόδοσης που μπορεί να έχει.

Συνεδριακά κέντρα – Εκθέσεις. Λόγω του έντονου επαγγελματικού χαρακτήρα που έχει ο αστικός τουρισμός, τα συνεδριακά κέντρα και οι εκθέσεις θεωρούνται ως βασικός πυλώνας για τον τουρισμό. Η ύπαρξη μεγάλης κλίμακας εγκαταστάσεων για εκθέσεις και συνέδρια αποτελεί σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης του τουρισμού σε μια πόλη. Στη Θεσσαλονίκη, που με τη ΔΕΘ έχει αποκτήσει παράδοση στη διοργάνωση εκθέσεων, υπολογίζεται ότι το ποσοστό των διανυκτερεύσεων που συνδέεται με τις περιοδικές εκθέσεις φτάνει και το 70%, σύμφωνα με στοιχεία της ένωσης ξενοδόχων της πόλης. Ο τομέας αυτός του τουρισμού αν και συμπεριλαμβάνει λίγες διανυκτερεύσεις, (μία με τρεις ανάπεισκέπτη) θεωρείται ότι ξοδεύει περισσότερο και έχει τη δυνατότητα να λειτουργήσει όλο το χρόνο.

Φεστιβάλ και άλλες διοργανώσεις. Τα φεστιβάλ και οι διάφορες διοργανώσεις έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια ένα αρκετά δημοφιλές μέσο που χρησιμοποιούν οι πόλεις για να δώσουν ώθηση στον τουρισμό τους. Το μέγεθος και η απήχηση της κάθε διοργάνωσης διαφέρει από την Παγκόσμια Έκθεση και τους Ολυμπιακούς Αγώνες, στον Ευρωπαϊκό διαγωνισμό τραγουδιού (Eurovision), και τα τοπικά φεστιβάλ. Μπορεί να υπάρχει περιοδικότητα στη διοργάνωση όπως το ετήσιο Φεστιβάλ Κινηματογράφου, ή να είναι ένα γεγονός που συμβαίνει μία μόνο φορά αλλά είναι πολύ μεγαλύτερης κλίμακας όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Στην πρώτη περίπτωση η προστιθέμενη αξία του γεγονότος οφείλεται στον κόσμο που το παρακολουθεί και στην τουριστική αιχμή που δημιουργείται

¹ Στη μελέτη περιπτώσης γίνεται αναλυτική αναφορά στο ρόλο της παράκτιας ζώνης και του θαλάσσιου μετώπου της πόλης με την ευρύτερη πολεοδομική οργάνωση και λειτουργία της πόλης.

κατά τη διάρκεια του γεγονότος. Στη δεύτερη περίπτωση η προστιθέμενη αξία είναι αφενός ο κόσμος που το παρακολουθεί αλλά και η μεγάλης εμβέλειας προβολή της πόλης, η οποία θα εξαργυρωθεί με μια συνολική αύξηση του τουρισμού τα επόμενα χρόνια (Duran Pere, 2002).

Ειδικά διαμορφωμένες περιοχές επίσκεψης. Στις περιοχές αυτές συγκεντρώνονται πολλαπλοί πόλοι τουριστικής έλξης όπως είναι τα μουσεία, πολιτιστικοί χώροι, χώροι ψυχαγωγίας κ.ά. δημιουργώντας μια περιοχή ιδιαίτερου ενδιαφέροντος. Οι χώροι αυτοί δεν αποτελούν μόνο ένα στρατηγικό μέσο προσέλκυσης τουριστών, αλλά δημιουργούν ένα χώρο αναφοράς και για τους μόνιμους κατοίκους. Επιπλέον, εάν υπάρξει ο κατάλληλος σχεδιασμός, τέτοιοι χώροι μπορούν να αποτελέσουν την αρχή και το εφαλτήριο μιας ευρύτερης στρατηγικής αστικής αναγέννησης για την πόλη. Οι ειδικά διαμορφωμένες περιοχές επίσκεψης διευκολύνουν τους τουρίστες να κινηθούν από το ένα σημείο στο άλλο και να αποκτήσουν μια σύνθετη πολυποίκιλη τουριστική εμπειρία. Η προώθηση του χώρου είναι εξίσου σημαντική, καθώς η ύπαρξη ενός μεγάλου όγκου από ποικίλες τουριστικές δραστηριότητες μπορεί να αποτελέσει λόγο επίσκεψης της πόλης. Η στρατηγική ανάπτυξης πολυχώρων έχει εφαρμοστεί κυρίως σε παραλιακές πόλεις με τη μετατροπή και επανάχρηση κτιρίων του λιμανιού και αποθηκών για τη δημιουργία τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι τα Docklands του Λονδίνου, το Albert Dock στο Λίβερπουλ, οι αποθήκες του λιμανιού στη Θεσσαλονίκη.

Οι εμπλεκόμενοι στον τουρισμό και οι κάτοικοι. Η φιλοξενία και η φιλική αντιμετώπιση είναι από τα πιο σημαντικά κοινωνικό-πολιτισμικά στοιχεία του τουριστικού προϊόντος. Ο επαγγελματισμός και η υψηλή ποιότητα παροχών που προσφέρονται ξεκινούν από τη φιλική και ευχάριστη διάθεση των ανθρώπων που εμπλέκονται στο τουριστικό προϊόν και σίγουρα η φιλοξενία επηρεάζει θετικά την απόφαση επίσκεψης ενός τόπου. Αυτό είναι ένα θέμα που εκτείνεται πέρα από τις τουριστικές επιχειρήσεις, σε ολόκληρη την τοπική κοινωνία, η οποία θα πρέπει να διατηρεί μία στάση φιλική και φιλόξενη. Σε αυτό το σημείο αποκτά ιδιαίτερη σημασία η τουριστική ανάπτυξη να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην έρχεται σε ρήξη με τα συμφέροντα των μόνιμων κατοίκων. Η επαγγελματική συνείδηση και κατάρτιση είναι απαραίτητα συστατικά για τη δημιουργία μιας επιτυχημένης τουριστικής εικόνας, όπως και η γλωσσομάθεια για τη διευκόλυνση της

επικοινωνίας. Για να συνεχίσει ο αστικός τουρισμός να ανθεί, θα πρέπει όλοι, από τον οδηγό ταξί μέχρι τον καταστηματούχο και από τον απλό πολίτη μέχρι τον ξενοδόχο να λειτουργούν ως τουριστικοί πράκτορες του τόπου τους και να συμβάλλουν στη δημιουργία μίας αξέχαστης τουριστικής εμπειρίας.

Αγορά και Φαγητό. Η αγορά και τα εστιατόρια θεωρούνται δευτερεύοντα στοιχεία του τουρισμού, αλλά συγκεντρώνουν ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των εξόδων και του χρόνου των τουριστών. Στις πόλεις που οι χώροι φαγητού και τα εμπορικά καταστήματα έχουν ενταχθεί στους τόπους συγκέντρωσης των τουριστών (αεροδρόμια, αναπλάσεις περιοχών, θαλάσσιο μέτωπο κλπ.) τα οικονομικά οφέλη είναι πολύ μεγάλα. Η σχέση μεταξύ τουρισμού και ψυχαγωγίας είναι ιδιαίτερα σημαντική, γιατί τα εμπορικά καταστήματα και τα εστιατόρια είναι κυρίως οι χώροι όπου η χρήση είναι ισομοιρασμένη και κοινή ανάμεσα σε μόνιμους κατοίκους και τουρίστες. Ο ρόλος που παίζουν αυτοί οι χώροι στην ανταλλαγή κουλτούρας μεταξύ μόνιμων κατοίκων και τουριστών είναι ιδιαίτερα σημαντικός, καθώς και η χωροθέτηση τους για την εξυπηρέτηση των αναγκών των δύο αυτών ομάδων. Περισσότερα για τη σχέση αυτή αναφέρονται στο τμήμα 9.2..

Συμπερασματικά, θα πρέπει να τονιστεί ότι η κατηγοριοποίηση αυτή των λειτουργιών γίνεται για λόγους ευκολίας στη διαχείριση των τουριστικών πόρων. Στην πραγματικότητα, στις περισσότερες πόλεις εμφανίζεται ένας συνδυασμός των παραπάνω και δεν αρκεί η μονομερής ανάπτυξη ενός μόνο τομέα για την επιτυχημένη ανάπτυξη του τουρισμού στην πόλη. Επιπλέον πολλά από τα παραπάνω συμπεριλαμβάνονται σε προσπάθειες αναγέννησης των πόλεων όχι μόνο με σκοπό τον τουρισμό, αλλά για την ενδυνάμωση της εικόνας και της ταυτότητας και την οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

4.7. Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΟΙΚΩΝ

Πέρα από τα οικονομικά οφέλη του τουρισμού, που είναι προφανή, υπάρχουν και έντονες συνέπειες του τουρισμού στην τοπική κοινωνία διαταράσσοντας τις ισορροπίες και δημιουργώντας ένα φαινόμενο του οποίου η έκταση του δεν μπορεί παρά να έχει έντονες επιρροές στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Στο βαθμό που είναι δυνατή ή αποφυγή των οικονομικών διαρροών, ο τουρισμός επιφέρει μια σαφώς θετική αλλαγή στις περισσότερες

κοινωνίες (Frechtling, 1994). Η οικονομική βελτίωση από μόνη της δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως αρκετή για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων της περιοχής υποδοχής. Είναι απαραίτητη η βελτίωση των κτιριακών υποδομών, των κοινωνικών παροχών και των ευκαιριών, για να μπορέσει να βελτιωθεί σημαντικά η ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων (Perdue, κ.ά., 1999). Έχει προηγηθεί αναλυτική αναφορά στις τρεις μελέτες των Allen κ.ά., (1998), Perdue κ.ά., (1991) και Carmichael κ.ά., (1996), που έχουν ασχοληθεί ιδιαίτερα με το θέμα.

4.8. ΧΩΡΙΚΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Είναι ιδιαίτερα δημοφιλής ο χαρακτηρισμός του τουρισμού ως ημιαυτόνομης διαδικασίας ροών η οποία πολύ δύσκολα μπορεί να προβλεφθεί και να καθοδηγηθεί. Η χωρική έκφραση αυτού του φαινομένου παγκοσμίως γίνεται μέσα από τα μοντέλα πυρήνα-περιφέρειας. Το τουριστικό ρεύμα ξεκινάει από τις μητροπολιτικές περιοχές των βιομηχανικών κρατών και μέσα από μία σειρά στάσεων και διαφορετικών διαδρομών καταλήγει στον προορισμό, την περιφέρεια (Pearse, 1989; Shaw και Williams, 1994). Με τη σειρά της αυτή η μετακίνηση ενισχύει την τουριστική βιομηχανία, η οποία ωθεί την αποκέντρωση των υποδομών και τη διασπορά κατά μήκος των τοπικών οδικών αξόνων (πρόσβαση) και του θαλασσίου μετώπου (θέλγητρο). Η ανάπτυξη ξεπερνά τα όρια του παλαιού προορισμού και γίνεται περισσότερο εξωστρεφής στην προσπάθεια ανεύρεσης αξιοποιήσιμης γης. Ως συνέπεια, η εμπορική αξία της γης αυξάνεται και γίνεται πιο εντατική η χρήση της (Cohen, 1978). Ο Butler (1980) κατάφερε να αποδώσει πολύ ξεκάθαρα σε έξι στάδια αυτή τη διαδικασία εξέλιξης ενός τουριστικού προορισμού. Επιβεβαιώνοντας για άλλη μία φορά την κρατούσα άποψη ότι ο τουρισμός αποτελεί αθροιστικό και ταυτόχρονα κυκλικό φαινόμενο. Πολλοί ερευνητές ερμηνεύοντας τα παραπάνω θεωρούν ότι ο τουρισμός βασίζεται στην εκμετάλλευση, είτε αυτή είναι οικονομική (Britton, 1982), είτε του περιβάλλοντος και των πηγών (Greenwood, 1989), είτε της τοπικής κοινωνίας (Cohen, 1987), και πιστεύουν ότι η ανάπτυξη του τουρισμού μπορεί να αποβεί καταστροφική για οποιονδήποτε προορισμό. Στον αντίποδα αυτής της άποψης βρίσκονται πολλοί ερευνητές όπως οι Pigram (1980), Boo (1990) κ.ά., οι οποίοι

θεωρούν ότι ο τουρισμός μπορεί να επιδράσει θετικά μέσω της οικονομικής άνθισης που προσφέρει, της επαφής με ξένες κουλτούρες και να λειτουργήσει ως κίνητρο προστασίας του περιβάλλοντος που αποτελεί συχνά το βασικό πόλο έλξης σε έναν προορισμό.

Η επίσημη αναγνώριση των περιβαλλοντικών πιέσεων που προκαλούνται από την αύξηση του τουρισμού έγινε το 1979, όταν ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (World Tourism Organisation, WTO) δημιούργησε την Περιβαλλοντική Επιτροπή για θέματα προστασίας. Το 1982 υιοθέτησε μια σειρά από αρχές, οι οποίες είναι γνωστές ως «Η Κοινή Διακήρυξη του Περιβάλλοντος και του Τουρισμού» η οποία είναι σε συνεργασία με το UNEP (United Nations Environmental Program).

4.8.1. ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Όπως έχει αναφερθεί, τα δίκτυα που βασίζονται στο εμπόριο, τις μεταφορές, τη βιομηχανική παραγωγή ακόμα και τους θεσμούς είναι αρκετά διαδεδομένα. Ο τουρισμός είναι μια νέα αναδυόμενη οικονομική δραστηριότητα, η οποία κερδίζει συνεχώς έδαφος στη μεταβιομηχανική πόλη. Στην περιοχή της Μεσογείου η ανάπτυξη και η οικονομική συνεισφορά του τουρισμού είναι τόσο μεγάλη, που πολλοί ερευνητές τον αποκαλούν τη βιομηχανία του 21 αιώνα (Hall και Page, 2002). Αποκτά λοιπόν ιδιαίτερο ενδιαφέρον να ερευνηθούν οι δομές του τουρισμού για να διευκρινιστεί εάν παρέχει τη δυνατότητα δημιουργίας δικτύου, όπως γινόταν με τις μέχρι τώρα οικονομικές δραστηριότητες. Ο τουρισμός είναι ένα ευμετάβλητο φαινόμενο που αλλάζει με τις μόδες και τις εποχές. Οι περισσότερες μελέτες ασχολούνται με τα κίνητρα πίσω από τον τουρισμό και την επιλογή ενός προορισμού και συνήθως καταλήγουν σε κατηγοριοποίηση των τουριστών και τυπολογίες τουριστικών προορισμών βασισμένες στην προκατάληψη² που υπάρχει για τον

² Με τον όρο προκατάληψη νοείται η πληροφόρηση και η ιδέα που έχει σχηματίσει ο τουρίστας για τον προορισμό του ή για οποιοδήποτε μέρος του πλανήτη, χωρίς να το έχει επισκεφτεί.

προορισμό. Επιπλέον, στις περισσότερες τουριστικές έρευνες οι τουρίστες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τα κοινωνικοοικονομικά τους χαρακτηριστικά (νεαροί περιπετειώδης, οικογένειες, συνταξιούχοι κ.ά.) και σύμφωνα με τον σκοπό της επίσκεψης (ετήσιες διακοπές, επίσκεψη σε φίλους-συγγενείς, επαγγελματικά κα.) και τέλος σύμφωνα με τη βασική δραστηριότητα με την οποία σκοπεύουν να ασχοληθούν κατά τη διάρκεια της επίσκεψης (πολιτιστικός τουρισμός, θαλάσσιος τουρισμός, αθλητικός τουρισμός κα.) (ΕΤΒ, 1998). Αποτέλεσμα μια τέτοιου είδους ανάλυσης είναι ότι καθώς οι τουρίστες γίνονται πιο ευέλικτοι, κινητικοί και ανεξάρτητοι, γίνεται εξαιρετικά δύσκολο να αναγνωριστούν κοινές συμπεριφορές πάνω στις οποίες θα μπορούσε να βασιστεί ένα δίκτυο. Ο τουρισμός φαίνεται να μπορεί να δημιουργήσει μόνο εταιρικά δίκτυα από αλυσίδες ξενοδοχείων και επενδυτών, προσανατολισμένα κυρίων στους δρώντες από τον ιδιωτικό τομέα και την αγορά (Jacobs και Groizard, 2007). Ολόκληρος ο υποστηρικτικός μηχανισμός του τουρισμού (ξενοδοχεία, αναψυχή, αθλητικές δραστηριότητες κ.ά.) βασίζεται στην ιδιωτική πρωτοβουλία με ελάχιστες εξαιρέσεις και επενδυτικές προσπάθειες του δημοσίου, επομένως αντίστοιχα είναι και τα δίκτυα που μπορούν να δημιουργηθούν. Η έννοια της δικτύωσης, της συνεργασίας και της συμπληρωματικότητας δεν είναι άμεσα αποδεκτή από την αγορά, η οποία έχει μάθει να λειτουργεί με απόλυτα ανταγωνιστικούς όρους και η ιδέα της διάχυσης των ωφελειών – κερδών χρειάζεται χρόνο για να ωριμάσει.

Οι τουριστικοί προορισμοί, και ιδιαίτερα οι πετυχημένοι, συνεχώς ανταγωνίζονταν μεταξύ τους για τη μερίδα των τουριστών που ξοδεύει περισσότερο και μένει περισσότερο, καθώς και για μεγαλύτερο μερίδιο της τουριστικής αγοράς. Πρώτες ανακάλυψαν τη δυνατότητα πιθανής αύξησης του κέρδους από τη συνεργασία οι τουριστικά λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές. Αρχικά ξεκίνησαν προβάλλοντας την ευρύτερη περιοχή, σε αντίθεση με την προώθηση πολύ συγκεκριμένων τουριστικών προορισμών, και προώθησαν πολλές πόλεις ως υπνωτήρια για την επίσκεψη στην ευρύτερη περιοχή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι πολλά από τα παραθαλάσσια θέρετρα στη Μ. Βρετανία που ύστερα από μια μακρά περίοδο παρακμής άλλαξαν την πολιτική προώθησής τους προς αυτή την κατεύθυνση, προκειμένου να αυξήσουν τον αριθμό των διανυκτερεύσεων (Vrassida, 2000). Με τον τρόπο αυτό η έννοια του προορισμού διευρύνεται και συμπεριλαμβάνει μια πολύ ευρύτερη περιοχή με πολλούς υπόπροορισμούς μέσα σε αυτή. Είναι πολύ συχνό φαινόμενο τα όρια της ευρύτερης περιοχής να ξεπερνούν τα αυστηρά διοικητικά όρια ενός νομού ή μίας περιφέρειας. Νέες

θεωρίες σχετικά με το μάρκετινγκ τόπων (place marketing) κινούνται προς την εξάλειψη της ανταγωνιστικής «παράδοσης» του τουρισμού και τη διεύρυνση των στενών ορίων ενός προορισμού, προωθώντας κάποιες τοποθεσίες ως βάσεις για επίσκεψη σε μια πολύ ευρύτερη περιοχή. Το αποτέλεσμα αυτής της νέας αντιμετώπισης είναι η ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής συνεργασίας, η οποία συνοδεύεται και από ενίσχυση της διαπεριφερειακής ανταγωνιστικότητας. Ήδη αυτή η νέα τάση της αγοράς έχει αρχίσει να δημιουργεί σχέσεις συμπληρωματικότητας μεταξύ μικρών υπόπροορισμών, οι οποίοι σε αρκετές περιπτώσεις έχουν αποκτήσει κοινή διαδικασία λήψης αποφάσεων. Αυτή είναι μια από τις πολύ βασικές λειτουργίες του δικτύου. Έτσι, ο τουρισμός κατάφερε να δημιουργήσει ένα σύνδεσμο μεταξύ των πόλεων της ίδιας περιοχής – περιφέρειας και μπόρεσε να καταφέρει να μοιράζονται οι προορισμοί μια κοινή πολιτική τουριστικής προώθησης, με τη γειτνίαση βέβαια να παίζει το σημαντικότερο ρόλο.

Για πάρα πολλά χρόνια η απόσταση, και πιο συγκεκριμένα η μικρή απόσταση, μεταξύ περιοχών θεωρείτο προαπαιτούμενη συνθήκη για τη δυνατότητα δημιουργίας δικτυακών σχέσεων, αλλά πολύ πρόσφατα έχει επέλθει μία σημαντική αλλαγή στη λογική του χώρου. Ο παραδοσιακός τρόπος έκφρασης του χώρου ως τοποθεσίας έχει εμπλουτιστεί από τη δυναμική των σχέσεων, των κόμβων και την πολυκεντρικότητα, δημιουργώντας έτσι ένα χώρο από ροές. Ο τουρισμός ως φαινόμενο ταιριάζει στη λογική των ροών και της μετακίνησης. Άρα ο ταξιδιώτης αντιπροσωπεύει μια σύνδεση, έναν κρίκο που ενώνει δύο κόμβους, τον τόπο προέλευσης και τον προορισμό. Σύμφωνα με τη θεωρία της δικτύωσης, σε ένα λειτουργικό δικτυακό σύστημα κανένας κόμβος δεν είναι σημαντικότερος από τους άλλους. Ο κάθε κόμβος μπορεί να αυξήσει τη σχετική σημασία του απορροφώντας πληροφορίες και πόρους και αξιοποιώντας τα πιο αποδοτικά (Castells, 2000). Εφαρμόζοντας αυτή την αρχή στον τουρισμό, υπάρχουν δύο ισότιμοι κόμβοι και η ροή της πληροφορίας από τον ένα στον άλλο δρα ως ο καταλύτης για την απόφαση επίσκεψης κάποιου συγκεκριμένου προορισμού. Η σημασία των δικτύων πληροφόρησης είναι προφανής στην περίπτωση του τουρισμού, γιατί κανείς δεν μπορεί να επιλέξει να επισκεφτεί ένα μέρος που δεν το έχει ακουστά, και η προώθηση και η διαφήμισή των προορισμών είναι κοινά παραδεκτοί τρόποι αύξησης του τουρισμού.

Ο τουρισμός εξ ορισμού είναι μια δραστηριότητα που έχει έναν τόπο προέλευσης, έναν ή περισσότερους προορισμούς, και μια διαδρομή που συνδέει τα δύο μέρη. Η αυξημένη κινητικότητα έχει μειώσει και έχει περιορίσει ουσιαστικά τη διαδρομή, σε

συνάρτηση πάντα με τα διαθέσιμα και προτεινόμενα μέσα μεταφοράς. Η παρακολούθηση αυτής της διαδρομής είναι πολύ εύκολη στην περίπτωση του οργανωμένου μαζικού τουρισμού, γιατί όλα είναι προκανονισμένα από έναν τουριστικό πράκτορα, ο οποίος έχει στη διάθεσή του όλες τις πληροφορίες. Η σύνδεση μεταξύ προέλευσης – προορισμού και στάσεων σε σημαντικά αξιοθέατα είναι εμφανής και επαναλαμβανόμενη. Καθώς οι τουρίστες γίνονται πιο ανεξάρτητοι και πιο ενημερωμένοι, έχουν την τάση να οργανώνουν μόνοι τους το ταξίδι τους. Η απόφαση αυτή βασίζεται στις προσωπικές τους εμπειρίες, τα ενδιαφέροντα, τους περιορισμούς, και τις διαθέσιμες πληροφορίες. Στην περίπτωση αυτή οι παράγοντες που επηρεάζουν τη διαδρομή και τον προορισμό είναι τόσο προσωπικοί και διαφορετικοί για κάθε τουρίστα, που γίνεται σχεδόν αδύνατη η παρακολούθηση της διαδρομής. Οι ανεξάρτητοι τουρίστες είναι πιο ευέλικτοι στον ταξιδιωτικό προγραμματισμό τους και πάντα υπάρχει το ενδεχόμενο δυναμικής αλλαγής του προγράμματος στην πορεία, καθώς κάθε μέρος που επισκέπτονται τους δίνει μία νέα εμπειρία και διευρύνει την πληροφόρησή τους. Η διαφήμιση αλλά και η από στόμα – σε στόμα διάδοση (word of mouth) αποτελούν τις κύριες πηγές πληροφόρησης. Αν συνυπολογιστεί αυτό με το γεγονός ότι υπάρχουν πολλοί προορισμοί που προσφέρουν παρόμοιες εμπειρίες (παρόμοιο τουριστικό προϊόν), τότε διαφαίνεται ότι σε αυτό ακριβώς το σημείο θα μπορούσε να στηριχθεί ένας τύπος δικτύου.

Ο νέος τύπος δικτύου θα βασίζεται στη ροή της πληροφορίας και τη διαφήμιση, χρησιμοποιώντας ως κόμβους προορισμούς με παρόμοιο τουριστικό προϊόν. Με τον τρόπο αυτό δεν θα είναι απλώς μια διαφήμιση του προορισμού στον τόπο προέλευσης, αλλά θα αποτελείται από ισότιμους κόμβους – προορισμούς που θα μπορούν να ενημερώνουν δυναμικά τον ταξιδιώτη. Κατά την επιλογή ενός προορισμού οι τουρίστες επηρεάζονται από πολλές παραμέτρους αλλά και από τις αναμνήσεις τους από προηγούμενα πετυχημένα ταξίδια. Είναι σημαντικό για την επιτυχία κάθε προσπάθειας δικτύωσης να καταφέρει να μεταδώσει την πληροφορία για μέρη που προσφέρουν παρόμοιες τουριστικές εμπειρίες.

Σε αντίθεση με τις περισσότερες τουριστικές έρευνες, η έμφαση δεν είναι στη συνεισφορά του τουρίστα στην τοπική κοινωνία ή οικονομία αλλά στη συνεισφορά της τοπικής κουλτούρας στον τουρίστα. Δεν εξετάζεται τι αφήνει σε έναν προορισμό αλλά τι παίρνει από αυτόν σε πληροφόρηση, εμπειρία, ανάμνηση. Ο προορισμός παύει να είναι απλά ο χώρος που φιλοξενεί τον τουρίστα, αλλά γίνεται ενεργός μέτοχος στη διαδικασία και τοποθετείται στο επίκεντρο μαζί με τον τουρίστα. Στόχος είναι ο χώρος να καταφέρει

να πληροφορήσει τον τουρίστα και τελικά ο ίδιος ο προορισμός να δράσει καταλυτικά για μελλοντικές επιλογές προορισμού. Η επικοινωνία και η πληροφόρηση είναι και τα δύο πολύ σημαντικά συστατικά για την ανάπτυξη του τουρισμού και ταυτόχρονα η διάχυση αυτής της πληροφορίας και η δυνατότητα των προορισμών να τη μοιράζονται γίνονται εξίσου σημαντικές για τη δημιουργία ενός είδους τουριστικού δικτύου. Οι συμμετέχοντες σε διάλογο μπορεί να διαμορφώσουν μια αίσθηση κοινής ταυτότητας ως μέρη ενός συστήματος ή μιας κοινωνίας, και μια διαφορετική προσωπική ταυτότητα στην πορεία. Οι άνθρωποι δε διαμορφώνουν την ταυτότητα τους ως μεμονωμένες οντότητες αλλά ως άνθρωπου και μέλη μιας ομάδας στα πλαίσια μιας κοινωνίας (Booher και Innes, 2001). Γενικεύοντας αυτή τη θεωρία, εάν θεωρηθούν οι προορισμοί που συνεργάζονται ως οι συμμετέχοντες σε διάλογο, θα μπορούσαν να προωθήσουν μια κοινή ταυτότητα. Αυτή θα μπορούσε να αποτελέσει ένα δίκτυο προορισμών που προσφέρουν παρόμοιες εμπειρίες, για παράδειγμα οι πολιτιστικές πόλεις, οι καλλιτεχνικές πόλεις, οι πόλεις για ψώνια, οι αθλητικές πόλεις, οι παραθαλάσσιες πόλεις κ.ά. Πολύ σημαντικό στοιχείο βέβαια αυτού του διαλόγου και της δημιουργίας ενός δικτύου είναι η συμμετοχή σε αυτό άνω των δύο πόλεων, καθώς όσο περισσότεροι είναι οι συμμετέχοντες (κόμβοι) τόσο πιο πετυχημένο θεωρείται ένα δίκτυο. Ιδιαίτερα στη συγκεκριμένη περίπτωση, όπου το στοιχείο δικτύωσης είναι η πληροφορία και βασίζεται στη διαφήμιση, η εμβέλεια και η επιτυχία του δικτύου εξαρτώνται άμεσα από τον αριθμό των συνεργαζόμενων πόλεων.

Κατά μια ευρύτερη έννοια, η αντιμετώπιση των προορισμών που συνεργάζονται, ως τους συμμετέχοντες σε διάλογο, τότε μπορούν να προωθήσουν και μία κοινή ταυτότητα ως μέρη του δικτύου κοινών εμπειριών και κοινού τουριστικού ενδιαφέροντος. Παραδείγματα αυτής της θεώρησης θα μπορούσαν να αποτελέσουν οι ιστορικές πόλεις, οι αθλητικές πόλεις, οι παραθαλάσσιες πόλεις κ.ά. Εξίσου σημαντικό βέβαια είναι να εδραιωθεί μία τέτοιου τύπου δικτυακή σχέση όχι μόνο ανάμεσα στις πόλεις μεταξύ τους, αλλά και ανάμεσα στις πόλεις με την ευρύτερη περιοχή τους. Η ροή πληροφορίας μεταξύ προορισμών δεν υποκαθιστά την ανάγκη να υπάρξει η αρχική ροή πληροφορίας από και προς τον τόπο προέλευσης, αλλά θα μπορούσε να λειτουργήσει και ανεξάρτητα.

4.9. ΠΕΡΙΛΗΨΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ακόμα και αν γίνει εφικτός ο αυστηρός έλεγχος των δραστηριοτήτων στην παράκτια ζώνη και απαγορευτεί η ανοικοδόμηση ή οι ανθρωπογενής δραστηριότητες που θέτουν σε κίνδυνο το οικοσύστημα, δεν είναι βέβαιο ότι θα επιτευχθεί η προστασία του περιβάλλοντος στην παράκτια ζώνη. Το ζήτημα είναι πολύ πιο σύνθετο και δεν αρκεί η μονοδιάστατη προστασία του περιβάλλοντος ή της πολιτιστικής κληρονομιάς ή του δομημένου περιβάλλοντος για να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα της παράκτιας ζώνης. Ο τουρισμός, όπως αναλύθηκε παραπάνω, είναι υπεύθυνος για ένα μεγάλο αριθμό απειλών και θεωρήθηκε σε πολλές περιπτώσεις ως ο κύριος λόγος υποβάθμισης των παράκτιων περιοχών, γεγονός που οδήγησε σε μονοδιάστατες λύσεις καταστολής του τουρισμού. Στο σημείο αυτό προκύπτει το ερώτημα: υπάρχει οικονομική διέξοδος στις παραλιακές πόλεις χωρίς τον τουρισμό ή θα αποφύγουμε τις αρνητικές συνέπειες του τουρισμού αλλά θα έχουμε να αντιμετωπίσουμε την παρακμή και την εγκατάλειψη των παραλιακών πόλεων. Σίγουρα ο προβληματισμός αυτός δεν θα πρέπει να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι ο τουρισμός αποτελεί τη μοναδική οικονομική διέξοδο, άρα θα πρέπει σε αυτό το βωμό να θυσιαστεί το περιβάλλον ή η τοπική κοινωνία κ.ά.

Ταυτόχρονα, πολλές μελέτες έχουν δείξει ότι ο πολιτιστικός τουρισμός που τείνει να αναπτύσσεται ολοένα και περισσότερο (Van der Stoep, 1996) μπορεί να λειτουργήσει ως θετικός παράγοντας για την τοπική κοινωνία. Η ανταλλαγή κουλτούρας και εμπειριών των μόνιμων κατοίκων μιας αστικής περιοχής και των τουριστών μπορεί να ενισχύσει την τοπική υπερηφάνεια των κατοίκων, και να δημιουργήσει μια έντονη τοπική ταυτότητα (Driver, κ.ά. 1991). Αντίστοιχα, ο ιαματικός τουρισμός ή οι οικοτουριστικές μονάδες αποτελούν την έμπρακτη απόδειξη ότι αφορισμοί του παρελθόντος και μονοδιάστατες επιλογές καταστολής του τουρισμού δεν αποτελούν ολοκληρωμένη λύση. Στην παράκτια ζώνη υπάρχουν πολλές ευκαιρίες για την ανάπτυξη του τουρισμού και ταυτόχρονα υπάρχουν και πολλές αρνητικές επιπτώσεις. Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι υπάρχει η δυνατότητα βιώσιμης ανάπτυξης μιας περιοχής που να συμπεριλαμβάνει και τον τουρισμό ως κύρια δραστηριότητα, αλλά θα πρέπει να υπάρχει ένας ολοκληρωμένος και συνολικός συντονισμός των ενεργειών, να μην αφήνεται η ανάπτυξη στην ιδιωτική

πρωτοβουλία και να λαμβάνονται υπόψη χωρικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές παράμετροι.

Ο τουρισμός είναι μία δραστηριότητα στενά συνδεδεμένη με την αστική αναγέννηση και την ανάπτυξη, χωρίς βέβαια να υποβαθμίζεται και η σημασία άλλων προσεγγίσεων και παρεμβάσεων στον αστικό χώρο (Alden, 1998). Ο τουρισμός είναι μια δραστηριότητα ιδιαίτερα πολύπλοκη και εμφανίζει πολλές διαφορετικές μορφές κατά περίπτωση. Μέσα στον αστικό χώρο και την κοινωνία ο τουρισμός έρχεται να δημιουργήσει ένα δικό του παράλληλο οικοδόμημα που βασίζεται σε όλες τις υποδομές και τις υπηρεσίες της υπάρχουσας πόλης, αλλά λειτουργεί σχεδόν αυτόνομα έως και ανταγωνιστικά ως προς την πόλη. Στόχος είναι να ενσωματωθεί ο τουρισμός στις αστικές δραστηριότητες και να βοηθήσει στην ανάπτυξη των πόλεων με τους όρους της βιωσιμότητας.

Παρά το γεγονός ότι η συνεχής αύξηση του πληθυσμού και η ανάπτυξη κατά μήκος της παράκτιας ζώνης δημιουργούν πολλές οικονομικές ευκαιρίες και ενισχύουν σημαντικά την οικονομία, ταυτόχρονα μπορεί να οδηγήσουν στην καταστροφή πολύτιμων οικοσυστημάτων, χώρων πρασίνου και στην υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος γενικότερα. Οι υπεύθυνοι για τη χάραξη της πολιτικής αλλά και οι ειδικοί που ασχολούνται με τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης καλούνται σε καθημερινή βάση να βρουν την ισορροπία ανάμεσα στις απολαβές από την οικονομική ανάπτυξη και ταυτόχρονα την άμβλυνση των αρνητικών συνεπειών για το φυσικό περιβάλλον που πηγάζουν από τις δραστηριότητες που στηρίζουν την ανάπτυξη.

Η εποχή της απόλυτης κυριαρχίας του κεντρικού κράτους στο σχεδιασμό και στη διαχείριση της τουριστικής ανάπτυξης έχει περάσει, δίνοντας τη θέση της σε όλο και περισσότερο αποκεντρωμένα σχήματα στις τουριστικές χώρες όπου διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο οι Ο.Τ.Α. (Νομαρχίες, Δήμοι) (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2001). Στα σχήματα αυτά καθοριστικός είναι ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα μέσω των θεσμικών και επαγγελματικών φορέων εκπροσώπησής του σε τοπικό επίπεδο (επιχειρηματίες, ξενοδόχοι, εργαζόμενοι στον τομέα κ.ά.). Η πολυπλοκότητα αλλά και το υψηλό κόστος ανάπτυξης του τουρισμού, άλλωστε, σε συνδυασμό με την ανάγκη να λαμβάνονται υπόψη στο σχεδιασμό του η «τοπική διάσταση», επέβαλαν αυτά τα αποκεντρωμένα σχήματα όπου οι συνέργειες διαφορετικών ομάδων συμφερόντων είναι αναγκαίες (Τσάρτας, 2006). Σε αυτά τα νέα δεδομένα συμβάλλει όλο και περισσότερο και ο ιδιωτικός τομέας, ο οποίος

επί πολλά χρόνια δεν έδινε ιδιαίτερη σημασία σε ζητήματα σχεδιασμού και συμμετοχής στην τοπική τουριστική ανάπτυξη. Η αλλαγή αυτή άλλωστε ήταν επιβεβλημένη από εξελίξεις όπως η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος, η αλλαγή των κινήτρων των τουριστών, η στροφή της πολιτικής των tour-operators προς περισσότερο εξειδικευμένες πελατείες, η επέκταση του τουρισμού σε χώρες όπου το πλαίσιο της λειτουργίας των ιδιωτικών επιχειρήσεων επιβάλλει συνέργειες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων αναγκαίων συμπράξεων είναι τα θεματικά πάρκα, τα συνεδριακά κέντρα, τα καζίνο, τα μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα, τα χιονοδρομικά κέντρα, τα περιβαλλοντικά πάρκα, οι μαρίνες, ο αστικός τουρισμός κ.ά.

Ταυτόχρονα οι ανάγκες για υποδομές (ξενοδοχειακές κ.ά.) και η υψηλή απόδοση της τουριστικής βιομηχανίας αποτελούν ισχυρά κίνητρα για να εγκατάσταση επιχειρήσεων, δόμηση και χρήση γης. Την ίδια στιγμή όμως η εντατική χρήση της μπορεί να ασκήσει πίεση ή και να καταστρέψει σημαντικούς βιότοπους, χώρους πρασίνου, και να αποτελέσει απειλή για τη βιωσιμότητα και στους τρεις άξονες, περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό. Η διαδικασία της εξάπλωσης της δόμησης, για οποιοδήποτε λόγο, δεν ακολούθησε κάποιο οργανωμένο σχέδιο και αφέθηκε στην ιδιωτική πρωτοβουλία με καταστροφικές συνέπειες για το τοπίο και το περιβάλλον. Αναγνωρίζεται, ωστόσο, ο τουρισμός ως πολύ βασική δραστηριότητα της παράκτιας ζώνης που ενισχύει σημαντικά την οικονομική μεγέθυνση μιας περιοχής. Συγχρόνως όμως αυξάνει τη δόμηση, την κατανάλωση πόρων και ασκεί πιέσεις στο περιβάλλον. Ο σχεδιασμός για τον τουρισμό στην παράκτια ζώνη θα πρέπει να ισορροπεί μεταξύ των οικονομικών ωφελειών που πιέζουν για ανάπτυξη και την ελεγχόμενη επιρροή αυτής της ανάπτυξης στο παράκτιο περιβάλλον. Ο τουρισμός αποτελεί ένα φαινόμενο κοινωνικό, και πολιτιστικό αλλά ταυτόχρονα αποτελεί και μία μη αναστρέψιμη παραγωγική δραστηριότητα. Λαμβάνοντας τα παραπάνω ως δεδομένα και προσπαθώντας να παραμείνουν ανεκτές οι επιπτώσεις του τουρισμού στο περιβάλλον και τους τόπους υποδοχής του θα πρέπει να μελετηθεί προσεκτικά ως δραστηριότητά του και να συμπεριληφθεί σε όλα τα επίπεδα των σχετικών πολιτικών (Τσάρτας, 1996).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Η μελέτη του συστήματος χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα μέσω της ανάλυσης του θεσμικού πλαισίου και των φορέων εφαρμογής του έχει ως στόχο να απομονώσει και να αναδείξει τα σημεία εκείνα που αναφέρονται, έχουν επιπτώσεις και έχουν δράσει καταλυτικά στη διαμόρφωση της κατάστασης στον παράκτιο χώρο και στον τουρισμό. Έχοντας καταγράψει την κατάσταση και τη δυναμική των πόλεων, η ανάλυση των χωρικών πολιτικών θα αναδείξει το βαθμό στον οποίο η σημερινή κατάσταση είναι αποτέλεσμα σχεδιασμού ή ο σχεδιασμός ακολούθησε σε ένα μεγάλο βαθμό τις εξελίξεις. Τέλος είναι σημαντικό να διερευνηθεί ο κοινός τόπος των τριών πολιτικών, χωροταξικής, πολεοδομικής και τουριστικής, και στο πλαίσιο αυτό εάν υπάρχει η δυνατότητα συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων φορέων με στόχο τη δημιουργία ενός κοινού 'οράματος' για τις παραλιακές πόλεις. Όπως προκύπτει από προηγούμενα κεφάλαια, ένας από τους ρόλους των παραλιακών πόλεων είναι να λειτουργήσουν ως αυτόνομοι τουριστικοί προορισμοί αλλά και ως διαχειριστές του τουρισμού της ευρύτερης παράκτιας ζώνης, δηλαδή να αποτελέσουν πόλο οικονομικής ανάπτυξης αλλά ταυτόχρονα, με κατάλληλο σχεδιασμό, να ελαχιστοποιήσουν τις αρνητικές επιπτώσεις των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη παράκτια ζώνη. Οι παραλιακές πόλεις καλούνται να είναι πρωτοπόροι στον τομέα της ανάπτυξης αλλά και να λειτουργήσουν ως «κυματοθραύστες» των οικονομικών, κοινωνικών και κυρίως περιβαλλοντικών πιέσεων της παράκτιας ζώνης. Είναι σημαντικό να εξεταστεί το θεσμικό πλαίσιο για να διερευνηθεί η δυνατότητα που δίνεται στις πόλεις να παίξουν αυτό το σύνθετο και συχνά αντιφατικό ρόλο. Ταυτόχρονα

μέσα από μια σύντομη αναφορά στα παραγόμενα σχέδια που προβλέπονται από το θεσμικό πλαίσιο, θα εξεταστεί ο βαθμός στον οποίο αναγνωρίζεται ο τουρισμός ως βασική λειτουργία και αναπτυξιακή δυναμική στις παράκτιες πόλεις, ενώ ταυτόχρονα θα μελετηθεί ο βαθμός στον οποίο αναγνωρίζονται οι ιδιαιτερότητες τόσο του ευρύτερου παράκτιου χώρου αλλά και των παράκτιων πόλεων ειδικότερα.

Το 1923 αποτελεί ημερομηνία σταθμό για την ιστορική εξέλιξη των ιδεών και των θεσμών στην Ελλάδα. Είναι η πρώτη φορά που γίνεται μια απόπειρα δημιουργίας ενός εξειδικευμένου συστήματος κανόνων και θεσμών για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη των πόλεων (Γιαννακούρου, 1999). Ολόκληρη η περίοδος του μεσοπολέμου (1914-1936), χαρακτηρίζεται από μία γενικότερη προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών δομών της χώρας.

Πίνακας 6: Η εξέλιξη του σχεδιασμού στην Ελλάδα. **πηγή:** ίδια επεξεργασία από Ανδρικοπούλου, 2008 και Οικονόμου, 2002

Η Εξέλιξη του Σχεδιασμού του Χώρου στην Ελλάδα
Σχέδια πόλεως προ 1923
Νομοθετικό Διάταγμα 1923
Εκτός σχεδίου δόμηση
Μεσοπόλεμος: αποκατάσταση προσφύγων, νέοι οικισμοί
Οριζόντια ιδιοκτησία ('30)
Καταστροφές ('40)
Ανοικοδόμηση, μέτρα ενίσχυσης οικοδομής,
Οικοδομικός οργανισμός 1950-1970
Παραγωγή δομημένου περιβάλλοντος
Αυθαίρετη δόμηση αντιπαροχή
Πολεοδομικά-χωροταξικά σχέδια δεκαετίας '60
Πενταετή προγράμματα ανάπτυξης δεκαετίας '60
Βιομηχανικές περιοχές 1965
Περίοδος δικτατορίας 1967-1974
Νόμοι για ρυθμιστικά σχέδια και ενεργό πολεοδομία
Νέο σύνταγμα του 1975
Ν. 360/76 περί χωροταξίας
Έντονη συγκέντρωση πληθυσμού στην Αθήνα
Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών ('79)
Ρυθμιστικά σχέδια διαφόρων πόλεων
Δημιουργία Υπουργείου Χωροταξίας Οικισμού και Προβάλλοντος
Ν. 947/79 Οικιστικές περιοχές και εισφορά γης
Ν. 1337/83 Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια,

Πολεοδομικές Μελέτες και Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου
Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση
Ρυθμιστικά σχέδια Αθήνας και Θεσσαλονίκης (Ν. 1515/85 και 1561/85)
Ν. 1650/86 Προστασία του περιβάλλοντος και μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων
Ν. 1622/86 Ενισχύονται οι αρμοδιότητες των ΟΤΑ και της Περιφέρειας
Ιδιωτική πολεοδόμηση ('91)
Ειδικές χωροταξικές και περιβαλλοντικές μελέτες
Ευρωπαϊκές μελέτες Ευρώπη 2000 και Ευρώπη 2000+
2 ^ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
Ν. 2508/97 Νέος οικιστικός νόμος περί βιώσιμων οικισμών. Σχέδια «ανοικτών» πόλεων, ρυθμιστικά μεσαίων πόλεων, αναπλάσεις.
Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου
Ενίσχυση ρόλου Περιφερειών και νέες αρμοδιότητες
Πρόγραμμα Ενοποίησης Δήμων και Κοινοτήτων «Καποδιστριας»
Ν. 2742/99 περί χωροταξίας και αιφόρου ανάπτυξης
Προσπάθεια ενίσχυσης των νομαρχιών και αποκέντρωσης αρμοδιοτήτων
Εκπόνηση χωροταξικών περιφερειών
Προσχέδιο Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

5.1. ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Η χωροταξία ως επιστήμη είναι ο προσχεδιασμένος μετασχηματισμός του κοινωνικό-οικονομικού γεωγραφικού χώρου, που εκφράζει τους στόχους μιας οργανωμένης κοινωνίας (Βασενχόβεν, 1997). Πολύ συχνά λέγεται ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός έχει ως αντικείμενο την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη περιοχών ευρύτερων από εκείνες που μελετά ο πολεοδομικός σχεδιασμός (Βασενχόβεν, 2005: σ.4). Όμως αυτός ο χωρικός διαχωρισμός της χωροταξίας από την πολεοδομία δεν είναι αρκετός. Ιδιαίτερα στον παράκτιο χώρο και τις παραλιακές πόλεις, όπου ο ρυθμός αστικοποίησης είναι κατά πολύ μεγαλύτερος από τον εθνικό μέσο όρο, η σύζευξη του πολεοδομικού και του χωροταξικού σχεδιασμού αποτελεί ιδιαίτερο πρόβλημα. Μία ανάλυση της χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής με αντικείμενο τον παράκτιο χώρο, και πιο συγκεκριμένα στις παράκτιες πόλεις, θα μπορέσει να αναδείξει τις βασικές έννοιες με βάση τους στόχους και τα εργαλεία υλοποίησής τους. Τέλος, στην ανάλυση αυτή ιδιαίτερη διάσταση προσδίδεται από τη δομή και τη δυναμική των φορέων που καλούνται να διαμορφώσουν και να υλοποιήσουν τους στόχους των πολιτικών. Ακολουθεί ανάλυση των χωρικών πολιτικών (χωροταξικών και πολεοδομικών) μέσα από τους θεσμούς και εργαλεία εφαρμογής τους. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα εργαλεία και τα σχέδια που προβλέπονται ανά χωρικό επίπεδο.

Πίνακας 7: Εργαλεία και σχέδια που προβλέπονται από το θεσμικό πλαίσιο ανά χωρικό επίπεδο.
πηγή: Οικονόμου, 2002 και Ανδρικοπούλου, 2008

ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ		
Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης	Γενικές κατευθύνσεις για τη χωρική οργάνωση της χώρας	Ολομέλεια Βουλής
Ειδικά Πλαίσια (Τουρισμού, Παράκτιων Περιοχών, Βιομηχανίας, ΑΠΕ κλπ)	Εξειδίκευση του Γενικού πλαισίου κατά τομείς – κλάδους ή περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος του Εθνικού χώρου	Επιτροπή Συντονισμού Κυβερνητικής Επιτροπής – με Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ)
Περιοχές Προστασίας της Φύσης και Ζώνες Ειδικών Περιβαλλοντικών Ενισχύσεων	Κατάταξη περιοχής, καθορισμός ορίων περιοχής, γενικοί όροι, περιορισμοί και απαγορεύσεις δόμησης, δραστηριοτήτων	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ		
Περιφερειακά Πλαίσια	Εξειδίκευση των κατευθύνσεων του Γενικού Πλαισίου κατά Περιφέρεια, χωροθέτηση παραγωγικών δραστηριοτήτων κλπ.	Απόφαση αρμόδιου υπουργού, πενταετής αναθεώρηση
Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ)	Στρατηγικό σχέδιο χωρικής ανάπτυξης και προστασίας περιβάλλοντος Αττικής – ρυθμίζει σύστημα μεταφορών και ορισμένα θέματα χρήσεων γης	Προεδρικό Διάταγμα με πρόταση ΥΠΕΧΩΔΕ (για τροποποίηση)

Ειδικό Καθεστώς Αιγαίου – Βορείου Ελλάδος	Χαρακτηρισμός παραδοσιακών οικισμών – διατηρητέα – αποκατάσταση τοπίου	Προεδρικό διάταγμα
Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές περιοχές		ΚΥΑ
Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης		ΚΥΑ
ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ		
Ειδικές Χωροταξικές Μελέτες – Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ)	Οι ΖΟΕ αναφέρονται κυρίως στον καθορισμό των χρήσεων γης και στον περιορισμό στην κατάτμηση και τη δόμηση σε περιοχές όπου μεγάλα τμήματα είναι εκτός σχεδίου.	ΚΥΑ
Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης	Ανάλογο με της Αθήνας	Προεδρικό Διάταγμα με πρόταση ΥΠΕΧΩΔΕ για τροποποίηση
ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΗΜΟΥ		
Ρυθμιστικό Σχέδιο μεσαίων πόλεων (Βόλος, Πάτρα, Ηράκλειο)	Ανάλογο με της Αθήνας	Προεδρικό Διάταγμα (μέχρι σήμερα δεν έχει ολοκληρωθεί κανένα)
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο	Σε αυτό το επίπεδο σχεδιασμού οι διατάξεις είναι κανονιστικές σχετικά με τον καθορισμό των χρήσεων γης, όρους και	Απόφαση ΓΤ Περιφέρειας ή Υπουργική απόφαση ΠΕΧΩΔΕ για Δήμους Αττικής και Θεσσαλονίκης

	συντελεστές δόμησης και ορίζονται σε επίπεδο Καποδιστριακού Δήμου	
Σχέδιο Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ)	Ισχύει ό,τι για το ΓΠΣ αλλά αναφέρεται σε Δήμους με οικισμούς < 2000 κατοίκων	Απόφαση ΓΓ Περιφέρειας
Πολοδομικές Μελέτες	Οριστικοποίηση των ορίων των προς πολεοδόμηση ζωνών του ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ σε επίπεδο γειτονιάς – συνοικίας	Απόφαση ΓΓ Περιφέρειας ή Υπουργική απόφαση ΠΕΧΩΔΕ για Δήμους Αττικής και Θεσσαλονίκης

5.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η έννοια του Χωροταξικού Σχεδιασμού στη χώρα μας κατοχυρώνεται νομικά για πρώτη φορά με το άρθρο 24 (παρ. 2) του Συντάγματος του 1975 και μαζί με τις διατάξεις που αφορούν το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον (παρ. 1 και 6) αποτελούν το συνταγματικό πλαίσιο άσκησης χωροταξικής πολιτικής (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006). Σε εκτέλεση των παραπάνω συνταγματικών διατάξεων εκδόθηκε το 1976 ο Νόμος 360/76, «Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος» με τον οποίο για πρώτη φορά καθορίστηκαν οι έννοιες του χωροταξικού σχεδίου και προγράμματος και της χρήσης γης, καθώς θεσπίστηκαν αρμόδια όργανα και διαδικασίες για την εκπόνηση και την έγκριση των αντίστοιχων σχεδίων. Για πρώτη φορά στην Ελλάδα, ο νόμος προέβλεπε τη θέσπιση χωροταξικών σχεδίων σε επίπεδο χώρας και περιφέρειας καθώς και ειδικών σχεδίων χωρίς συγκεκριμένη γεωγραφική κλίμακα. Στο πλαίσιο του νόμου αυτού εκδόθηκαν περίπου 15 αποφάσεις με τις οποίες χαράσσονται κατευθυντήριες γραμμές χωροταξικής πολιτικής για την οικιστική αποκέντρωση και τη χωρική κατανομή των δραστηριοτήτων με ταυτόχρονο στόχο την προστασία του περιβάλλοντος (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1995).

Ακολούθησαν οι «Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης Νομών», που κατατέθηκαν το 1984 στο τότε ΥΧΟΠ (νυν ΥΠΕΚΑ). Η ειδική αυτή περίπτωση σχεδιασμού δεν αποτελεί

εφαρμογή των διατάξεων του νόμου 360/76 και για το λόγο αυτό δεν μπορούν να θεσμοθετηθούν, διατήρησαν όμως άτυπο συμβουλευτικό χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, για την κάλυψη των αναγκών του σχεδιασμού του παράκτιου χώρου με βάση το σύγχρονο προβληματισμό που ενσωματώνει την περιβαλλοντική διάσταση στην ανάπτυξη το ΥΠΕΧΩΔΕ ανέθεσε στα πλαίσια του κοινοτικού προγράμματος ENVIREG, το 1994, σε ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας την εκπόνηση 5 ερευνητικών προγραμμάτων (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1995). Τα προγράμματα αφορούν τους εξής τομείς:

- Διαχείριση ακτών – επιπτώσεις τουρισμού.
- Χωροταξική διαχείριση και προστασία περιβάλλοντος από τη συγκέντρωση βιομηχανικών δραστηριοτήτων.
- Κωδικοποίηση και μηχανισμοί ελέγχου των χρήσεων γης στον έξω-αστικό χώρο.
- Κατευθύνσεις και πλαίσιο προδιαγραφών EXM σε παράκτιες περιοχές.
- Διαχείριση, προστασία και ανάδειξη παράκτιων μητροπολιτικών περιοχών (περίπτωση Σαρωνικού).

5.2.1. Ο ΝΟΜΟΣ 2742/99

Είκοσι τρία χρόνια μετά το νόμο 360/76 «Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος», ο οποίος έμεινε ουσιαστικά ανενεργός, τέθηκε σε ισχύ ο ν. 2742/99 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις». Τα χωρικά προβλήματα ωστόσο που είχαν συσσωρευτεί από την έλλειψη ενός ενεργού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού ήταν σοβαρά. Ο νέος νόμος προσπάθησε να καλύψει το ουσιαστικό κενό που υπήρχε στη χώρα στον τομέα του νομοθετικού και θεσμικού πλαισίου της χωροταξίας. Σύμφωνα με το άρθρο 1, σκοπός του νόμου είναι η θέσπιση θεμελιωδών αρχών και η θεσμοθέτηση σύγχρονων οργάνων, διαδικασιών και μέσων άσκησης χωροταξικού σχεδιασμού που προωθούν την αειφόρο και ισόρροπη ανάπτυξη, κατοχυρώνουν την παραγωγική και κοινωνική συνοχή, διασφαλίζουν την προστασία του περιβάλλοντος στο σύνολο του εθνικού χώρου και τις επιμέρους ενότητες του και ενισχύουν τη θέση της χώρας στο διεθνές και Ευρωπαϊκό πλαίσιο. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στα εργαλεία άσκησης του σχεδιασμού, ώστε να είναι εφαρμόσιμα και να μην επαναληφθεί η προηγούμενη κατάσταση του νόμου 360/76 (Ανδρικοπούλου, 2008).

Με το νέο νόμο συνιστώνται δύο όργανα χωροταξικού σχεδιασμού: η Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Η Επιτροπή είναι πολυμελές διυπουργικό όργανο που αποφασίζει για θέματα χωροταξίας γενικότερης σημασίας και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της πολιτικής αειφόρου ανάπτυξης του εθνικού χώρου. Ρόλος της είναι να παρακολουθεί, να εποπτεύει και να συντονίζει την εφαρμογή της πολιτικής αυτής και των λοιπών αποφάσεών της (Ν. 2742, 1999). Το Εθνικό Συμβούλιο συνίσταται από το πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ, νυν ΥΠΕΚΑ, είναι ένα μικτό συλλογικό όργανο κοινωνικού διαλόγου και διαβούλευσης που έχει ως έργο του την παροχή γνωμοδοτήσεων ή εγγράφων παρατηρήσεων και τη διατύπωση προτάσεων σχετικά με την Εθνική χωροταξική πολιτική και πολιτική αειφόρου ανάπτυξης και τα αναγκαία μέτρα και ενέργειες για την εφαρμογής τους. Επίσης γνωμοδοτεί για το περιεχόμενο του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού σχεδιασμού και Αειφόρου ανάπτυξης και συμμετέχει περιοδικά στη διαδικασία παρακολούθησης, αξιολόγησης και αναθεώρησής τους.

Ο 2742/99 Χαρακτηρίζεται από σαφώς εντονότερο προσανατολισμό στον στρατηγικό σχεδιασμό, αφού κύριο αντικείμενο των σχεδίων που προβλέπει είναι η υιοθέτηση κατευθύνσεων και όχι συγκεκριμένων δράσεων. Αντικείμενο του στρατηγικού σχεδιασμού είναι ο προσδιορισμός των μείζονων χαρακτηριστικών της χωρικής οργάνωσης, που απαιτούν μεγάλη κλίμακα σχεδιασμού και όχι ο λεπτομερής σχεδιασμός (Οικονόμου, 2008). Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο 2742/99 δεν έχει έντονο κανονιστικό χαρακτήρα και η σχέση των σχεδίων που προβλέπει ιεραρχείται από τον ορισμό ότι κάθε υποκείμενο σχέδιο οφείλει να εναρμονίζεται με το υπερκείμενο.

Στην προσπάθεια να καλυφθεί η ανυπαρξία χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα με το νέο νόμο 2742/99 εισάγονται τα νέα εργαλεία χωροταξικού σχεδιασμού. Αυτά είναι το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ), το οποίο εξειδικεύεται χωρικά με τα Περιφερειακά Πλαίσια και ανά τομέα με τα Ειδικά Πλαίσια. Το ΓΠΧΣΑΑ αποτελείται από ένα σύνολο κειμένων και διαγραμμάτων για τον καθορισμό των στρατηγικών κατευθύνσεων οργάνωσης και ανάπτυξης του συνόλου του εθνικού χώρου. Στο ΓΠΧΣΑΑ καταγράφονται και αξιολογούνται οι παράγοντες που επηρεάζουν τη μακροπρόθεσμη χωρική ανάπτυξη και διάρθρωση του εθνικού χώρου και προσδιορίζονται με 15ετή ορίζοντα οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές κατευθύνσεις για την

ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου. Το ΓΠΧΣΑΑ υπόκειται σε έγκριση της ολομέλειας της βουλής ύστερα από γνωμοδότηση του *Εθνικού Συμβουλίου* και της *Επιτροπής*. Η πορεία της εφαρμογής του ελέγχεται κάθε δύο χρόνια από τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και εν συνεχεία υποβάλλεται έκθεση στη Βουλή. Κάθε πέντε χρόνια, και πάντα σε σχέση με τις εκθέσεις για την εφαρμογή του, υπάρχει η δυνατότητα αναθεώρησης του.

Το *Γενικό Πλαίσιο* καθορίζει ειδικότερα τις βασικές κατευθύνσεις για:

- Τη χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης καθώς και των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων-πυλών και συνδέσεων της χώρας.
- Τη χωρική διάρθρωση των στρατηγικής σημασίας δικτύων υποδομών και μεταφορών, καθώς και των κόμβων διευρωπαϊκής ακτινοβολίας.
- Τη χωρική διάρθρωση, εξειδίκευση και συμπληρωματικότητα των παραγωγικών τομέων.
- Το ρόλο των μητροπολιτικών και λοιπών σημαντικών αστικών κέντρων και τη σχέση με την ενδοχώρα τους, τη χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου καθώς και τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του ορεινού, αγροτικού, παράκτιου και νησιωτικού χώρου και άλλων κρίσιμων περιοχών.
- Τη διατήρηση και ανάδειξη της ποικιλομορφίας της υπαίθρου, τη συνετή διαχείριση των φυσικών πόρων καθώς και τη διατήρηση, ανάδειξη και προστασία της εθνικής φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Τη γεωγραφική ανασυγκρότηση της χώρας με σκοπό τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενοτήτων σε διαπεριφερειακό επίπεδο. (ΕΚΠΑΑ, 2001).

Στο νόμο είναι εμφανής ένας εντονότερος προσανατολισμός προς τον στρατηγικό σχεδιασμό και τη στρατηγική χωροταξία. Ο παλαιότερος νόμος δεν περιλαμβάνει τέτοιου τύπου αντικείμενα που να διατρέχουν το σύνολο των σχεδίων-ρυθμίσεων. Οι δύο νόμοι έχουν κοινά θεματικά/τομεακά αντικείμενα όπως είναι π.χ. τα δίκτυα υποδομής, οι χρήσεις του εδάφους κ.ά., αλλά ακολουθούν διαφορετική προσέγγιση και αντιμετώπιση. Ο ν. 360/76 ακολουθεί μια κανονιστική προσέγγιση αναφερόμενος σε «καθορισμό», ενώ ο 2742/99, σύμφωνα με το κλίμα της εποχής του, υιοθετεί μια καθοδηγητική στάση βασιζόμενη σε κατευθύνσεις για το σχεδιασμό (Οικονόμου, 2000).

5.2.2. ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αποτελούνται από ένα σύνολο κειμένων και διαγραμμάτων για την εξειδίκευση των κατευθύνσεων του Γενικού Πλαισίου και αφορούν κυρίως :

- Τη χωρική διάρθρωση ορισμένων τομέων ή κλάδων παραγωγικών δραστηριοτήτων εθνικής σημασίας που απαιτούν ειδική μεταχείριση και δεν καλύπτονται πλήρως από το ΓΠΧΣΑΑ.
- Τη χωρική διάρθρωση των δικτύων και υπηρεσιών τεχνικής, κοινωνικής και διοικητικής υποδομής εθνικού ενδιαφέροντος με εξαίρεση τα δίκτυα και τις υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών καθώς και τη χωρική κατανομή των υποδομών γνώσης και καινοτομίας (Ν. 2742, 1999).
- Ορισμένες περιοχές του εθνικού χώρου και πιο συγκεκριμένα τις παράκτιες, νησιωτικές, ορεινές και προβληματικές περιοχές που υπάγονται σε συμβάσεις προστασίας του περιβάλλοντος καθώς και κάποιες άλλες ενότητες του εθνικού χώρου με κρίσιμα περιβαλλοντικά, αναπτυξιακά και κοινωνικά προβλήματα.

Μέχρι σήμερα έχουν θεσμοθετηθεί δύο ειδικά πλαίσια που αφορούν την ανάπτυξη της βιομηχανίας το πρώτο και την αξιοποίηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας το δεύτερο. Το ειδικό πλαίσιο του τουρισμού έχει ολοκληρωθεί και έχει κατατεθεί για διάλογο αλλά η ψήφιση του έχει αναβληθεί λόγω έντονων ενστάσεων. Κάθενα από τα ειδικά πλαίσια υποδεικνύει τις βέλτιστες θέσεις χωροθέτησης των λειτουργιών που πραγματεύεται και ορίζει του όρους και τους περιορισμούς με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη (Ανδρικοπούλου, 2008).

Τα *Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης* προβλέπονται από το άρθρο 8 του νόμου 2742/99 και συντάσσονται για κάθε περιφέρεια ξεχωριστά και αποτελούνται από ένα σύνολο κειμένων και διαγραμμάτων με αντίστοιχου περιεχόμενο με αυτό του Γενικού Πλαισίου, το οποίο όμως έχει έντονη την περιφερειακή διάσταση. Τα ΠΠΧΣΑΑ αποτελούν τη βάση αναφοράς για τον συντονισμό και την εναρμόνιση όλων των υποκείμενων πολιτικών, δράσεων και σχεδίων. Τα περισσότερα εκπονήθηκαν και θεσμοθετήθηκαν λίγο μετά την εφαρμογή του νόμου και μέχρι σήμερα δεν έχουν αναθεωρηθεί. Συγκεντρωτικά το περιεχόμενο των ΠΠΧΣΑΑ είναι :

- Καταγράφεται και αξιολογείται η θέση της περιφέρειας στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο, ο ρόλος της σε εθνικό επίπεδο και σε σύγκριση με άλλες περιφέρειες και οι λειτουργικές σχέσεις συνέργειας διαπεριφερειακού χαρακτήρα, που έχει ή μπορεί να αναπτύξει.
- Καταγράφονται και αξιολογούνται οι παράγοντες που επηρεάζουν τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και διάρθρωση του χώρου στο επίπεδο της περιφέρειας.
- Αποτιμώνται οι χωρικές επιπτώσεις των ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών πολιτικών και προγραμμάτων, έχοντας πάντα ως χωρική μονάδα αναφοράς της περιφέρεια.
- Προσδιορίζονται με 15ετή ορίζοντα οι βασικές προτεραιότητες και στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη του χώρου στο επίπεδο της περιφέρειας, με στόχο την εξάλειψη των ανισοτήτων και την ισότιμη ένταξή της στον, ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο.

Πέρα από τα σχέδια-πλαίσια σχεδιασμού που αναφέρθηκαν παραπάνω, υπάρχει και το επίπεδο των ρυθμιστικών σχεδίων, τα οποία αποτελούν σημαντικό στοιχείο της χωροταξικής πολιτικής. Καθορίζονται μερικά διαπεριφερειακής σημασίας αστικά κέντρα, για τα οποία προβλέπεται η εκπόνηση *Ρυθμιστικών Σχεδίων και Προγραμμάτων Προστασίας του Περιβάλλοντος*. Τα σχέδια αυτά αποβλέπουν στην οικιστική οργάνωση, την προστασία του περιβάλλοντος και τη γενικότερη ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής μιας σειράς αστικών συγκροτημάτων, σε συνεργασία και εναρμόνιση με τυχόν προγράμματα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης που μπορεί να προϋπάρχουν στην κάθε περιοχή. Η νέα αυτή διάταξη αποβλέπει σε ρυθμιστικές παρεμβάσεις στην ευρύτερη περιοχή των πόλεων, διαχωρίζοντας τους στόχους σε δύο βασικές κατευθύνσεις:

- Πόλεις που καλούνται να αποκτήσουν μεγαλύτερη διαπεριφερειακή εμβέλεια ή να αποκτήσουν έναν ολοένα σημαντικότερο ρόλο.
- Πόλεις που έχουν ανάγκη χωρικών ρυθμίσεων για την αντιμετώπιση επιπτώσεων και αξιολόγηση νέων διαφαινόμενων προοπτικών και την εκτέλεση και λειτουργία μεγάλων έργων.

Τα δύο ρυθμιστικά σχέδια που έχουν ολοκληρωθεί είναι για τη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας (ΡΣΑ, 1515/85) και για τη Θεσσαλονίκη (ΡΣΘ, 1561/85) και στον νόμο 2508/97 προβλέπεται η εκπόνηση ρυθμιστικών σχεδίων και σε άλλες μεγάλες πόλεις της

χώρας ακόμα και σε μορφή διπόλων. Οι πόλεις που βρίσκονται στη διαδικασία εκπόνησης ρυθμιστικών σχεδίων είναι ο Βόλος, η Λάρισα, τα Ιωάννινα, η Πάτρα, η Ηγουμενίτσα και το δίπολο Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη. Αξιζει να σημειωθεί ότι οι περισσότερες από αυτές τις πόλεις είναι παράκτιες. Μέσα από τους στόχους και την ανάλυση των προτάσεων για το ρυθμιστικό σχέδιο του Βόλου και της Λάρισας προκύπτει ότι ουσιαστικά αντιμετωπίζονται ως δίπολο με αλληλοσυμπληρούμενες διατάξεις, παρά το γεγονός ότι τυπικά πρόκειται για δύο διαφορετικά σχέδια. Αναλύοντας τις προτάσεις των παραπάνω σχεδίων, πρέπει να σημειωθεί ότι ο παράκτιος χαρακτήρας αντιμετωπίζεται με δύο τρόπους. Στον αστικό ιστό δίνεται έμφαση στο λιμάνι, στη λειτουργία της πόλης ως πύλης ή κέντρου ανάπτυξης, και στη διεύρυνση της εμβέλειας και της σημασίας του λιμανιού. Στον περιαστικό αλλά και τον υπαιθρο χώρο ο παράκτιος χαρακτήρας αναφέρεται κυρίως σε σχέση με τη δεύτερη, παραθεριστική, κατοικία αλλά η έμφαση δίνεται στον περιορισμό της αυθαίρετης δόμησης και όχι στην τουριστική αναπτυξιακή διάσταση που ενδεχομένως έχει.

5.3. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η πολεοδομική πολιτική δε συμπίπτει με τη χωροταξική και αυτός είναι και ο λόγος που αναλύονται ξεχωριστά. Οι σχέσεις όμως μεταξύ τους είναι πολύ στενές, καθώς η πολεοδομία είναι το υποκείμενο στάδιο της χωροταξίας. Το αντικείμενο της πολεοδομίας, ο οικισμός, αποτελεί και αντικείμενο της χωροταξίας, ενώ η χωροταξία θέτει κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθούνται από τον πολεοδομικό σχεδιασμό (Οικονόμου, 2008). Η πολεοδομική πολιτική, λόγω του αντικειμένου της, έχει πιο άμεση επιρροή και είναι πιο εμφανής στους πολίτες, έτσι η ανάγκη για τη χάραξή της έγινε πολύ νωρίτερα αντιληπτή σε σχέση με τη χωροταξική.

Η πορεία του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, αν και σχετικά σύντομη σε σχέση με άλλες χώρες, έχει διαμορφωθεί σε σύνθετο πρόβλημα με χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες που δεν είναι συγκρίσιμες με αντίστοιχες εξελίξεις σε άλλες χώρες. Με την έννοια πολεοδομία στην Ελλάδα υπάρχει η διάκριση μεταξύ πολεοδομικών (αστικών) και αγροτικών περιοχών όπως εδραιώνεται με το ΝΔ του 1923, όπου χαρακτηριστικά

αναφέρεται ότι τα αγροτικά ακίνητα έχουν προορισμό την καλλιέργεια και τα αστικά ακίνητα έχουν προορισμό την οίκηση. Με τη διαφοροποίηση αυτή αρχικά ξεπεράστηκε το πρόβλημα του σχεδιασμού χρήσεων γης ή πιο συγκεκριμένα της ανυπαρξίας σχεδιασμού (Γιαννακούρου, 2010). Οι δύο αυτές γενικές κατηγορίες χρήσεων θεωρήθηκαν αρκετές για να ορίσουν και να προσδιορίσουν τη δόμηση, και η δυνατότητα πλέον δόμησης εξαρτιόταν από την ύπαρξη *ρυμοτομικού* σχεδίου. Το νομοθετικό διάταγμα της 17.7./16.8. 1923, παρέμεινε σε ισχύ για αρκετά χρόνια και αποτέλεσε το πρώτο και μοναδικό κείμενο για άσκηση πολεοδομικής πολιτικής. Η εισαγωγή της νομοθεσίας του 1923 δεν απέβλεπε μόνο στην ικανοποίηση πολεοδομικών αναγκών και αρχών οικιστικής διαχείρισης, όπως η υγιεινή, η αισθητική, η ασφάλεια, ο τεχνολογικός εκσυγχρονισμός και η οικονομία των πόλεων και των οικισμών της χώρας. Υπηρετούσε επίσης, όπως σημειώνεται, ευρύτερους στόχους ομογενοποίησης μιας πολυπολιτισμικής και πολυεθνικής Ελλάδας μέσω της προσαρμογής των παραδοσιακών ανατολικών και προβιομηχανικών δομών των πόλεων της χώρας στα πρότυπα της δυτικοευρωπαϊκής οικονομικής οικιστικής κατάστασης (Καραδήμου – Γερόλυμπου, 1987).

Το 1979, λίγο μετά τη μεταπολίτευση, τέθηκε σε ισχύ ο νόμος *947/79 περί οικιστικών περιοχών*, ο οποίος ήταν ένα καινοτόμο κείμενο για την πολεοδομία και εισήγαγε 2 επίπεδα σχεδιασμού, το γενικό – στρατηγικό και το φυσικό σχεδιασμό. Για πρώτη φορά στο νόμο αυτό εμφανίζονται διατάξεις για την εξασφάλιση κοινοχρήστων χώρων στα αστικά κέντρα με τη μέθοδο της εισφοράς σε γη. Η εφαρμογή του όμως παρέμεινε περιορισμένη λόγω πολιτικών, οικονομικών και κοινωνικών συγκυριών της εποχής και τελικά αντικαταστάθηκε από τον 1337/83.

Ο νόμος *1337/83 «για την επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, την οικιστική ανάπτυξη και άλλες ρυθμίσεις»* βασίστηκε στον 947/79, διατήρησε πολλές από τις αρχές του, αλλά προσπάθησε να τις αποδώσει σε μια πιο εφαρμόσιμη και ρεαλιστική μορφή. Η σημαντικότερη προσθήκη είναι η θέσπιση του πολεοδομικού σχεδίου το οποίο θα περιλαμβάνει όχι μόνο την πόλη αλλά και την περιφέρεια αυτής, και η εκπόνησή τους θα αποτελεί υποχρέωση των δήμων. Το πολεοδομικό σχέδιο έχει καθορισμένη διαδικασία και σκοπεύει να υποδείξει τρόπους ανάπτυξης των πόλεων με ταυτόχρονη προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Πολύ σημαντική θεωρείται η διάταξη για τον καθορισμό των Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ), οι οποίες έχουν ως στόχο την προστασία του περιαστικού και φυσικού περιβάλλοντος (Παπαγρηγορίου, 2007). Για τη

διαχείριση και ανάπτυξη της υπαίθρου καθώς και των περιαστικών περιοχών ο νόμος προβλέπει την ιδιωτική πολεοδόμηση αν η ανάπτυξη των περιοχών δεύτερης κατοικίας, που στον παράκτιο χώρο είναι το μείζον θέμα, ορίζονται με πολύ μεγάλη καθυστέρηση τα ΣΧΑΠ (Σχέδια Ανάπτυξης Περιοχών Δεύτερης Κατοικίας) από το νόμο 2242/94.

Το 1997 ψηφίστηκε ο νόμος 2508/97 «για τη Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» ο οποίος είναι σε ισχύ μέχρι και σήμερα. Είναι ο πρώτος νόμος που εισάγει ρητά τον όρο της βιώσιμης ανάπτυξης αν και θα μπορούσε κανείς να πει ότι υπήρχαν κάποιες αναφορές και στον 1337/83 αλλά σίγουρα όχι με την ίδια ορολογία. Ο νέος νόμος έρχεται να συμπληρώσει τον προϋπάρχοντα μεταβατικό νόμο 1337/83 «Για την επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, την οικιστική ανάπτυξη και άλλες ρυθμίσεις». Αν και οι γενικές κατευθύνσεις των δύο νόμων είναι παρόμοιες, στον 2508/97 είναι έκδηλες οι επιρροές από τις Ευρωπαϊκές πολιτικές, τόσο στην ιδεολογία, όσο και στις προτεραιότητες, καθώς και μία προσπάθεια εναρμόνισης της Ελληνικής πολεοδομικής νομοθεσίας στις γενικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο (βιώσιμη) χρήση του χώρου ως φυσικού πόρου. Για πρώτη φορά στην Ελληνική νομοθεσία γίνεται λόγος για την αποφυγή της εξάπλωσης των πόλεων και οικισμών σε βάρος του φυσικού αλλά και του αγροτικού χώρου. Ο συγκεκριμένος στόχος, αν και κατά τη θέσπισή του ήταν αρκετά γενικός, με την έντονη αστικοποίηση που ακολούθησε αποκτά ξεχωριστή σημασία, ιδιαίτερα στην παράκτια ζώνη για τους λόγους που αναφέρονται στο δεύτερο κεφάλαιο.

Με το νόμο αυτό επιχειρείται μία γενίκευση του πολεοδομικού σχεδιασμού για την κάλυψη και άλλων χρήσεων πλην της οικιστικής. Η αναμόρφωση των επιπέδων σχεδιασμού και ο ορισμός των ανοιχτών πόλεων αποτελούν ορισμένες από τις καινοτομίες του νέου νόμου. Ως ανοιχτή πόλη ορίζεται το σύνολο των γειτονικών οικισμών του μη αστικού χώρου με πληθυσμό μικρότερο των 2000 κατοίκων έκαστος και, όπως προκύπτει από τον ορισμό, επιχειρείται μία ομαδοποίηση περιπτώσεων για μια ευρύτερη αντιμετώπιση. Για το σύνολο αυτών των οικισμών εκπονείται και το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτών Πόλεων (ΣΧΟΟΑΠ). Η καθιέρωση των ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ προδιαγράφει και τη μετέπειτα εκπόνηση της πολεοδομικής μελέτης, των πολεοδομικών αναπλάσεων και την πράξη εφαρμογής. Στο πλαίσιο του νέου συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού ενσωματώνονται και οι ΖΟΕ που ορίζονται από τον προηγούμενο νόμο, καταργώντας την ανεξάρτητη ύπαρξή τους. Σχετικά με την ιδιωτική πολεοδόμηση,

ορίζονται ΠΕΡΠΟ (Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης) και μέσα σε αυτές οι επιμέρους διατάξεις και οι όροι που τις διέπουν. Γίνεται δηλαδή μια οριοθέτηση και εκ των προτέρων ρύθμιση των περιοχών και των όρων. Βασικό αντικείμενο του νόμου 2508/97 αποτελούν και οι διατάξεις για τα ρυθμιστικά σχέδια, τα οποία όμως λόγω κλίμακας και χαρακτήρα αναλύονται στη χωροταξική πολιτική.

Τα ΓΠΣ τα οποία συμπίπτουν με τα αντίστοιχα που προβλεπόταν από τον προγενέστερο νόμο 1337/83 καθώς και τα ΣΧΟΟΑΠ που έρχονται να συμπληρώσουν τον σχεδιασμό του χώρου εκπονούνται για την οικιστική οργάνωση του αστικού, του περιαστικού χώρου αλλά και των ανοιχτών πόλεων και καλύπτουν:

- Περιοχές ειδικής προστασίας, οι οποίες δεν πρόκειται να πολεοδομηθούν και είναι ιδίως χώροι αρχαιολογικού, αρχιτεκτονικού, ιστορικού ή λαογραφικού ενδιαφέροντος, παραθαλάσσιες ή παραποτάμιες περιοχές, βιότοποι και τόποι ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, δάση και δασικές εκτάσεις.
- Περιοχές γύρω από πόλεις και οικισμούς για τις οποίες απαιτείται έλεγχος και περιορισμός της οικιστικής εξάπλωσης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν κηρυγμένων ΖΟΕ. Τα όρια και οι ρυθμίσεις που διέπουν τις καθορισθείσες τέτοιες περιοχές είναι δυνατόν να τροποποιηθούν, για τη μεγαλύτερη προστασία τους.
- Τα εγκεκριμένα ΓΠΣ κατά τη δημοσίευση του νέου νόμου
- Όλες οι πολεοδομημένες ή προς πολεοδόμηση περιοχές που μπορεί να αφορούν κύρια ή δεύτερη κατοικία ή την εγκατάσταση αναπτυξιακών δραστηριοτήτων.
- Περιοχές ειδικά ρυθμιζόμενης πολεοδόμησης, τμήματα των οικισμών που χρειάζονται ανάπλαση ή αναμόρφωση και ζώνες ειδικής ενίσχυσης.

Αντικείμενο των ΓΠΣ και των ΣΧΟΟΑΠ είναι ο καθορισμός των ορίων των πολεοδομικών ενοτήτων, οι ανάγκες σε κοινόχρηστους χώρους, οι χρήσεις γης και οι επιμέρους όροι δόμησης. Η πρωτοβουλία για την εκπόνηση των σχεδίων ανήκει στο Δημοτικό ή Κοινοτικό συμβούλιο του οικείου Δήμου ή κοινότητας (Μέλισσας, 2007).

Σημαντική καινοτομία του νέου νόμου, στη οποία πρέπει να γίνει ειδική αναφορά, είναι οι ρυθμίσεις του δεύτερου κεφαλαίου του νόμου 2508/97 με τίτλο «Αναπλάσεις αναμορφώσεις και σχετικές ρυθμίσεις». Αποσκοπούν στην περιγραφή μιας ολοκληρωμένης διαδικασίας, η οποία επικεντρώνεται σε παλιές πολεοδομικές περιοχές και έχει ως κύριο στόχο τη βελτίωση του περιβάλλοντος και των συνθηκών ζωής σε αυτές. Ως ανάπλαση μιας περιοχής ορίζεται το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων,

παρεμβάσεων, και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα. Οι ανάπλαση με τα μέτρα και τις παρεμβάσεις της αποσκοπεί στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής. Ως περιοχές ανάπλασης ορίζονται οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες εκδηλώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος. Στις περιοχές αυτές, οι συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και του περιορισμού των όρων δόμησης δεν είναι σε θέση να επιφέρουν την επιθυμητή αλλαγή και κρίνεται ότι, οι περιοχές αυτές, θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με τις ρυθμίσεις και τις διαδικασίες της ανάπλασης.

Το περιεχόμενο και η μορφή της ανάπλασης κλιμακώνονται ανάλογα με την ένταση της παρέμβασης σε:

- Ανασυγκρότηση, η οποία προβλέπει την αναδόμηση του μεγαλύτερου τμήματος της περιοχής και είναι η πιο έντονη μορφή παρέμβασης.
- Βελτίωση οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων της περιοχής με διάφορες επεμβάσεις σε πολλά επίπεδα.
- Βελτίωση της λειτουργίας του εξοπλισμού, της μορφής και αισθητικής των ελεύθερων χώρων, κοινόχρηστων και ιδιωτικών.

Ο νόμος 2508/97, παρά την ιδιαίτερη βαρύτητα που έχει, δεν έχει γνωρίσει ακόμα ευρεία αποδοχή και δεν εφαρμόστηκε παρά μόνο σε ελάχιστες περιπτώσεις. Υπήρξε αρχικά μια διετής καθυστέρηση στην έκδοση κατευθύνσεων για την εφαρμογή του και πάνω από ένα χρόνο καθυστέρηση στην έναρξη των πιλοτικών μελετών για την αξιολόγηση των κατευθύνσεων αυτών (Lalenis, 2001).

5.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ

Η χωρική πολιτική μέχρι σήμερα, σε οποιοδήποτε επίπεδο, αντιμετωπίζεται με την παραγωγή σχεδίων και την παραγωγή νομοθετικών ρυθμίσεων ως πλαίσιο για την εκπόνηση των σχεδίων. Υπάρχει ολοκληρωτική έλλειψη εργαλείων χωρικής πολιτικής με χαρακτήρα οδηγιών ή οριζόντιων κατευθύνσεων, όπως π.χ. οι εθνικές και περιφερειακές οδηγίες που υπάρχουν σε άλλες χώρες (Οικονόμου, 2000). Ως ένα βαθμό αυτό ήταν αναμενόμενο, γιατί η μεγάλη καθυστέρηση στη δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου κυρίως για τη χωροταξία και σε μικρότερο βαθμό για την πολεοδομία, επηρέασε σημαντικά τους στόχους των νόμων που τελικά υιοθετήθηκαν. Η ανάγκη για δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου αποτέλεσε από μόνη της στόχο και οδήγησε στην προσαρμογή ξένων προτύπων κάτω από την πίεση του χρόνου. Όπως είναι αναμενόμενο, μίια τέτοια αντιμετώπιση μπορεί να αποτελέσει αφετηρία για το χωρικό σχεδιασμό αλλά σίγουρα δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσει σύνθετα και εξειδικευμένα χωρικά προβλήματα και ιδιαιτερότητες σαν αυτές που εμφανίζονται στον παράκτιο χώρο.

Η έλλειψη ολοκληρωμένης θεώρησης και εστιασμένης διαχείρισης μειώνει ακόμα περισσότερο τη δυνατότητα άσκησης μιας συνεκτικής πολιτικής σε θέματα δια-περιφερειακά, όπως είναι χαρακτηριστικά οι παράκτιες ζώνες. Στο επίπεδο που υπάρχουν σχέδια που ρυθμίζουν τοπικά τέτοια θέματα σε συγκεκριμένες περιοχές, αυτά δεν ακολουθούν ορισμένες κοινές επιλογές (Γιαννακούρου, 2010). Το θέμα για τον παράκτιο χώρο γίνεται ακόμα πιο σύνθετο λόγω της διάχυσης των περιβαλλοντικών και άλλων συνεπειών, δημιουργώντας έτσι μια αλυσίδα προβλημάτων που ξεπερνά κατά πολύ τα διοικητικά όρια δράσης των τοπικών αυτοδιοικήσεων. Τέτοιου τύπου κατευθύνσεις και πλαίσια πολιτικής υπάρχουν σήμερα σε λίγες μόνο περιπτώσεις, συνήθως όχι με αυτοτελή μορφή αλλά εμβόλιμες σε νομοθετικά κείμενα με άλλο στόχο και χαρακτήρα. Ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η απαγόρευση από το Ν. 1337/83 καθορισμού συντελεστή δόμησης (ΣΔ) μεγαλύτερου από 0,8 στις επεκτάσεις των σχεδίων πόλεων χωρίς να εξετάζεται η περιβαλλοντική διάσταση του χώρου και ο λόγος της επέκτασης. Αυτό κρύβει τον κίνδυνο στην παράκτια ζώνη, όπου οι πιέσεις για επέκταση είναι πολύ έντονες, να εμφανιστεί τάση υπερκατανάλωσης χώρου μια που οι πυκνότητες

διατηρούνται χαμηλές. Βέβαια, η λύση δεν θα ήταν η αύξηση της πυκνότητας στον παράκτιο χώρο, λόγω της ιδιαίτερης περιβαλλοντικής του ευαισθησίας, αλλά στις περιπτώσεις που η επέκταση γίνεται για πρώτη κατοικία θα μπορούσε να αντισταθμιστεί η χαμηλή παράκτια πυκνότητα με αυξημένους συντελεστές δόμησης σε άλλες περιοχές. Δεν προτείνεται ότι αυτή είναι η λύση για την έντονη αστικοποίηση που γνωρίζει η παράκτια ζώνη, πρέπει όμως να υπογραμμιστεί ότι θα πρέπει να υπάρξει ένας ολοκληρωμένος τρόπος συντονισμού των δράσεων και όχι μεμονωμένα αποσπασματικά νομοθετήματα (ΣΕΠΟΧ, 2008). Αντίστοιχη είναι και η απαγόρευση δόμησης στη ζώνη του αιγιαλού, που όμως, δεν εξειδικεύεται για τον αστικό παράκτιο χώρο, ο οποίος διέπεται από τα κατά τόπους ΓΠΣ.

Αν και από τα παραπάνω προκύπτει η ανάγκη εξειδίκευσης του σχεδιασμού, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες παραχωρήθηκαν στις τοπικές αυτοδιοικήσεις περισσότερες αρμοδιότητες (στη λογική της εξειδίκευσης των δράσεων και της αποκέντρωσης) υπήρξαν πολλά προβλήματα. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της παραχώρησης στους νομάρχες το 1988 της αρμοδιότητας προσδιορισμού των ορίων οικισμών προ του 1923 που δεν είχαν μέχρι τότε όρια (Οικονόμου, 2002). Το αποτέλεσμα ήταν να υποκύψουν σε πολλές περιπτώσεις οι νομαρχίες στις πιέσεις των τοπικών συμφερόντων και με την προοπτική των εκλογών, οριοθετήθηκαν ως οικισμοί τεράστιες αγροτικές εκτάσεις που περιλάμβαναν συχνά γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας, ευαίσθητες περιοχές και φυσικά μεγάλα τμήματα του παράκτιου χώρου που συγκεντρώνουν και τα δύο παραπάνω χαρακτηριστικά. Σε πολλές περιπτώσεις οι οριοθετήσεις αυτές δεν κάλυπταν τις πραγματικές πολεοδομικές ανάγκες του προ του 1923 δομημένου πυρήνα, όπου αυτός υπήρχε, και τα όρια που προσδιορίστηκαν τον ξεπερνούσαν κατά πολύ. Στο παράδειγμα αυτό γίνεται σαφές ότι η αποκέντρωση των χωρικών αρμοδιοτήτων δεν είναι αρκετή ως λύση. Είναι απαραίτητη η ύπαρξη ενός γενικού πλαισίου μέσα στο οποίο θα μπορούν να οριοθετηθούν οι τοπικές επιλογές (ΣΕΠΟΧ, 2008). Τα Ειδικά Πλαίσια που προβλέπει ο 2742/99 μπορούν να παίξουν αυτό το ρόλο, αλλά το πλαίσιο για τον παράκτιο χώρο, σε αντίθεση με τα Περιφερειακά Πλαίσια, δεν έχει ακόμα θεσμοθετηθεί.

Τα ειδικά πλαίσια που έχουν θεσμοθετηθεί απευθύνονται σε μία συγκεκριμένη λειτουργία ή δραστηριότητα. Άρα μένουν τα Χωροταξικά των περιφερειών να είναι η πιο μικρή γεωγραφική κλίμακα αναφοράς. Αν και στην Ελλάδα από πλευράς διαστάσεων οι περιφέρειες δεν είναι μεγάλες, οι γεωμορφολογίες που συναντώνται μέσα σε αυτές είναι

πολύ διαφορετικές. Δεν υπάρχει σε χωρικό επίπεδο διαχωρισμός των ιδιαιτεροτήτων των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών ή των ορεινών περιοχών. Στη νομοθεσία και για τις δύο αυτές περιπτώσεις προβλέπεται η εκπόνηση ειδικού πλαισίου. Στην πράξη έχουν ανατεθεί μελέτες και προτάσεις για το ειδικό πλαίσιο και του παράκτιου και νησιωτικού χώρου και των ορεινών περιοχών αλλά κανένα από τα δύο δεν έχει θεσμοθετηθεί ακόμα (Ανδρικοπούλου, 2008). Το γεγονός από μόνο του ίσως φανερώνει μια δυσκολία στην εξειδίκευση του Γενικού Πλαισίου με βάση τις πραγματικές ανάγκες και τα κοινά προβλήματα που αντιμετωπίζουν περιοχές με παρόμοια γεωγραφικά χαρακτηριστικά (παράκτιος χώρος, αγροτικός χώρος, ορεινός χώρος κ.ά.). Φαίνεται ότι οι διοικητικοί διαχωρισμοί του χώρου, αν και λιγότερο ευέλικτοι και λιγότερο εστιασμένοι στα προβλήματα, προσφέρουν πρόσφορο έδαφος για την εξειδίκευση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Το ερώτημα που τίθεται είναι κατά πόσο είναι απαραίτητο να υπάρξει ειδικό πλαίσιο για τον παράκτιο χώρο. Παρά το γεγονός ότι θεωρητικά τα προβλήματα διαχείρισης των παράκτιων περιοχών μπορούν να αντιμετωπιστούν με το ισχύον σύστημα σχεδιασμού (χωροταξικού και πολεοδομικού), ο ιδιαίτερος χαρακτήρα οδηγεί στην ανάγκη εξειδικευμένων, στοχευμένων δράσεων. Η ανάγκη για ένα ειδικό πλαίσιο για τον παράκτιο χώρο προκύπτει από την ανάγκη σύζευξης της προστασίας του περιβάλλοντος με την αναπτυξιακή δυναμική και την πολιτική οργάνωσης των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων στον παράκτιο χώρο (Κοκκώσης, 1994). Προκύπτει επίσης από μία γενικότερη αμφισβήτηση της δυνατότητας προσαρμογής των παραδοσιακών εργαλείων πολιτικής στις σύγχρονες απαιτήσεις, αμφισβήτηση που επηρέασε και το χωροταξικό σχεδιασμό στη δεκαετία του '80 (Coccossis, 1985). Αναγνωρίζοντας την ιδιαιτερότητα του παράκτιου χώρου αλλά και τη σημασία του στην εθνική αναπτυξιακή πορεία και οικονομία, η νυν υπουργός ΠΕΚΑ δεσμεύτηκε στη θεσμοθέτηση του ειδικού πλαισίου για τον παράκτιο και νησιωτικό χώρο μέσα στο 2010.

Το φυσικό περιβάλλον αποτελεί βασικό στοιχείο του παράκτιου χώρου με ιδιαίτερη σημασία για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και της επιβίωσης πολλών ειδών, ενώ ταυτόχρονα λειτουργεί ως πόλος έλξης και πόρος αξιοποιήσιμος από πολλές οικονομικές δραστηριότητες. Στο χωροταξικό σχεδιασμό υπήρχε πάντα σε επίπεδο στόχων και επιδιώξεων η προστασία του περιβάλλοντος. Όμως στη θεωρία και πρακτική για ένα μεγάλο διάστημα επικράτησαν κυρίως λειτουργικές, οικονομικές και κοινωνικές

προτεραιότητες, και το φυσικό περιβάλλον αντιμετωπίστηκε ως υποδοχέας για την ανάπτυξη των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων. Η αμφισβήτηση του ανθρωποκεντρικού αυτού προτύπου οδήγησε στην αναθεώρησή του, σε μια ισόρροπη σχέση των στόχων της οικονομικής αποτελεσματικότητας της κοινωνικής δικαιοσύνης και αναφέρεται σε μια πολιτική αειφόρου ανάπτυξης.

Η πολεοδομία στην Ελλάδα μέχρι σήμερα αποτέλεσε έναν τομέα ο οποίος προσεγγίστηκε κυρίως με νομοθετικές διατάξεις και νόμους και όχι με πολιτικές. Αυτό ήταν το αποτέλεσμα δύο παραγόντων:

1. Η τοπική αυτοδιοίκηση δεν είχε αρκετά δικαιώματα, ευθύνες και καθήκοντα και φυσικά είχε πάρα πολύ περιορισμένους πόρους.

2. Η κεντρική κυβέρνηση δεν ήταν θετική σε ευρύτερες συμμετοχικές διαδικασίες κατά τον σχεδιασμό, οι οποίες όμως είναι απαραίτητες για τη διαμόρφωση αποτελεσματικών πολιτικών (Lalenis, 2001). Αντιθέτως η κεντρική διοίκηση έδειχνε να προτιμά τη δημιουργία νόμων που δεν θα έχουν περιοθόριο αμφισβήτησης αλλά θα επιβάλλονταν, αποκλείοντας τη δυνατότητα συμμετοχής.

Δεδομένης αυτής της αντιμετώπισης ίσως δεν θα πρέπει να απορεί κανείς γιατί οι περισσότεροι νόμοι παρέμειναν ανενεργοί και δεν εφαρμόστηκαν παρά μόνο με ελάχιστες εξαιρέσεις. Τα βασικά χαρακτηριστικά της πολεοδομικής πολιτικής όπως περιγράφονται παραπάνω, η υποστήριξη της μικρής ιδιοκτησίας, ο κεντρικός ρόλος της αυθαίρετης δόμησης και η αδυναμία του σχεδιασμού, ισχύουν μέχρι και σήμερα χωρίς σημαντικές βελτιώσεις, παρά τη θέσπιση αρκετών διαδοχικών νόμων. Κατά τα τελευταία 10-15 χρόνια δεν έχουν γίνει ουσιαστικές προσπάθειες τομής στο μοντέλο χωρικής ανάπτυξης και πολιτικής. Αν και οι μεταρρυθμιστικές προσπάθειες της προηγούμενης περιόδου δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως πετυχημένες, τουλάχιστον συνοδεύονταν από έντονη ιδεολογική υποστήριξη και ισχυρή νομική πλαισίωση. Παρά τις όχι ιδιαίτερα πετυχημένες και ελλιπώς εφαρμόσιμες πολιτικές που ακολουθήθηκαν στα χρόνια αυτά, υπήρξαν ορισμένα στοιχεία που έχουν ιδιαίτερη σημασία. Δεν μπορεί κανείς να πει ότι τα στοιχεία αυτά κατάφεραν να ανατρέψουν το μεταπολεμικό μοντέλο αστικής πολιτικής αλλά τουλάχιστον τροποποίησαν κάποιες πτυχές του και ενδεχομένως παρουσιάζουν κάποιες προοπτικές για το μέλλον.

Ως γενική παρατήρηση επί της εφαρμογής των νόμων του Χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού αυτό πρέπει να αναφερθεί πρώτο είναι η τεράστια παραγωγή

σχεδίων. Αναλύοντας τα σχέδια αυτά, Χωροταξικά Περιφερειών, Ρυθμιστικά Σχέδια, ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, είναι εμφανές ότι σε επίπεδο στόχων το κάθε σχέδιο στην κλίμακά που απευθύνεται, έχει θεωρητικά συμπεριλάβει όλες τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Πολύ συχνά αυτοί οι στόχοι είναι πάρα πολύ γενικοί και εμφανίζονται ίδιοι σε όλα (ή τουλάχιστον στα περισσότερα) σχέδια αντίστοιχης κλίμακας. Αναγνωρίζεται μια τυποποίηση στην παραγωγή σχεδίων που είναι αναμενόμενη λόγω του πλήθους των σχεδίων που προβλέπονται από τους νόμους. Οι στόχοι δεν εξειδικεύονται κατά περίπτωση και, τελικά, ούτε το ίδιο το σχέδιο δεν είναι συνεπές προς τους στόχους που έχει θέσει στην εισαγωγή του. Υπάρχουν, φυσικά, εξαιρέσεις αλλά είναι λίγες και αυτό δυσχεραίνει την πρακτική εφαρμογή των σχεδίων και μειώνει τη λειτουργική σημασία τους.

Τα υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού δεν είναι σε θέση να παρέχουν επαρκείς κατευθύνσεις αλλά ούτε και τη θεσμική στήριξη για τα σχέδια που προβλέπονται από τον 2508 (ΙΤΑ, 2006). Το πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως στην αδυναμία των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ν. 2742/99) να παρέχουν επαρκείς, σαφείς και λειτουργικά συνεκτικές κατευθύνσεις στα υποκείμενα ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ. Το πρόβλημα έχει δύο συνιστώσες και η πρώτη έχει να κάνει με την ποιότητα των σχεδίων που παράγονται, την έλλειψη προδιαγραφών και σαφώς ορισμένων περιεχομένων καθώς και την τυποποίηση τους, όπως αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο. Το δεύτερο σκέλος του προβλήματος έχει να κάνει με τη χρονική στιγμή της εκπόνησής τους. Συχνά, σχέδια κατευθυντήρια και γενικότερου χαρακτήρα εκπονούνται εκ των υστέρων ενώ ήδη προϋπάρχουν υποκείμενά τους κανονιστικού χαρακτήρα. Η έλλειψη χρονικής διαδοχικής σειράς από το γενικό κατευθυντήριο προς το ειδικό κανονιστικό κατά την εκπόνηση των σχεδίων καθιστά αδύνατη την εναρμόνιση των υποκείμενων σχεδίων με τα υπερκείμενα και οδηγεί σε λογικά και λειτουργικά κενά.

Στην προσπάθεια να καλυφθεί κάπως η έλλειψη κατευθύνσεων, σε πολλές περιπτώσεις σχέδια ειδικά και συγκεκριμένα συμπεριλαμβάνουν γενικές κατευθυντήριου ύφους ρυθμίσεις, χωρίς όμως να μπορούν να εφαρμοστούν στην πράξη, μειώνοντας έτσι τη λειτουργική σημασία ολόκληρου του σχεδίου. Αντίστοιχα, τα Περιφερειακά Πλαίσια περιορίζονται κατά κανόνα σε γενικές προσεγγίσεις τόσο ως προς την καταγραφή και αξιολόγηση των παραγόντων που επηρεάζουν τη μακροπρόθεσμη διάθρωση του χώρου σε επίπεδο περιφέρειας, όσο και ως προς τις στρατηγικές επιλογές και προτεραιότητες για

την ανάπτυξη του περιφερειακού χώρου. Επιπλέον η συνεχής αλλαγή των νόμων που διέπουν το σύστημα χωρικού σχεδιασμού (πολεοδομίας και χωροταξίας) δεν επιτρέπει την τελική ολοκλήρωση του συστήματος. Δεν υπήρξε ούτε μία στιγμή στην ιστορία του χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα που να είχαν εκπονηθεί και θεσμοθετηθεί όλα τα σχέδια που προβλέπονταν από τους εκάστοτε νόμους. Η αναθεώρηση σχεδίων είναι ιδιαίτερα αργή και δύσκολη λόγω της πολυνομίας και της πολυπλοκότητας του συστήματος σχεδιασμού. Επιπλέον, σε ένα σύστημα που ποτέ δεν ήταν ολοκληρωμένο η μερική αναθεώρηση σχεδίων είτε αυτά είναι τα Περιφερειακά Πλαίσια, είτε τα Ρυθμιστικά, είτε τα ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ θα είναι για άλλη μια φορά μια κίνηση αποσπασματική χωρίς όραμα και χρονικό ορίζοντα, γιατί θα γίνει χωρίς να υπάρχει η γενική εικόνα και η ολοκληρωμένη θεώρηση του σχεδιασμού ως ένα ενιαίο σύστημα διαχείρισης και σχεδιασμού του χώρου. Για τους παραπάνω λόγους τα Περιφερειακά Πλαίσια δεν είναι σε θέση να παρέχουν σαφείς και ολοκληρωμένες κατευθύνσεις, όπως περιγράφεται από το νόμο, στο υποκείμενο επίπεδο σχεδιασμού των ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ και απαιτείται συνολική αναθεώρηση, ώστε να ανταποκριθούν στο συντονιστικό τους ρόλο και να νομιμοποιήσουν τη θέση τους στη λειτουργική ιεραρχία των επιπέδων του Ελληνικού χωρικού σχεδιασμού.

Τα ξένα συστήματα σχεδιασμού είναι πολύ απλούστερα και προβλέπουν πολύ λιγότερα βήματα (σχέδια). Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στο γαλλικό σύστημα προβλέπεται μόνο ένα υποχρεωτικό σχέδιο, το Σχέδιο Χρήσεων Γης (Plan d' Occupation du Sol), και προαιρετικά το ρυθμιστικό (Schema Directeur) (Dalloz, 1994, στο Οικονόμου, 1997). Στην Αγγλία προβλέπεται το Δομικό σχέδιο (Structural plan) και το Τοπικό σχέδιο (Local Plan) με στοιχεία στρατηγικού πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού ή το Ενιαίο Σχέδιο Ανάπτυξης (Unitary Development Plan) για τις μητροπολιτικές περιοχές, που αποτελεί συγχώνευση των τοπικών και δομικών σχεδίων (Rydin, 1993, στο Οικονόμου, 1997). Η σχεδιαστική προσέγγιση των νόμων περί πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού είναι πολύπλοκη, θέτει ζητήματα οριζόντιου και κατακόρυφου συντονισμού και αμοιβαίας δεσμευτικότητας και εναρμόνισης μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων. Οι χρόνοι που απαιτούνται για την ολοκλήρωση και θεσμοθέτηση των σχεδίων αναπόφευκτα αυξάνονται. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ή τα πρώτα στάδια να είναι ήδη παρωχημένα μέχρι το τέλος της διαδικασίας, ή να καταλήγουν σε μετέωρη μεταβατική κατάσταση και τελικά ο σχεδιασμός να γίνεται αναποτελεσματικός. Ένα τόσο πολύπλοκο και ογκώδες σύστημα σχεδιασμού δεν είναι ευέλικτο και δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις νέες προκλήσεις και τις

ανάγκες που προκύπτουν και η αναθεώρηση παλιών σχεδίων είναι εξαιρετικά αργή ως διαδικασία και σχεδόν αδύνατη. Ο παράκτιος χώρος έχει βρεθεί τα τελευταία χρόνια στο επίκεντρο πολλών αλλαγών κοινωνικό-οικονομικών και έχει δεχτεί πάρα πολλές πιέσεις. Το υπάρχον σύστημα σχεδιασμού δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί στο γρήγορο ρυθμό των αλλαγών και οι συνέπειες της έλλειψης επικαιροποιημένου ολοκληρωμένου σχεδιασμού είναι ακόμα πιο έντονες στην παράκτια ζώνη.

Η πρόβλεψη εργαλείων για την ανάπλαση ήδη πολεοδομημένων περιοχών μπορεί να θεωρηθεί από τα θετικά στοιχεία του 2508/97 συγκριτικά με προηγούμενους νόμους. Ο δομημένος χώρος γίνεται αντικείμενο παρέμβασης του πολεοδομικού σχεδιασμού και εισάγονται ζητήματα, όπως η βελτίωση της ποιότητας ζωής, η ανάπλαση και η βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Αν και δεν υπάρχει ειδική ρύθμιση για τις παράκτιες πόλεις, δίνεται δυνατότητα να ενταχθεί στις παρεμβάσεις αυτές η ανάπλαση των θαλασσιών μετώπων. Ως εργαλείο έχει τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει προβλήματα όπως η μεταστροφή της οικονομικής δραστηριότητας στις παράκτιες πόλεις, με συνέπεια να υπάρξει ένας όγκος κτιρίων ουσιαστικά εγκαταλελειμμένων, ο οποίος συγκεντρώνεται στην πιο τουριστική ζώνη, που είναι το θαλάσσιο μέτωπο. Ο 2508/97 παρέχει την προοπτική για επανάχρηση κτιρίων και ολοκληρωμένες παρεμβάσεις ανάπλασης, αλλά ο βαθμός στο οποίο αυτό θα αξιοποιηθεί βέβαια από τις παράκτιες πόλεις εξαρτάται από την πολιτική που θα ακολουθηθεί στο συγκεκριμένο τομέα, και πιο συγκεκριμένα την πρωτοβουλία για εκπόνηση σχεδίων, το περιεχόμενο των σχεδίων, το ύψος της χρηματοδότησης, την πολιτική βούληση κλπ.

5.4.1. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η πολιτική για το σχεδιασμό και τη δόμηση της υπαίθρου αποτελεί ίσως την προβληματικότερη από τις χωρικές πολιτικές στην Ελλάδα. Όπως είδαμε και από το θεσμικό πλαίσιο, υπάρχει μια πρωτοφανής έλλειψη σχεδιαστικών και άλλων εργαλείων, ενώ σαφής είναι και η έλλειψη σχεδιασμού χρήσεων γης. Η μεμονωμένη δυνατότητα δόμησης σε εκτός σχεδίου περιοχές, με μικρές ωστόσο αρτιότητες, χωρίς ουσιαστικό έλεγχο των δραστηριοτήτων δεν ήταν ικανή να ικανοποιήσει τις οικιστικές ανάγκες

(πρώτης αλλά κυρίως δεύτερης) κατοικίας σε περιοχές όπου ευνοείται τοπογραφικά η ανάπτυξη, όπως είναι χαρακτηριστικά η παράκτια ζώνη. Ως αποτέλεσμα, οι δυνάμεις της αγοράς υποκίνησαν την εξάπλωση της αυθαίρετης δόμησης, ξεκινώντας βέβαια πάντα από περιοχές οι οποίες διέθεταν τους απαραίτητους πόρους αλλά και τη δυναμική για ανάπτυξη. Τέτοιες περιοχές είναι η παράκτια ζώνη και τα νησιά, όπου ο τουρισμός ουσιαστικά ορίζει το μέγεθος και την κατεύθυνση της εξάπλωσης. Επιπλέον, η πολιτική για την οικιστική ανάπτυξη χαρακτηρίζεται από την αντίφαση μεταξύ του προβλεπόμενου από τη νομοθεσία δημόσιου χαρακτήρα της διαδικασίας πολεοδόμησης και την υποβάθμιση στην πράξη της διαδικασίας αυτής ουσιαστικά σε μηχανισμό επικύρωσης των ιδιωτικών επιλογών. Οι αυθαιρεσίες και οι ιδιωτικές επιλογές διαμόρφωσαν κάποια οικιστικά μορφώματα, τα οποία στη συνέχεια νομιμοποιήθηκαν με αλληπάληλες επεκτάσεις των εκάστοτε σχεδίων πόλεων και οικισμών και η διαδικασία αυτή συνεχίζεται και θα συνεχίζεται, όσο ο σχεδιασμός εξακολουθεί να είναι ένα βήμα πίσω από την πράξη. Δεν υπήρξε έγκαιρη αναγνώριση των τάσεων και των αναγκών από το σχεδιασμό και σε συνδυασμό με την έλλειψη εκφρασμένης πολιτικής και στρατηγικού σχεδιασμού για να ορίσουν οι κατευθυντήριες αρχές, υποβαθμίστηκε ο πολεοδομικός σχεδιασμός σε μια «εκ των υστέρων» «συμπωματική» θεραπεία. Από περιβαλλοντική σκοπιά, η τάση αυτή υπήρξε ολέθρια για το φυσικό περιβάλλον, το οποίο καταπατήθηκε, συρρικνώθηκε και σε πολλές περιπτώσεις καταστράφηκε ολοσχερώς. Ταυτόχρονα, η αρχιτεκτονική μορφή και η μορφολογία της δόμησης έδωσαν τη θέση τους σε πανομοιότυπα ενοικιαζόμενα δωμάτια, χωρίς κανένα χαρακτήρα και ιδιαιτερότητα.



Εικόνα 15: Ενοικιαζόμενα δωμάτια στη Μεσσηνιακή Μάνη



Εικόνα 16: Ενοικιαζόμενα δωμάτια στη Χαλκιδική

Ορθογώνια κτίσματα με επαναλαμβανόμενα μπαλκόνια, όλα ίδια μεταξύ τους τόσο που δεν έχει καμία σημασία να παρατεθεί η τοποθεσία ως λεζάντα στις φωτογραφίες. «Θα μπορούσαν να είναι οπουδήποτε», ίσως είναι ο πιο κατάλληλος γεωγραφικός προσδιορισμός για τέτοιου είδους κτίσματα, τα οποία όμως σε κάποια φάση πολιτικής ανασφάλειας νομιμοποιήθηκαν.

Το σύστημα προγραμματισμού στην Ελλάδα είναι άμεσα εξαρτώμενο από την Ευρωπαϊκή Ένωση κυρίως σε επίπεδο χρηματοδότησης. Αρχικά εκπονούνται τα Σχέδια Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΠΑ), τα οποία μετά από διαπραγμάτευση οδηγούν στο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ), όπου εξειδικεύεται η στρατηγική και συγκροτούνται επιχειρησιακά προγράμματα τομεακά εθνικής εμβέλειας και περιφερειακά (ΠΕΠ). Το συγκεκριμένο σύστημα έχοντας μία υπαρκτή πηγή χρηματοδότησης τελικά εφαρμόστηκε, σε αντίθεση με παλαιότερους εθνικούς νόμους, οι οποίοι προέβλεπαν τη δημιουργία αναπτυξιακών προγραμμάτων αλλά γνώρισαν μηδαμινή εφαρμογή. Η θεσμική κάλυψη του συστήματος αυτού βασίζεται αποκλειστικά στους κανονισμούς των διαρθρωτικών ταμείων και δεν έχει ενσωματωθεί στην Ελληνική νομοθεσία, ενέχοντας τον κίνδυνο να σταματήσει η εκπόνηση αναπτυξιακών προγραμμάτων μόλις σταματήσει και η Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση από την οποία υπάρχει άμεση εξάρτηση. Επιπλέον, το συγκεκριμένο σύστημα δεν καλύπτει δράσεις με αποκλειστικά εθνική χρηματοδότηση και οι θεσμικές παρεμβάσεις παραμένουν έξω από τη διαδικασία του προγραμματισμού.

Σημαντικό είναι να τονιστεί ότι τα αναπτυξιακά προγράμματα είναι κυρίως οικονομικού χαρακτήρα και δεν έχουν χωρική υπόσταση. Οι στόχοι που τίθενται σε αυτά αποσκοπούν κυρίως στην οικονομική μεγέθυνση των περιφερειών, χωρίς να κατεβαίνουν στην κλίμακα του νομού ή της πόλης, παρόλο που οι αναπτυξιακές επιλογές σε πολλές περιπτώσεις είναι αδύνατο να υλοποιηθούν χωρίς τη χωρική υποστήριξη. Ο τουρισμός είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα δραστηριότητας που ενισχύεται μέσα από τα αναπτυξιακά προγράμματα, ενώ ταυτόχρονα αντιμετωπίζεται ως μια καθαρά οικονομική δραστηριότητα, «βιομηχανία», όπως έχει φτάσει να ονομάζεται από πολλούς. Χωρίς να είναι λανθασμένη αυτή η αντιμετώπιση του τουρισμού ως οικονομική δραστηριότητα, είναι αρκετά μονομερής και δε λαμβάνει υπόψη την πόλη, το νομό, την περιφέρεια που καλείται να ενσωματώσει αυτή τη λειτουργία. Ο τουρισμός είναι άμεσα και άρρηκτα συνδεδεμένος με την έννοια του χώρου με πολλές διαφορετικές προεκτάσεις. Η μετακίνηση από τον ένα χώρο στον άλλο για μια σύντομη περίοδο είναι η βάση του τουρισμού. Αλλά η ιδιαιτερότητα του φυσικού περιβάλλοντος, η καθαρότητα των θαλασσών και των ακτών, η προστασία του δομημένου περιβάλλοντος, οι παραδοσιακοί οικισμοί, οι αρχαιολογικοί χώροι κ.ά. είναι μόνο μερικά από τα σημεία εξάρτησης του τουρισμού από το χώρο. Τονίζουν την ανάγκη αντιμετώπισης του τουρισμού με όρους χωρικούς και η βιώσιμη ανάπτυξη είναι απαραίτητη πτυχή του τουριστικού σχεδιασμού μαζί φυσικά με την οικονομική διάσταση, που σε πολλές περιπτώσεις δεν μπορεί να διαχωριστεί από τον ευρύτερο βιώσιμο σχεδιασμό μίας περιοχής.

5.4.2. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΗΣ

Η πολιτική γης χαρακτηρίζεται ταυτόχρονα από τη μη αξιοποίηση των εργαλείων που υπάρχουν (ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η μεταφορά του συντελεστή δόμησης), από την έλλειψη νέων εργαλείων (αντισταθμιστικοί μηχανισμοί οικονομικού και χωρικού χαρακτήρα) και από την έλλειψη συντονισμού μεταξύ των διαφόρων αρμόδιων φορέων (μεταξύ δημοσιονομικής και πολεοδομικής πολιτικής γης) (Γιανακούρου, 2010). Οι αδυναμίες αυτές σε μία οριζόντια πολιτική, όπως η πολιτική γης, έχουν επιδράσει αρνητικά σε πολλές άλλες χωρικές πολιτικές, καθώς έχουν άμεση συσχέτιση με την αξία της γης.

5.5. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ

Η ζώνη του αιγιαλού και της παραλίας είναι η μοναδική για την οποία υπάρχει ειδική νομοθεσία. Η νομοθεσία αυτή αποβλέπει κυρίως στη διαχείριση τους ως δημόσιων κτημάτων και όχι ως περιβαλλοντικών ή άλλων αγαθών στο πλαίσιο του χωροταξικού σχεδιασμού (Σταματίου, 2003). Όπως ορίζει ο Ν. 2344/ 40 ως «αιγιαλός» ορίζεται η περιστοιχίζουσα τη θάλασσα χερσαία ζώνη που βρέχεται από τις μέγιστες αναβάσεις των κυμάτων, ενώ ως «παραλία» ορίζεται η προσαυξάνουσα στον αιγιαλό λωρίδα γης πλάτους μέχρι 50μ από το όριο του αιγιαλού. Άρα η ρύθμιση αναφέρεται σε μία πολύ στενή λωρίδα γης πλάτους 50μ ενώ ολόκληρη η ενδοχώρα του παράκτιου χώρου ρυθμίζεται από επιμέρους νομοθεσίες. Ακόμα και μετά τη θεσμοθέτηση του νέου νόμου περί αιγιαλού και παραλίας, όπου τα όρια αυξάνονται, γίνεται σαφής η έλλειψη σε χωροταξικό επίπεδο της ολοκληρωμένης διαχείρισης του παράκτιου χώρου. Οι βασικές νομοθετικές διατάξεις που διέπουν το καθεστώς του παράκτιου χώρου είναι αποσπασματικές, γεγονός που καθιστά απαραίτητη την ύπαρξη ενός στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού ο οποίος θα συνδέει τον αναπτυξιακό, το χωρικό και τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό εναρμονίζοντας τις επιμέρους δράσεις. Στο σημείο αυτό έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να γίνει αναφορά στις ρυθμίσεις που αφορούν τον παράκτιο χώρο σε ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες.

Στην **Ιταλία** η ισχύουσα νομοθεσία απαγορεύει κάθε μετατροπή σε ζώνες που απέχουν 300μ από τις ακτές θαλασσών και λιμνών χωρίς να έχει εγκριθεί σχέδιο διατήρησης του τοπίου. Στην **Ισπανία** υπάρχει μία ζώνη 100 μέτρων από την οριογραμμή η οποία προστατεύεται, ενώ για μόνιμες κατασκευές η ζώνη αυτή μπορεί να επεκταθεί στα 200 μέτρα, εάν κριθεί απαραίτητο.

Στη **Μ. Βρετανία** η κυβέρνηση αγοράζει την παράκτια γη, ενώ 46 ακτές έχουν χαρακτηριστεί ως Heritage Coast. Τα σχέδια διαχείρισης εφαρμόζονται σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς και τους κατοίκους.

Στη **Γαλλία** απαγορεύεται η δόμηση κτιρίων σε απόσταση 100 μέτρων από την ακτή στις εκτός σχεδίου περιοχές. Οι χάραξη των νέων οδικών αξόνων θα πρέπει να απέχει τουλάχιστον 2χλμ. από τις ακτές. Τα σχέδια χρήσεων γης διατηρούν την

οικολογική ισορροπία και προστατεύουν τα περιβαλλοντικά αγαθά ενώ υπάρχει κεντρικός επιτελικός φορέας που έχει την ευθύνη για το σχεδιασμό του παράκτιου χώρου. Στην **Πορτογαλία** από το 1993 καθορίστηκαν 6 τύποι παραλίας όπου είναι ελεγχόμενη η ανάπτυξη. Επιπλέον σε μία ζώνη πλάτους 500 μέτρων από τη θάλασσα θεσπίζεται χωροταξικός σχεδιασμός χρήσεων γης.

5.5.1. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΕΡΙ ΑΙΓΙΑΛΟΥ

Η Ελληνική ακτογραμμή εκτείνεται κατά 15021 χλμ, γεγονός που την κατατάσσει ανάμεσα στις μεγαλύτερες από τις χώρες της Μεσογείου αλλά και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Παρά το γεγονός αυτό δεν έχει καθοριστεί ούτε ασκηθεί μία ολοκληρωμένη και συντονισμένη πολιτική που να εστιάζει στον παράκτιο χώρο και τις ελληνικές ακτές. Ο Αναγκαστικός νόμος 2344 του 1940 «Περί Αιγιαλού και Παραλίας» αποτέλεσε για 60 χρόνια το μοναδικό θεσμικό εργαλείο για την προστασία των ακτών. Συνεπώς, ήταν ανάγκη να δημιουργηθεί ένα σύγχρονο και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο που θα ορίζει του κανόνες και την πολιτική που πρέπει να διέπει τις κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες στον παράκτιο χώρο. Η πρόθεση είναι τον αιγιαλό μαζί με την παραλία και την ευρύτερη ζώνη των ακτών να τα απολαμβάνει το κοινωνικό σύνολο, χωρίς να τα καταστρέφει, και κυρίως κάθε γενιά να τα κληροδοτεί στην επόμενη, χωρίς να έχει μειώσει τη σημασία και την αποδοτικότητα του παράκτιου χώρου. Ως αποτέλεσμα των πιέσεων, της κατάστασης του αιγιαλού αλλά και της πρόθεσης δημιουργήθηκε το 1999 ένα σχέδιο νόμου που είχε ως στόχο το γρήγορο καθορισμό του αιγιαλού και της παραλίας, με προτεραιότητα στις περιοχές όπου παρατηρείται έντονη οικιστική ανάπτυξη. Το νομοσχέδιο ακολούθησε ο νέος νόμος 2971/2001, ο οποίος ισχύει μέχρι σήμερα.

Στο άρθρο 1 του νόμου αναφέρονται οι ορισμοί:

«**Αιγιαλός**» είναι η ζώνη ξηράς που βρέχεται από τη θάλασσα από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της.

«**Παραλία**» είναι η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι και 50 μέτρα από την οριογραμμή του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα.

«**Παλιός Αιγιαλός**» είναι η ζώνη της ξηράς που προέκυψε από τη μετακίνηση της ακτογραμμής προς τη θάλασσα, οφείλεται σε φυσικές προσχώσεις ή τεχνικά έργα και προσδιορίζεται από τη νέα οριογραμμή του αιγιαλού και το όριο του παλαιότερα υφιστάμενου αιγιαλού.

Πολύ σημαντικό είναι το άρθρο 2 του νόμου, σύμφωνα με το οποίο ισχύει ότι: «Ο αιγιαλός, η παραλία, η όχθη και η παρόχθια ζώνη είναι πράγματα κοινόχρηστα και ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο, το οποίο τα προστατεύει και τα διαχειρίζεται. Η Προστασία του οικοσυστήματος των ζωνών αυτών είναι ευθύνη του κράτους» .

5.5.2. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΑΙΓΙΑΛΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ

Η διαχειριστική αξία του αιγιαλού και της παραλίας εστιάζεται κυρίως στη δυνατότητα που δίνει η νομοθεσία για παραχώρηση περιορισμένων δικαιωμάτων στους χώρους αυτούς. Ειδικότερα θα μπορούσε να κατηγοριοποιηθεί σε

- Παραχώρηση απλής χρήσης
- Παραχώρηση απλής χρήσης για εκτέλεση έργων (Σταματίου, 2003).

Η περίπτωση της παραχώρησης για απλή χρήση, γίνεται κατά κανόνα με δημοπρασία, οπότε στην περίπτωση αυτή το τίμημα διαμορφώνεται ανάλογα με το ενδιαφέρον της ζήτησης που υπάρχει για τη συγκεκριμένη χρήση. Σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν. 2971/2001 απλή χρήση ορίζεται «κάθε χρήση, εφόσον από αυτή δεν παραβιάζεται ο προορισμός τους ως κοινοχρήστων πραγμάτων και δεν εμπεριέχεται αλλοίωση στη φυσική μορφολογία τους και τα βιοτικά στοιχεία τους». Ειδικεύοντας, απλή χρήση μπορεί να παραχωρείται « για την άσκηση δραστηριοτήτων που εξυπηρετούν τους λουόμενους ή την αναψυχή του κοινού όπως εκμίσθωση θαλασσίων μέσων αναψυχής, καθισμάτων, ομπρελών, λειτουργία τροχήλατου αναψυκτηρίου κλπ.».

Σημαντικό είναι να σημειωθεί ότι κατ' εξαίρεση της γενικής αρχής παραχώρησης απλής χρήσης του αιγιαλού και παραλίας με δημοπρασία η παράγραφος 4 του άρθρου 13 του νόμου 2971/2001 προβλέπει τα εξής:

«Είναι δυνατή η παραχώρηση με τη διαδικασία και τους όρους που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1, χωρίς δημοπρασία της απλής χρήσης του αιγιαλού

ένα χρόνο σε αυτούς που έχουν όμορες ξενοδοχειακές εν γένει επιχειρήσεις, κάμπινγκ ή κέντρα αναψυχής, για τους σκοπούς που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της προηγούμενης παραγράφου προς εξυπηρέτηση κοινού. Το αντάλλαγμα για την παραχώρηση της απλής χρήσης του αιγιαλού και παραλίας που έχουν ανακηρυχθεί Τουριστικά Δημόσια Κτήματα (ΤΔΚ), ως και των κτισμάτων ή εν γένει των εγκαταστάσεων που υφίστανται επ' αυτών, καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, για την παραχώρηση της απλής χρήσης αιγιαλού και παραλίας πλην των ΤΔΚ, σε όμορες ξενοδοχειακές επιχειρήσεις που καταβάλλεται στο Δημόσιο, υπολογίζεται από τον πολλαπλασιασμό του ενός δευτέρου (1/2) της τιμής του δίκλινου δωματίου μετά λουτρού, χωρίς λοιπές επιβαρύνσεις, όπως η τιμή αυτή καθορίζεται από τον ΕΟΤ για κάθε ξενοδοχειακή επιχείρηση επί τον αριθμό των κλινών αυτής».

Η παράγραφος αυτή είναι χαρακτηριστική της πρόθεσης του νομοθέτη να ευνοήσει τον τουρισμό ή τουλάχιστον να τον αναγνωρίσει ως τη βασική λειτουργία που διεξάγεται στον αιγιαλό και παραλία (Σταματίου, 2003). Η οικονομική δύναμη του τουρισμού καθώς και ο ρυθμός ανάπτυξής του τον καθιστούν μια από τις σημαντικότερες 'βιομηχανίες' της χώρας, αλλά δεν είναι σίγουρο ότι είναι επιθυμητό να αφεθεί στην ιδιωτική (ξενοδοχειακή) πρωτοβουλία το μέλλον του αιγιαλού.

5.6. ΚΕΝΑ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

Η παράκτια ζώνη των πόλεων αποτελεί μια ειδική περίπτωση όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού της. Εμπίπτει κυρίως στον πολεοδομικό και όχι στο χωροταξικό σχεδιασμό, αλλά ταυτόχρονα διέπεται συχνά από ειδικές ρυθμίσεις που αφαιρούν από τον πολεοδομικό σχεδιασμό τη δυνατότητα ολοκληρωμένης, ενιαίας προσέγγισης. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι ότι συνήθως πρόκειται για ζώνη ιδιοκτησίας διαφόρων δημόσιων φορέων (ΕΟΤ, ΓΓΑ, Λιμενικά Ταμεία κλπ.), καθώς και ζώνη μικτής δικαιοδοσίας (αστυνομία, λιμενικό). (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997). Ο παράκτιος χώρος είναι μια ιδιαίτερη ζώνη που δεν εμπίπτει ξεκάθαρα σε καμία από τις δύο μεγάλες κατηγορίες χρήσεων γης που αναγνωρίστηκαν εξαρχής. Το θαλάσσιο εμπόριο, η αλιεία και ο τουρισμός είναι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον παράκτιο χώρο και, λόγω έλλειψης σχεδιασμού

χρήσεων γης σε ένα μεγάλο βαθμό, ανήκουν στον αστικό χώρο. Όσο περισσότερες δραστηριότητες συγκεντρώνονται στον αστικό χώρο, τόσο αυτός εξαπλώνεται.

Συχνά οι επεκτάσεις αυτές του αστικού χώρου με την επέκταση των σχεδίων πόλεων και την ένταξη στο σχέδιο νέων περιοχών έχουν ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος αλλά και του τοπίου. Η υποβάθμιση αυτή συμβαίνει κυρίως, γιατί οι επεκτάσεις σχεδίου γίνονται συνήθως κάτω από πολιτική πίεση, βιαστικά και είναι ανεπαρκώς μελετημένες (ΕΚΠΑΑ, 2001 κείμενα εργασίας, Ζητήματα Πολεοδομικής και Χωροταξικής Πολιτικής).

Οι βασικοί άξονες ανάπτυξης, που χαρακτήθηκαν κατά τη δεκαετία του '50 και εν συνεχεία ακολουθήθηκαν μέχρι και σήμερα, βασίζονται στην ενίσχυση του τομέα των οικοδομών για την κάλυψη των τότε αναγκών για στέγαση. Η μικροϊδιοκτησία ενισχύθηκε και στηρίχθηκε, και κατ' επέκταση οι υψηλοί συντελεστές δόμησης, ιδιαίτερα στα κέντρα των πόλεων. Η αυθόρμητη σε πολύ μεγάλο ποσοστό δόμηση καθώς και η αυθαίρετη δόμηση στις παρυφές των αστικών κέντρων στον περι-αστικό χώρο ήταν φαινόμενα που αντιμετωπίστηκαν με ιδιαίτερη επιείκεια και ανοχή και στη συνέχεια ακολούθησε η αποσπασματική ένταξη στο σχέδιο των αυθαίρετων περιοχών κ.ά.

5.7. ΑΝΑΓΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ένα βασικό χαρακτηριστικό των πολιτικών με άμεσα χωρικό χαρακτήρα, πέρα από το πρόβλημα της υπαγωγής τους στις προτεραιότητες των τομειακών πολιτικών, είναι η έλλειψη επαρκούς διασύνδεσης και συμπληρωματικότητας μεταξύ τους. Όπως φαίνεται από την ανάλυση του θεσμικού πλαισίου για την οργάνωση του χώρου και την ανάπτυξη, η απουσία χωροταξικού σχεδιασμού σε κρίσιμο συντονιστικό ρόλο έχει οδηγήσει στη συσσώρευση χωρικών αλλά και αναπτυξιακών διλημάτων στο σύνολο του εθνικού χώρου.

Η Ελληνική πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης έχει ως στόχο τη μείωση των διαπεριφερειακών ανισοτήτων και, στο βαθμό που παραμένει προσανατολισμένη στη δημιουργία βασικών υποδομών και στην παροχή αναπτυξιακών κινήτρων, θα μπορούσε να κριθεί ως επιτυχής. Το πρόβλημα όμως των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων στις

διαφορετικές κατηγορίες χώρου παραμένει, και στις μέρες μας γίνεται ολοένα και πιο έντονο, καθιστώντας επιτακτική την προσαρμογή της περιφερειακής πολιτικής στις νέες τάσεις. Ο αναπτυξιακός νόμος υπό τη σημερινή του σχετικά πρόσφατη μορφή μπορεί να συμβάλλει στην αντιμετώπιση τέτοιων ανισοτήτων, γιατί επιτρέπει την αναλυτικότερη γεωγραφική διαφοροποίηση των ενισχύσεων. Με αυτό τον τρόπο αναγνωρίζεται για πρώτη φορά η ανάγκη συνεργασίας και συμπληρωματικότητας μεταξύ αναπτυξιακού και χωροταξικού σχεδιασμού στην πράξη και όχι απλώς ως ένα ακαδημαϊκό ζήτημα προς συζήτηση.

Η στρατηγική χωροταξία ήταν ουσιαστικά απύσχα σε ολόκληρη τη μεταπολεμική περίοδο. Ως αποτέλεσμα, η μακρο-οργάνωση του χώρου προέκυψε ως αποτέλεσμα της υποχώρησης στις πιέσεις των δυνάμεων της αγοράς και των συνεπειών των διάφορων πολιτικών και νόμων που, όπως έχει ήδη αναφερθεί, μόνο αποσπασματικά εφαρμόστηκαν χωρίς να υπάρχει μακροπρόθεσμη μέριμνα. Από την άποψη αυτή ο νέος νόμος για τη χωροταξία αποτελεί μία εξαιρετικά σημαντική βελτίωση και δίνει την ευκαιρία για τη διαμόρφωση μιας νέας κατάστασης. Τα εργαλεία που προσφέρει για τη δημιουργία σχεδίων (α) προβλέπουν στρατηγικό χωροταξικό σχεδιασμό στις μεγάλες χωρικές κλίμακες (εθνική, περιφερειακή), (β) δημιουργούν ένα διαδικαστικό πλαίσιο για το συντονισμό μεταξύ αναπτυξιακού και χωροταξικού σχεδιασμού, (γ) θέτουν ένα γενικό πλαίσιο κατευθύνσεων για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, (δ) τέλος, προσφέρουν μια σειρά από αυτόνομα εργαλεία εξειδίκευσης του στρατηγικού σχεδιασμού σε περιοχές μικρής κλίμακας που απαιτούν λεπτομερέστερες κανονιστικές παρεμβάσεις και/ή οικονομικά εργαλεία (ΠΕΧΠ, ΠΟΑΠΔ, ΣΟΑΠ).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Ο τουρισμός αλλάζει και μετασχηματίζεται, καθώς επηρεάζεται από τις παγκόσμιες κοινωνικοοικονομικές και πολιτικές εξελίξεις. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, οι αλλαγές στο βιοτικό επίπεδο και στον τρόπο ζωής, οι δημογραφικές αλλαγές και οι τεχνολογικές-οργανωτικές εξελίξεις επηρεάζουν τη ζήτηση αλλά και τη δομή της τουριστικής βιομηχανίας.

- Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και το άνοιγμα των αγορών σε συνδυασμό με την έκρηξη στην πληροφορία (μέσω των τεχνολογικών εξελίξεων στην επικοινωνία) προσφέρει τη δυνατότητα σε μακρινούς και άγνωστους προορισμούς να προβληθούν και αυξάνει τον ανταγωνισμό.
- Η αύξηση του διαθέσιμου χρόνου (αλλά και εισοδήματος) σε πολλές χώρες (ακόμα και ανερχόμενες οικονομίες) αυξάνει τη ζήτηση για τουρισμό, όπως και η 'γήρανση' του πληθυσμού ή αντίστοιχα η 'έκρηξη' του σε διάφορες χώρες.
- Το διαδίκτυο ως μέσο ενημέρωσης και διαχείρισης της πληροφορίας προκαλεί δραστικές αλλαγές στον τουριστικό τομέα. Οι νέες τεχνολογίες πληροφορικής και το ηλεκτρονικό επιχειρείν αποτελούν πλέον βασική παράμετρο της τουριστικής βιομηχανίας.

Ο ταξιδιώτης έχει πλέον τη δυνατότητα πολλαπλών επιλογών και άμεσης πρόσβασης στην παροχή υπηρεσιών και τη διαμόρφωση προσωπικών επιλογών και συνδυασμών στα πακέτα διακοπών του.

6.1. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Ο τουρισμός είναι ένα σύνθετο κοινωνικό φαινόμενο που βασίζεται στις αυξανόμενες ανάγκες των μοντέρνων κοινωνιών για ψυχαγωγία και δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου. Παγκοσμίως αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες οικονομικές δραστηριότητες και βασική προτεραιότητα για το σχεδιασμό σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο (Coccossis και Mecha, 2004). Εκτός όμως από δραστηριότητα αναψυχής, ο τουρισμός αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαντική (για την Ελλάδα) αναπτυξιακή δραστηριότητα με χωρικές, χρονικές αλλά και τομεακές επιπτώσεις. Η μεγάλη πρόκληση στον τουριστικό σχεδιασμό είναι να υπάρξει μία ολοκληρωμένη θεώρηση σε όλα τα στάδια. Ο συντονισμός γίνεται ιδιαίτερα δύσκολος καθώς μεγαλώνει η κλίμακα και η χωρική ενότητα μελέτης. Τα τελευταία χρόνια η αναγκαιότητα του σχεδιασμού του τουριστικού προϊόντος ήρθε στο προσκήνιο για δύο λόγους:

- Η ραγδαία αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας χωρίς να συνοδεύεται από τον κατάλληλο σχεδιασμό δημιούργησε προβλήματα βιωσιμότητας σε πολλούς προορισμούς.
- Η ευαισθητοποίηση και δραστηριοποίηση διάφορων οργανώσεων, κυρίως μη-κυβερνητικών, γύρω από θέματα περιβάλλοντος, κοινωνικά και οικονομικά και οι έντονες επιπτώσεις του τουρισμού σε αυτά (Ανδριώτης, 2005).

Η παγκόσμια ανάπτυξη του τουρισμού και η μεγάλη σημασία (κυρίως οικονομική) της τουριστικής ανάπτυξης για ένα μεγάλο αριθμό χωρών και περιοχών, σε συνδυασμό με την αλλαγή στη νοοτροπία των μεγάλων tour operators προς πιο βιώσιμα μοντέλα τουριστικής ανάπτυξης, αποτελούν σημαντικούς λόγους που οδήγησαν στην αναγκαιότητα του τουριστικού σχεδιασμού και προγραμματισμού (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2001). Ο τουριστικός σχεδιασμός είναι μια συνεχής διαδικασία, η οποία οφείλει να προσαρμόζεται στις διαφορετικές ανάγκες της κάθε τουριστικής περιοχής, στις ραγδαίες εξελίξεις του διεθνούς περιβάλλοντος, στις αλλαγές του πολιτικού σκηνικού ή ακόμα και στις αλλαγές της μόδας (Τσολάκος και Τσουκαλά, 2009). Ο σχεδιασμός – προγραμματισμός για την τουριστική ανάπτυξη λειτουργεί ακολουθώντας δύο λογικές. Η πρώτη είναι η λογική της

αγοράς που στόχο έχει να εξυπηρετήσει το ιδιωτικό ατομικό συμφέρον και να δημιουργήσει ευκαιρίες για ανάπτυξη στον ιδιωτικό τομέα. Από την άλλη μεριά είναι η εξασφάλιση και υποστήριξη του δημόσιου συμφέροντος και η ένταξη της τουριστικής ανάπτυξης σε ένα πλαίσιο που εξυπηρετεί γενικότερα κοινά συμφέροντα, όπως η διατήρηση κοινωνικής συνοχής, η προστασία του περιβάλλοντος κ.ά. (Λουκίτσας, 2001).

Αντικείμενο του τουριστικού σχεδιασμού είναι ο εντοπισμός αναπτυξιακών προβλημάτων αλλά και ευκαιριών, η πρόβλεψη των εξελίξεων και η ταυτόχρονη ρύθμιση όλων των διαφορετικών παραγόντων του αναπτυξιακού συστήματος ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί (Κομίλης και Βαγιονής, 1999). Η βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού απαιτεί μια ολοκληρωμένη σχεδιαστική προσέγγιση. Οι οικονομικοί, κοινωνικοί και περιβαλλοντικοί παράγοντες και οι ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και η συμμετοχή όλων των φορέων και της τοπικής κοινωνίας είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την επίτευξη ενός πραγματικά βιώσιμου τουριστικού σχεδιασμού (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2001). Με τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό γίνεται μια προσπάθεια εξισορρόπησης των ανεξέλεγκτων εξωτερικών παραγόντων με τους ελεγχόμενους εσωτερικούς παράγοντες, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθούν οι δυνατότητες και οι ευκαιρίες και να ελαχιστοποιηθούν τα μειονεκτήματα και οι απειλές. Οι δράσεις στην περίπτωση αυτή εξυπηρετούν μακροπρόθεσμους αναπτυξιακούς στόχους (Κομίλης και Βαγιονής, 1999). Ο στρατηγικός σχεδιασμός κατάφερε να δώσει λύσεις και να οδηγήσει τον τουρισμό σε βιώσιμη κερδοφορία ακόμα και σε περιπτώσεις όπου η τουριστική δραστηριότητα δεν μπορούσε να αποδώσει οφέλη (Burns, 2004). Τα στάδια που έχει ακολουθήσει ο τουριστικός σχεδιασμός είναι τα εξής (Ανδριώτης, 2005):

Μη σχεδιασμένη τουριστική ανάπτυξη. Συνήθως αυτό είναι το αρχικό στάδιο κατά το οποίο ο τουρισμός δεν έχει αναγνωριστεί πλήρως ως σημαντική οικονομική δραστηριότητα και αναπτύσσεται χωρίς κάποιο προγραμματισμό, κυρίως με ιδιωτική (συχνά άκρως καιροσκοπική και κερδοσκοπική) πρωτοβουλία. Στο στάδιο αυτό ο σχεδιασμός είναι ασυνήθιστος και συχνά ανεπιθύμητος.

Εν μέρει τουριστικός σχεδιασμός προσανατολισμένος στην προσφορά. Χαρακτηριστικό του σταδίου αυτού είναι η κατασκευή της βασικής τουριστικής υποδομής (καταλύματα, εστιατόρια, δίκτυα μεταφοράς). Αντιπαραθέτοντας αυτά τα στάδια με το μοντέλο εξέλιξης των τουριστικών προορισμών του Butler, αυτή είναι η φάση κατά την

οποία ο τουριστικός προορισμός έχει ανακαλυφθεί και ξεκινάει να αναπτύσσεται. Δίνεται έμφαση στις οικονομικές απολαβές του τουρισμού και τη μεγέθυνσή τους.

Τουριστικός σχεδιασμός εξ ολοκλήρου προσανατολισμένος στην προσφορά. Δημιουργούνται επιχειρήσεις, νέες επιχειρήσεις, για να καλύψουν την αυξανόμενη ζήτηση, δεν συνυπολογίζονται οι αρνητικές επιπτώσεις. Η οικονομική μεγέθυνση λόγω του τουρισμού, που στην προηγούμενη φάση ακόμα ήταν σε επίπεδο οράματος, σε αυτή τη φάση έχει αρχίσει να δίνει τα πρώτα της δείγματα. Νέα πνοή, νέες επιχειρήσεις και ευμάρεια σε περιοχές που πριν τον τουρισμό συχνά γνώριζαν αδιέξοδο και μαρασμό. Οι αρνητικές επιπτώσεις ακόμα δεν είναι εμφανείς και αντισταθμίζονται από τον ενθουσιασμό της νέας δραστηριότητας.

Τουριστικός σχεδιασμός προσανατολισμένος προς την αγορά και τη ζήτηση. Βασικός στόχος αυτού του σταδίου είναι η προβολή και η προσέλκυση περισσότερων τουριστών και η ικανοποίηση των αυξανόμενων αναγκών τους. Στο μοντέλο του Butler για τον κύκλο ζωής ενός τουριστικού προορισμού η φάση αυτή αντιστοιχεί στον ανεπτυγμένο προορισμό. Ακολουθεί μια φάση ακμής του τουριστικού προορισμού, της οποίας η διάρκεια εξαρτάται μεταξύ άλλων από το βαθμό ανάπτυξης και τη φέρουσα ικανότητα του προορισμού και τελικά καταλήγει στην παρακμή και τη σταδιακή εγκατάλειψη του προορισμού. Σε κάποιες περιπτώσεις η αρνητικές επιπτώσεις και η περιβαλλοντολογική καταστροφή, που οδηγούν στην παρακμή, είναι αναστρέψιμες και με τον κατάλληλο σχεδιασμό μπορεί ο προορισμός να αναπτυχθεί ξανά σε μια πιο βιώσιμη βάση. Υπάρχουν όμως και φαινόμενα ολοκληρωτικής αλλοτρίωσης των προορισμών, όπου είναι πολύ δύσκολη έως αδύνατη η ανατροπή της κατάστασης παρακμής.

Τουριστικός σχεδιασμός με βάση τη σύγχρονη προσέγγιση και τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Αυτό το τελευταίο στάδιο είναι απόρροια του ελλιπούς ή ανύπαρκτου σχεδιασμού των προηγούμενων φάσεων. Τα περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά ζητήματα έχουν προτεραιότητα και λαμβάνονται σοβαρά υπόψη κατά το σχεδιασμό και η παρέμβαση των αρμόδιων είναι αναγκαία.

Η κλίμακα στην οποία υλοποιείται ο τουριστικός σχεδιασμός είναι ένα ιδιαίτερα κρίσιμο σημείο, καθώς οι αρνητικές επιπτώσεις αλλά και τα οφέλη του τουρισμού έχουν την τάση να διαχέονται στην ευρύτερη περιοχή, όπως φάνηκε από το κεφάλαιο 4. Το επίπεδο του σχεδιασμού μπορεί να καθορίζεται από τη διοικητική και γεωγραφική διαίρεση

της χώρας, από τα ανθρωπογενή και φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής αλλά και από το βαθμό τουριστικής ανάπτυξης που επιδιώκεται. Γενικά ο τουριστικός σχεδιασμός μπορεί να πραγματοποιηθεί σε:

Διεθνές επίπεδο το οποίο απαιτεί τον σχεδιασμό από κοινού δύο ή περισσότερων χωρών οι οποίες μοιράζονται κοινούς τουριστικούς πόρους. Αξίζει να σχολιαστεί ότι πολλές φορές οι επιπτώσεις της ανάπτυξης του τουρισμού ξεπερνούν τα σύνορα μιας χώρας αλλά στην περίπτωση αυτή δεν συνηθίζεται η συνεργασία.

Το **Εθνικό επίπεδο** στο οποίο καθορίζεται η πολιτική τουριστικής ανάπτυξης και κατηγοριοποιούνται οι περιοχές ανάλογα με τις δυνατότητες που παρέχουν για τουριστική ανάπτυξη. Αναγνωρίζονται οι περιοχές με συγκριτικά πλεονεκτήματα και θέτονται κίνητρα και προτεραιότητες για οικονομική ενίσχυση.

Το τρίτο επίπεδο σχεδιασμού είναι το **Περιφερειακό** επίπεδο, όπου πλέον εξειδικεύονται οι στόχοι και γίνονται πιο συγκεκριμένοι για την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Σε αυτό το πλαίσιο υπάρχει η δυνατότητα προσδιορισμού μιας ευρύτερης περιοχής με κάποια κοινά γνωρίσματα, η οποία αποτελεί μια γεωγραφική ενότητα με συγκεκριμένες ανάγκες (παράκτιος χώρος, νησιά κλπ). Για το σχεδιασμό σε αυτό το επίπεδο απαιτείται συνεργασία των περιφερειών και κεντρικός συντονισμός.

Το τελευταίο επίπεδο είναι ο **τοπικός σχεδιασμός**, όπου ορίζονται ειδικοί στόχοι για την τουριστική δραστηριότητα και ορίζεται το θεσμικό πλαίσιο με σαφήνεια για την ανάδειξη και προστασία της περιοχής (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2001).

Ο τουριστικός σχεδιασμός αποτελεί ένα σύνολο στόχων, μέτρων, κατευθύνσεων και πολιτικών που προσαρμόζονται αποκλειστικά για κάθε περιοχή που επιθυμεί την ανάπτυξη του τουρισμού της. Η επιλογή του τρόπου με τον οποίο θα γίνει ο τουριστικός σχεδιασμός καθορίζεται από τα χαρακτηριστικά του χώρου, από τις δυνατότητες και τις προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού στην περιοχή και από το είδος του τουριστικού προϊόντος που επιδιώκεται να αναπτυχθεί (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2001). Δεν είναι δυνατόν να διαμορφωθεί μια ρεαλιστική πολιτική για τον τουρισμό, εάν δεν έχουν τεθεί συγκεκριμένοι στόχοι για την τουριστική ανάπτυξη, οι οποίοι θα πρέπει να συμβαδίζουν και με τους στόχους εθνικής ανάπτυξης. Η θέση του τουρισμού στην εθνική οικονομία θα πρέπει να προσδιοριστεί με σαφήνεια (Lichorish και Jenkins, 2004) ιδιαίτερα στην Ελλάδα που τα τελευταία χρόνια ο τουρισμός κατέχει πρωτεύοντα ρόλο. Ο τουρισμός είναι στη βάση του μία οικονομική –αναπτυξιακή δραστηριότητα και ως τέτοια έχει ως βασικό στόχο

τη μεγιστοποίηση του κέρδους με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Ταυτόχρονα, οι έντονες επιπτώσεις που έχει (χωρικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές κλπ), καθιστούν απαραίτητη την εναρμόνιση του με τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης ανάπτυξης. Η ποσοτική μεγέθυνση του τουρισμού που θα αποτελούσε στόχο μιας καθαρά οικονομικής δραστηριότητας, δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσει τη μείωση των αρνητικών συνεπειών που μπορεί να επιφέρει. Ο τουριστικός σχεδιασμός-προγραμματισμός πρέπει να στοχεύει σε μία ποιοτική, επιλεκτική ανάπτυξη που θα καθορίζεται από τη φέρουσα ικανότητα, την περιβαλλοντική προστασία και την πολιτιστική ανάδειξη των προορισμών (Τσολάκος και Τσουκαλά, 2009).

6.2. ΦΟΡΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο τουρισμός είναι πολυσχιδής τομέας με πολλαπλές διασυνδέσεις με άλλους κλάδους (π.χ. εμπόριο, κατασκευές, αγροτική παραγωγή, μεταφορές). Επομένως, το τουριστικό προϊόν διαμορφώνεται από πολλούς παράγοντες (και δρώντες) και απαιτεί τη συνεργασία πολλών φορέων του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Ο κύριος φορέας ο οποίος διαμορφώνει την πολιτική της χώρας σε θέματα τουρισμού είναι εδώ και μερικά χρόνια το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης, το οποίο εποπτεύει και συντονίζει μια σειρά από άλλους φορείς. Μια σειρά από άλλα Υπουργεία επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την τουριστική ανάπτυξη, από το ΥΠΕΧΩΔΕ που ελέγχει τις χρήσεις και τους όρους ανάπτυξης των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και υποδομών στις διάφορες περιοχές της χώρας μέχρι το Υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας που διαμορφώνει την πολιτική για τα λιμάνια της χώρας κλπ. Η τοπική αυτοδιοίκηση πρώτου και δεύτερου βαθμού συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση και ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προϊόντος μέσα από δράσεις και πολιτικές για την καθαριότητα, την προβολή κλπ. Το βασικό έργο όμως της στήριξης του τουρισμού εκτελείται από πολλές επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα (π.χ. ξενοδοχεία, γραφεία ταξιδιών, εστιατόρια, τουριστικά λεωφορεία).

6.2.1. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης ανασυστάθηκε με το ν.3270/2004. Αποστολή του είναι ο προγραμματισμός και η χάραξη μιας ενιαίας τουριστικής πολιτικής καθώς και ο σχεδιασμός της τουριστικής ανάπτυξης της χώρας στο πλαίσιο της γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής. Η στρατηγική θεώρηση του ΥΤΑΝ για τη βιώσιμη ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού με ταυτόχρονη ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και εξωστρέφειάς του επικεντρώνεται σε τέσσερις άξονες:

- Στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας.
- Στην ανάπτυξη των ειδικών μορφών τουρισμού.
- Στην αναβάθμιση, ανάδειξη και προβολή των τουριστικών προορισμών.
- Στην ενίσχυση των συνεργιών και της καινοτομίας στην τουριστική επιχειρηματικότητα.

Μεταξύ άλλων, το ΥΤΑΝ είναι επιφορτισμένο με την έρευνα και μελέτη των επιπτώσεων του τουρισμού στην οικονομική και κοινωνική ζωή, την εναρμόνιση των πολιτικών και δράσεων που επηρεάζουν τον τουρισμό μέσα από τη συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία, την προώθηση των ελληνικών θέσεων σε αρμόδια όργανα της Ε.Ε. και στους διεθνείς οργανισμούς, καθώς και με το σχεδιασμό της τουριστικής προβολής.

ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ**Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ)**

Ο ΕΟΤ ιδρύθηκε το 1950 και σύμφωνα με το ν. 3270/04 διαρθρώνεται σε Κεντρική Υπηρεσία με έδρα την Αθήνα και σε Περιφερειακές Υπηρεσίες Τουρισμού (ΠΥΤ). Αποτελεί ΝΠΔΔ υπό την εποπτεία του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης. Έχει ως κύρια αρμοδιότητα την προώθηση της τουριστικής πολιτικής της Κυβέρνησης και προς το σκοπό αυτό εκτελεί τα προγράμματα τουριστικής προβολής της χώρας, χορηγεί άδειες, εποπτεύει και ελέγχει τις τουριστικές επιχειρήσεις (του ν. 2160/1993) και την τουριστική αγορά γενικότερα. Επίσης αναλαμβάνει κάθε άλλη δραστηριότητα ή ενέργεια που αποβλέπει στην ανάπτυξη του τουρισμού. Στο πλαίσιο αυτό μελετά, εκτελεί και εποπτεύει έργα τουριστικής υποδομής και ανάπτυξης είτε μόνος είτε σε συνεργασία με άλλους φορείς.

Οργανισμός Τουριστικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΟΤΕΚ)

Ο ΟΤΕΚ λειτουργεί από το 1937 ως ΝΠΔΔ σε σχέση με τις Σχολές Τουριστικών Επαγγελματιών, εποπτεύεται από το ΥΤΑΝ και αποτελεί εξειδικευμένο κρατικό φορέα παροχής τουριστικής εκπαίδευσης και κατάρτισης. Στόχος της παρεχόμενης εκπαίδευσης είναι η κατάρτιση ικανών στελεχών για ξενοδοχειακές, επισιτιστικές και λοιπές επιχειρήσεις του τουριστικού τομέα. Ο ΟΤΕΚ προσφέρει προγράμματα δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΤΕΕ), μετα-δευτεροβάθμιας επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης (Σχολές Ξεναγών και ΙΕΚ), τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (Ανώτατες Σχολές Τουριστικής Εκπαίδευσης) καθώς και προγράμματα συνεχιζόμενης κατάρτισης. Τέλος, στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα» προσφέρει υποτροφίες σε αποφοίτους τουριστικής εκπαίδευσης όλων των βαθμίδων σε εκπαιδευτικά ιδρύματα της Ε.Ε.

Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης Α.Ε. (ΕΤΑ Α.Ε.)

Η ΕΤΑ Α.Ε. ασκεί τη διοίκηση, διαχείριση, και εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του ΕΟΤ, με σκοπό την αξιοποίησή της σύμφωνα με τους στόχους και τις προτεραιότητες της τουριστικής πολιτικής της χώρας. Διασφαλίζει τη βέλτιστη αξιοποίηση της εν λόγω περιουσίας, χρησιμοποιώντας σύγχρονα οικονομικά εργαλεία που προωθούν τις συνέργειες μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Επίσης, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, αναπτύσσει τις ειδικές μορφές τουρισμού και προωθεί έργα ειδικής τουριστικής υποδομής, σύμφωνα με τους στόχους του ΥΤΑΝ. Το χαρτοφυλάκιο της ΕΤΑ περιλαμβάνει πάνω από 370 ακίνητα διασκορπισμένα σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Αγροτουριστική Α.Ε.

Ιδρύθηκε το 2001 ως Ανώνυμη Εταιρεία με συμμετοχή του δημόσιου αλλά και του ιδιωτικού τομέα. Στόχος της Αγροτουριστικής είναι να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις για μια ολοκληρωμένη πολιτική τουριστικής ανάπτυξης, δημιουργώντας ένα εθνικό πλαίσιο αναφοράς σε θέματα αγροτουρισμού και διαμορφώνοντας έτσι μια εναλλακτική πρόταση - απάντηση στο πρότυπο του μαζικού τουρισμού. Πρόσφατα η Αγροτουριστική ΑΕ μετασχηματίστηκε σε νέα εταιρεία του δημοσίου με το όνομα Αγρόκτημα ΑΕ.

Ελληνικό Φεστιβάλ Α.Ε.

Με το Ν.2636/1998 συστάθηκε η ανώνυμη εταιρεία «Ελληνικό Φεστιβάλ Α.Ε.». Σκοπός της εταιρείας είναι η οργάνωση και εκμετάλλευση μουσικών, θεατρικών και άλλων καλλιτεχνικών εκδηλώσεων που συμβάλλουν στην τουριστική ανάπτυξη, καθώς και η έκδοση και διάθεση εντύπων, βιβλίων και εκδόσεων εν γένει με σκοπό την προβολή των εν λόγω καλλιτεχνικών εκδηλώσεων. Το Ελληνικό Φεστιβάλ τελούσε μέχρι το 2006 υπό την εποπτεία του ΥΤΑΝ, ενώ σήμερα εποπτεύεται από το Υπουργείο Πολιτισμού.

Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Ξ.Ε.Ε.)

Το Ξ.Ε.Ε. λειτουργεί από το 1935 ως ΝΠΔΔ και αποτελεί νομοθετημένο σύμβουλο της Πολιτείας σε θέματα τουρισμού. Έχει, εκ του νόμου, ως μέλη όλα τα ξενοδοχειακά καταλύματα και τις οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις της χώρας. Μεταξύ άλλων είναι επιφορτισμένο με τη μελέτη, υπόδειξη και εφαρμογή κάθε μέτρου που συντελεί στην ανάπτυξη της ξενοδοχειακής βιομηχανίας της χώρας.

ΑΛΛΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ)

Ο ΣΕΤΕ ιδρύθηκε το 1991 και εκπροσωπεί ενώσεις τουριστικών επιχειρήσεων και επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται άμεσα ή έμμεσα στον τουρισμό. Είναι μη κυβερνητικός και μη κερδοσκοπικός οργανισμός. Σκοπός του ΣΕΤΕ είναι η διαρκής ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος και η ταυτόχρονη προβολή της σημασίας του σε δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς.

Πανελλήνια Ομοσπονδία Ξενοδόχων (ΠΟΞ)

Η ΠΟΞ είναι δευτεροβάθμια επαγγελματική οργάνωση με έδρα την Αθήνα και ιδρύθηκε το 1949. Σκοποί της οργάνωσης είναι η μελέτη, διαφύλαξη, διεκδίκηση και προαγωγή των κοινών οικονομικών, κοινωνικών και επαγγελματικών συμφερόντων των μελών της, στο πλαίσιο της εξυπηρέτησης του κοινωνικού συνόλου. Για την εκπλήρωση των σκοπών αυτών η ΠΟΞ απευθύνεται στις δημόσιες αρχές, την τοπική αυτοδιοίκηση καθώς και σε συνεταιριστικές οργανώσεις εσωτερικού και εξωτερικού για τη διευθέτηση των ζητημάτων της, κάνει μελέτες, οργανώνει συνέδρια, σεμινάρια, εκπαιδευτικά

προγράμματα σε θέματα ευρύτερου ξενοδοχειακού και τουριστικού ενδιαφέροντος και συμπράττει με συνδικαλιστικούς και άλλους φορείς με κοινούς στόχους ανάπτυξης και προαγωγής των συλλογικών συμφερόντων των μελών της.

Σύνδεσμος Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων Ελλάδος (ΗΑΤΤΑ)

Ο ΗΑΤΤΑ ιδρύθηκε το 1927 και αποτελεί το συνδικαλιστικό όργανο των τουριστικών και ταξιδιωτικών γραφείων της Ελλάδος, υποστηρίζοντας τα συμφέροντα των μελών του. Παράλληλα, επιδιώκει την ανάπτυξη και προαγωγή του τουρισμού και συμβάλλει στην αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας καθώς και στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών. Οι τομείς δραστηριότητας του ΗΑΤΤΑ εκτείνονται σε θέματα εξερχόμενου, εισερχόμενου και εσωτερικού τουρισμού, καθώς και σε θέματα μεταφορών.

Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΠΟΕΤ)

Η ΠΟΕΤ είναι ο επιχειρηματικός φορέας συλλογικής εκπροσώπησης των ταξιδιωτικών επιχειρήσεων της Ελλάδος, εκπροσωπώντας παράλληλα ενώσεις και επιχειρήσεις ναυτικών πρακτορείων και σκαφών αναψυχής. Βασικό στόχο της ΠΟΕΤ δεν αποτελεί απλώς η προώθηση των συμφερόντων των μελών της αλλά και η ταυτόχρονη επεξεργασία και προώθηση πολιτικών και δράσεων που συμβάλλουν στη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.

HELEXPO

Η HELEXPO A.E. είναι ο εθνικός εκθεσιακός φορέας της Ελλάδας. Είναι ο μεγαλύτερος οργανωτής εκθέσεων, συνεδρίων και πολιτιστικών εκδηλώσεων στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και έχει ως έδρα τη Θεσσαλονίκη. Ως Ανώνυμη Εταιρία και με το διακριτικό τίτλο "HELEXPO A.E. ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ, ΣΥΝΕΔΡΙΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ" λειτουργεί από το 1999, μετά το διαχωρισμό από την πρώην ενιαία εταιρία "HELEXPO-ΔΕΘ". Η HELEXPO A.E. έχει το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης του Διεθνούς Εκθεσιακού Κέντρου Θεσσαλονίκης το οποίο αναπτύσσεται σε χώρο 180.000 τμ, των Διεθνών Συνεδριακών Κέντρων "Ι. Βελλίδης" και "Ν. Γερμανός" στην καρδιά της πόλης, καθώς και του Εκθεσιακού και Συνεδριακού Κέντρου Αττικής HELEXPO Palace στην καρδιά της Αθήνας, το πλέον άρτια εξοπλισμένο κέντρο του τομέα

του στην Ελλάδα, το οποίο παραχώρησε στην Οργανωτική Επιτροπή του "ΑΘΗΝΑ 2004", προκειμένου να χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

6.2.2. ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΕΣ ΔΟΜΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ

Υπάρχουν πολλοί φορείς προώθησης του τουρισμού σε επίπεδο πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας αυτοδιοίκησης:

- Εταιρείες Τουρισμού σε επίπεδο Περιφέρειας

Πρόκειται συνήθως για αστικές εταιρείες μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα όπου συμμετέχουν νομαρχίες, Δήμοι και αναπτυξιακοί ή επαγγελματικοί φορείς της Περιφέρειας με σκοπό τον συντονισμό των ενεργειών, όσον αφορά στην προώθηση του τουρισμού στην περιοχή.

- ΝΕΤΠ Νομαρχιακές Επιτροπές Τουρισμού

Σύμφωνα με το Ν. 2160/93, οι νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις μπορούν να ιδρύουν Επιτροπές Τουριστικής Προβολής με σκοπό την προώθηση της περιοχής τους μέσω των ανάλογων προγραμμάτων, τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και στο εξωτερικό. Επίσης, σύμφωνα με το Νομαρχιακό Κώδικα (ν.2218/1994), οι νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις μπορούν να συνιστούν νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και επιχειρήσεις, με στόχο την τουριστική ανάπτυξη και προβολή της περιοχής τους. Ενδεικτικά αναφέρονται:

ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

Σύμφωνα με το νέο Δημοτικό και Κοινοτικό Κώδικα, οι δημοτικές και κοινοτικές αρχές διευθύνουν και ρυθμίζουν όλες τις τοπικές υποθέσεις, σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της εγγύτητας με στόχο την προστασία, την ανάπτυξη και τη συνεχή βελτίωση των συμφερόντων και της ποιότητας ζωής της τοπικής κοινωνίας. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους υπάγεται και η εκπόνηση, υλοποίηση και η συμμετοχή σε προγράμματα για την τουριστική ανάπτυξη των περιοχών τους, καθώς και η προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού και η δημιουργία θερέτρων και άλλων εγκαταστάσεων αναψυχής και διακοπών. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 254, οι Δήμοι και οι

κοινότητες μπορούν να συνιστούν κοινωφελείς επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αντίστοιχου περιεχομένου με τις αρμοδιότητές τους. Οι πιο σημαντικές από αυτές είναι:

Οργανισμός Τουριστικής και Οικονομικής Ανάπτυξης Αθηνών (ΟΤΟΑΑ), Δήμος Αθηναίων

Ο ΟΤΟΑΑ ιδρύθηκε τον Φεβρουάριο του 2005 υπό τη μορφή της Αστικής Εταιρείας μη Κερδοσκοπικού Χαρακτήρα. Οι εταίροι του είναι ο Δήμος Αθηναίων, το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο, ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, ο Σύνδεσμος Ελληνικών Ταξιδιωτικών και Τουριστικών Γραφείων και ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Λιανικής Πώλησης. Στόχος του ΟΤΟΑΑ είναι να συμβάλλει ουσιαστικά:

- Στη σύζευξη του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα για την τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της πόλης
- Στην προώθηση βιώσιμων μορφών τουρισμού που θα σέβονται την πολιτιστική ταυτότητα της πόλης, τον κοινωνικό ιστό και το φυσικό περιβάλλον
- Στην ενίσχυση της θετικής εικόνας που δημιουργήθηκε μέσω των Ολυμπιακών Αγώνων και τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού brand
- Στην αναβάθμιση και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος για τη βελτίωση της τουριστικής εμπειρίας
- Στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και την καταπολέμηση της εποχικότητας και περιοδικότητας της ζήτησης
- Στην αύξηση της μέσης διαμονής των επισκεπτών και της μέσης πληρότητας των Αθηναϊκών ξενοδοχείων
- Στην ανάπτυξη εποικοδομητικών εγχώριων και διεθνών συνεργασιών για την αποτελεσματική προβολή της Αθήνας στις παγκόσμιες αγορές επισκεπτών
- Στη δημιουργία τουριστικής συνείδησης και κουλτούρας φιλοξενίας στον τοπικό πληθυσμό και τον επιχειρηματικό κόσμο.

ΠΡΟΤΟΥΡ

Ο Οργανισμός Προώθησης Ροδιακού Τουρισμού (ΠΡΟΤΟΥΡ) ιδρύθηκε το 1996 μετά από πρωτοβουλία της Ένωσης Ξενοδόχων Ρόδου, της τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων και του Εμπορικού Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου, που εκπροσωπεί τις

παραγωγικές τάξεις. Για τα ελληνικά δεδομένα είναι ένας καινοτόμος οργανισμός που συντονίζει τις δραστηριότητες της τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων και των παραγωγικών τάξεων σε μια κοινή προσπάθεια καταγραφής, αναδιαμόρφωσης, βελτίωσης, προώθησης και διαφήμισης του τουριστικού προϊόντος της Ρόδου. Ο οργανισμός χρηματοδοτείται από την τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων, τις παραγωγικές τάξεις του νησιού και τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (ΕΟΤ).

Άλλες δημοτικές επιχειρήσεις είναι:

- ΔΗΤΕΒ Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση Βόλου.
- Δημοτική Επιχείρηση Τουρισμού και Αναψυχής Καρδίτσας
- Δημοτική Επιχείρηση Τουριστική Αναπτυξιακή Ίου
- Επιχείρηση Τουριστικής Ανάπτυξης Μουρεσίου (ΕΤΑΜ), Νομού Μαγνησίας

6.3. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ: Γ' ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ – ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Την περίοδο 2000-2006, η Ελλάδα ενισχύεται με σημαντικούς πόρους από τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής. Οι πόροι αυτοί είχαν στόχο να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για υψηλότερη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη, να οδηγήσουν σε πραγματική σύγκλιση με τις υπόλοιπες οικονομίες των κρατών μελών και να συμβάλουν στην αντιμετώπιση των βασικών ελλείψεων της οικονομικής και κοινωνικής ζωής, κυρίως στους τομείς των υποδομών, της ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων και της παραγωγικότητας. Η στήριξη που παρέχει στην Ελλάδα η Ευρωπαϊκή Ένωση πραγματοποιείται μέσω α) του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης β) των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών και γ) του Ταμείου Συνοχής. Πολλές από τις δράσεις και έργα του προγράμματος ενισχύουν άμεσα ή έμμεσα τον τουρισμό. Βασική επιδίωξη του τομέα του τουρισμού είναι η διατήρηση της χώρας ανάμεσα στη λίστα με τους σημαντικότερους προορισμούς της παγκόσμιας αγοράς και ο εμπλουτισμός του τουριστικού προϊόντος με ποιοτικά χαρακτηριστικά που θα το διαφοροποιήσουν, έτσι ώστε να ικανοποιεί τις ανάγκες των νέων δυναμικών τουριστικών αγορών. Οι βασικοί άξονες στους οποίους εξειδικεύεται η παραπάνω πολιτική είναι:

- Η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό με τις δράσεις εκσυγχρονισμού των τουριστικών καταλυμάτων καθώς και με την ενίσχυση των επιχειρηματικών σχεδίων των τουριστικών ΜΜΕ όλων των κλάδων.
- Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και η αξιοποίηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού
- Η ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού που εργάζεται στον τουριστικό τομέα και η αναβάθμιση της εκπαίδευσης – κατάρτισής του έτσι ώστε αυτή να ικανοποιεί τις ανάγκες της αγοράς εργασίας.

Αντίστοιχα, στο τρέχον την περίοδο αυτή ανάλογο Πρόγραμμα 2007-13 (ΕΣΠΑ) πολλές δράσεις αφορούν τον τουρισμό ή τον επηρεάζουν. Οι παρακάτω πέντε θεματικές προτεραιότητες εξειδικεύουν τη στρατηγική στόχευση της χώρας για τη νέα προγραμματική περίοδο:

- Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας,
- Κοινωνία της γνώσης και καινοτομίας.
- Απασχόληση και Κοινωνική Συνοχή.
- Θεσμικό Περιβάλλον.
- Ελκυστικότητα της Ελλάδας και των Περιφερειών, ως τόπο επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης.

Ο τουρισμός υπάγεται κατά κύριο λόγο στην πρώτη θεματική προτεραιότητα. Γενικός στόχος είναι: *Η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας.* Ο γενικός στόχος εξειδικεύεται περαιτέρω στον εμπλουτισμό και την προβολή του τουριστικού προϊόντος.

Ο «εμπλουτισμός του τουριστικού προϊόντος» εστιάζει στην αξιοποίηση φυσικού και πολιτιστικού αποθέματος για την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Αυτό θα επιτευχθεί με τη δυναμική ανάπτυξη των ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού μέσω ολοκληρωμένων και καινοτόμων παρεμβάσεων εκσυγχρονισμού του τουριστικού τομέα, καθώς και συμπλήρωσης και αναβάθμισης των υποδομών για την ανάπτυξη παραδοσιακών, ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

Η «προβολή του τουριστικού προϊόντος της χώρας» θα επιτευχθεί μέσω της αξιοποίησης των επιτευγμάτων και των εργαλείων της κοινωνίας της γνώσης και των

σύγχρονων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών. Για την υλοποίηση του αναπτυξιακού σχεδιασμού της χώρας κατά την προγραμματική περίοδο 2007–2013, σε εθνικό επίπεδο σχεδιάζονται οκτώ (8) τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα και πέντε (5) Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα.

6.4. ΕΙΔΙΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ, ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ.

Ακολουθώντας τις διατάξεις του Ν. 2742/99 για τον χωροταξικό σχεδιασμό και την αειφόρο ανάπτυξη και αναγνωρίζοντας το κενό και την ανάγκη για ολοκληρωμένο σχεδιασμό του τουριστικού τομέα, ανακοινώθηκε και εγκρίθηκε το «Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό». Το σχέδιο της Κοινής Υπουργικής Απόφασης του Χωροταξικού για τον Τουρισμό αποτελείται από 13 άρθρα, τα οποία, με βάση την ένταση και το είδος της τουριστικής δραστηριότητας, τη γεωμορφολογία και την ευαισθησία των πόρων διακρίνουν τον Εθνικό Χώρο σε 10 κατηγορίες περιοχών. Με βάση αυτή την κατηγοριοποίηση δίνονται οι κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης του τουρισμού.

Ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές, θεωρούνται αυτές που διαθέτουν αναγνωρισμένη τουριστική ταυτότητα και φήμη, υψηλή συγκέντρωση μαζικού τουρισμού, αυξημένη πιθανότητα για φθίνουσα οικονομική απόδοση του τουριστικού πόρου και υψηλό βαθμό εξάρτησης της τοπικής οικονομίας από την τουριστική δραστηριότητα.

Για τις περιοχές αυτές, που συναντώνται αποκλειστικά σε παράκτιες και νησιωτικές περιοχές, προτείνεται η υιοθέτηση δράσεων και η ανάληψη πρωτοβουλιών που αφορούν κυρίως την **αναβάθμιση της εικόνας του προορισμού** με μέτρα και δράσεις που καταγράφονται, ώστε να καταστεί ελκυστικότερος και ασφαλέστερος, και τη διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας με την ένταξη των αναξιοποίητων τουριστικά πόρων της ενδοχώρας στο προσφερόμενο προϊόν. Τα μέτρα και οι δράσεις στοχεύουν στον προσανατολισμό των ιδιωτικών κεφαλαίων προς τη συμπλήρωση ελλείψεων σε τύπους και τάξεις καταλυμάτων (4* και 5*) και σε υποδομές που εμπλουτίζουν και αναβαθμίζουν το προσφερόμενο τουριστικό προϊόν, στον ολοκληρωμένο εκσυγχρονισμό των τουριστικών

υποδομών με παροχή κινήτρων, στην επανάχρηση αξιόλογων κτιρίων ή συνόλων, καθώς και τη διοχέτευση των υποδομών φιλοξενίας και εστίασης, κατά προτεραιότητα εντός οικισμών και οργανωμένων υποδοχέων, και τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Για τις περιοχές αυτές το όριο αρτιότητας για τη δόμηση τουριστικών καταλυμάτων, εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών, ορίζεται σε δεκαπέντε στρέμματα με μέγιστη πυκνότητα 6 κλίνες ανά στρέμμα. Οι ρυθμίσεις αυτές δεν έχουν εφαρμογή για τον εκσυγχρονισμό υφισταμένων τουριστικών καταλυμάτων κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του νόμου, ενώ ρυθμίσεις σχεδιασμού του χώρου που προβλέπουν μεγαλύτερα όρια αρτιότητας κατισχύουν των ανωτέρω ορίων (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

Αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές θεωρούνται αυτές που διαθέτουν συγκέντρωση ιδιαίτερων χαρακτηριστικών φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος, αξιόλογη ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων, δυνατότητα για περαιτέρω βιώσιμη αξιοποίηση των πόρων, δυνατότητα διαφοροποίησης και εμπλουτισμού του τουριστικού προϊόντος και διάχυσης της ζήτησης, και ύπαρξη ενός αποδεκτού επιπέδου υποδομών.

Στην κατηγορία αυτή διαμορφώνονται **τρεις υποκατηγορίες**, για τις οποίες καταγράφονται απαραίτητες κατευθύνσεις και δράσεις:

- α. Περιοχές με περιθώρια ανάπτυξης μαζικού τουρισμού.** Αφορούν κυρίως παράκτιες και νησιωτικές περιοχές. Για τις περιοχές αυτές, εκτός ενός αριθμού κοινών κατευθύνσεων με τις ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές, προτείνεται η λήψη μέτρων για την πρόληψη της υποβάθμισης, τη βελτίωση της προσβασιμότητας, τον προσανατολισμό των ιδιωτικών κεφαλαίων, την απλή αναβάθμιση παλαιότερων καταλυμάτων και τη δημιουργία νέων, κατηγορίας 3* και ανώτερης.
- β. Περιοχές με περιθώρια ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού** θεωρούνται ένας μεγάλος αριθμός νησιών, καθώς και περιοχές της ηπειρωτικής χώρας που καταγράφονται (Δαδιά - Σουφλί, Κερκίνη, Βέρμιο - Καϊμακτσαλάν - Έδεσσα - Βέροια - Νάουσα, Καστοριά - Φλώρινα - Πρέσπες, περιοχή Β. Πίνδου - Ζαγορίου - Τζουμέρκων - ορεινός χώρος Δυτικής Θεσσαλίας, Όλυμπος - Κίσσαβος - Μαυροβούνι, Ορεινός χώρος Στερεάς Ελλάδας, Ορεινός

χώρος Πελοποννήσου, Ορεινός χώρος κεντρικής και Δυτικής Κρήτης). Για τις περιοχές αυτές δίνονται, μεταξύ άλλων, κατευθύνσεις για:

- την ενίσχυση του εναλλακτικού χαρακτήρα της τουριστικής δραστηριότητας με την προώθηση και ενίσχυση προγραμμάτων που συνδέουν τον τουρισμό με τον πρωτογενή τομέα, την αξιοποίηση των πόρων για ανάπτυξη ήπιων μορφών τουρισμού.
- τον προσανατολισμό των επενδύσεων εστίασης και φιλοξενίας που αφορούν τον ηπειρωτικό χώρο εντός οικισμών, καθώς και μια ζώνη πλάτους 500 μέτρων από τα όριά τους, όταν διαπιστώνεται σχετικός κορεσμός (ποσοστό αδόμητων γηπέδων <40%) και την επανάχρηση αξιόλογων κτιρίων και συνόλων κ.ά.
- τη διατήρηση, προστασία και ανάδειξη του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος τους (π.χ. διατήρηση της κλίμακας και των χαρακτηριστικών των οικισμών).

γ. Ανεπτυγμένοι πυρήνες μαζικού τουρισμού εντός ευρύτερων αναπτυσσομένων περιοχών με περιθώρια ανάπτυξης εναλλακτικού τουρισμού. Για όλες τις Αναπτυσσόμενες Τουριστικά Περιοχές το όριο αρτιότητας για τη δόμηση τουριστικών καταλυμάτων, εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών, ορίζεται σε οκτώ στρέμματα με μέγιστη πυκνότητα 6 κλίνες ανά στρέμμα. Οι ρυθμίσεις αυτές δεν έχουν εφαρμογή για τον εκσυγχρονισμό υφιστάμενων, κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του νόμου τουριστικών καταλυμάτων. Ρυθμίσεις σχεδιασμού του χώρου που προβλέπουν μεγαλύτερα όρια αρτιότητας κατισχύουν της ανωτέρω διάταξης (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

Μητροπολιτικές περιοχές, όπως αυτές Αθήνας και Θεσσαλονίκης για τις οποίες δίνονται γενικές κατευθύνσεις για επιτάχυνση των ρυθμών ανάπτυξης του κέντρου, παροχή κινήτρων για απόσυρση παλιών κτηρίων, αναβάθμιση του ρόλου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ενώ γι' αυτές το όριο αρτιότητας για τη δόμηση τουριστικών καταλυμάτων εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών ορίζεται σε δεκαπέντε στρέμματα με μέγιστη πυκνότητα 6 κλίνες ανά στρέμμα.

Ενίσχυση του **Συνεδριακού Τουρισμού**. Το Ειδικό Πλαίσιο δίνει κατευθύνσεις για τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη συγκεκριμένων ειδικών μορφών τουρισμού, όπως συνεδριακού, αστικού, θαλάσσιου, πολιτισμικού, αθλητικού, ιαματικού, θεραπευτικού και φυσικού. Όσον αφορά την ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού, προωθείται με προτεραιότητα στα μεγάλα αστικά κέντρα και στις αναπτυγμένες τουριστικά περιοχές με επαρκή συγκοινωνιακή σύνδεση (κυρίως αεροπορική) και ευκαιρίες για απόλαυση εκδηλώσεων σύγχρονου πολιτισμού (μουσεία, φεστιβάλ, εκθέσεις κ.ά.), γαστρονομία, επίσκεψη αξιοθέατων κ.λπ.

Ο **αστικός τουρισμός** προωθείται κατά προτεραιότητα στην Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, στις μεγάλες πόλεις (Πάτρα, Λάρισα, Ηράκλειο) και σε τουριστικές περιοχές με αξιόλογα αστικά κέντρα (Βόλος, Ναύπλιο, Χώρα Κέρκυρας, Χώρα Ρόδου, Πόλη Χανίων, Ιωάννινα, Καστοριά, Καβάλα, Ξάνθη, Ερμούπολη, Μυτιλήνη, Κως, Καλαμάτα, Κομοτηνή, Ρέθυμνο) και ο θαλάσσιος τουρισμός όπου υπάρχει δυνατότητα χρήσης σκαφών αναψυχής. Παράλληλα προτείνεται η δημιουργία εγκαταστάσεων γκολφ στις ευρύτερες περιοχές των μεγάλων πόλεων της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, του Βόλου, των Ιωαννίνων, στις νήσους Κρήτη, Κέρκυρα, Ρόδο και Ζάκυνθο, στους νομούς Ηλείας, Μεσσηνίας και Χαλκιδικής (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

Για την προστασία των **δασών και των δασικών εκτάσεων** τίθεται ως γενική αρχή η αποφυγή της διάσπασης της ενότητάς τους. Επιτρέπεται μόνο η εγκατάσταση ελαφρών μη μόνιμων υποδομών εξυπηρέτησης ειδικών μορφών τουρισμού φύσης, αποκλειστικά για τη φύλαξη εξοπλισμού και την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών.

Προτείνεται η διατήρηση του υψηλού καθεστώτος προστασίας που προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία για την **αγροτική γη υψηλής παραγωγικότητας**, με εξαίρεση τις περιπτώσεις δημιουργίας τουριστικών υποδομών μεγάλης κλίμακας στον ηπειρωτικό χώρο. Τουριστικές υποδομές που συμβάλλουν στην αναβάθμιση ή και εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος μετά από τη στάθμιση παραγόντων κόστους ωφέλειας σε κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Ακόμη, δίνονται κατευθύνσεις με στόχο την επίλυση συγκρούσεων των τουριστικών χρήσεων με χρήσεις βιομηχανίας, ενέργειας και υδατοκαλλιέργειών. Ενδεικτικά για τη ρύθμιση των σχέσεων τουρισμού - βιομηχανίας δίδονται οι παρακάτω κατευθύνσεις:

Εντός των περιοχών με προτεραιότητα τουρισμού είναι κατά κανόνα επιθυμητή η συγκέντρωση βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσης και υψηλής όχλησης σε οργανωμένους

υποδοχείς. Η τυχόν επιτρεπόμενη σημειακή χωροθέτηση της βιομηχανίας δεν πρέπει να θίγει το περιβάλλον και το τοπίο ως τουριστικούς πόρους. Η συνύπαρξη της παραδοσιακής βιοτεχνίας – χειροτεχνίας, μονάδων τυποποίησης τοπικών προϊόντων ονομασίας προέλευσης με τον τουρισμό κρίνεται επιθυμητή.

Με βάση το Σχέδιο προβλέπονται σύνθετες και ολοκληρωμένες αναπτύξεις τουριστικών υποδομών σταθερού παραθερισμού και τέτοια νοείται η συνδυασμένη ανάπτυξη ξενοδοχείων διαφόρων λειτουργικών μορφών/τύπων υψηλών προδιαγραφών, τουριστικών επιπλωμένων επαύλεων, εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής (συνεδριακά κέντρα, γκολφ, κέντρα θαλασσοθεραπείας κ.ά.) καθώς και κατοικιών προς πώληση στις οποίες θα προβλέπεται η δυνατότητα παροχής ξενοδοχειακών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου. Η ανάπτυξη σύνθετων και ολοκληρωμένων τουριστικών υποδομών σταθερού παραθερισμού προωθείται τόσο σε αναπτυσσόμενες και ήδη ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των μητροπολιτικών περιοχών, όσο και στον πεδινό ή ημιορεινό χώρο βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων. Ως ενδεικτικές περιοχές προτεραιότητας για ανάπτυξη σύνθετων κι ολοκληρωμένων μορφών τουρισμού προτείνονται οι παράκτιες περιοχές Δυτικής Πελοποννήσου, Αιτωλοακαρνανίας, Ηπείρου, Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Κρήτης, Νότιας Ρόδου και Δυτικές Ακτές Ζακύνθου καθώς και του Βόλου. Η ανάπτυξη σύνθετων κι ολοκληρωμένων μορφών τουρισμού είναι δυνατή είτε σε οργανωμένους υποδοχείς (ΠΟΤΑ, ΠΟΑΠΔ, ΠΕΡΠΟ) είτε σε εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών περιοχές με τις διατάξεις για τη δόμηση τουριστικών εγκαταστάσεων στις περιοχές αυτές. Τα όριο αρτιότητας στη δεύτερη περίπτωση ορίζεται σε 150.000 τμ (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

Για την ανάπτυξή τους απαιτείται η εισαγωγή στη νομοθεσία:

1. νέων μορφών διαχείρισης τουριστικών καταλυμάτων που θα περιλαμβάνουν τη δυνατότητα αγοράς από τρίτους, για χρήση και εκμετάλλευση, τμημάτων τουριστικού συγκροτήματος υπό τη μορφή ανεξάρτητων διαμερισμάτων ή κατοικιών, με την υποχρέωση να το παραχωρούν στο φορέα της τουριστικής επιχείρησης, ελεύθερο για χρήση ως τμήμα του ξενοδοχείου, ένα τμήμα τουλάχιστον του χρόνου βάσει ιδιωτικών συμφωνιών. Το ποσοστό του ξενοδοχειακού καταλύματος που θα μπορεί να μεταβιβαστεί δύναται να διαφοροποιείται ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της εγκατάστασης και δεν μπορεί

να υπερβεί το 70%. Αντίστοιχες ρυθμίσεις μπορεί να προβλεφθούν με μακροχρόνιες μισθώσεις ξενοδοχειακών τμημάτων ή με την αγορά κάθε «αυτοτελούς τμήματος» από ένα μικρό αριθμό αγοραστών. Η ρύθμιση αυτή θα έχει εφαρμογή και σε υφιστάμενες τουριστικές εγκαταστάσεις.

2. Νέου τύπου τουριστικής εγκατάστασης που θα προβλέπει τη συνδυασμένη ανάπτυξη ξενοδοχείων διαφόρων λειτουργικών μορφών και τύπων υψηλών προδιαγραφών, τουριστικών επιπλωμένων επαύλεων, εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής (συνεδριακά, γκολφ, κέντρα θαλασσοθεραπείας κ.ά.), καθώς και κατοικιών προς πώληση στις οποίες θα προβλέπεται η δυνατότητα παροχής ξενοδοχειακών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου. Στις περιπτώσεις αυτές το ποσοστό των κατοικιών που μπορεί να διαφοροποιείται ανάλογα με τα είδη των ειδικών τουριστικών υποδομών που περιλαμβάνει μπορεί να φτάσει το 30% της επιφάνειας των εγκαταστάσεων φιλοξενίας (δωμάτια ξενοδοχείου και κατοικίες).

Οι εγκαταστάσεις αυτές δομούνται στο σύνολό τους ως κύρια τουριστικά καταλύματα, ενώ σε περίπτωση συνδυασμένης χρήσης το συνολικά μεταβιβαζόμενο ποσοστό δεν μπορεί να υπερβαίνει το 70% της επιφάνειας των εγκαταστάσεων φιλοξενίας. Η ρύθμιση αυτή θα έχει εφαρμογή και σε εκτάσεις που έχουν ενεργοποιηθεί πολεοδομικά με προγενέστερα καθεστώτα δόμησης.

Νησιά και παράκτιες περιοχές. Για την ορθολογική ανάπτυξη του τουρισμού στα νησιά διακρίνονται τέσσερις κατηγορίες / ομάδες νησιών, για τις οποίες δίδονται αντίστοιχες κατευθύνσεις. **Στην πρώτη ομάδα εντάσσονται 44 νησιά με σχετικά μικρή γεωγραφική έκταση** (π.χ. Ανάφη, Δονούσα, Γαύδος, Κουφονήσια, Οινούσες, Παξοί, Τήλος, Χάλκη). Τα νησιά αυτά αντιμετωπίζουν κατά κανόνα σοβαρά προβλήματα ανάπτυξης, σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές, σε πολλά διαπιστώνεται συνεχής μείωση πληθυσμού, ελάχιστη αξιοποίηση των πόρων και αισθητή γεωγραφική απομόνωση. Στα νησιά αυτά επιτρέπονται μικρές ξενοδοχειακές μονάδες (μέχρι 100 κλίνες) εντός ορίων οικισμών. Ο αριθμός των νέων κλινών δεν μπορεί να υπερβαίνει ετησίως το 5% του αριθμού των υφισταμένων κλινών στην αρχή του έτους με ελάχιστο όριο της 30 κλίνες. Εκτός ορίων οικισμών μπορούν να αναπτυχθούν οργανωμένες κατασκηνώσεις (camping).

Στη δεύτερη ομάδα εντάσσονται 35 νησιά που αναπτύσσονται τουριστικά, ενώ παράλληλα διαθέτουν και άλλες παραγωγικές δραστηριότητες και

εκμεταλλεύσιμους πόρους (π.χ. Αμοργός, Ζάκυνθος, Θάσος, Ικαρία, Κάλυμνος, Κύθηρα, Λήμνος, Μήλος, Νάξος, Πάτμος, Σπέτσες, Χίος). Στα νησιά αυτά πρέπει να δοθεί έμφαση σε δράσεις που σκοπό έχουν την αντιμετώπιση των συγκρούσεων μεταξύ των δραστηριοτήτων και την αποτροπή της εξάρτησής τους από τη μονόπλευρη τουριστική ανάπτυξη. Ο σχεδιασμός των χρήσεων γης πρέπει να διερευνά τη σκοπιμότητα καθορισμού ζωνών τουριστικής ανάπτυξης στις εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών περιοχές και να τις ορίζει κατά περίπτωση.

Στην τρίτη ομάδα εντάσσονται 9 νησιά (Θήρα, Κέρκυρα, Κρήτη, Λέσβος, Σύρος, Μύκονος, Κως, Πάρος, Ρόδος) με σημαντική τουριστική δραστηριότητα όχι μόνο σε Περιφερειακό αλλά και σε Εθνικό και Κοινοτικό Επίπεδο (ή/και με άλλη ιδιαίτερα δυναμική παραγωγική δραστηριότητα), με αυξανόμενες περιβαλλοντικές πιέσεις, πληθυσμιακή αύξηση και συγκέντρωση, με άμεση ανάγκη ελέγχου του είδους της ανάπτυξής τους. Στα νησιά αυτά ο σχεδιασμός των χρήσεων γης πρέπει να διερευνά τη σκοπιμότητα καθορισμού ζωνών τουριστικής ανάπτυξης στις εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών περιοχές και να τις ορίζει κατά περίπτωση. Το ανώτατο όριο δυναμικότητας νέων τουριστικών εγκαταστάσεων εντός ορίων οικισμών και σχεδίων πόλεως εκτός των νήσων Κρήτης, Κέρκυρας και Ρόδου είναι οι 100 κλίνες.

Στην τέταρτη ομάδα εντάσσονται βραχονησίδες και ακατοίκητα νησιά. Κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες με βάση τα ιδιαίτερα φυσικά χαρακτηριστικά τους, το μέγεθος και την εγγύτητά τους σε κατοικημένες περιοχές. Στην πρώτη κατηγορία επιβάλλεται η απόλυτη προστασία τους, ενώ στη δεύτερη κατηγορία επιτρέπεται η ανάπτυξη τουριστικών εγκαταστάσεων με τον όρο ότι κάλυψή τους δεν θα υπερβαίνει το 2% του νησιού, τηρουμένης της λοιπής νομοθεσίας.

Εκτός τούτων, για τα νησιά της δεύτερης και τρίτης ομάδας και τις παράκτιες περιοχές των ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων τουριστικά περιοχών καθώς και των μητροπολιτικών περιοχών διακρίνεται ζώνη υψηλής ανταγωνιστικότητας διάφορων οικονομικών δραστηριοτήτων, η οποία εκτείνεται σε απόσταση 200μ. από τον αιγιαλό και έχει ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη του τουρισμού. Για το σύνολο του παράκτιου χώρου και τα νησιά ορίζεται ελάχιστη απόσταση Ε τοποθέτησης των κτισμάτων από τη γραμμή αιγιαλού πενήντα (50,00μ.) μέτρα. Σε περίπτωση που η υψομετρική στάθμη του φυσικού εδάφους Υ στο πλησιέστερο στην ακτογραμμή σημείο τοποθέτησης του κτηρίου είναι μικρότερη των δέκα (10,00) μέτρων από τη στάθμη της θάλασσας, η ελάχιστη

απόσταση τοποθέτησης των κτισμάτων Ε από τη γραμμή του αιγιαλού δίδεται από τη σχέση $E=50+(10-Y)X5$. Ρυθμίσεις σχεδιασμού του χώρου που προβλέπουν μεγαλύτερες αποστάσεις στην τοποθέτηση των κτισμάτων από την ακτογραμμή κατισχύουν της ανωτέρω διάταξης (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

Για τις ορεινές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της Εύβοιας καθώς και της νήσου Κρήτης, που εκτείνονται σε υψόμετρο άνω των 600 μ. η βασική κατεύθυνση τουριστικής αξιοποίησης του ορεινού χώρου συνίσταται στη μέριμνα για την προστασία αναβάθμιση και ανάδειξη των πόρων, τη βελτίωση της προσβασιμότητας, τη συγκρότηση τοπικών πολυθεματικών δικτύων, την αξιοποίηση του οικιστικού πλεονάσματος των φθινόντων και εγκαταλελειμμένων οικισμών και την προβολή των προορισμών.

Για τις **πεδινές και ημιορεινές περιοχές** ακολουθούνται κατά περίπτωση οι κατευθύνσεις των κατηγοριών του χώρου που εμπίπτουν, ενώ για τις περιοχές NATURA δίνονται ειδικές κατευθύνσεις για ανάπτυξη ήπιων μορφών τουρισμού, καθώς και για τους παραδοσιακούς οικισμούς (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

6.5. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Ο τουρισμός αποτελεί μία δυναμικά αναπτυσσόμενη βιομηχανία για την Ευρώπη. Από το 1999 έως το 2002 ο κύκλος εργασιών του τουρισμού αυξήθηκε κατά 25%. Περίπου το 4% του κοινοτικού ΑΕΠ προέρχεται από τον τομέα του τουρισμού ενώ 2 εκατομμύρια τουριστικές επιχειρήσεις απασχολούν το 4% του συνολικού εργατικού δυναμικού. Υπολογίζοντας την επίδραση του τουρισμού και σε άλλους τομείς, η συμβολή του στο κοινοτικό ΑΕΠ αγγίζει το 11% και στον τομέα της απασχόλησης το 12%. Ο κοινοτικός τουρισμός είναι κατά κανόνα εσωτερικός, με το 87% της τουριστικής δραστηριότητας να προέρχεται από Ευρωπαίους και μόνο το 13% των επισκεπτών να προέρχεται από τρίτες χώρες (www.ec.europa.eu). Ο τουρισμός απαιτεί την κατασκευή υποδομών και υπηρεσιών που πέρα από τουριστική χρήση αποτελούν έργα ανάπτυξης για πολλές από τις Ευρωπαϊκές περιφέρειες. Περιοχές που βρίσκονται σε οικονομική συρρίκνωση επωφελούνται και βρίσκουν διέξοδο μέσω του τουρισμού που παρέχει μια οικονομική

αναζωογόνηση, δημιουργεί θέσεις εργασίας και μπορεί να παρέχει οικονομική στήριξη σε καινοτόμες πολιτικές αστικής αναγέννησης (Hall και Williams, 2008).

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο η άσκηση τουριστικής πολιτικής είναι άμεσα συνυφασμένη με την προστασία του περιβάλλοντος και απόλυτα εξαρτημένη από αυτό. Η σύνταξη της Ευρωπαϊκής Ατζέντας για τον τουρισμό είναι αποτέλεσμα της αναγνώρισης των θετικών επιδράσεων που μπορεί να έχει η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη σε όλους τους τομείς και στο περιβάλλον. Σύμφωνα με αυτή, γίνεται προσπάθεια σύνδεσης της τουριστικής ανάπτυξης με τις απαιτήσεις της στρατηγικής της Λισσαβόνας για την προώθηση ενός ανταγωνιστικού, αναπτυσσόμενου και σύγχρονου τουριστικού προϊόντος. Μέχρι το 2005 είχαν διαμορφωθεί έξι προγράμματα δράσης, καθοριστικά για το περιβάλλον στους τομείς της βιομηχανίας, της ενέργειας, των μεταφορών, της γεωργίας και του τουρισμού, τα οποία οδήγησαν στην έγκριση 200 περίπου κοινοτικών οδηγιών για την προστασία των φυσικών πόρων, την καταπολέμηση της ρύπανσης, τη διατήρηση της φύσης και την επεξεργασία των αποβλήτων (Λαγός και Σταματίου, 2005). Για το έκτο Πρόγραμμα Δράσης 2001-2010, Ευρώπη 2000+ και το ΣΑΚΧ, η ΕΕ προωθεί μία σειρά δράσεων ανάδειξης των δυναμικών πόλων συγκεκριμένων περιοχών και κυρίως εκείνων που βρίσκονται σε στρατηγική, κεντρική θέση και έχουν τη δυνατότητα διάχυσης της ανάπτυξης στην ενδοχώρα. Ένα τέτοιο πρόγραμμα είναι σαφές ότι δεν ευνοεί τις νησιωτικές περιοχές αλλά ευνοεί ιδιαίτερα τις παράκτιες ηπειρωτικές περιοχές και κυρίως τις πόλεις. Όπως αναπτύχθηκε στο Κεφάλαιο 3, οι πόλεις στον παράκτιο χώρο έχουν αυτόν ακριβώς το ρόλο, να λειτουργούν ως κόμβοι διάχυσης κοινού, αγαθών και ωφελειών προς την ενδοχώρα τους αλλά και να συνδέουν την ενδοχώρα με τον υπόλοιπο κόσμο.

Το 2002 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθέτησε ομόφωνα τις απόψεις που είχε εκδώσει ένα χρόνο νωρίτερα η Ευρωπαϊκή επιτροπή σε ένα κείμενο με τίτλο «*Working Together for the Future of European Tourism*». Το 2005 η επιτροπή πρότεινε μια νέα αρχή σύμφωνα με τη στρατηγική της Λισσαβόνας, επικεντρώνοντας την πολιτική για τον τουρισμό σε δύο βασικούς στόχους, τη μακροχρόνια και ισόρροπη διάχυση των θετικών επιπτώσεων από την τουριστική δραστηριότητα και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Οι νέες κατευθύνσεις ανακοινώθηκαν το 2006 μέσα από ένα έγγραφο με τίτλο «*Η Ανανεωμένη Πολιτική της ΕΕ για τον Τουρισμό: για μια Ισχυρότερη Σύμπραξη υπέρ του Ευρωπαϊκού Τουρισμού*» (COM, 2006).

Οι ισχύουσες πολιτικές της ΕΕ δίνουν έμφαση στο περιβάλλον και στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που μπορεί να οφείλονται στον τουρισμό. Η τουριστική ανάπτυξη και η επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που μπορεί να επιφέρει θα πρέπει να στηρίζονται (Λαγός, Σταματίου, 2005):

- Στη συνειδητοποίηση ότι η προστασία της ποιότητας του περιβάλλοντος συνιστά προϋπόθεση για την ανάπτυξη και τη διατήρηση της τουριστικής δραστηριότητας μέσα στο ευρύτερο πλαίσιο στρατηγικής αειφόρου ανάπτυξης.
- Στην αναγνώριση ότι οι τοπικές προσπάθειες διαχείρισης πρέπει να είναι συμπληρωματικές και να εξειδικεύουν την ευρύτερη πολιτική που απευθύνεται σε γενικότερους παράγοντες διαμόρφωσης του τουρισμού και του είδους της σχετικής ανάπτυξης.
- Στην αναγνώριση της ανάγκης για άμεση ανάληψη δράσης όλων των εμπλεκόμενων στον τουρισμό.

6.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο τουρισμός αποτελεί μια από τις κύριες οικονομικές δραστηριότητες της χώρας συμβάλλοντας σημαντικά στην αναπτυξιακή πορεία, και ο ρόλος του συνεχώς ενισχύεται. Ταυτόχρονα αντιμετωπίζει διαχρονικά προβλήματα ως προς το θεσμικό πλαίσιο που τον διέπει. Τα θεσμικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η τουριστική δραστηριότητα στην Ελλάδα από τη δεκαετία του '50 μέχρι σήμερα συνοψίζονται στις ελλείψεις και τις αδυναμίες του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας του τουρισμού και στις πολιτικές και τον στρατηγικό σχεδιασμό της τουριστικής ανάπτυξης (Αυγερινού-Κολώνια, κ.α., 2000). Το θεσμικό πλαίσιο για τον τουρισμό έχει σημαντικές ελλείψεις και αδυναμίες παρά την προσπάθεια που γίνεται με το Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό. Οι ελλείψεις αυτές συνοψίζονται ως εξής:

- Απουσία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου για την τουριστική δραστηριότητα.
- Αποπροσανατολισμός και λανθασμένα κίνητρα επενδύσεων του τουριστικού τομέα.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού κυρίως στις τουριστικές περιφέρειες.

- Ελλιπής έλεγχος των παράνομων καταλυμάτων και αύξηση της παραοικονομίας στον τουριστικό τομέα.
- Θεσμικό κενό για την ανάπτυξη νέων μορφών τουριστικής δραστηριότητας.
- Εμπλοκή πολλών επαγγελματικών κλάδων χωρίς μεταξύ τους συνεργασία και χωρίς ένα ενιαίο συντονιστικό όργανο.

Τα προβλήματα, εξάλλου, που εντοπίζονται στη διαμόρφωση μία ενιαίας πολιτικής για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση της τουριστικής ανάπτυξης και δραστηριότητας είναι:

- Η διαχρονική υστέρηση δημιουργίας ενός φορέα ο οποίος θα έχει ουσιαστική αρμοδιότητα το συντονισμό, το σχεδιασμό και την παρακολούθηση της τουριστικής πολιτικής.
- Οι αλληπάλληλες αλλαγές του θεσμικού πλαισίου που διέπει τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες του Ε.Ο.Τ. με αποτέλεσμα τη συνεχή υποβάθμιση του ρόλου του.
- Η επικάλυψη των αρμοδιοτήτων, λόγω της εμπλοκής πολλών υπουργείων σε θέματα τουρισμού, και μετέπειτα η δυσκολία συντονισμού από το Υπουργείο Τουριστική Ανάπτυξης.
- Αδυναμία από πλευράς κράτους να αξιολογήσει και να καταγράψει με ακρίβεια τη συμμετοχή του τουρισμού στην οικονομία ως ξεχωριστού σημαντικού κλάδου.
- Μεγάλη καθυστέρηση στην αποκέντρωση ή στην τοπική εξειδίκευση των αρμοδιοτήτων γύρω από θέματα του τουριστικού τομέα.
- Η ελλιπής προβολή του ελληνικού τουριστικού προϊόντος και η ελλιπής διαμόρφωση ενός εκσυγχρονισμένου ανταγωνιστικού προϊόντος.
- Η αντιμετώπιση του τουρισμού ως μιας δραστηριότητας εισαγωγής συναλλάγματος και η απουσία προώθησης και ανάπτυξης του εσωτερικού τουρισμού.

Τα παραπάνω σε συνδυασμό με την αδυναμία συντονισμού του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα σε μια σχέση συμπληρωματική και όχι ανταγωνιστική οδηγούν στον προσανατολισμό των επενδύσεων στην ανατροφοδότηση του «κυρίαρχου», μαζικού τουριστικού μοντέλου και αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξη ενός σύγχρονου βιώσιμου τουριστικού κλάδου.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΣΤΟΧΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΕΔΙΟΥ – ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Από την ανασκόπηση των θεωρητικών κειμένων και των πολιτικών προέκυψε ότι στον παράκτιο αστικό χώρο υπεισέρχονται πολλά διαφορετικά ζητήματα. Έγινε σαφές ότι δεν αρκεί ένα γεωγραφικό ή διαχειριστικό επίπεδο αναφοράς για να καλύψει τις ιδιαιτερότητες, τα προβλήματα και τη δυναμική του παράκτιου αστικού χώρου. Χρειάζεται μελέτη σε διαφορετικές χωρικές κλίμακες (πόλη, περιφέρεια) και με διαφορετικά εργαλεία διαχείρισης (χωροταξικός, πολεοδομικός σχεδιασμός) ενώ ταυτόχρονα εμπλέκονται και οριζόντια ζητήματα όπως ο τουρισμός και το περιβάλλον. Αρχικά εξετάστηκε ο ευρύτερος παράκτιος χώρος, τα χαρακτηριστικά και η σημασία του. Αναγνωρίστηκαν οι πιέσεις και τα προβλήματα από τις δραστηριότητες του παράκτιου χώρου. Εξετάστηκαν οι πόλεις ως μέρος του παράκτιου χώρου και ως τόπος συγκέντρωσης δραστηριοτήτων και πληθυσμού. Αναλύθηκε επίσης ο τουρισμός ως βασική δραστηριότητα του Ελληνικού παράκτιου χώρου και τέλος, εξετάστηκαν οι χωρικές πολιτικές. Ο συνδυασμός όλων αυτών των παραμέτρων οδήγησε σε μια σειρά από ζητήματα που απαντώνται θεωρητικά, αλλά χρειάζονται περισσότερη εξειδίκευση μέσα από ένα συγκεκριμένο παράδειγμα μιας παράκτιας ελληνικής πόλης.

Η περιβαλλοντική προστασία του παράκτιου χώρου προέκυψε ως προτεραιότητα από το κεφάλαιο 2. Μέχρι σήμερα και σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες η προστασία του χώρου αυτού αντιμετωπίζεται με την πλήρη απαγόρευση της δόμησης σε κάποια λωρίδα,

της οποίας το πλάτος ποικίλλει ανάλογα με τη χώρα. Αν αυτή η ανάγκη για προστασία όμως συνδυαστεί με την οικονομική άνθηση που μπορεί να προσφέρει ο τουρισμός και την εξάπλωση των αστικών κέντρων στον παράκτιο χώρο είτε με τη μορφή της δεύτερης κατοικίας είτε με τη μορφή του περι-αστικού χώρου, τότε το πρόβλημα γίνεται πολύ πιο σύνθετο. Οι όροι περιβαλλοντική προστασία και τουριστική ανάπτυξη έρχονται σε αντίφαση, και μέσα από την έρευνα πεδίου θα αναζητηθεί ένας τρόπος να συνυπάρξουν και να λειτουργήσουν συμπληρωματικά.

Από το κεφάλαιο 4 προέκυψε ότι η τουριστική ζήτηση είναι αυξημένη στην παράκτια ζώνη και ότι ο θαλάσσιος θερινός τουρισμός στην Ελλάδα γνωρίζει μεγάλη ζήτηση. Συγχρόνως αναλύθηκαν οι αρνητικές συνέπειες του τουρισμού με τη μορφή που λειτουργεί και αναπτύσσεται μέχρι σήμερα ενώ οι πόλεις έχουν ένα σχετικά ανεπτυγμένο τουριστικό τομέα, υπό τη μορφή κυρίως του αστικού τουρισμού, με τις παραλιακές πόλεις να εμφανίζουν αυξημένη ζήτηση. Είναι σημαντικό να διερευνηθούν οι δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης στις παραλιακές πόλεις, σε σχέση με τις ευκαιρίες που διαθέτουν οι πόλεις αυτές. Ο τρόπος που μπορούν οι παραλιακές πόλεις να ενσωματώσουν την ανάπτυξη του τουριστικού τομέα παρουσιάζει επίσης ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς προσδιορίζει το μέγεθος της ανάπτυξης και τη μελλοντική βιωσιμότητα αρχικά του τουρισμού και σε επόμενη φάση της ίδιας της πόλης.

Στο κεφάλαιο 5 έγινε μια ανάλυση των πολιτικών στην Ελλάδα και του τρόπου που αντιμετωπίζουν τον παράκτιο χώρο, τις πόλεις και τον τουρισμό. Η ανάλυση γίνεται σε όλες τις χωρικές κλίμακες, γιατί ο τουρισμός ως δραστηριότητα δεν μπορεί να περιοριστεί και να προσδιοριστεί χωρικά. Από τη μελέτη των παραλιακών πόλεων έχει προκύψει ότι σημαντικά στοιχεία είναι το θαλάσσιο μέτωπο, η λειτουργία των παραλιακών πόλεων ως τουριστικών προορισμών, η ανάγκη για ICZM, η αστική λειτουργία και η λειτουργία ως πύλης εισόδου και εξόδου και πολύ σημαντική είναι η ενσωμάτωση των χαρακτηριστικών αυτών στις πολιτικές που αφορούν τον παράκτιο χώρο. Τα χωρικά επίπεδα αναφοράς για τον τουρισμό στις πόλεις ξεκινούν από τη διάρθρωση του τουριστικού τομέα στο εσωτερικό των πόλεων και τις επιπτώσεις στη δομή και τη λειτουργία τους και τον τρόπο ενσωμάτωσης του τουρισμού και τις σχέσεις που δημιουργούνται με τις υπόλοιπες χρήσεις μέσα στον αστικό ιστό. Σε ένα δεύτερο επίπεδο γίνεται αναφορά στις σχέσεις των πόλεων με την ενδοχώρα τους και τη δυνατότητα διάχυσης ωφελειών αλλά και αρνητικών επιπτώσεων, στις λειτουργικές σχέσεις μεταξύ ανεπτυγμένης πόλης – πύλης και

περιφέρειας και τέλος, σε ευρύτερη κλίμακα, εξετάζονται οι σχέσεις των πόλεων μεταξύ τους και με τον ευρύτερο παράκτιο χώρο και το περιβάλλον.

Πολλές προσπάθειες έχουν γίνει για να μετριαστούν οι αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού στο περιβάλλον. Στον παράκτιο χώρο οι κύριες δραστηριότητες, μεταξύ άλλων, είναι ο τουρισμός αλλά και η συγκέντρωση σ' αυτόν των περισσότερων πόλεων, γεγονός που ισχύει σε παγκόσμια κλίμακα και επιβεβαιώνεται και στην Ελλάδα. Η διερεύνηση της δυνατότητας αυτών των δύο λειτουργιών να λειτουργήσουν συμπληρωματικά παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Οι πόλεις, έχοντας ένα σημαντικό κομμάτι τουριστικής ζήτησης και τουριστικών υποδομών, μπορούν με κατάλληλο σχεδιασμό να λειτουργήσουν ως διαχειριστές της τουριστικής κίνησης για τον ευρύτερο παράκτιο χώρο που τις περιβάλλει και για τις υπόλοιπες παράκτιες πόλεις γενικότερα. Οι περιβαλλοντικές πιέσεις λόγω της εποχιακής αύξησης του πληθυσμού στον ευαίσθητο παράκτιο χώρο, καθώς και η εξάπλωση της δόμησης στον παράκτιο χώρο, μπορούν να μετριαστούν με την ανάπτυξη και συγκέντρωση του τουρισμού στις παράκτιες πόλεις. Ταυτόχρονα η δημιουργία ενός τουριστικού δικτύου ανάμεσα στις πόλεις αυτές ενισχύει τη διάχυση των θετικών στοιχείων της τουριστικής ανάπτυξης και μπορεί να βοηθήσει σημαντικά στην ισορροπημένη ανάπτυξη των τουριστικών προορισμών.

Η σύνθετη αυτή φύση του παράκτιου χώρου αποτυπώνεται στον τρόπο με τον οποίο ολοκληρώθηκε η έρευνα πεδίου σε τρία αυτοτελή μέρη αντίστοιχα. Αρχικά γίνεται ανάλυση της κατάστασης αλλά και της δυναμικής του τουρισμού στο Βόλο. Στο δεύτερο μέρος γίνεται μια διερεύνηση στις σχέσεις της πόλης με την περιφέρεια και την ευρύτερη εμβέλειά τους σε συνάρτηση πάντα με τον τουρισμό. Στο τρίτο μέρος γίνεται ανάλυση στο εσωτερικό πλέον της πόλης για τη χωροθέτηση και τη σύνθεση των λειτουργιών όταν σε αυτές προστίθεται η τουριστική λειτουργία. Τέλος, εξετάζονται οι συνέπειες του τουρισμού στο περιβάλλον και τον περιαστικό παράκτιο χώρο.

7.1. ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΣΑΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ

Όπως διατυπώνεται και από τον τίτλο της διατριβής το ενδιαφέρον εστιάζεται σε παραλιακές πόλεις μεσαίου μεγέθους, στην Ελλάδα όμως η κατηγοριοποίηση αυτή δεν είναι σαφής. Κατά την EC (1994) ως πόλεις μεσαίου μεγέθους για το ευρωπαϊκό αστικό

σύστημα ορίζονται οι πόλεις με πληθυσμό μεταξύ 20.000 και 500.000 κατοίκων. Για τα Ελληνικά δεδομένα ως μεγάλες πόλεις θεωρούνται η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, επομένως το πάνω όριο των πόλεων μεσαίου μεγέθους τοποθετείται μετά από αυτές, περίπου στους 200.000 κατοίκους. Είναι γεγονός ότι η κατηγοριοποίηση των πόλεων με βάση τον πληθυσμό τους είναι ένα πρόβλημα κλίμακας και μπορεί να μεταβάλλεται ανάλογα με το αστικό σύστημα που επιλέγεται για κάθε μελέτη. Πόλεις στην Ελλάδα θεωρούνται οι οικισμοί που υπερβαίνουν τους 10.000 κατοίκους και, τοποθετώντας το κατώτερο όριο των πόλεων μεσαίου μεγέθους στις 20.000 κατοίκους, προκύπτει ότι το 50% των Ελληνικών πόλεων είναι μεσαίου μεγέθους (Μαλούτας, και Οικονόμου, 2002). Κατά το μεγαλύτερο μέρος του 20^{ου} αιώνα η οικονομική βάση στις πόλεις μεσαίου μεγέθους υπήρξε αδύναμη και δεν μπορούσε να ισορροπήσει ανάμεσα στις παλαιότερες οικονομικές δραστηριότητες, όπως η βιομηχανία και η αγροτική παραγωγή, και στην ανάπτυξη του τομέα των υπηρεσιών. Η οικονομική αλλά και η γενικότερη αδυναμία των μεσαίων πόλεων οδήγησε στην πληθυσμιακή διόγκωση της Αθήνας. Οι περισσότερες μεσαιές πόλεις, με ελάχιστες εξαιρέσεις, έτειναν να έχουν παρόμοια οικονομικά χαρακτηριστικά. Κυρίαρχα στοιχεία ήταν το συγκριτικά σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού με αγροτική απασχόληση και η ύπαρξη ενός τριτογενούς τομέα στον οποίο κυριαρχούσαν το λιανικό εμπόριο, οι προσωπικές υπηρεσίες και η διοίκηση, με γενικότερη έλλειψη δυναμισμού (Μαλούτας και Οικονόμου, 2002). Λόγω της οικονομικής αλλά και πληθυσμιακής έλλειψης δυναμισμού, η οικοδομική δραστηριότητα ήταν επίσης υποτονική δημιουργώντας στεγαστικά προβλήματα αλλά ταυτόχρονα οδήγησε στη διατήρηση του παραδοσιακού κτιριακού αποθέματος με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον (Karadimoy – Gerolympoy, 2007). Όπως είναι αναμενόμενο από τη γενική εικόνα που περιγράφηκε, ο πολεοδομικός σχεδιασμός ήταν, πέραν ελαχίστων εξαιρέσεων, ανύπαρκτος.

Μετά τη δεκαετία του '70 η δυναμική ανάπτυξη του τουρισμού, άρχισε να δημιουργεί διαφοροποιήσεις σε αυτό το σχεδόν ενιαίο τοπίο των μεσαίων πόλεων στην Ελλάδα. Στις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές η κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα άρχισε να μετατοπίζεται προς τον τουρισμό και οι πόλεις εμπλουτίστηκαν με τουριστικές δραστηριότητες και με υπηρεσίες προς τον πληθυσμό ως αποτέλεσμα των πολλαπλασιαστικών εισοδηματικών φαινομένων.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω, η τυπολογία του χωροταξικού ρόλου των μεσαίων πόλεων διευρύνθηκε σε σύγκριση με την παλαιότερη σχεδόν αποκλειστική κυριαρχία του

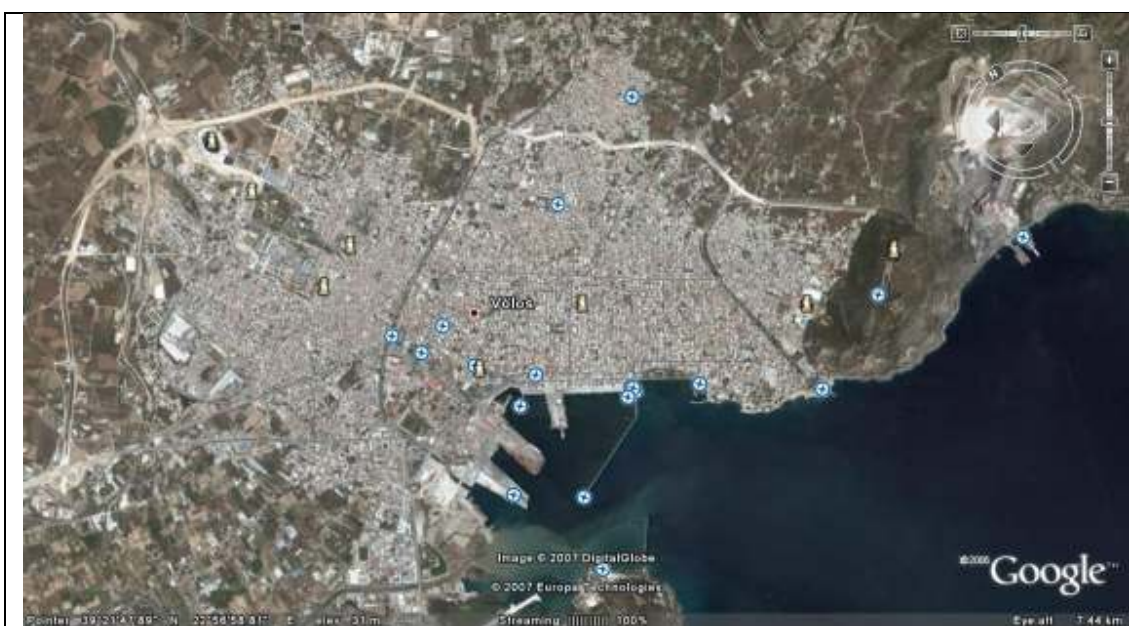
ρόλου του αγροτικού κέντρου ((Μαλούτας και Οικονόμου, 2002). Οι νέες κατηγορίες – τύποι μεσαιών πόλεων διαμορφώνονται πλέον ως εξής:

- Κόμβοι διευρωπαϊκών δικτύων που λειτουργούν ως πύλες εισόδου-εξόδου από τη χώρα και βρίσκονται σε κομβικά σημεία στα διευρωπαϊκά δίκτυα (Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη),
- Πόλοι ανάπτυξης (Πάτρα, Βόλος, Ηράκλειο),
- Πόλοι διασυνοριακής συνεργασίας, παραμεθόρια αστικά κέντρα κοντά σε βασικούς άξονες μεταφορών (Ιωάννινα, Κοζάνη, Καβάλα, Δράμα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη),
- Κέντρα ανάπτυξης παραμεθόριων ή και νησιωτικών περιοχών,
- Κέντρα περιφερειακής, νομαρχιακής, τοπικής ανάπτυξης.

Η πόλη που επιλέχτηκε για την έρευνα πεδίου είναι ο Βόλος, αν και θα χρησιμοποιηθούν εμβόλιμα παραδείγματα και από άλλες ελληνικές πόλεις, όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο. Οι λόγοι που οδήγησαν στην επιλογή της συγκεκριμένης πόλης είναι ότι αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα Ελληνικής παραλιακής πόλης μεσαιού μεγέθους, έχει κεντροβαρική γεωγραφική τοποθέτηση, είναι ηπειρωτική και όχι νησιωτική και είναι πρωτεύουσα νομού. Η εύκολη οδική πρόσβαση είναι εξίσου σημαντική ως κριτήριο επιλογής της πόλης, γιατί η έρευνα διατρέχεται από ένα οριζόντιο τουριστικό προβληματισμό και η προσβασιμότητα αποτελεί καίριο ζήτημα για την τουριστική ανάπτυξη.

Ο Βόλος είναι μία πόλη με πληθυσμό περίπου 150.000, είναι η πρωτεύουσα του νομού Μαγνησίας και ανήκει στη διοικητική περιφέρεια της Θεσσαλίας. Αποτελείται από δύο δήμους, το Δήμο Βόλου και το Δήμο Ν. Ιωνίας, και η συνολική έκταση του πολεοδομικού συγκροτήματος είναι περίπου 5,5 χιλιόμετρα κατά μήκος του θαλασσιού μετώπου και 3,5 χιλιόμετρα, κατά μέσο όρο, πλάτος από τη γραμμή της θάλασσας. Η παραδοσιακή οικονομική δραστηριότητα της πόλης σχετίζεται με τη βιομηχανία και το λιμάνι. Ο Βόλος αποτελεί παραγωγό περιοχή αλλά και διαμετακομιστικό κόμβο πρώτων υλών για την ενίσχυση της βιομηχανίας, εμπορευμάτων και ανθρώπων. Είναι μια πόλη που, αν και δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως απόλυτα πετυχημένη, έχει κάνει αρκετά σημαντικά βήματα στην προσπάθειά της να ακολουθήσει τις οικονομικές εξελίξεις και να αλλάξει ή καλύτερα να εμπλουτίσει τις οικονομικές της δραστηριότητες. Διαθέτει έντονη

βιομηχανική κληρονομιά τόσο στη βάση της οικονομίας της όσο και στην κοινωνική συνείδηση, το δομημένο περιβάλλον και την αρχιτεκτονική. Ταυτόχρονα, τα τελευταία χρόνια έχει κάνει σημαντική πρόοδο στον τομέα των υπηρεσιών και κυρίως του τουρισμού. Καινούρια τουριστικά συγκροτήματα δημιουργούνται για να καλύψουν τις ανάγκες της πόλης. Το λιμάνι λειτουργεί ως πύλη εισόδου και εξόδου μεγάλου αριθμού τουριστών και το Πήλιο αποτελεί ένα φυσικό πόλο έλξης συνδυάζοντας το βουνό με τη θάλασσα.



Εικόνα 17: Το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου. **Πηγή:** Google Maps

Τα Χανιά και το Ηράκλειο αποτελούν ιδιαίτερα ενδιαφέροντα παραδείγματα πόλεων που συνδυάζουν την αστική λειτουργία με τη τουριστική. Εξαιρέθηκαν όμως από τη συγκεκριμένη έρευνα, όπως και όλες οι νησιωτικές πόλεις, γιατί είχαν κάποιες ιδιαιτερότητες που φάνηκαν κατά την πιλοτική δοκιμή των ερωτηματολογίων. Ο τρόπος πρόσβασης μέσω ενός θαλάσσιου ταξιδιού ενισχύει την τουριστική διάσταση ενός προορισμού, ιδιαίτερα για θερινό τουρισμό. Τα νησιά αποτελούν αυτόνομες κοινωνίες που σε πολλές περιπτώσεις λειτουργούν και αποκομμένες, αποκλεισμένες. Οι λειτουργία της πόλης ως κέντρου ανάπτυξης και εξυπηρέτησης ολόκληρου του νησιού ενισχύεται. Για

τους παραπάνω λόγους στην τελική επιλογή της πόλης δεν συμμετέχει καμία πόλη που να βρίσκεται σε νησί.

7.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Πέρα από την ανάλυση των χαρακτηριστικών και των προβλημάτων του Βόλου, ένα πολύ σημαντικό θέμα είναι η τουριστική ανάπτυξη και η κατάσταση του τουρισμού. Η δραστηριότητα αυτή πρέπει να αξιολογηθεί και να καταγραφεί η ακριβής κατάσταση και η φάση ανάπτυξης στην οποία βρίσκεται.

7.3.1. ΔΟΜΗΜΕΝΕΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Για την αξιολόγηση της κατάστασης του τουρισμού χρησιμοποιήθηκαν δομημένες συνεντεύξεις με ανθρώπους που εργάζονται στον τουρισμό (ξενοδόχους, φορείς, δημοτικές και νομαρχιακές επιχειρήσεις για τον τουρισμό κλπ.). Στόχος των συνεντεύξεων ήταν να αξιολογηθεί το τουριστικό προϊόν από τους ανθρώπους που ασχολούνται με την ανάπτυξή του και να αναγνωριστούν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Παράλληλα οι συνεντεύξεις με τα ξενοδοχεία μπορούν να δώσουν μια ένδειξη για την τάση του τουρισμού (αύξηση, μείωση) αποτελώντας έτσι έμμεση αξιολόγηση των προγραμμάτων, εάν υπάρχουν, που εφαρμόστηκαν. Συμπληρωματικά με τις συνεντεύξεις για την αξιολόγηση της κατάστασης του τουρισμού στο Βόλο χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από το Κέντρο Τουριστικής Πληροφόρησης, το Δήμο Βόλου, τη Νομαρχία Μαγνησίας και στατιστικά στοιχεία του Λιμενικού και του ΕΟΤ. Έγινε μία πλήρης καταγραφή των αμιγώς τουριστικών υποδομών και των πολιτιστικών και λοιπών χώρων που λειτουργούν υποστηρικτικά για τον τουρισμό. Τέλος, με τη βοήθεια των συνεντεύξεων σχηματίστηκε μια εικόνα της κατάστασης του τουρισμού στο Βόλο και μέσα από την αξιολόγηση της κατάστασης προέκυψαν τα δυνατά σημεία και οι αδυναμίες του Βόλου ως τουριστικού προϊόντος, αλλά και οι δυνατότητες ανάπτυξης στο μέλλον.

Επιλογή Δείγματος

Η επιλογή των ανθρώπων που θα συμμετέχουν στις συνεντεύξεις έγινε με βάση την εμπλοκή που έχει ο καθένας με τον τουρισμό. Έγινε προσπάθεια να ερωτηθούν όλοι οι φορείς που ασχολούνται με το σχεδιασμό και την προώθηση του τουρισμού και να

υπάρχει και η άποψη των ιδιωτών που ασχολούνται επαγγελματικά με τον τουρισμό, όπως είναι τα ξενοδοχεία. Πιο συγκεκριμένα, στο Βόλο ερωτήθηκαν η κα. Αγάπη Ιωάννου από την Ένωση Ξενοδόχων, ο κ. Ελευθερίου από τη Διεύθυνση Τουρισμού Περιφέρειας Θεσσαλίας (πρώην Ε.Ο.Τ.) και ο κ. Γούσιος Βαγγέλης από τη ΔΗ.Τ.Ε.Β..

Μεθοδολογία Ανάλυσης

Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από τις συνεντεύξεις χαρακτηρίζονται ποιοτικά δεδομένα και για το λόγο αυτό δεν μπορούν να αναλυθούν στατιστικά αλλά με τη μέθοδο SWOT. Από κάθε συνέντευξη αναγνωρίστηκαν τα πλεονεκτήματα, τα μειονεκτήματα, οι ευκαιρίες και οι απειλές για την ανάπτυξη του τουρισμού στο Βόλο και παρατίθενται αναλυτικά στο παράρτημα. Τέλος, έγινε μια σύνθεση των παραπάνω σε ένα συγκεντρωτικό πίνακα με βάση την επανάληψη και τη βαρύτητα που δόθηκε σε κάθε πλεονέκτημα από τους ερωτηθέντες κατά τη διάρκεια της συνέντευξης. Τα πλεονεκτήματα που καταχωρήθηκαν στον συγκεντρωτικό πίνακα διακρίθηκαν σε δύο κατηγορίες και αξιολογήθηκε εάν αποτελούν αποτέλεσμα σχεδιασμού ή είναι φυσικά χαρακτηριστικά του τόπου, παρέχοντας έτσι ένα πρώτο σχόλιο για την κατάσταση και την επιτυχία του τουριστικού σχεδιασμού. Το ίδιο έγινε και με τις ευκαιρίες, τα μειονεκτήματα και τις απειλές.

7.3.2. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Για να ολοκληρωθεί η περιγραφή της κατάστασης (state) του τουρισμού στο Βόλο, έγινε μία πλήρης καταγραφή των αμιγώς τουριστικών επιχειρήσεων. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται τα ξενοδοχεία, τα τουριστικά πρακτορεία και το κέντρο τουριστικής πληροφόρησης. Η καταγραφή έγινε με βάση τα στοιχεία του εμπορικού και βιοτεχνικού επιμελητηρίου και στοιχεία από το δικτυακό τόπο της Νομαρχία και του Δήμου Βόλου. Τέλος, έγιναν τηλεφωνικές επαφές με τις περισσότερες επιχειρήσεις για επιβεβαίωση των στοιχείων. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες κάποιο κατάστημα εμφανίζεται στην ίδια θέση με προϋπάρχον και αλλάζει ιδιοκτήτες καταγράφεται η αρχική ημερομηνία εγκατάστασης στη συγκεκριμένη θέση.

7.4. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Καθώς ο τουρισμός αποκτά μεγαλύτερες διαστάσεις, καθίσταται απαραίτητη η κατανόηση και ανάλυση του. Πολλοί φορείς, τοπικές αυτοδιοικήσεις, ιδιωτικοί οργανισμοί, παγκόσμιοι οργανισμοί κ.ά. έχουν προσπαθήσει να αποδώσουν τον τουρισμό με αριθμούς και να τον ποσοτικοποιήσουν συλλέγοντας ποικίλα στατιστικά δεδομένα (DCMS, 2007· GNTO, 1984, 1996, 2002 κ.α.). Ένα από τα πρώτα βήματα για τη διαχείριση του τουρισμού σε έναν τόπο – προορισμό είναι να προσδιοριστεί η μερίδα του κοινού στο οποίο απευθύνεται η πόλη – προορισμός μέσω της συλλογής δημογραφικών στοιχείων των τουριστών και εν συνεχεία να προσδιοριστεί η ροή κίνησης των τουριστών μέσα στην πόλη (SIP, 2003). Τα ερωτηματολόγια σε επισκέπτες και τουρίστες είναι πολύ συνηθισμένη πρακτική στις τουριστικές έρευνες και παρέχουν πληροφορίες για τα χαρακτηριστικά και τη συμπεριφορά των επισκεπτών σε έναν προορισμό (DCMS, 1999). Αντίστοιχα, όταν ο στόχος της έρευνας είναι να συλλέξει πληροφορίες σχετικά με τη πρόθεση επίσκεψης και την εικόνα ενός προορισμού, η διανομή των ερωτηματολογίων γίνεται στον τόπο μόνιμης κατοικίας, τον τόπο προέλευσης των επισκεπτών (ETB, 1998). Η μέθοδος αυτή μπορεί να δώσει αποτελέσματα τα οποία βασίζονται στη ροή της πληροφόρησης που φτάνει από τους τόπους προορισμού στους τόπους προέλευσης και δεν προϋποθέτει ότι οι ερωτηθέντες έχουν πραγματικά επισκεφτεί έναν προορισμό πριν τον αξιολογήσουν. Οι απαντήσεις βασίζονται στην εικόνα που έχουν δημιουργήσει και όχι στην άμεση εμπειρία από τον προορισμό και η πρόθεση επίσκεψης δεν είναι φυσικά δεσμευτική. Επιπλέον, συχνά οι απαντήσεις βασίζονται σε μια πλασματική εικόνα που έχουν ή θέλουν να δημιουργήσουν οι ερωτηθέντες για τον εαυτό τους. Δεν είναι λίγες οι φορές που η πρόθεση επίσκεψης επηρεάζεται από το πού πήγε ο γείτονας φέτος διακοπές, ποιο μέρος θεωρείται φέτος της μόδας, πού ονειρεύεται ο καθένας ότι θα ήθελε να πάει και όχι που πραγματικά μπορεί ή θα πάει. Παρόλα αυτά τέτοιες έρευνες εξακολουθούν να αποτελούν καλό τρόπο αξιολόγησης της εικόνας και της στρατηγικής προώθησης ενός προορισμού.

Το ερωτηματολόγιο που σχεδιάστηκε για τη συγκεκριμένη έρευνα αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο μέρος είναι ένα τυπικό ερωτηματολόγιο σε επισκέπτες-τουρίστες, όπως αναφέρεται παραπάνω. Στόχος του είναι η συλλογή πληροφοριών σχετικά με τη ροή των τουριστών και τη συμπεριφορά τους στον προορισμό. Το δεύτερο μέρος του ερωτηματολογίου διαφέρει από τις περισσότερες έρευνες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα. Οι ερωτήσεις αφορούν την αξιολόγηση της πόλης από τους επισκέπτες και την πρόθεση μελλοντικής επίσκεψης. Τα δύο αυτά στοιχεία συνήθως συμπεριλαμβάνονται σε ερωτηματολόγια που απευθύνονται σε μόνιμους κατοίκους, με τις δυσκολίες και τους περιορισμούς που αναφέρονται. Οι επισκέπτες είναι ελλιπώς ενημερωμένοι για να μπορέσουν να δώσουν μία σαφή αξιολόγηση της πόλης, αλλά μπορούν να δώσουν μία ξεκάθαρη απάντηση για τα στοιχεία της πόλης που προβάλλονται πρώτα και για την εικόνα της πόλης. Η εικόνα αυτή λαμβάνεται σε πραγματικό χρόνο και όχι ως επεξεργασμένη ανάμνηση, από την άμεση επαφή τους με την πόλη και τις εμπειρίες που έζησαν τη στιγμή της έρευνας. Η πρόθεση για μελλοντικά ταξίδια είναι επηρεασμένη από την τωρινή τους επίσκεψη. Η έμφαση δεν είναι στη ροή πληροφορίας από τον προορισμό στον τόπο προέλευσης, αλλά μεταξύ καθεαυτών των προορισμών. Το ενδιαφέρον εστιάζεται στο κατά πόσο υπάρχει η δυνατότητα ένας προορισμός ανάλογα με την εμπειρία που προσφέρει να οδηγεί τον επισκέπτη στην επιλογή του επόμενου. Κατά πόσο, δηλαδή, υπάρχει ένα χαρακτηριστικό που μπορεί να λειτουργήσει ως κοινός τόπος ή δίκτυο μεταξύ των προορισμών.

7.4.1. ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

Η έρευνα βασίστηκε στο σχεδιασμό ενός ερωτηματολογίου για τους τουρίστες στο Βόλο. Στόχος ήταν η αξιολόγηση του τουριστικού προϊόντος της πόλης από τους ίδιους τους καταναλωτές αυτού του προϊόντος, αλλά και η ταυτόχρονη αξιολόγηση της ίδιας της πόλης από τους τουρίστες. Η αξιολόγηση των υποδομών και των παροχών μιας πόλης αλλά και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος στη συντριπτική πλειοψηφία των ερευνών γίνεται μέσα από την οπτική των μόνιμων κατοίκων ή των δημόσιων φορέων ή των δρώντων μίας περιοχής. Οι απόψεις όμως των κατοίκων και των ανθρώπων μιας περιοχής είναι σχεδόν πάντα έντονα συναισθηματικά φορτισμένες, επηρεασμένες από τα

προσωπικά συμφέροντα και, τελικά, σε μεγάλο βαθμό πολιτικοποιημένες και προκατειλημμένες, και για να είναι μία έρευνα με ερωτηματολόγια σε κατοίκους όσο το δυνατόν πιο έγκυρη, χρειάζεται ένα πολύ μεγάλο δείγμα.

Οι τουρίστες αποτελούν ένα σαφώς λιγότερο ενημερωμένο δείγμα για τα αστικά ζητήματα μίας πόλης, αλλά μπορούν να είναι πολύ πιο αντικειμενικοί για τα λίγα που τους δόθηκε η ευκαιρία να γνωρίζουν στον περιορισμένο χρόνο διαμονής τους στη πόλη. Επιπλέον, οι τουρίστες που επιλέγουν να κάνουν διακοπές ή εκδρομή σε ένα αστικό κέντρο θα χρησιμοποιήσουν και θα μοιραστούν τις ίδιες υποδομές με τους κατοίκους. Εκτός από την ξενοδοχειακή υποδομή, όλα τα υπόλοιπα που χρειάζεται ένας τουρίστας, αναψυχή, φαγητό, πολιτιστικοί χώροι, οδικό δίκτυο, μέσα μεταφορά, τράπεζες υγεία κ.ά. αποτελούν τις βασικές υποδομές μιας πόλης και χρησιμοποιούνται και από τους τουρίστες και από τους κατοίκους. Επομένως, οι αστικοί τουρίστες-επισκέπτες χρησιμοποιώντας κάποιες από τις αστικές υποδομές – υπηρεσίες κατά τη σύντομη διαμονή τους μπορούν να έχουν σχηματίσει μια άποψη για τα αστικά προβλήματα της πόλης που επισκέπτονται.

Οι ερωτηθέντες ήταν όλοι τουρίστες ή επισκέπτες στο Βόλο. Δεν υπήρξε κάποια προεπιλογή του δείγματος και ήταν κατά το δυνατόν τυχαία. Για να επιτευχθεί αυτό τα ερωτηματολόγια συμπληρώθηκαν σε πιθανά μέρη συγκέντρωσης τουριστών, δηλαδή χώρους αναψυχής (καφετέρια, τσιπουράδικο, κ.α.), ένας πολιτιστικούς χώρους (έκθεση, μουσείο), το λιμάνι, που αποτελεί κοινό παρονομαστή και στις τρεις πόλεις και είναι το σημείο άφιξης-αναχώρησης, και τέλος έναν τουριστικό προορισμό λίγο έξω από την πόλη. Πιο συγκεκριμένα, στο Βόλο τα σημεία συλλογής των ερωτηματολογίων ήταν 1. Τα τσιπουράδικα και οι καφετέριες στο θαλάσσιο μέτωπο, 2. Το επιβατικό λιμάνι, 3. Το αρχαιολογικό μουσείο, 4. Το χωριό Πορταριά στο Πήλιο. Τελικά, επειδή στο μουσείο η κίνηση ήταν πολύ περιορισμένη η συλλογή των ερωτηματολογίων έγινε στην ευρύτερη περιοχή του Ξενία και στο τραινάκι του Πηλίου.

Η συλλογή των ερωτηματολογίων αποφασίστηκε να ολοκληρωθεί σε δύο φάσεις, μία το χειμώνα και μία το καλοκαίρι. Στο Βόλο το χειμερινό μέρος της έρευνας ολοκληρώθηκε στο τρίμηνο Οκτωβρίου - Δεκεμβρίου του 2004 και του 2006 και συνολικά απαντήθηκαν 290 ερωτηματολόγια. Το θερινό μέρος της έρευνας ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2005 και συγκεντρώθηκαν 352 ερωτηματολόγια. Συνολικά 542 συλλέχθηκαν για το Βόλο εκ των οποίων εξαιρέθηκαν τα 17 καταλήγοντας με 525 χρήσιμα ερωτηματολόγια.

Τέλος, είναι σημαντικό να οριστεί η έννοια του τουρίστα όπως λαμβάνεται για τη συγκεκριμένη έρευνα. Ως τουρίστας – επισκέπτης χαρακτηρίζεται οποιοσδήποτε με μόνιμη κατοικία σε μέρος άλλο από την πόλη όπου ερωτάται, δε διατηρεί εποχιακή μόνιμη κατοικία στην πόλη, δεν εργάζεται μόνιμα ή εποχιακά στο Βόλο, δε σπουδάζει ή συμμετέχει σε οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα που να απαιτεί μόνιμη επαναλαμβανόμενη παρουσία στη πόλη.

7.4.2. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Το ερωτηματολόγιο που σχεδιάστηκε έχει την ιδιαιτερότητα ότι απευθύνεται σε τουρίστες και όχι σε μόνιμους κατοίκους αλλά στοχεύει, μεταξύ άλλων, και στην αξιολόγηση της πόλης. Χρειάστηκε να αντιμετωπιστούν προβλήματα, όπως η περιορισμένη γνώση που έχουν οι τουρίστες για την πόλη, ιδιαίτερα εάν μόλις έχουν φτάσει στον προορισμό. Για να αντιμετωπιστούν οι δυσκολίες και να συγκεντρωθούν αξιόπιστες πληροφορίες σχεδιάστηκαν τρία διαδοχικά ερωτηματολόγια. Το καθένα δοκιμάστηκε σε ένα πιλοτικό δείγμα δέκα επισκεπτών του Βόλου, για να καταλήξει στην τελική του μορφή. Πολύ σημαντικά είναι τα στοιχεία που αφορούν στη μετακίνηση (προέλευση, προορισμός, μεταφορικό μέσο) και άπτονται της τουριστικής πλευράς της έρευνας, καθώς αποτελούν ένδειξη της προσβασιμότητας της πόλης. Αυτό ενδιαφέρει την ανάπτυξη του τουρισμού αλλά ταυτόχρονα και την ανάπτυξη δικτύων συνεργασίας (εμπορικά, διακίνησης προϊόντων και ανθρώπων). Από το τμήμα αυτό των ερωτήσεων θα προκύψει ο βαθμός στον οποίο υπάρχουν οι βασικές υποδομές για να λειτουργήσει η πόλη ως κέντρο διάχυσης της ανάπτυξης στην ενδοχώρα της.

Στο ερωτηματολόγιο συμπεριλαμβάνονται μια σειρά ερωτήσεων που έχουν ως στόχο την τουριστική ανάπτυξη και την αξιολόγηση της πόλης ως τουριστικού προϊόντος. Αρχικά καταγράφεται η ροή της πληροφορίας από τον προορισμό στον τόπο προέλευσης και η εικόνα που έχει δημιουργήσει η πληροφόρηση στον τόπο προέλευσης. Ουσιαστικά με όρους προϊόντος αξιολογείται η εικόνα (image) του προϊόντος και η διαφήμιση στην τόπο του καταναλωτή. Ακολουθεί η αξιολόγηση της πόλης (μεταφορών, αισθητικής εικόνας, περιβαλλοντικής κατάστασης, αναψυχής, υποδομών) μέσα από τη σύντομη επίσκεψη σε αυτή.

Στο τέλος υπάρχουν κάποια δημογραφικά στοιχεία των ερωτηθέντων όπως και στις περισσότερες έρευνες, όμως έχουν πολύ μικρή έκταση, γιατί θεωρήθηκε ότι δεν ενδιαφέρουν άμεσα. Τα στοιχεία αυτά βρίσκονται στο τέλος, γιατί θεωρήθηκε ότι είναι πιο προσωπικά και είναι πιο εύκολο για τους ερωτηθέντες να απαντήσουν, έχοντας αναπτύξει μία στοιχειώδη οικειότητα με αυτόν που συμπληρώνει το ερωτηματολόγιο.

7.4.3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

Η ανάλυση των αποτελεσμάτων έγινε με όρους στατιστικής, όπως είναι αναμενόμενο για ποσοτικά δεδομένα. Σε αρκετές περιπτώσεις χρειάστηκε η αντιπαράθεση, ο συνδυασμός και η σύγκριση δύο ή και παραπάνω ερωτήσεων, για να μπορέσει να γίνει καλύτερη αξιολόγηση των απαντήσεων και περιγραφή του φαινομένου.

Η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων έγινε με βάση τους προβληματισμούς που διατυπώθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια της διατριβής. Τα κυρίαρχα ζητήματα είναι η πολεοδομική οργάνωση και η σχέση της με την ανάπτυξη του τουρισμού, η σχέση μεταξύ τόπου προέλευσης, προορισμού και μελλοντικού προορισμού και το δίκτυο πληροφόρησης ανάμεσα στα μέρη αυτά, η σχέση της τουριστικής ανάπτυξης με την εικόνα της πόλης και το φυσικό και δομημένο περιβάλλον κ.ά.

7.5. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο για την ολοκλήρωση της έρευνας κρίθηκε η παρακολούθηση της εξέλιξης των παραλιακών πόλεων χωρικά. Η τεχνική που χρησιμοποιήθηκε για την καταγραφή και ανάλυση των τάσεων εξάπλωσης και επέκτασης των αστικών κέντρων αλλά και των χωρικών μεταβολών στο εσωτερικό τους είναι μέσω αεροφωτογραφιών και χαρτών.

Στάδιο 1.

Το πρώτο στάδιο της εικονογραφικής έρευνας είχε ως στόχο να εστιάσει στις χρήσεις γης μέσα στην πόλη. Στην έρευνα χρησιμοποιήθηκαν οι αρχές των μοντέλων χρήσης γης και, πιο συγκεκριμένα, της ζωνοποίησης των χρήσεων γης που χρησιμοποιεί και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για τα γενικά πολεοδομικά σχέδια. Ως πρώτη πηγή δεδομένων χρησιμοποιήθηκαν τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και η ζώνες χρήσεων που αναγνωρίζονται σε αυτά. Έμφαση δόθηκε στην κεντρική και στην τουριστική λειτουργία όπως αναγνωρίζονται από τα σχέδια και στη μεταξύ τους σχέση.

Στόχος της έρευνας είναι να διερευνήσει τη σχέση μεταξύ τουρισμού και ψυχαγωγίας στο βαθμό που επηρεάζουν στον αστικό ιστό. Ως δείκτης ψυχαγωγικής δραστηριότητας θα χρησιμοποιηθούν τα εστιατόρια και τα μέρη όπου σερβίρουν φαγητό γενικότερα, γιατί το φαγητό αποτελεί τυπικό παράδειγμα ψυχαγωγίας στο Βόλο. Ακολουθεί μια καταγραφή όλων των εστιατορίων του Βόλου με χρονολογική κατάταξη με βάση τα στοιχεία του εμπορικού επιμελητηρίου Μαγνησίας και η απεικόνισή τους στο χάρτη της πόλης. Τα ξενοδοχεία επιλέχθηκαν ως δείκτης για τον τουρισμό στο Βόλο και γίνεται καταγραφή και τελικά απεικόνισή τους στο χάρτη. Τα ξενοδοχεία ως δείκτης τουριστικής δραστηριότητας εξαιρούν τον τμήμα των επισκεπτών που μένει σε φίλους και συγγενείς και δεν παρέχουν πληροφορίες, συνολικά, για τους ημερήσιους επισκέπτες. Παρόλα αυτά επειδή είναι η μοναδική δραστηριότητα της αγοράς που απευθύνεται αποκλειστικά σε τουρίστες, θεωρείται χρήσιμη πηγή πληροφοριών για τη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με τη χωροθέτηση του τουρισμού. Για την ολοκλήρωση αυτού του σταδίου της έρευνας τα στοιχεία από τον κατάλογο του επιμελητηρίου διασταυρώθηκαν με τηλεφωνική ή επί τόπου επικοινωνία με κάθε επιχείρηση.

Στάδιο 2.

Στην προσπάθεια παρακολούθησης της εξέλιξης του τομέα της ψυχαγωγίας και της επίδρασης που έχει στην πόλη, τα εστιατόρια χωρίστηκαν σε πέντε κατηγορίες με βάση της ημερομηνία που ξεκίνησαν να λειτουργούν. Κατά την καταγραφή οι επιχειρήσεις εμφανίζονται χρονολογικά, αλλά χωρίς την ακριβή ημερομηνία έναρξης. Από τον αριθμό μητρώου των επιχειρήσεων και με τη βοήθεια του επιμελητηρίου βρέθηκαν οι ακριβείς χρονολογίες που απέκτησε άδεια λειτουργίας ή κάθε επιχείρηση. Σε αυτή τη μέθοδο υπάρχει ένα μικρό περιθώριο σφάλματος, γιατί κάποιες (πολύ λίγες) από τις επιχειρήσεις λειτούργησαν παλαιότερα χωρίς άδεια και ο αριθμός μητρώου είναι μεταγενέστερος και

αναφέρεται στην ημερομηνία απόκτησης της άδειας, που στις συγκεκριμένες περιπτώσεις δεν συμπίπτει με την ημερομηνία πρώτης λειτουργίας. Η τηλεφωνική επικοινωνία και η επίσκεψη στις επιχειρήσεις είχε ως κύριο στόχο τη διόρθωση, κατά το δυνατόν, αυτού του σφάλματος και τη διασταύρωση της ημερομηνίας πρώτης λειτουργίας της κάθε επιχείρησης. Οι πέντε κατηγορίες διαμορφώνονται ως εξής:

Επιχειρήσεις που λειτούργησαν για πρώτη φορά μεταξύ 1980 – 1984

Επιχειρήσεις που λειτούργησαν για πρώτη φορά μεταξύ 1985 – 1989

Επιχειρήσεις που λειτούργησαν για πρώτη φορά μεταξύ 1990 – 1994

Επιχειρήσεις που λειτούργησαν για πρώτη φορά μεταξύ 1995 – 1999

Επιχειρήσεις που λειτούργησαν για πρώτη φορά μεταξύ 2000 – 2004

Ο ίδιος τρόπος καταγραφής, επεξεργασίας και κατηγοριοποίησης των στοιχείων ακολουθήθηκε και για τα ξενοδοχεία στο Βόλο. Στη συνέχεια έγινε προσπάθεια συσχετισμού της ανάπτυξης του ψυχαγωγικού τομέα με την ανάπτυξη του τουρισμού, με στόχο την αναγνώριση κάποιων σημείων καμψής σε αυτή την παράλληλη πορεία. Επιπλέον, κατά την ανάλυση γίνονται συσχετισμοί μεταξύ τουρισμού και ψυχαγωγίας με περιοχές ειδικής σημασίας για την πόλη όπως είναι το λιμάνι, η κεντρική εμπορική ζώνη, το θαλάσσιο μέτωπο και η επαγγελματική ζώνη.

Το γενικό πολεοδομικό σχέδιο για το Βόλο αναγνωρίζει, μεταξύ άλλων, μια ζώνη που συνδυάζει τον τουρισμό και την ψυχαγωγία και μία διευρυμένη μεγάλη ζώνη κεντρικών λειτουργιών. Από την κατηγοριοποίηση αυτή προκύπτει ότι οι περισσότερες μονάδες τουρισμού ή αναψυχής στην πόλη κατατάσσονται στην ευρύτερη ζώνη των κεντρικών λειτουργιών, λόγω της θέσης τους, γεγονός που είναι έως ένα βαθμό αναμενόμενο, διότι είναι πρακτικά πολύ δύσκολο να γίνει διαχωρισμός των ψυχαγωγικών μονάδων σε αυτές που εξυπηρετούν τουρίστες και σε αυτές που απευθύνονται στους μόνιμους κατοίκους. Επιπλέον, ο τουρισμός βασίζεται και εξυπηρετείται από τις υποδομές και τις υπηρεσίες που διαθέτει μια πόλη π.χ. εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα, τράπεζες κ.α., που δεν απευθύνονται αποκλειστικά σε τουρίστες. Ένα επίπεδο τουρισμού και αναψυχής θεωρούνται δεδομένα στις περισσότερες πόλεις και για το λόγο αυτό πολύ συχνά αυτές οι λειτουργίες δεν αποτελούν ξεχωριστή κατηγορία χρήσης αλλά αναπόσπαστο μέρος της λειτουργίας μιας πόλης και κατατάσσονται στις κεντρικές λειτουργίες (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1984).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Όπως είναι φανερό από την ανάλυση των προβλημάτων των παραλιακών περιοχών αλλά και από την καταγραφή και αξιολόγηση των πολιτικών, οι πόλεις στην Ελλάδα δεν αναπτύχθηκαν με βάση ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο. Οι παραλιακές πόλεις μεσαίου μεγέθους στην Ελλάδα αποτελούν μία ιδιαίτερη κατηγορία και ακολουθούν πολύ διαφορετικές πορείες, ξεκινώντας από τον τρόπο δημιουργίας τους, την οικονομική τους ανάπτυξη, την κοινωνική δομή τους αλλά και τον τρόπο με τον οποίο προσπάθησαν να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που προέκυπταν. Στόχος της έρευνας πεδίου και της εξειδίκευσης των θεωρητικών ζητημάτων που τέθηκαν στα παραπάνω κεφάλαια είναι να διερευνηθεί ο βαθμός κατά τον οποίο οι παραλιακές πόλεις μπορούν να αποτελέσουν το εφαλτήριο για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της ευρύτερης παράκτιας ζώνης και των ίδιων των πόλεων και να συμβάλουν στην αναχαίτιση της εικόνας παρακμής. Έχει ήδη τονιστεί ότι οι παραλιακές πόλεις, ανεξάρτητα από το ρυθμό ανάπτυξης της διοικητικής περιφέρειας στην οποία ανήκουν, είναι χαρισματικές και αποτελούν ευνοούμενες περιοχές για τον τουρισμό, το φυσικό περιβάλλον, τον ιστορικό πλούτο και τη οικονομική άνθιση.

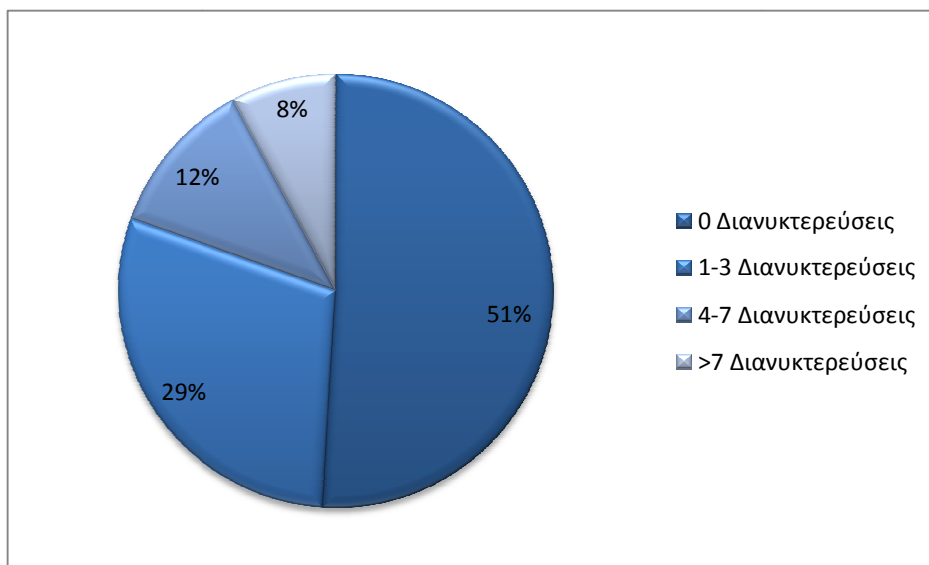
8.1. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΒΟΛΟ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ

Ο τουρισμός, όπως οι περισσότερες κοινωνικές ή οικονομικές δραστηριότητες, δεν προκύπτει τυχαία και δεν εμφανίζει ομοιόμορφες κατανομές. Υπάρχουν περιοχές και τοποθεσίες που είναι περισσότερο κατάλληλες για τουριστική ανάπτυξη από άλλες (McIntosh και Goeldner κ.ά., 1986). Η δυνατότητα τουριστικής αξιοποίησης μιας περιοχής σχετίζεται άμεσα με τους πόρους (φυσικούς και ανθρωπογενείς) που διαθέτει, με τον τρόπο και το βαθμό αξιοποίησης τους και τέλος με την ανταπόκριση των επισκεπτών. Για

το λόγο αυτό θα γίνει καταγραφή των σημαντικότερων τουριστικών πόρων του Βόλου με σημειακές αναφορές σε άλλες παράκτιες πόλεις.

Ο Βόλος κατέχει ένα ιδιαίτερο φυσικό αλλά και δομημένο περιβάλλον. Είναι μία πόλη όπου το βουνό συναντά τη θάλασσα και αποτελεί αρκετά δημοφιλή τουριστικό προορισμό, εάν όχι για τις κύριες διακοπές του χρόνου, κυρίως για εκδρομές των 1-3 διανυκτερεύσεων, όπως προκύπτει από τις συνεντεύξεις με τους φορείς και επιβεβαιώνεται από το ερωτηματολόγιο στους τουρίστες. Η παγκόσμια τάση των city-breaks (ολιγοήμερων αποδράσεων στην πόλη) που περιλαμβάνει κατά μέσο όρο 1-3 διανυκτερεύσεις φαίνεται να επιβεβαιώνεται στο Βόλο (Weeler, 2008). Επομένως, η πόλη διαθέτει τη δυνατότητα να ενταχθεί σε ένα νοητό δίκτυο αστικών ολιγοήμερων αποδράσεων, αρκεί να ξεφύγει από τη λογική του '80 ότι Ελλάδα + Θάλασσα = μαζικός παραθεριστικός καλοκαιρινός τουρισμός (3S). Μεγάλη ευκαιρία για ανάπτυξη αποτελούν επίσης και οι ημερήσιες επισκέψεις.

Σχήμα 11: Ο αριθμός των διανυκτερεύσεων των τουριστών στο Βόλο



Η δομή της πόλης ακολουθεί έναν τετραγωνικό κάναβο (ιπποδάμειο σύστημα) με δρόμους παράλληλους και κάθετους σε ένα αρκετά εκτεταμένο θαλάσσιο μέτωπο. Η πόλη βρίσκεται περίπου στη μέση της διαδρομής μεταξύ Αθήνας (330 χλμ.) και Θεσσαλονίκης (220 χλμ.) και έχει πολύ καλή οδική πρόσβαση σε μικρή απόσταση από την ΠΑΘΕ. Σε

ακτίνα μίας ώρας με το αυτοκίνητο υπάρχουν πολλές παραλίες, το χιονοδρομικό κέντρο στα Χάνια, ορεινές διαδρομές, αρχαιολογικοί χώροι και γραφικά χωριουδάκια ή με το ιπτάμενο δελφίνι μπορεί να επισκεφτεί κανείς τις βόρειες Σποράδες.

Σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ (2003-2004) η περιφέρεια της Θεσσαλίας παρουσιάζει άνοδο των τουριστικών αφίξεων κατά 5,47% για το 2000-2001 και αυτό την τοποθετεί μέσα στις τρεις ταχύτερα αναπτυσσόμενες τουριστικά περιφέρειες. Η πόλη είναι γνωστή, κυρίως σε ημεδαπούς τουρίστες, για τα τσιπουράδικα, μια ξεχωριστή τοπική κατηγορία καταστήματος που σερβίρει φαγητό και ποτό. Σημαντικό ρόλο για την αύξηση του τουρισμού έπαιξε το γεγονός ότι ο Βόλος ήταν μία από τις Ολυμπιακές πόλεις που συγκέντρωσε για το 2004 ένα μεγάλο μερίδιο της τουριστικής ζήτησης της περιφέρειας και έγινε πιο γνωστή σε ένα διεθνές κοινό.

Τα τσιπουράδικα μαζί με μία μεγάλη ποικιλία εστιατορίων (ψαροταβέρνες, ιταλικό, μεξικάνικο, κινέζικο, ινδικό κ.ά.) κάνουν το φαγητό στο Βόλο ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα και αξιόλογη εμπειρία. Ο Βόλος αποτελεί ένα από τα κυριότερα εμπορικά λιμάνια της χώρας, αλλά παράλληλα αποτελεί και τον τόπο άφιξης και αναχώρησης ενός σημαντικού αριθμού από κρουαζιερόπλοια (τα οποία όμως επισκέπτονται μια πολύ μεγαλύτερη ακτίνα από αξιοθέατα που φτάνει ως τα Μετέωρα) και φεριμπότ. Το λιμάνι λειτουργεί ως πύλη εισόδου αλλά και ως κέντρο διανομής αγαθών και πρώτων υλών για ολόκληρη της περιφέρεια Θεσσαλίας. Τις προηγούμενες δεκαετίες μαζί με το εμπόριο είχε αναπτυχθεί και μια μορφή ελαφριάς βιομηχανίας-βιοτεχνίας. Κατά συνέπεια, ο Βόλος διαθέτει αναπτυσσόμενη τουριστική αγορά, ισχυρή βιομηχανική και εμπορική παράδοση, αποτελεί σημαντικό λιμάνι και οι τομείς αναψυχής, διασκέδασης, αθλητισμού και πολιτισμού είναι ήδη αρκετά ανεπτυγμένοι. Η ανάλυση των υποδομών τουρισμού, αναψυχής, και πολιτισμού θα μπορέσει να συμβάλει στην αναγνώριση των πλεονεκτημάτων και την επισήμανση των ελλείψεων του Βόλου στον τομέα του τουρισμού.

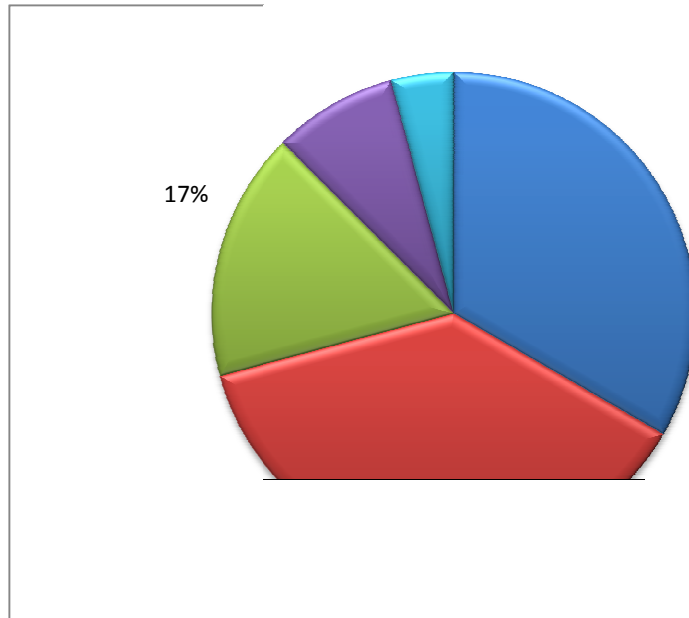
8.1.1. ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ

Η γεωγραφική κατανομή των τουριστικών καταλυμάτων αποτελεί μια ένδειξη στη μέτρηση των χωρικών διακυμάνσεων της τουριστικής δραστηριότητας που

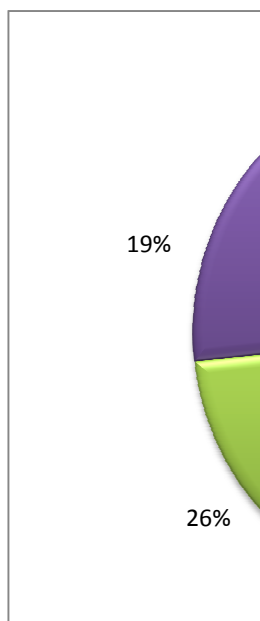
χρησιμοποιείται ευρύτητα (Shoval κ.ά., 2011). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το τουριστικό κατάλυμα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία του τουριστικού προϊόντος με υλική υπόσταση, ώστε να μπορεί να είναι μετρήσιμο. Φαινομενικά, η καταμέτρηση των τουριστικών καταλυμάτων θεωρείται εύκολη και εντάσσεται στο πλαίσιο των στατιστικών εγγραφών που διενεργούνται για στατιστικούς, τουριστικούς, ή φορολογικούς λόγους. Ωστόσο, η πλήρης καταγραφή των τουριστικών καταλυμάτων μπορεί να εξελιχθεί σε αρκετά δύσκολη διαδικασία. Τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία που καταγράφουν τα κύρια τουριστικά καταλύματα είναι αρκετά ακριβή, αλλά τα δεδομένα για τα βοηθητικά τουριστικά καταλύματα (επιπλωμένα διαμερίσματα, ενοικιαζόμενα δωμάτια κ.λπ.) παρουσιάζουν σημαντικές αποκλίσεις. Η ακριβής καταγραφή των τουριστικών καταλυμάτων αποτελεί δείκτη των χωρικών διακυμάνσεων που οφείλονται στη μεγέθυνση του τουριστικού φαινομένου ενώ ταυτόχρονα χρησιμεύει στη διάκριση των τύπων της τουριστικής δραστηριότητας κάθε περιοχής (Wober, 2000). Η πλήρης καταγραφή των καταλυμάτων ανά κατηγορία και η γεωγραφική τους κατανομή αποτελεί καλή ένδειξη σχετικά με την ποιότητα της τουριστικής ζήτησης κάθε περιοχής. Η παρακολούθηση σε βάθος χρόνου αυτού του δείκτη μπορεί να δώσει απαντήσεις για τις ποιοτικές τάσεις της τουριστικής ζήτησης (Shoval κ.ά., 2011). Οι στατιστικές για τα τουριστικά καταλύματα αναφέρονται συνήθως σε αριθμό μονάδων ανά κατηγορία ή σε αριθμό κλινών. Για το λόγο αυτό η ικανότητα υποδοχής μίας περιοχής τις περισσότερες φορές εκφράζεται σε αριθμό κλινών. Η πληρότητα των τουριστικών καταλυμάτων έρχονται να συμπληρώσουν τα στατιστικά δεδομένα και να ολοκληρώσουν την εικόνα του τουρισμού μίας περιοχής.

Στο ΠΣ του Βόλου υπάρχουν περίπου 40 καταγεγραμμένα ξενοδοχεία και ενοικιαζόμενα δωμάτια. Εξετάζοντας μόνο το πλήθος ή τον αριθμό των κλινών, όπως γίνεται σε πολλές παρόμοιες έρευνες, το αποτέλεσμα θα μπορούσε να κριθεί ικανοποιητικό. Όμως από τα καταλύματα αυτά το μεγαλύτερο ποσοστό δεν έχει ανακαινιστεί πρόσφατα και πολλά δεν έχουν λάβει απαραίτητη αναγνώριση από τον ΕΟΤ. Εμφανίζεται υπερπροσφορά σε καταλύματα Β κατηγορίας και κάτω και δεν υπάρχουν καταλύματα κατηγορίας Α και LUX με μοναδική εξαίρεση το Volos Palace και το Ξενία, μετά το τέλος της ανακαίνισής του. Εξίσου σημαντικό είναι να τονιστεί η ανάγκη επαγγελματισμού και εκπαιδευμένου προσωπικού καθώς πολλά από τα καταλύματα (κυρίως τα ενοικιαζόμενα δωμάτια) του Π.Σ. Βόλου λειτουργούν ως οικογενειακές επιχειρήσεις και στελεχώνονται από τα μέλη της οικογένειας.

Σχήμα 12: Κατανομή ξενοδοχείων ανά κατηγορία

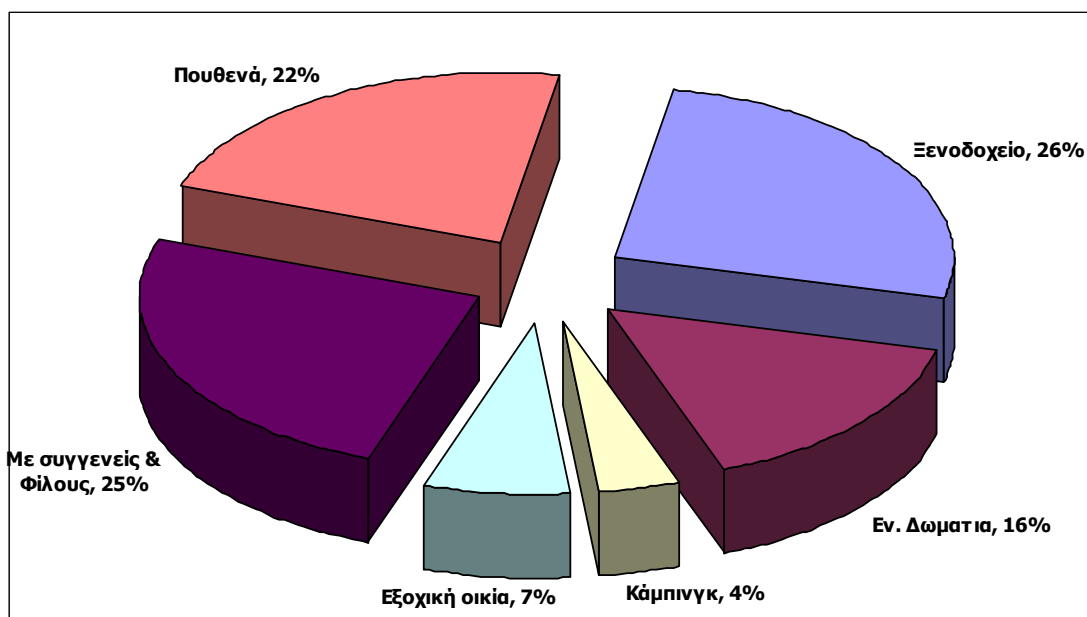


Σχήμα 13: Κατανομή κλινών ανά κατηγορία

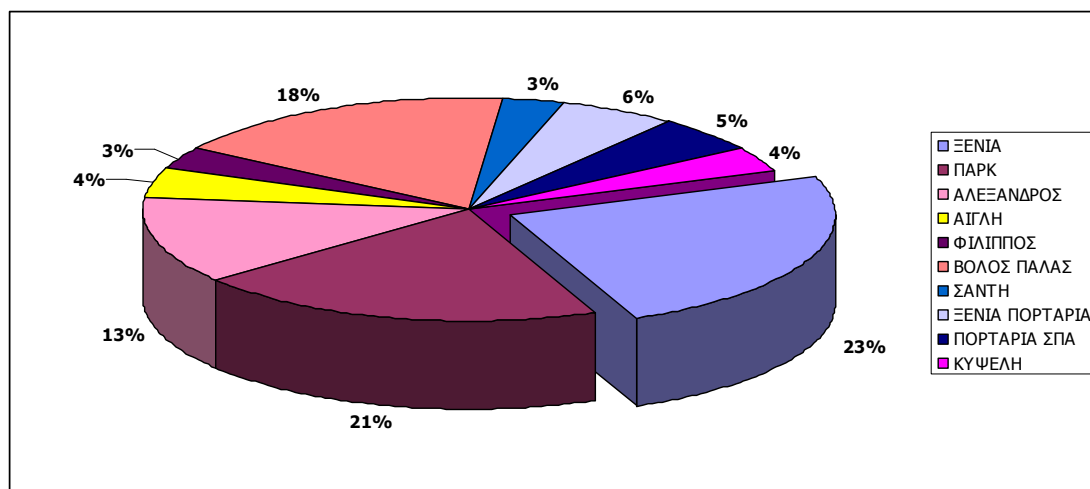


Σε πρόσφατη έρευνα σχετικά με τον τουρισμό στο Βόλο σημειώθηκε ότι τα καταλύματα προσφέρουν καλή ποιότητα σε σχέ

Το αποτέλεσμα αυτό μπορεί να εξηγηθεί, διότι ο Βόλος διαθέτει πολλές επιλογές σε καταλύματα μέσης και χαμηλής κατηγορίας που απευθύνονται σε φοιτητές και επαγγελματίες, που επισκέπτονται συχνά την πόλη και κάνουν κατά μέσο όρο 1-3 διανυκτερεύσεις. Αυτή η μερίδα των επισκεπτών υπήρχε και παραδοσιακά στην πόλη λόγω του λιμανιού και της εμπορικής δραστηριότητας και καλύπτεται από την υπάρχουσα ξενοδοχειακή υποδομή. Εκεί που υπάρχει κενό είναι στα υψηλής κατηγορίας καταλύματα που θα μπορούσαν να καλύψουν συνεδριακό τουρισμό και υψηλού εισοδήματος τουρίστες. Επιπλέον, καθώς ο μέσος χρόνος των διακοπών μειώνεται, και αυτό είναι παγκόσμια τάση, παρατηρείται αύξηση, μεταξύ άλλων, των ολιγοήμερων αστικών αποδράσεων (city breaks). Αυτού του είδους οι αποδράσεις συνδέονται με αυξημένες απαιτήσεις από τους τουρίστες ως προς την ποιότητα των καταλυμάτων που επιλέγουν και των υπηρεσιών που τους προσφέρονται, προτιμώνται συχνά ξενοδοχεία που προσφέρουν υπηρεσίες spa κ.ά.



Σχήμα 14: Οι επιλογές των τουριστών του Βόλου ανά τύπο καταλύματος



Σχήμα 15: Η κατανομή των επισκεπτών ανά ξενοδοχείο

8.1.2. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

Στο ΠΣ Βόλου, σύμφωνα με στοιχεία του Δήμου Βόλου για το 2009, υπάρχουν 32 καταγεγραμμένα τουριστικά πρακτορεία. Τα περισσότερα από αυτά βρίσκονται κατά μήκος του θαλασσιού μετώπου της πόλης σε κοντινή απόσταση από το λιμάνι και στην πιο τουριστική ζώνη της πόλης. Οι υπηρεσίες που προσφέρουν εστιάζονται κυρίως στην έκδοση εισιτηρίων για τα δρομολόγια των πλοίων που φεύγουν από το λιμάνι και έτσι εξηγείται η χωροθέτησή τους. Γενικότερα, απευθύνονται κυρίως σε όσους (τουρίστες και ντόπιους) επιθυμούν να φύγουν από την πόλη και δε λειτουργούν ως κέντρα ενημέρωσης και εξυπηρέτησης των εισερχόμενων τουριστών στην πόλη, όπως προκύπτει από συνεντεύξεις με επιλεγμένους τουριστικούς πράκτορες. Πολλοί από τους επισκέπτες του Βόλου, όπως προκύπτει από το ερωτηματολόγιο, ενημερώθηκαν για την πόλη και τη διαμονή από τουριστικά πρακτορεία, αλλά στον τόπο προέλευσής τους. Επιπλέον μεγάλο ποσοστό δηλώνει ότι απευθύνθηκαν στα τουριστικά πρακτορεία του Βόλου για πληροφορίες σχετικά με τα αξιοθέατα της πόλης, αλλά δεν έλαβαν ικανοποιητικές πληροφορίες. Αντιθέτως, όσοι ζήτησαν πληροφορίες σχετικά με κοντινές εκδρομές (Σποράδες, Πήλιο, κλπ.) δήλωσαν ότι έμειναν ικανοποιημένοι από την πληροφόρηση που έλαβαν. Η στάση των Ελλήνων τουριστών απέναντι στην ενημέρωση επιβεβαιώνεται και μέσα από συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν τόσο σε ξενοδοχεία όσο και σε

τουριστικούς πράκτορες. Οι Έλληνες τουρίστες προτιμούν να ενημερωθούν για αξιοθέατα, παραστάσεις, χώρους φαγητού κ.ά. από το ξενοδοχείο στο οποίο διαμένουν, ενώ η συντριπτική πλειοψηφία επισκέπτεται τουριστικά πρακτορεία για ενημέρωση μόνο στον τόπο μόνιμης κατοικίας τους. Αντίθετα, οι αλλοδαποί τουρίστες επισκέπτονται ταξιδιωτικά γραφεία στον τόπο προορισμού τους για να ενημερωθούν. Αυτή η διαφορά αντιμετώπισης απέναντι στην ενημέρωση μέσω τουριστικών γραφείων δημιουργεί αντιφάσεις σχετικά με το κοινό στο οποίο απευθύνονται και στις υπηρεσίες που προσφέρουν τα τουριστικά γραφεία.

8.1.3. ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΟΥ

Το κέντρο τουριστικής πληροφόρησης του Δήμου Βόλου λειτουργεί τα τελευταία χρόνια στην οδική είσοδο της πόλης, στην ένωση των 2 βασικών οδικών εισόδων που συνδέουν τον Βόλο με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, απέναντι από το σταθμό των υπεραστικών λεωφορείων. Ως στόχο έχει την προβολή του Βόλου και της ευρύτερης περιοχής ως τουριστικού προορισμού, την ενημέρωση καθώς και την εξυπηρέτηση των αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών. Ταυτόχρονα οι δράσεις του κέντρου καταγράφονται και μπορεί να αποτελέσει πηγή πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων. Η δημιουργία μιας βάσης τουριστικών δεδομένων θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από έρευνες για την ανάπτυξη του τουρισμού αλλά και για την εξειδίκευση και την εστίαση μελλοντικών δράσεων. Η επισκεψιμότητα του Κέντρου αυξάνεται εντυπωσιακά και το τρίμηνο Μαΐου - Ιουλίου 2005 εξυπηρετήθηκαν 2.627 τουρίστες εκ των οποίων οι 961 Έλληνες. Οι επισκέπτες ζητούν από το Κέντρο γενικές πληροφορίες και έντυπο υλικό (31%), εντοπισμό τοποθεσίας και προτάσεις διαδρομών (19%), πληροφορίες για δρομολόγια Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, χάρτη της περιοχής (12%), κατάλογο ξενοδοχείων (11%), πληροφορίες για πολιτιστικούς χώρους (4%) και σημεία πρόσβασης στο διαδίκτυο (5%) (στατιστικά στοιχεία του Κέντρου Τουριστικής Πληροφόρησης για το 2006). Οι ώρες λειτουργίας του κέντρου είναι για τη **Χειμερινή Περίοδο** Δευτέρα έως Παρασκευή 08:00 - 20:00, Σάββατο / Κυριακή 08:00 - 15.30 και για τη **Θερινή Περίοδο** Δευτέρα έως Κυριακή 08:00 - 22:00. Η δημιουργία ενός τέτοιου Κέντρου δείχνει σαφώς ότι ο τουρισμός και η ανάπτυξη του είναι

μέσα στα άμεσα ενδιαφέροντα και αποτελεί προτεραιότητα για το Δήμο Βόλου. Είναι σημαντικό όμως να τονιστεί ότι το Κέντρο Τουριστικής Πληροφόρησης δεν διαθέτει δική του αποκλειστική ιστοσελίδα και στεγάζεται στην ιστοσελίδα του Δήμου Βόλου ως ένα από τα πολλά στοιχεία που την απαρτίζουν. Η δράση του, αν και προγραμματιζόταν ως ενός σύγχρονου κέντρου τουριστικής προβολής και έρευνας, είναι πολύ περιορισμένη και από την πλευρά της επισκεψιμότητας και από την πλευρά της ουσιαστικής συμβολής στην προώθηση του Βόλου. Η δημιουργία του Κέντρου είναι μια σημαντικότερη ευκαιρία για την τουριστική ανάπτυξη του Βόλου, αλλά μέχρι σήμερα αυτή η ευκαιρία παραμένει ουσιαστικά ανεκμετάλλευτη.

8.1.4. Β΄ ΠΑΡΑΘΕΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Τα παράλια γύρω από το Βόλο αποτελούν τον τόπο παραθερισμού και αναψυχής για ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των κατοίκων του Βόλου αλλά και των λοιπών πόλεων της Μαγνησίας (Τρίκαλα, Καρδίτσα). Η αύξηση της οικιστικής δόμησης της πόλης μετέτρεψε την ιδιόκτητη εξοχική κατοικία από είδος πολυτελείας σε είδος πρώτης ανάγκης. Οι κατοικίες αυτές μπορεί να είναι νόμιμες ή παράνομες και διακρίνονται σε πέντε τύπους, μορφές ανάπτυξης.

Τύπος Α. Νόμιμες μονοκατοικίες.

Είναι αυτοτελείς μονάδες εξοχικών – παραθεριστικών κατοικιών, οι οποίες εμφανίζονται κυρίως σε περιοχές εκτός των ορίων οικισμών και βρίσκονται σε διάσπαρτες θέσεις ή σχηματίζουν μικρές ενότητες. Αρχικά τοποθετήθηκαν με μέτωπο στη θάλασσα και σε μικρή απόσταση από αυτή και στη συνέχεια παρατηρήθηκε διείσδυση προς την ενδοχώρα. Οι κατοικίες που ανήκουν σε αυτό τον τύπο διαθέτουν μεγάλα οικόπεδα, συνήθως 2-4 στρέμματα κατ' ελάχιστο, και είναι συνήθως πολυτελούς κατασκευής. Παλαιότερα αυτός ο τύπος ήταν πιο διαδεδομένος ανάμεσα στις νέες κατοικίες ενώ τα τελευταία χρόνια έχει μειωθεί σημαντικά, γιατί τα μεγάλα οικόπεδα έχουν γίνει δυσεύρετα και έχει ανέβει πολύ η τιμή τους.

Τύπος Β. Αυθαίρετες Μονοκατοικίες.

Πρόκειται επίσης για αυτοτελείς μονάδες αλλά συνήθως είναι πιο πρόχειρης κατασκευής ή αρχιτεκτονικής και διαθέτουν σημαντικά μικρότερα οικοπέδα, περίπου 200-500 τετραγωνικών κατά μέσο όρο. Η πιο συχνή προέλευση είναι από τον παράνομο κατακερματισμό αγροτεμαχίων, που παρατηρείται από τη στιγμή που η ζήτηση γης για δεύτερη κατοικία σε κάποιον τόπο είναι πολύ μεγάλη και αντίστοιχα η τιμή που διαμορφώνεται είναι αρκετά υψηλή. Αυτός ο τύπος συναντάται συχνότερα σε άμεση εγγύτητα με τη θάλασσα κατά μήκος ολόκληρης της παραλιακής ζώνης και πλησιέστερα στο Βόλο.

Τύπος Γ. Συγκροτήματα εξοχικών κατοικιών.

Είναι νόμιμα και προέρχονται από οργανωμένη δόμηση σε περιοχές εντός ή και εκτός των ορίων οικισμών ως αποτέλεσμα, στις περισσότερες περιπτώσεις, ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας. Αποτελούν αυτοτελείς μονάδες με διαμερίσματα σε συγκροτήματα μικρών πολυκατοικιών ή μικρές συνεχόμενες μονοκατοικίες με ιδιωτικά κηπάκια και έχουν αμιγή εξοχική χρήση.

Τύπος Δ. Οικοδομικοί Συνεταιρισμοί

Πρόκειται για συλλογικές πρωτοβουλίες ιδιωτών που επιδιώκουν την πολεοδόμηση και οικοπεδοποίηση μεγάλων εκτάσεων για την κατασκευή ανεξάρτητων εξοχικών κατοικιών. Μεγάλο πρόβλημα σε αυτόν τον τύπο είναι η καταπάτηση του αιγιαλού και δασικών εκτάσεων.

Τύπος Ε. Διαμερίσματα αντιπαροχής

Η περιοχή γύρω από τον Βόλο δε θα μπορούσε να ξεφύγει από την οικοδομική έκρηξη της δεκαετίας του '80 και από το σύστημα της αντιπαροχής. Τα διαμερίσματα ή μεζονέτες που ανήκουν στον εργολάβο πωλούνται συνήθως ως εξοχικές κατοικίες, ενώ αυτά που μένουν στον οικοπεδούχο χρησιμοποιούνται άλλοτε ως μόνιμη κατοικία, άλλοτε ως ανεπίσημα τουριστικά καταλύματα και ένα μέρος τους πωλείται ως εξοχική κατοικία.

Δεν υπάρχει συνολική καταγραφή του αριθμού των εξοχικών κατοικιών στον παράκτιο χώρο γύρω από το Βόλο. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι πέρα από τον παράκτιο χώρο, γύρω από την πόλη, μεγάλη ζήτηση για εξοχική κατοικία εμφανίζεται σε ολόκληρο

το Πήλιο. Εκτός από τους κατοίκους των πόλεων της Μαγνησίας, πάρα πολλοί αλλοδαποί αναζητούν εξοχική κατοικία στο Πήλιο και η ζήτηση συνεχώς αυξάνει.

8.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΒΟΛΟ

Η εικόνα της κατάστασης του τουρισμού στο Βόλο ολοκληρώνεται μέσα από μια σειρά συνεντεύξεων με τους ανθρώπους που εμπλέκονται σε αυτόν. Είναι ιδιαίτερα σημαντική η αξιολόγηση του Βόλου ως τουριστικού προορισμού από τους ίδιους τους ανθρώπους που καλούνται να οδηγήσουν την τουριστική ανάπτυξη της πόλης. Μέχρι τώρα από τα ερωτηματολόγια παρουσιάστηκε μία εικόνα όπως την εκλαμβάνουν οι τελικοί χρήστες, εάν δεχτούμε ότι μία πόλη στην τουριστική διαδικασία αποτελεί προϊόν. Είναι, λοιπόν, σημαντικό να εξεταστεί εάν οι άνθρωποι που είναι υπεύθυνοι για το προϊόν αυτό είχαν ως στόχο να επιτύχουν τη συγκεκριμένη εικόνα, αναγνωρίζουν τις ίδιες ελλείψεις και προσπαθούν να δώσουν ώθηση προς την ίδια κατεύθυνση.

8.2.1. ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ

Το επίπεδο της εξυπηρέτησης και ο επαγγελματισμός τόσο από την πλευρά των ιδιοκτητών όσο και των εργαζομένων αναγνωρίστηκε από τους φορείς ως ένα από τα δυνατά σημεία των ξενοδοχείων του Βόλου. Εκτός από τον εκπρόσωπο της ένωσης ξενοδόχων κανένας άλλος εκπρόσωπος φορέα δεν αναφέρθηκε στη ξενοδοχειακή υποδομή μιλώντας για τα θετικά στοιχεία του τουρισμού στο Βόλο. Η έλλειψη καταλυμάτων, ή καλύτερα κλινών Α και LUX κατηγορίας, αναγνωρίστηκε από όλους τους φορείς ως σημαντική αδυναμία του Βόλου, η οποία έχει πολλαπλές προεκτάσεις. Ο συνεδριακός τουρισμός βασίζεται σε ξενοδοχειακές μονάδες πολυτελείας και στην ύπαρξη συνεδριακών κέντρων σε αυτές, αυτή η έλλειψη επίσης αναγνωρίστηκε ως σημαντική αδυναμία της πόλης. Η δημιουργία εστιατορίων στα ξενοδοχεία (που σχετίζεται με τα ξενοδοχεία πολυτελείας) μπορεί να δημιουργήσει ένα νέο γαστρονομικό ενδιαφέρον στην

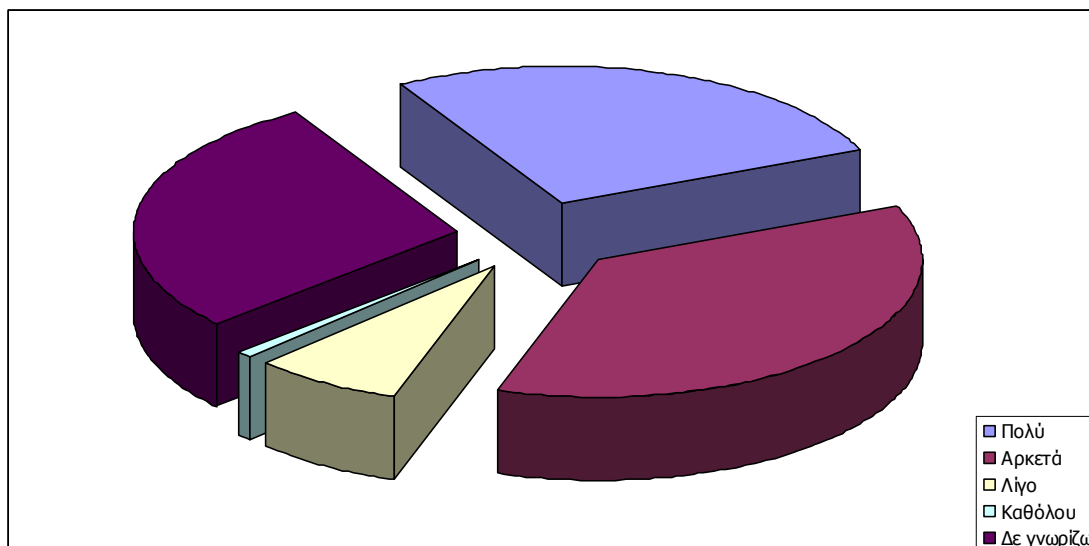
πόλη και να αποτελέσει παράγοντα προώθησής της ταυτίζοντάς την, πιθανόν με κάποια μεγάλη αλυσίδα ξενοδοχείων ή εστιατορίων, γεγονός που έχει αποδειχτεί ότι μπορεί να αυξήσει την επισκεψιμότητα. Ο Βόλος ανήκει στο δίκτυο της αλυσίδας των Ξενία, το οποίο ήταν πολύ δημοφιλές λίγο παλαιότερα, (δεκαετία '70 και '80) και το γεγονός αυτό είχε ιδιαίτερα θετικές επιπτώσεις στην τουριστική ζήτηση της πόλης. Σήμερα το Ξενία εξακολουθεί να υπάρχει και να αποτελεί σημαντικό κεφάλαιο του τουρισμού στην πόλη και στην Α' κατηγορία έχει προστεθεί επίσης και το Volos Palace της Domotel, αλλά το σύστημα χρειάζεται ενίσχυση και υποστήριξη στον τομέα της προβολής και στην ένταξη σε κάποιο δίκτυο τουριστικών προορισμών με βάση την ξενοδοχειακή υποδομή. Από την άλλη πλευρά η μεγάλη προσφορά σε καταλύματα μέσης και χαμηλής κατηγορίας μπορεί έως ένα βαθμό να καλύψει τις ανάγκες που υπάρχουν αυτή τη στιγμή. Η μεγάλη ποικιλία διαβάθμισης των κλινών αναφέρεται ως ένα από τα θετικά στοιχεία του τουρισμού στο Βόλο, αλλά σίγουρα δεν είναι δυνατόν η πόλη να μπορέσει να αυξήσει τη ζήτηση σε υψηλού εισοδήματος τουρίστες (που είναι ο στόχος) εάν δεν δημιουργηθούν περισσότερες κλίνες Α' – LUX κατηγορίας.

Ένα φαινόμενο που παρατηρείται κυρίως σε παραλιακές περιοχές με σχετική τουριστική ανάπτυξη, και επιβεβαιώνεται και στο Βόλο και τη γύρω περιοχή, είναι η λειτουργία μικρών οικογενειακών επιχειρήσεων και πολλών βοηθητικών καταλυμάτων. Ο ποιοτικός έλεγχος των καταλυμάτων αυτών είναι υποτυπώδης και η νομιμότητα αμφισβητήσιμη. Είναι χαρακτηριστικό ότι ορισμένα από τα καταλύματα αυτά είχαν εχθρική και αμυντική αντιμετώπιση στην τηλεφωνική επικοινωνία για πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία στην οποία ανήκουν και το έτος πρώτης λειτουργίας τους. Από τις συνεντεύξεις με τους φορείς προκύπτει ως ευκαιρία η αλλαγή της κατηγοριοποίησης από τα αστέρια στα κλειδιά για τα ενοικιαζόμενα δωμάτια και ο εμπλουτισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η προσαρμογή των Ελληνικών καταλυμάτων στις διεθνείς απαιτήσεις και συστήματα κατηγοριοποίησης τα καθιστά περισσότερο φιλικά και προσβάσιμα. Συγχρόνως όμως είναι και μία καλή ευκαιρία για να γίνει μια πλήρης καταγραφή και αξιολόγηση των καταλυμάτων, ώστε να λειτουργούν όλα πληρώντας κάποιες προδιαγραφές ποιότητας και κάτω από ένα ενιαίο σύστημα ελέγχου.

Το κλείσιμο πολλών επιχειρήσεων ενοικιαζόμενων δωματίων, γιατί δεν πληρούσαν ορισμένα στάνταρ, αναφέρθηκε από τους φορείς ως μειονέκτημα, αλλά ουσιαστικά ίσως είναι ευκαιρία για ανανέωση και επικαιροποίηση των υπηρεσιών διαμονής στο Βόλο. Θα

πρέπει να γίνει ένας διαχωρισμός ανάμεσα στα στοιχεία που απειλούν άμεσα τα κέρδη από τον τουρισμό με τη στενή έννοια, όπως είναι το κλείσιμο των επιχειρήσεων, και στα στοιχεία που απειλούν τη βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού στο Βόλο μακροπρόθεσμα. Οι μικρές οικογενειακές τουριστικές επιχειρήσεις που λειτουργούν ως συμπληρωματική δραστηριότητα εποχιακά, σε πολλές περιπτώσεις έχουν μία εικόνα προχειρότητας και εύκολου κέρδους. Κάθε τουριστικός προορισμός τείνει να ταυτίσει την εικόνα του με αυτή των καταλυμάτων του και κάτι τέτοιο θα μπορούσε να πλήξει σημαντικά τη μελλοντική εικόνα του Βόλου. Επιπλέον αναγνωρίστηκε από τους φορείς ότι χρειάζεται μία πιο επαγγελματική αντιμετώπιση του τουρισμού, γεγονός που είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τους χώρους διαμονής, καθώς είναι από τους λίγους χώρους αμιγούς τουριστικής χρήσης.

Από τα ερωτηματολόγια σε τουρίστες, όταν τους ζητήθηκε να αξιολογήσουν το μέρος διαμονής τους, προκύπτει ότι η υπάρχουσα υποδομή είναι αρκετά ικανοποιητική. Το ποσοστό των τουριστών που δήλωσε πολύ ικανοποιημένο με τη διαμονή στο Βόλο φαινομενικά έρχεται σε αντίθεση με τις δηλώσεις των φορέων. Κοιτώντας τα σχήματα 4 και 5 προκύπτει ότι οι περισσότεροι τουρίστες διαμένουν σε ξενοδοχεία και μάλιστα υψηλής κατηγορίας, άρα το επίπεδο εξυπηρέτησης είναι υψηλό και δεν αντιμετωπίζουν τα προβλήματα της προχειρότητας των εποχιακών επιχειρήσεων.



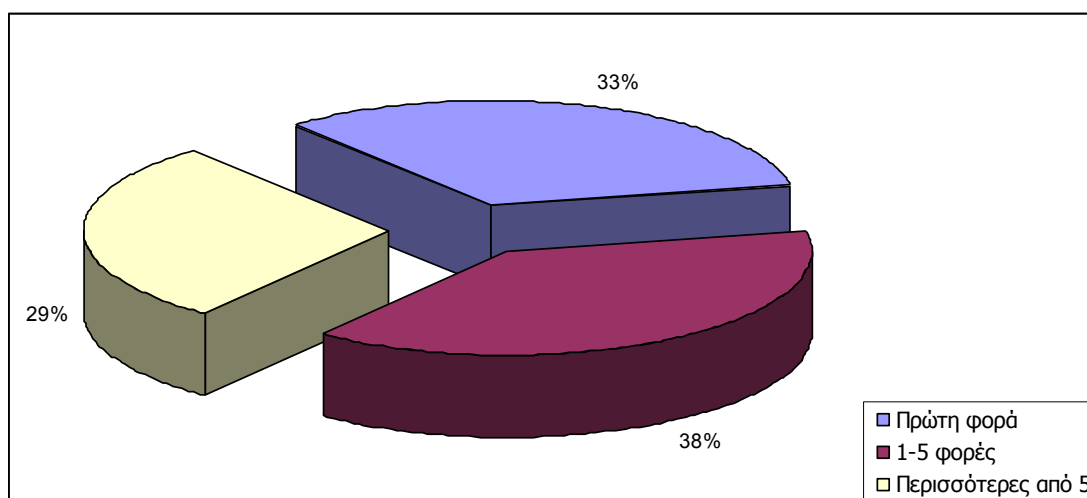
Σχήμα 16: Αξιολόγηση Ξενοδοχείων Ενοικιαζόμενων Δωματίων από τους Τουρίστες

8.2.2. ΘΕΣΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ

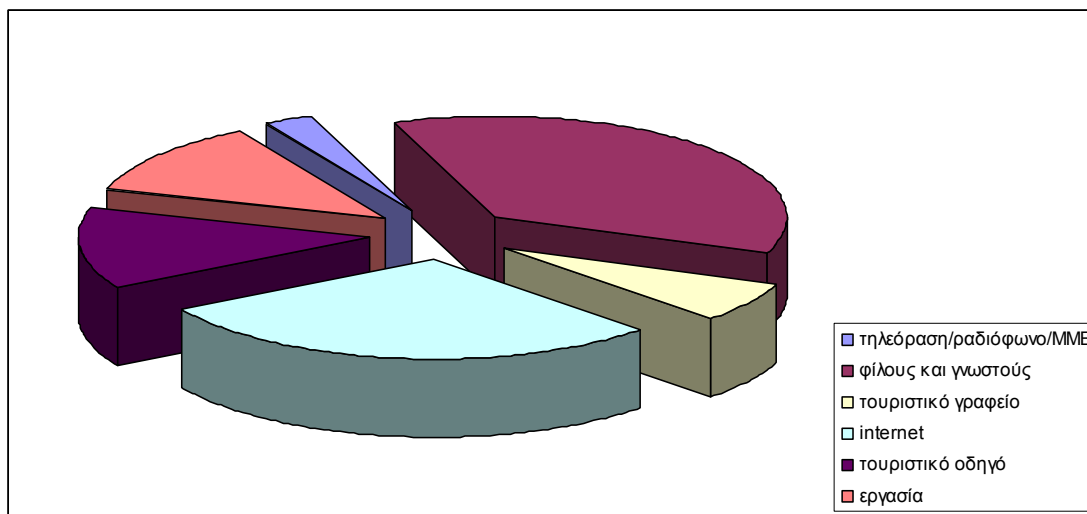
Ο Βόλος, λόγω της γεωγραφικής του θέσης και κυρίως λόγω του λιμανιού, δέχεται κάθε χρόνο ένα πολύ μεγάλο αριθμό διερχόμενων τουριστών. Όλοι οι φορείς αναγνώρισαν τη λειτουργία της πόλης ως πύλης εισόδου και εξόδου τουριστών και αγαθών ως ένα από τα σημαντικά πλεονεκτήματα της πόλης, χωρίς όμως να γίνει σαφής επεξήγηση του τρόπου εκμετάλλευσης αυτού του γεγονότος. Η άφιξη τουριστών, ακόμα και η ολιγοήμερη ή ολιγόωρη παραμονή σε αυτή, λειτουργεί ως τρόπος εξοικείωσης με την πόλη και την καταγράφει στη συνείδηση του τουρίστα τοποθετώντας την στον νοητό χάρτη του κάθε επισκέπτη. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι από του τουρίστες που συμμετείχαν στο ερωτηματολόγιο περίπου το 60% δεν έκανε ούτε μία διανυκτέρευση στο Βόλο και από αυτούς το 87% ήταν διερχόμενοι με τελικό προορισμό κάποιο άλλο μέρος. Τα ποσοστά αυτά εμφανίζονται αυξημένα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, όταν τα νησιά για τα οποία αποτελεί ο Βόλος διαμετακομιστικό κόμβο παρουσιάζουν μεγαλύτερη ζήτηση. Από τους τουρίστες με τελικό προορισμό διαφορετικό από την πόλη του Βόλου μόλις το 4% επιλέγει να κάνει τουλάχιστον μία διανυκτέρευση και στο Βόλο. Το μικρό αυτό ποσοστό κατά το οποίο επωφελείται ο Βόλος από τους διερχόμενους τουρίστες, δεν μπορεί, φυσικά να θεωρηθεί πλεονέκτημα αντίθετα από τη γνώμη των φορέων. Οι διερχόμενοι τουρίστες αποτελούν ευκαιρία για τον τουρισμό του Βόλου, αλλά ακόμα η πόλη δεν έχει καταφέρει να την εκμεταλλευτεί πλήρως, ώστε να αυξήσει την τουριστική της ζήτηση. Η προώθηση της πόλης και η ενημέρωση των τουριστών σχετικά με αυτά που έχει να προσφέρει ο Βόλος ως προορισμός είναι οπωσδήποτε πιο εύκολη όταν οι επισκέπτες βρίσκονται ήδη στην πόλη ως διερχόμενοι. Αξίζει να σημειωθεί ότι βάση των ερωτηματολογίων που συμπληρώθηκαν σε τουρίστες το 2009, το ποσοστό των διερχόμενων που κάνουν τουλάχιστον μία διανυκτέρευση στην πόλη εμφανίζεται αυξημένο κατά 1%. Το ποσοστό αυτό είναι βέβαια, μέσα στα όρια του στατιστικού λάθους αλλά ακόμα και εάν αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα, είναι εξαιρετικά μικρό και ίσως θα πρέπει να επαναπροσδιοριστεί ο ρόλος του Κέντρου Τουριστική Πληροφόρησης. Ταυτόχρονα, οι

τουριστικές παρεμβάσεις μπορούν να είναι πιο εστιασμένες χωρικά στις διαδρομές που ακολουθούν οι διερχόμενοι, ώστε να δημιουργηθεί μια θελκτική εικόνα της πόλης.

Ένα από τα θετικότερα στοιχεία της έρευνας που προέκυψε από τα ερωτηματολόγια, αλλά δεν αναφέρθηκε από κανέναν από τους φορείς της πόλης, είναι ο σημαντικός αριθμός επαναλαμβανόμενων επισκεπτών. Το 67% των επισκεπτών του Βόλου έχει επισκεφτεί ξανά την πόλη για τουλάχιστον μία διανυκτέρευση και επέλεξε ξανά το Βόλο ως προορισμό. Το 29% των επισκεπτών έχουν έρθει στο Βόλο πάνω από πέντε φορές, γεγονός που τους κατατάσσει στη μόνιμη «τουριστική πελατεία» της πόλης μαζί με αυτούς που έχουν δεύτερη εξοχική κατοικία στην περιοχή. Η τόσο συχνή επανάληψη των επισκέψεων, κυρίως σε ανθρώπους που έχουν κάνει μία τουλάχιστον διανυκτέρευση στην πόλη στο παρελθόν, αποτελεί στοιχείο επιτυχίας. Ο Βόλος ως προορισμός δημιουργεί θετική εικόνα στους επισκέπτες και αυτό αποτελεί κίνητρο επαναλαμβανόμενης επίσκεψης για τους ίδιους αλλά και μέσο προώθησης της πόλης γενικότερα με την «από στόμα σε στόμα» (word of mouth) διαφήμιση που για τον τουρισμό είναι ιδιαίτερα σημαντική.



Σχήμα 17: Αριθμός επισκέψεων στην πόλη από τους ερωτηθέντες τουρίστες



Σχήμα 18: Πηγή πληροφόρησης των τουριστών για το Βόλο

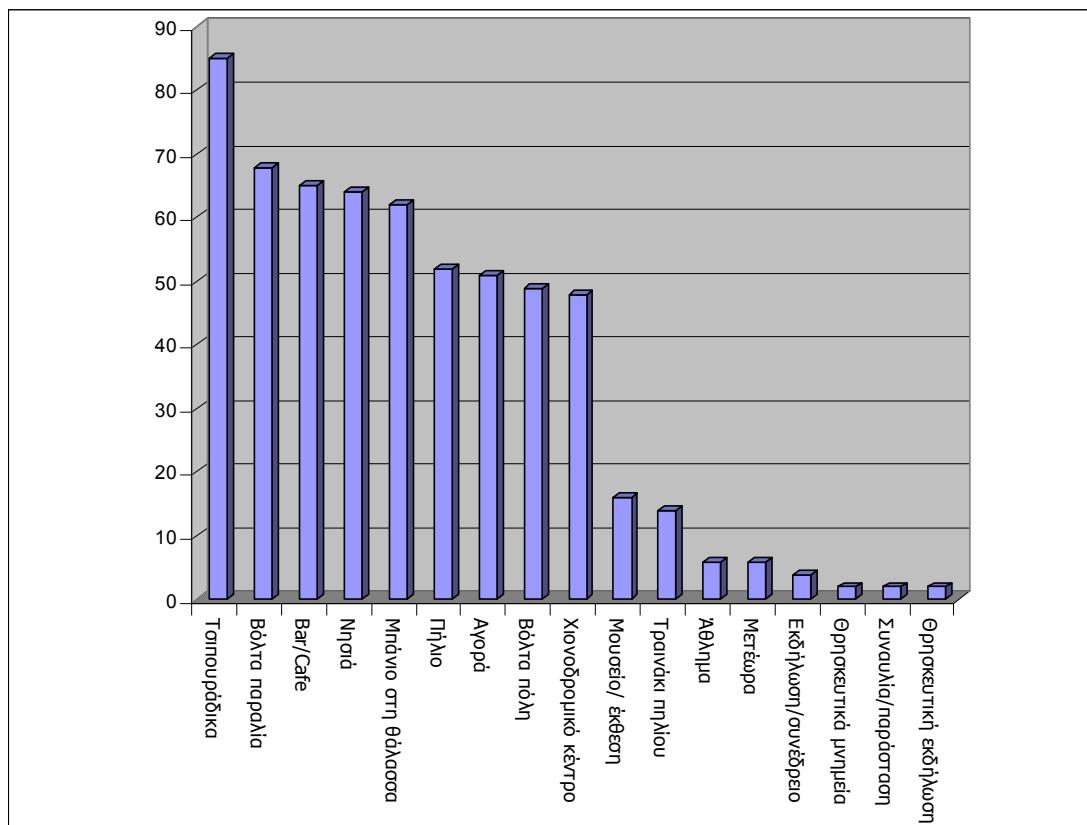
Η έλλειψη πολιτικού αεροδρομίου περιορίζει αρκετά την τουριστική δικτύωση της πόλης, ιδιαίτερα με το εξωτερικό. Επιπλέον η σιδηροδρομική διασύνδεση της πόλης εξυπηρετείται στην πλειονότητα των δρομολογίων, μέσω Λάρισας και ο αριθμός τους έχει μειωθεί σημαντικά. Η κακή αυτή διασύνδεση αποτελεί περιορισμό για την αύξηση της εμβέλειας του τουρισμού. Ο Βόλος γίνεται προορισμός για τη μερίδα των τουριστών που χρησιμοποιούν αυτοκίνητο για την εκδρομή τους. Ακόμα όμως και σε αυτή την περίπτωση το οδικό δίκτυο του Πηλίου, που αποτελεί βασικό πόλο έλξης στην πόλη, είναι σε πολύ κακή κατάσταση και εξαρτάται από τις καιρικές συνθήκες. Η μείωση της απόστασης από την Αθήνα με τη ζεύξη του Μαλιακού μπορεί να αποτελέσει μεγάλη ευκαιρία για την επέκταση του «τουριστικού αποτυπώματος» της πόλης προς το νότο. Παρόλα αυτά η οδική διασύνδεση ενός προορισμού από μόνη της όσο καλή και να είναι δεν μπορεί να είναι ποτέ αρκετή, γιατί στερείται αξιοπιστίας λόγω καιρικών και άλλων έκτακτων συνθηκών.

8.2.3. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ – ΘΕΛΓΗΤΡΑ

Κατά τους φορείς, τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά της πόλης που αποτελούν πόλο έλξης για τους τουρίστες, είναι η θάλασσα με τις παραλίες, το βουνό αλλά και ο συνδυασμός των δύο στοιχείων, βουνού και θάλασσας, μεταξύ τους. Στα σημαντικά πλεονεκτήματα της πόλης αναγνωρίστηκε η δυνατότητα τουρισμού όλη τη διάρκεια του χρόνου λόγω του Πηλίου, που αποτελεί θερινό τουριστικό προορισμό με τα παραλιακά χωριά αλλά ταυτόχρονα λειτουργεί και ως χιονοδρομικό κέντρο διεκδικώντας μεγάλο μερίδιο του χειμερινού τουρισμού. Ως επιπλέον πλεονέκτημα της πόλης αναφέρεται στις συνεντεύξεις η γειτνίαση με τα νησιά των Β. Σποράδων και η καλή διασύνδεση με αυτά, όπως έχει ήδη αναφερθεί. Ο αστικός τουρισμός, κατά κανόνα, δεν είναι εποχιακός, αλλά στην Ελλάδα με την τεράστια ανάπτυξη του θερινού τουρισμού καταλήγουν πολλοί αστικοί προορισμοί να διεκδικούν μερίδιο του θερινού τουρισμού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι πόλεις σε νησιά κυρίως, αλλά και στην ηπειρωτική Ελλάδα, όπως η Καλαμάτα που εμφανίζει πληρότητα στα ξενοδοχεία και τα καταλύματα πολύ μεγαλύτερη κατά τους καλοκαιρινούς μήνες (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2011)

Από τις συνεντεύξεις διαφάνηκε η πολιτιστική και η ιστορική σημασία της περιοχής για τους φορείς. Το μουσείο του Βόλου, σε συνδυασμό με τους αρχαιολογικούς χώρους στο Σέσκλο και το Διμήνι, θεωρήθηκαν ως σημαντικά πλεονεκτήματα της πόλης, καθώς και η σύνδεση της πόλης με την Αργοναυτική Εκστρατεία και τους Αργοναύτες. Το Πήλιο, πέρα από το χαρακτηρισμό του ως βουνού των Κενταύρων, στην πρόσφατη ιστορία αποτέλεσε χώρο δράσης πολλών λαϊκών καλλιτεχνών και στα παραδοσιακά χωριά του υπάρχουν χαρακτηριστικά δείγματα παραδοσιακής λαϊκής τέχνης και αρχιτεκτονικής. Τα στοιχεία αυτά θα μπορούσαν να αποτελέσουν πόλο έλξης για ένα προφίλ τουρίστα που αναζητά την πολιτιστική κληρονομιά στους προορισμούς που επιλέγει. Η προώθηση όμως αυτών των στοιχείων και η προβολή τους είναι στοιχειώδης, και ακόμα και εάν κάποιος είναι ήδη ενημερωμένος ή ενημερωθεί για αυτά, φτάνοντας στην πόλη δε θα βρει αρκετές δραστηριότητες ή αξιοθέατα που να ταυτίζονται με την προβολή αυτή ούτε επαρκή πληροφόρηση για τους τόπους που θα μπορούσε να επισκεφτεί. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι από τους τουρίστες του Βόλου σχεδόν κανείς δεν επισκέπτεται το μουσείο, όπως φαίνεται από το σχήμα 18, αλλά κατά τη συμπλήρωση των ερωτηματολογίων οι

περισσότεροι τουρίστες δε γνώριζαν ότι υπάρχει μουσείο στο Βόλο ή ότι υπάρχει επισκέψιμος αρχαιολογικός χώρος στο Σέσκλο και το Διμήνι.



Σχήμα 19: Οι δραστηριότητες που προτιμούν οι τουρίστες του Βόλου

Ένας πολύ σημαντικός ισχυρισμός από τη θεωρία που επιβεβαιώνεται από την έρευνα στους τουρίστες αλλά και από τις συνεντεύξεις με τους φορείς, είναι ότι η θάλασσα αποτελεί πόλο έλξης και η βόλτα στη θάλασσα συγκεντρώνει μεγαλύτερη προτίμηση από το μπάνιο. Για έναν παραθαλάσσιο αστικό προορισμό, όπως είναι ο Βόλος, το θαλάσσιο μέτωπο και η διαμόρφωση της παραλίας μπορούν να αποτελέσουν το πιο σημαντικό θέλγητρο. Χρειάζεται όμως ο κατάλληλος σχεδιασμός και οι υποδομές που θα στηρίξουν το θαλάσσιο μέτωπο έτσι ενώ η έλλειψη πάρκινγκ αναγνωρίστηκε αρχικά ως ένα από τα σημαντικά προβλήματα της πόλη, μετά τη δημιουργία του πάρκινγκ στην παραλία ο βαθμός δυσaréσκειας μειώθηκε σημαντικά. Το ίδιο συνέη και με τη ρύπανση

και τη δυσοσμία τμημάτων του λιμανιού, που με τη μεταφορά της ψαραγοράς του Βόλου τουλάχιστον το ένα από τα δύο προβλήματα μειώθηκε αισθητά.

Ως σημαντικότερες ευκαιρίες για την ανάπτυξη του τουρισμού στο Βόλο στον τομέα των υπηρεσιών και των πόλων έλξης οι φορείς αναγνώρισαν τη δυνατότητα ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού στο Πήλιο, με στόχο την περαιτέρω διεύρυνση της τουριστικής περιόδου αλλά και την αύξηση του μέσου αριθμού διανυκτερεύσεων σε όλη τη διάρκεια του χρόνου. Πολύ σημαντική ευκαιρία κρίθηκε επίσης και η ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων της περιοχής, έτσι ώστε να αποκτήσουν μεγαλύτερη εμβέλεια και να μην έχουν μόνο τοπική απήχηση. Αυτό που δεν αναφέρθηκε καθόλου από τους φορείς σε σχέση με το τουριστικό προϊόν του Βόλου είναι ο τομέας του φαγητού. Ο Βόλος διαθέτει την ιδιαίτερη και ξεχωριστή κατηγορία χώρου φαγητού που είναι το τσιπουράδικο, διαθέτει πολλές τοπικές γεύσεις και αποτελεί έναν ιδιαίτερα θελκτικό γαστριμαργικό προορισμό. Όπως επιβεβαιώνουν και τα ερωτηματολόγια στους τουρίστες, η επίσκεψη σε τσιπουράδικο είναι η πρώτη σε προτιμήσεις δραστηριότητα των τουριστών της πόλης.

8.3. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Οι περισσότερες μελέτες, κυρίως αυτές με τουριστικό και περιβαλλοντικό προσανατολισμό, θεωρούν αυτό το επίπεδο ανάλυσης επαρκές για την εξαγωγή συμπερασμάτων και κατά συνέπεια τη δημιουργία προτάσεων πολιτικής και δράσης. Η συγκεκριμένη έρευνα επικεντρώνεται στο σχεδιασμό (πολεοδομικό, χωροταξικό) και για το λόγο αυτό θεωρείται απαραίτητο να προχωρήσει σε βαθύτερο επίπεδο ανάλυσης: Το καθένα από τα στοιχεία που αναφέρονται στους παραπάνω πίνακες πρέπει να εξεταστεί ανάλογα με το εάν αποτελεί φυσικό πλεονέκτημα- μειονέκτημα- ευκαιρία- απειλή, ή εάν είναι αποτέλεσμα σχεδιασμού. Στόχος αυτού του επιπέδου ανάλυσης είναι να εξεταστούν οι λόγοι και οι δυνάμεις που έδρασαν πίσω από κάθε δεδομένο της σημερινής κατάστασης καθώς και να αναγνωριστούν τα στοιχεία εκείνα που μπορούν και πρέπει να αποτελέσουν προτεραιότητα για το μελλοντικό σχεδιασμό. Συνεπώς ο συγκεντρωτικός πίνακας αναδιαμορφώνεται ως εξής.

Πίνακας 8: Συγκεντρωτικά τα πλεονεκτήματα του τουρισμού στο Βόλο και κατηγοριοποίηση.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ
Συνδυασμός βουνού – θάλασσας	Φυσικό πλεονέκτημα. Ιστορικά θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι είναι αποτέλεσμα σχεδιασμού. Μία αναδρομή σε τόσο παρελθοντικούς χρόνους ξεφεύγει ωστόσο από τον στόχο της ανάλυσης.
Γειτνίαση με Πήλιο και νησιά Β. Σποράδων	Φυσικό πλεονέκτημα.
Τουρισμός καθ' όλη τη διάρκεια του έτους	
Ποικιλία δραστηριοτήτων	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Παραδοσιακή ταυτότητα του Πηλίου	
Πολιτιστική κληρονομιά	
Εναλλακτικές μορφές τουρισμού στο Πήλιο	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Παραλία Βόλου	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Γειτνίαση με παραλίες	Φυσικό πλεονέκτημα
Ύπαρξη του χιονοδρομικού κέντρου στα Χάνια	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Πληθώρα πολιτιστικών εκδηλώσεων	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Κεντροβαρική θέση στον ελλαδικό χώρο	Φυσικό πλεονέκτημα
Ύπαρξη επιβατικού λιμένος	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Καλή σύνδεση με τον Π.Α.Θ.Ε.	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Ύπαρξη Πανεπιστημίου	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Ευκολία κίνησης με τα πόδια μέσα στην πόλη	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Τρενάκι του Πηλίου	Αποτέλεσμα σχεδιασμού

Πίνακας 9: Συγκεντρωτικά τα μειονεκτήματα του τουρισμού στο Βόλο και κατηγοριοποίηση.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	
Κακό οδικό δίκτυο στο Πήλιο	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Έλλειψη τουριστικών υποδομών	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Αυξημένο κόστος παροχής υπηρεσιών	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των φορέων που σχετίζονται με τον τουρισμό	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Απουσία πολιτικού αεροδρομίου	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Μικρές και οικογενειακές επιχειρήσεις στον τουρισμό	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Έλλειψη ξενοδοχείων Πολυτελείας – Α κατηγορίας και Lux	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Δυσοσμία σε τμήματα του παραλιακού μετώπου του Βόλου	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Ρύπανση του Παγασητικού	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Ρύπανση από το εργοστάσιο της ΑΓΕΤ	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Έλλειψη χώρων στάθμευσης	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Έλλειψη συνεδριακών κέντρων	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Πολύ μικρή τουριστική περίοδος για ορισμένες επιχειρήσεις	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Έλλιπής πληροφόρηση για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Έλλιπής ανάπτυξη μορφών διασκέδασης που απευθύνονται σε νέους	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Κακή ποιότητα στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Έλλειψη σήμανσης	Αποτέλεσμα σχεδιασμού

Πίνακας 10: Συγκεντρωτικά τις ευκαιρίες του τουρισμού στο Βόλο και κατηγοριοποίηση.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	
Πύλη προς το Πήλιο – Νησιά	Φυσικό πλεονέκτημα
Ολυμπιακοί Αγώνες και έργα	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Προγράμματα Ε.Ε. και του αναπτυξιακού νόμου	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Δημιουργία κέντρου τουριστικής πληροφόρησης στην είσοδο της πόλης	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Αναβάθμιση αεροδρομίου Ν.Αγχιάλου	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Ανάδειξη πολιτιστικών πόρων	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Δυνατότητα ανάπτυξης του θρησκευτικού τουρισμού	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Αξιοποίηση των μελετών του πανεπιστημίου για την περιοχή	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Δυνατότητα αλλαγής των κατηγοριών για τα ξενοδοχεία και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια, μέσω αστεριών και κλειδιών αντίστοιχα	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Ολοκλήρωση του Π.Α.Θ.Ε.	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Δημιουργία τελεφερίκ στο Πήλιο	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Πιθανή ίδρυση δύο νέων ξενοδοχείων πολυτελείας	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Δυνατότητα προσέλκυσης τουριστών από τρίτες χώρες (Αν. χώρες, Ρωσία, Κίνα)	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Εμπλουτισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών των ξενοδοχείων (αθλητισμός, αναψυχή, spa, συνεδριακά κέντρα)	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Δυνατότητα εναλλακτικού τουρισμού στο χιονοδρομικό (αναρρίχηση, τοξοβολία, ιππασία, σκοποβολή, ορεινή ποδηλασία κλπ.)	Αποτέλεσμα σχεδιασμού

Πίνακας 11: Συγκεντρωτικά τις απειλές του τουρισμού στο Βόλο και κατηγοριοποίηση.

ΑΠΕΙΛΕΣ	
Ανταγωνισμός από γειτονικές και φθηνότερες χώρες (Αν. Ευρώπη, Τουρκία)	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Πτώση του τουρισμού λόγω οικονομικής δυσπραγίας	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Συνάρτηση του τουρισμού με οικονομική και πολιτική αστάθεια	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Μονοπώλιο από τους tour operators που δρουν κερδοσκοπικά	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Η νομισματική πολιτική της Ε.Ε., η οποία απαγορεύει την υποτίμηση του νομίσματος με στόχο την αύξηση του ανταγωνισμού	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Απειλή κλεισίματος πολλών ενοικιαζόμενων δωματίων λόγω ανεπάρκειας παροχής υπηρεσιών που απαιτούνται από τους αρμόδιους φορείς	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Ισχυρή γραφειοκρατία	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Μείωση του αριθμού των αφιχθέντων κρουαζιερόπλοιων	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Δυσμενείς διεθνείς συγκυρίες (π.χ. άτυπη πνευμονία, πόλεμος στο Ιράκ)	
Λειτουργία των ενοικιαζόμενων δωματίων ως συμπληρωματική δραστηριότητα για τους κατόχους τους	Αποτέλεσμα σχεδιασμού
Προβλήματα συνεργασίας με τον Ο.Σ.Ε. για το Τρενάκι του Πηλίου	Αποτέλεσμα σχεδιασμού

8.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Προχωρώντας την ανάλυση σε ένα δεύτερο επίπεδο, είναι φανερό ότι ο Βόλος έχει πολλά φυσικά πλεονεκτήματα ως τοποθεσία, γιατί όπως στις περισσότερες παράκτιες πόλεις η θέση και η θάλασσα αποτελούν τις σταθερές των πλεονεκτημάτων τους. Το ζητούμενο όμως είναι εάν αξιοποιούνται στο βαθμό που θα μπορούσαν. Στην περίπτωση του Βόλου πολλά από τα μειονεκτήματα αλλά και τις απειλές της πόλης οφείλονται σε ελλιπή ή κακό σχεδιασμό και αυτό είναι συχνό φαινόμενο και σε πολλές άλλες παράκτιες (και όχι μόνο) περιοχές. Αυτό που κάνει τις παράκτιες περιοχές διαφορετικές είναι ότι λόγω της θέσης τους, έχουν την τάση να αναπτύσσουν γρήγορα τον τουριστικό τομέα σε βάρος των παραδοσιακών παραγωγικών δραστηριοτήτων τους. Η αλλαγή αυτή γίνεται κυρίως με ιδιωτική πρωτοβουλία, χωρίς ολοκληρωμένο σχεδιασμό και χωρίς να εντάσσεται σε κάποιο γενικότερο πλαίσιο. Η παρατήρηση όμως που συγκεντρώνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι, ότι πάρα πολλές από τις ανεπάρκειες του συστήματος καθώς και πολλά από τα προβλήματα της πόλης οφείλονται σε σωστό σχεδιασμό αλλά για διαφορετική χρήση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της παρατήρησης είναι η χωροθέτηση της ΑΓΕΤ στο βορειότερο όριο του θαλασσιού μετώπου. Για την ανάπτυξη μιας βιομηχανικής δραστηριότητας η θέση αυτή έχει πολλά πλεονεκτήματα όπως τη γεινίαση με τη θάλασσα, την εύκολη πρόσβαση σε πρώτες ύλες αλλά και τη διακίνηση των εμπορευμάτων, το γεγονός ότι δεν καταλαμβάνει χώρο από τη μελλοντική ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα κλπ. Θέτοντας ως προτεραιότητα την τουριστική ανάπτυξη, η θέση αυτή επιβαρύνει πολύ τη μόλυνση του κόλπου, γιατί βρίσκεται στην είσοδο των θαλασσιών ρευμάτων που ανανεώνουν το νερό στον Παγασητικό, είναι τοποθετημένη στο σημείο όπου αρχίζουν οι διαδρομές για το παραθαλάσσιο Πήλιο και καταλαμβάνει ένα από τα πιο αξιοποιήσιμα παραθαλάσσια τμήματα του περιαστικού χώρου.

Σχετικά με τη ξενοδοχειακή υποδομή της πόλης υπάρχει η άποψη ότι η πόλη δεν διαθέτει αρκετά Α και LUX κατηγορίας ξενοδοχεία. Μέσα από την αντιπαράθεση όμως των συνεντεύξεων και των ερωτηματολογίων προκύπτει ότι τελικά χρειάζεται μια καλύτερη οργάνωση και προβολή των υφιστάμενων ξενοδοχειακών μονάδων. Πολλά από τα ξενοδοχεία της πόλης χρειάζεται να ανεβάσουν το επίπεδό τους και να αναδιοργανωθούν λειτουργικά και κτιριολογικά, ώστε να μπορέσουν να καλύψουν ένα μέρος της ζήτησης και

να επανατοποθετηθούν στον τουριστικό χάρτη. Η βελτίωση της ποιότητας, ο εμπλουτισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών και φυσικά η ρύθμιση της τιμής στα υπάρχοντα ξενοδοχεία είναι το πρώτο βήμα, ώστε, ότι υπάρχει να είναι λειτουργικό και μόνο τότε είναι δυνατόν να φανούν τα κενά της ξενοδοχειακής υποδομής της πόλης. Στο επίπεδο της προώθησης και του σχεδιασμού είναι σημαντικό να υπάρξουν ξενοδοχειακές αλυσίδες που θα αναλάβουν κάποια από τα ξενοδοχεία της πόλης και το όνομά τους θα λειτουργήσει ως μέσω προώθησης. Επιπλέον, στην προσπάθεια προσέλκυσης τουριστών θα πρέπει τα ξενοδοχεία να αποκτήσουν συνείδηση τουριστικού προορισμού, επαγγελματισμό και ποιότητα στις προσφερόμενες υπηρεσίες.

Η κομβική θέση της πόλης και ο συνδυασμός του παραθαλάσσιου χαρακτήρα με το βουνό την καθιστούν έναν προορισμό με πολλές δυνατότητες. Υπάρχει ένα μεγάλος αριθμός διερχόμενων τουριστών αλλά ταυτόχρονα υπάρχει και ένας σημαντικός αριθμός τουριστών που μένει στην πόλη. Η πρόκληση είναι να καταφέρει η πόλη να μετατρέψει τον διερχόμενο σε τουρίστα της πόλης που θα διανυκτερεύσει σε αυτή. Όπως έδειξε η έρευνα, ο Βόλος δεν ανταποκρίνεται με επιτυχία και δεν είναι ικανή η σύντομη επίσκεψη να παρακινήσει τους τουρίστες να αλλάξουν το πρόγραμμά των διακοπών τους και να διανυκτερεύσουν στο Βόλο. Αυτό όμως που είναι ιδιαίτερα σημαντικό, είναι ότι πάρα πολλοί από τους τουρίστες της πόλης την έχουν επισκεφτεί στο παρελθόν και έχουν κάνει τουλάχιστον μία διανυκτέρευση. Άρα προκύπτει ότι ενώ ο Βόλος δεν μπορεί να τραβήξει τον διερχόμενο, εάν μεσολαβήσει έστω και μία διανυκτέρευση τότε παρακινεί και επόμενη επίσκεψη. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η νυχτερινή ζωή της πόλης, και η ποιότητα της παροχής υπηρεσιών στους χώρους διαμονής λειτουργούν ως θέλητρα για την πόλη και αποτελούν πλεονεκτήματα στην τουριστική μάχη.

Πολύ σημαντικό στοιχείο για την ανάπτυξη της πόλης και του τουρισμού είναι η προσβασιμότητα. Υπάρχει μια σημαντική αντίφαση ανάμεσα στη γνώμη των φορέων, τη γνώμη των τουριστών και την πραγματική κατάσταση. Λόγω θέσης οι φορείς τείνουν να θεωρούν την πόλη εύκολα προσπελάσιμη μέσω του οδικού δικτύου, γνώμη με την οποία συμφωνούν και οι ημεδαποί. Η οδική πρόσβαση όμως δεν επαρκεί και δεν μπορεί να στηρίξει την προσπάθεια που γίνεται για διεύρυνση της περιοχής από την οποία αντλεί τουρίστες ο Βόλος (τουριστικό αποτύπωμα). Στην περίπτωση των αλλοδαπών τουριστών η πόλη δεν διαθέτει ούτε τη φυσική δικτύωση (δρόμοι, αεροδρόμια κλπ) ούτε το δίκτυο ευρείας πληροφόρησης. Ο Βόλος ενώ διαθέτει όλα τα στοιχεία εκείνα που συνθέτουν

έναν επιτυχημένο τουριστικό προορισμό, δεν είναι διεθνώς αναγνωρισμένος, γιατί στο εξωτερικό κυριαρχούν ακόμα τα στερεότυπα ότι η Ελλάδα είναι κυρίως θερινός προορισμός. Η αλλαγή στη συνείδηση των αλλοδαπών τουριστών γίνεται με πολύ αργούς ρυθμούς παρά τις έντονες και εστιασμένες προσπάθειες προώθησης μίας άλλης εικόνας για τη χώρα από το υπουργείο τουριστικής ανάπτυξης.

Για την πλήρη καταγραφή και αξιολόγηση της κατάστασης του τουρισμού στο Βόλο είναι απαραίτητη η επισήμανση των δραστηριοτήτων εκείνων που καθιστούν την πόλη θελκτικό προορισμό. Στο σημείο αυτό υπήρξε μεγάλη αντίφαση μεταξύ της γνώμης των τουριστών και της γνώμης των φορέων. Κατά τους φορείς η έμφαση πρέπει να δοθεί στην πολιτιστική αρχαιολογική ταυτότητα της πόλης στη σύνδεσή της με την αργοναυτική εκστρατεία, τους αρχαιολογικούς χώρους του Σέσκλου και του Διμηνίου και το μουσείο. Με τον τρόπο αυτό οι φορείς προσπαθούν να κατευθύνουν τον τουρισμό προς τους πιο ενημερωμένους, και εύπορους τουρίστες που κατά τη διεθνή βιβλιογραφία συνδέονται περισσότερο με τον αρχαιολογικό – πολιτιστικό τουρισμό. Η συντριπτική ωστόσο, πλειοψηφία των τουριστών επισκέπτεται την πόλη για την παράδοση και το όνομα που έχει δημιουργήσει γύρω από το φαγητό και τη διασκέδαση και δεν επισκέπτεται πολιτιστικούς ή αρχαιολογικούς χώρους. Ο γαστριμαργικός τουρισμός και η παράδοση γύρω από το φαγητό και την ψυχαγωγία είναι μέρος του πολιτισμού και της κουλτούρας ενός τόπου και δεν θα πρέπει να υποτιμώνται. Θα πρέπει να γίνει ένας διαχωρισμός όμως μεταξύ των πόλεων που ενισχύουν το φαγητό και τη διασκέδαση ως μέρος της κουλτούρας του τόπου και υπάρχει συγκεκριμένος σχεδιασμός που συμπεριλαμβάνει αυτές τις δραστηριότητες από τους προορισμούς εκείνους που αφέθηκε η ανάπτυξή τους στην ιδιωτική πρωτοβουλία, έγινε πρόχειρα και με καθαρά ευκαιριακό κερδοσκοπικό χαρακτήρα με πολύ άσχημες συνέπειες για την περιοχή, όπως είναι ο Λαγανάς στη Ζάκυνθο, το Φαληράκι της Ρόδου κλπ. Δε θα πρέπει ο φόβος μήπως καταλήξει η περιοχή σαν και αυτές που προαναφέρθηκαν, να εμποδίσει τη ανάπτυξη της πολύ σημαντικής κατηγορίας της ψυχαγωγίας και του φαγητού, που σχετίζεται άμεσα με την παράδοση και τον πολιτισμό και είναι από τις πιο σημαντικές δραστηριότητες που εμπλέκονται και στηρίζουν τον τουρισμό. Ο σχεδιασμός μπορεί να ορίσει το μέγεθος και τον τρόπο της ανάπτυξης και να τη διατηρήσει στα επιθυμητά επίπεδα, τα οποία εκτός από τον τουρισμό ενισχύουν σημαντικά την κοινωνική ζωή των κατοίκων. Ο Βόλος έχει παράδοση και υποδομή κυρίως γύρω από το φαγητό και πάνω σε αυτές θα πρέπει να δουλέψει ο σχεδιασμός για να

εξασφαλίσει το προφίλ των τουριστών που επιθυμεί να προσελκύσει αλλά και την ένταξη της τουριστικής δραστηριότητας στη δομή και λειτουργία της πόλης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΑΝΑ ΕΠΙΠΕΔΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

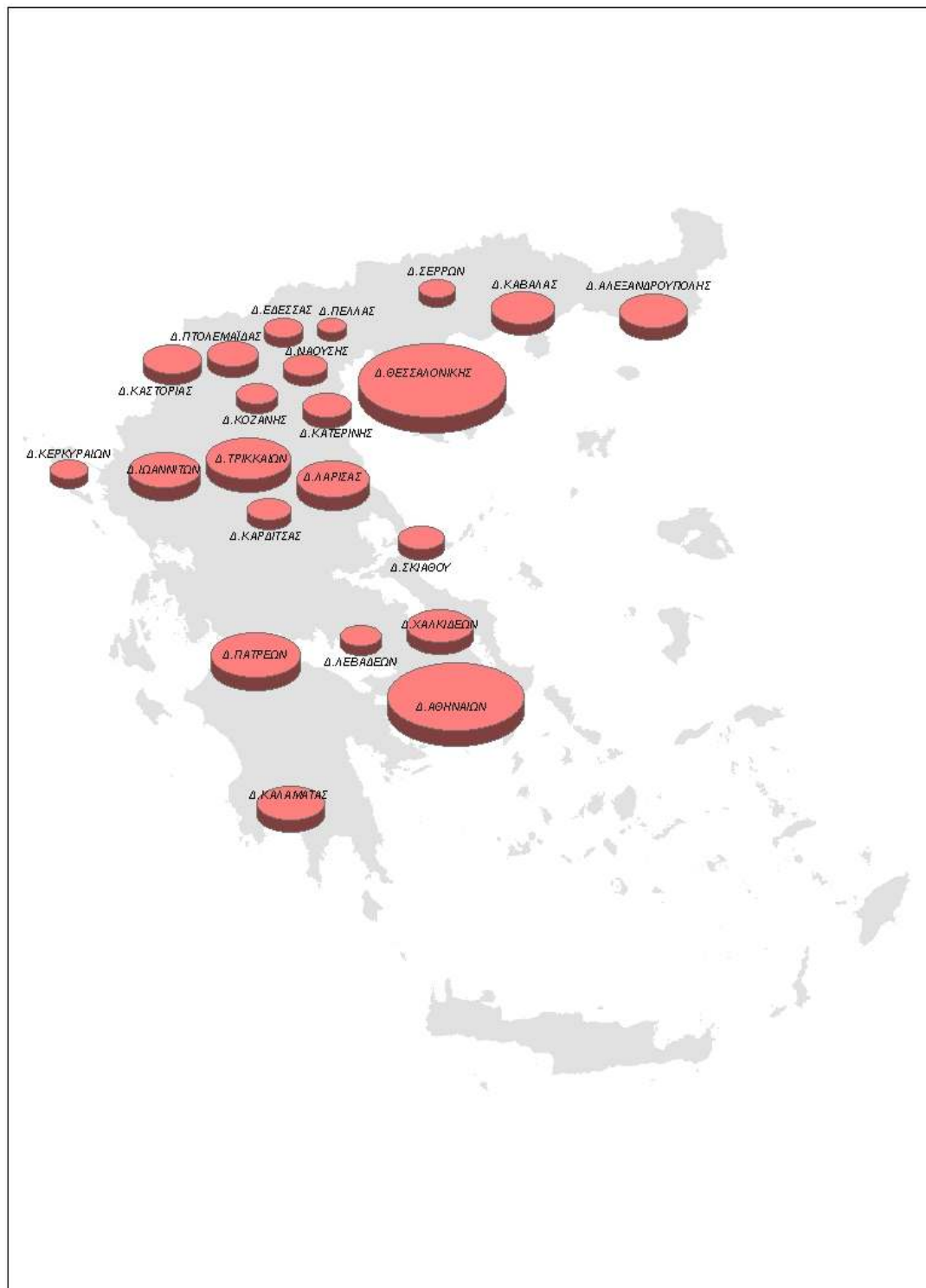
Μετά της καταγραφή και την αξιολόγηση της κατάστασης του τουρισμού στο Βόλο, είναι σημαντικό να γίνει μια εξειδίκευση των σημαντικότερων ζητημάτων που έχουν αναδειχθεί. Η οπτική της συγκεκριμένης έρευνας εστιάζει στα διαφορετικά επίπεδα του σχεδιασμού και την εμπλοκή του σχεδιασμού με τον τουρισμό. Η ίδια οπτική θα ακολουθηθεί και στην ανάλυση των ειδικών θεμάτων του κεφαλαίου αυτού. Στο μακροσκοπικό επίπεδο το ενδιαφέρον στρέφεται στη σχέση της πόλης με την περιφέρεια αλλά και την εμπλοκή του τουρισμού σε αυτή τη σχέση. Τα στενά όρια της διοικητικής περιφέρειας δε γίνονται ιδιαίτερα αντιληπτά στο φαινόμενο του τουρισμού και δεν υπάρχουν στρατηγικές τουριστικής προώθησης σε περιφερειακό επίπεδο. Επομένως, για την περίπτωση του τουρισμού στο μακροσκοπικό επίπεδο η έρευνα δεν θα περιοριστεί στα όρια της περιφέρειας αλλά θα αναζητηθούν επιδράσεις της δραστηριότητας της πόλης σε έναν ευρύτερο χώρο και με διαφορετικά κοινά γνωρίσματα.

Σε δεύτερο επίπεδο θα εξεταστεί η δομή και η λειτουργία της ίδιας της πόλης. Ο τουρισμός ως δραστηριότητα είναι ιδιαίτερα επικερδής και είναι σημαντικό να διερευνηθεί ο τρόπος που επηρεάζει το εσωτερικό της πόλης δημιουργώντας συγκρούσεις σχετικά με τις χρήσεις γης. Ταυτόχρονα η κοινωνική ζύμωση με τον τουρισμό και ο τρόπος ενσωμάτωσής του στη ζωή της πόλης έχει αρκετά εκτεταμένες επιπτώσεις στη δομή και τις χρήσεις γης. Η θεώρηση του τουρισμού ως ήπιας δραστηριότητας έχει ξεπεραστεί εδώ και αρκετά χρόνια, αλλά η σημασία του και το μέγεθός του δεν έχει ακόμα αποδοθεί πλήρως, τουλάχιστον χωρικά. Η οικονομική διάσταση είναι αυτή που έχει λάβει τη

μεγαλύτερη σημασία, όπως είναι αναμενόμενο, αλλά τελικά η κοινωνική και η χωρική του διάσταση είναι αυτές που θα καθορίσουν την επιτυχία, την οικονομική κλίμακα αλλά και τη βιωσιμότητα του φαινομένου.

9.1. ΜΕΓΑΛΗ ΚΛΙΜΑΚΑ Η ΕΞΩΣΤΡΕΦΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η σχέση της πόλης με το νομό, την περιφέρεια, ολόκληρη τη χώρα αλλά και το εξωτερικό, είναι ιδιαίτερα σημαντική για τους σκοπούς της συγκεκριμένης έρευνας. Είναι γεγονός ότι ο τουρισμός βασίζεται στη μετακίνηση χωρίς συγκεκριμένα όρια – σύνορα και περιορισμούς, και στην πληροφόρηση με τις διάφορες μορφές της. Παγκοσμίως οι πόλεις που είναι πιο δημοφιλείς ως τουριστικοί προορισμοί παρουσιάζουν μία έντονη εξωστρέφεια δημιουργώντας μία θελκτική εικόνα αλλά ταυτόχρονα επικοινωνώντας την εικόνα αυτή σε μια πολύ μεγάλη μερίδα του υπόλοιπου κόσμου. Από την έρευνα στους τουρίστες γίνεται μία πρώτη αξιολόγηση της εμβέλειας που έχει ο Βόλος στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Από τις απαντήσεις των τουριστών προκύπτει ότι οι τρεις μεγαλύτερες πόλεις στην Ελλάδα αποτελούν τον τόπο κατοικίας μεγάλου αριθμού των επισκεπτών της πόλης. Ο Βόλος δείχνει να έχει μεγαλύτερη απήχηση ως προορισμός στη Βόρεια Ελλάδα και λιγότερο στην Αθήνα και την Πελοπόννησο. Είναι γεγονός ότι στην Πελοπόννησο υπάρχουν αρκετοί προορισμοί ικανοί να ανταγωνιστούν το τουριστικό προϊόν του Βόλου.



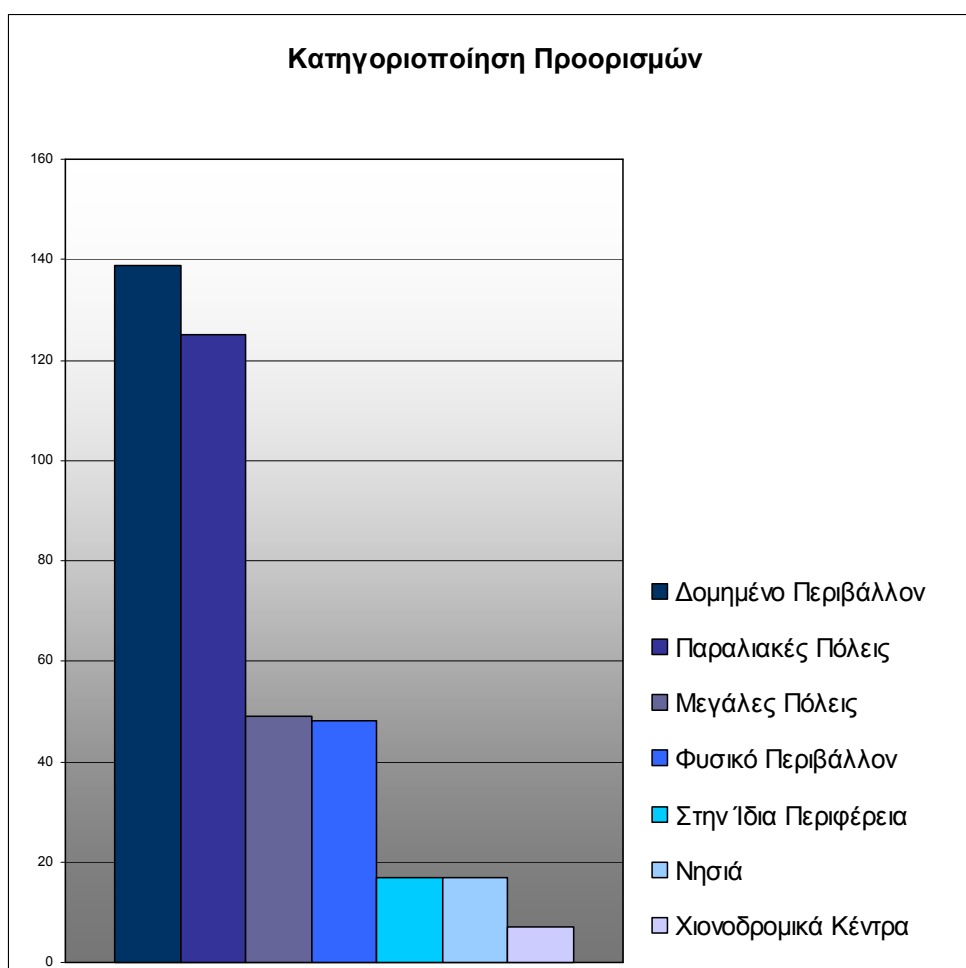
Χάρτης 6: Τόπος προέλευσης των επισκεπτών του Βόλου. Ενδεικτική εμβέλεια.

Από το κεφάλαιο 6 προκύπτει ότι ο τουρισμός είναι μία ιδιαίτερη δραστηριότητα, η οποία υπό συνθήκες θα μπορούσε να δημιουργήσει ένα νέο τύπο δικτύου. Το κοινό σημείο και η έμφαση στο δίκτυο αυτό είναι στην κοινή εμπειρία που προσφέρουν οι τουριστικοί προορισμοί, είτε αυτή εξασφαλίζεται από τη γεωγραφική θέση, παραλιακές πόλεις, είτε αυτή δημιουργείται ως εικόνα του τουριστικού προορισμού π.χ. τουρισμός για γκολφ. Επιπλέον η ροή της πληροφορίας μεταξύ τόπου διαμονής (αφετηρίας) και τουριστικού προορισμού αλλά και μεταξύ των ίδιων των προορισμών δημιουργεί ένα δίκτυο κατά το οποίο ο τουρίστας ενημερώνεται στον τόπο κατοικίας του για έναν προορισμό, τον επισκέπτεται και στον προορισμό ενημερώνεται για επόμενο προορισμό. Η απλή ανταλλαγή πληροφορίας μεταξύ δύο μόνο πόλεων (τόπου προέλευσης και προορισμού) εμπλουτίζεται και επεκτείνεται και τελικά γίνεται ένα πολύπλοκο και πολυδιάστατο σύστημα πληροφόρησης. Όταν υπάρχει μια κοινή δραστηριότητα είναι σαφές ότι αυτή κινητοποιεί τον επισκέπτη να ενημερωθεί σχετικά με προορισμούς που διαθέτουν τη δραστηριότητα αυτή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα χιονοδρομικά κέντρα που στην Ελλάδα είναι περιορισμένα στον αριθμό. Οι επισκέπτες τους μοιράζονται τις εμπειρίες τους από άλλα κέντρα που έχουν επισκεφτεί και λειτουργούν ως διαφήμιση για άλλους προορισμούς, που διαθέτουν όμως χιονοδρομικό κέντρο. Στην περίπτωση των παραλιακών πόλεων δεν υπάρχει μια τόσο ξεκάθαρη δραστηριότητα που να κινητοποιεί τους τουρίστες αλλά υπάρχουν κοινά στοιχεία στην εμπειρία που προσφέρουν. Οι πόλεις είναι πολυδιάστατες και πολύ πιο σύνθετες ως τουριστικό προϊόν και είναι ενδιαφέρον να εξεταστεί ο βαθμός στον οποίο η παρουσία θαλάσσιου μετώπου είναι ικανή συνθήκη για τη δημιουργία ενός δικτύου κοινών εμπειριών.

Ο παραλιακές πόλεις μπορούν να εκμεταλλευτούν αυτή την ευκαιρία που παρουσιάζεται λόγω της κοινής εμπειρίας που προσφέρουν από τη γεωγραφική τους θέση αλλά και λόγω της δυνατότητας ενημέρωσης που έχουν. Η υπόθεση αυτή μπορεί να ελεγχθεί μέσα από την έρευνα με τα ερωτηματολόγια που πραγματοποιήθηκε σε τουρίστες των παραλιακών πόλεων κατά τους καλοκαιρινούς αλλά και τους χειμερινούς μήνες. Τα αποτελέσματα της έρευνας συγκρίθηκαν με τις κοινά αποδεκτές τυπολογίες τουριστικών προορισμών, σε μία προσπάθεια να διερευνηθεί ποιοι προορισμοί παρέχουν κοινές εμπειρίες. Εξίσου σημαντικό είναι να εξεταστεί ο βαθμός στον οποίο γίνεται

αντιληπτό από τους επισκέπτες και τελικά επηρεάζει τη μελλοντική επιλογή προορισμού, το γεγονός ότι κάποιοι προορισμοί εμφανίζουν κοινά σημεία.

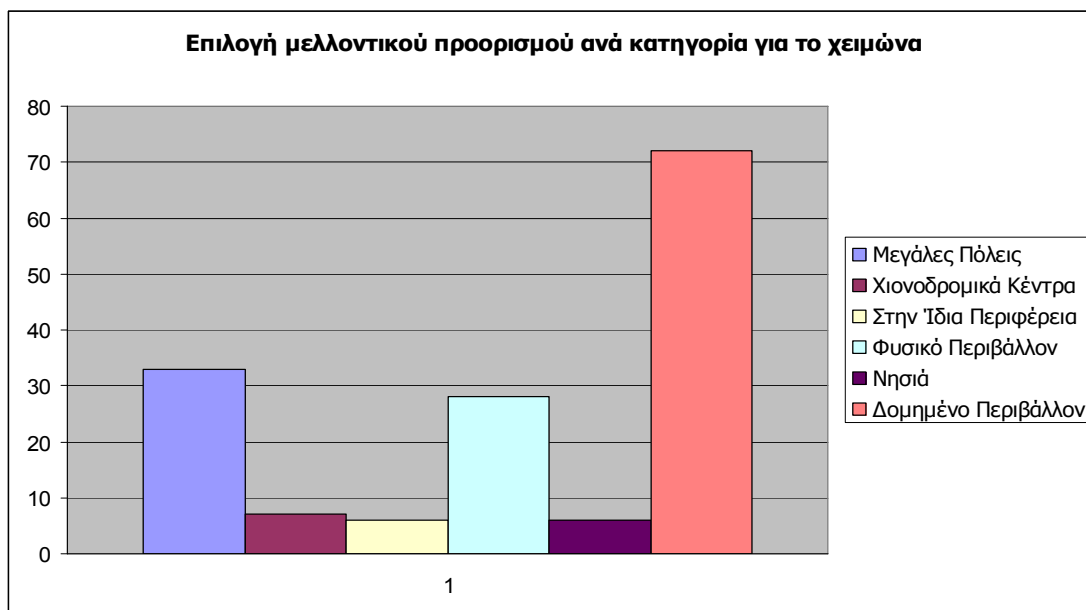
Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι προτιμήσεις των τουριστών με βάση την κατηγοριοποίηση των τουριστικών προορισμών ανάλογα με την κυρίαρχη εμπειρία που προσφέρουν. Οι κατηγορίες έχουν προσαρμοστεί σύμφωνα με κατηγοριοποιήσεις των προορισμών που έχουν γίνει σε προηγούμενες έρευνες και αναφέρονται στην τυπολογία των εμπειριών που προσφέρονται, με έμφαση στον αστικό τουρισμό.



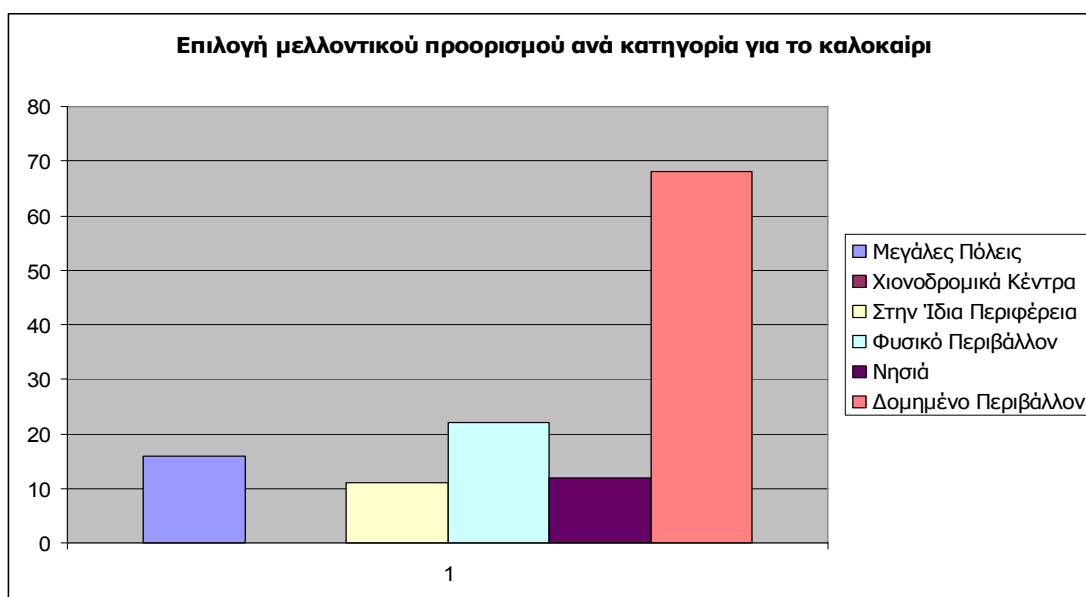
Σχήμα 20: Οι προτιμώμενοι τουριστικοί προορισμοί κατηγοριοποιημένοι κατά προσφερόμενη εμπειρία

Αναλύοντας τα παραπάνω αποτελέσματα θα πρέπει να σημειωθεί ότι πολλοί από τους προορισμούς που ανέφεραν οι τουρίστες συμμετέχουν σε περισσότερες από μία κατηγορίες. Οι περισσότερες παραλιακές πόλεις διαθέτουν έναν παραδοσιακό οικισμό, άρα σύμφωνα με τις απαντήσεις, η ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος αποτελεί πόλο έλξης. Ταυτόχρονα πολλές από τις παραλιακές πόλεις συνδυάζουν το βουνό με τη θάλασσα και διαθέτουν ένα ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το αποτέλεσμα για τους προορισμούς στην ίδια περιφέρεια με την πόλη όπου έγινε η καταγραφή. Το μικρό ποσοστό που συγκεντρώνουν οι κοντινοί προορισμοί που ανήκουν στην ίδια περιφέρεια έρχεται να επιβεβαιώσει τη θεωρία ότι ο τουρισμός βασίζεται περισσότερο στην πληροφόρηση και τις εμπειρίες και λιγότερο στην κοντινή απόσταση. Κατά συνέπεια, η βασική υπόθεση ότι ο τουρισμός τείνει να δημιουργήσει ένα δίκτυο βασισμένο σε κοινό τουριστικό προϊόν και κοινές προσφερόμενες εμπειρίες δείχνει αρχικά τουλάχιστον να επιβεβαιώνεται. Οι διοικητικοί διαχωρισμοί σε νομούς και περιφέρειες και η γεωγραφική γειτνίαση δεν αποτελούν βασικά στοιχεία στη λήψη απόφασης κατά την επιλογή των τουριστικών προορισμών. Αυτό που πρέπει όμως να τονιστεί στο σημείο αυτό είναι ότι η ευκολία στην πρόσβαση αποτελεί σημαντικό κίνητρο επιλογής και είναι τελείως διαφορετικό θέμα από τη γειτνίαση. Κατ' επέκταση η τοπική, και μόνο, υλοποίηση τουριστικών στρατηγικών δεν είναι σε θέση να καλύψει τις ανάγκες των τουριστών. Απαιτείται συντονισμός σε υψηλότερο επίπεδο διοίκησης για την αναγνώριση και κατηγοριοποίηση των τουριστικών προορισμών με βάση τις εμπειρίες (τυπολογία) και στη συνέχεια συνεργασία των τοπικών αυτοδιοικήσεων με βάση την τυπολογία.

Σημαντική είναι η ερώτηση για μελλοντικούς προορισμούς που τέθηκε στους τουρίστες. Συγκρίνοντας τις απαντήσεις των τουριστών που συμμετείχαν στο ερωτηματολόγιο κατά τους χειμερινούς μήνες με αυτές των τουριστών που ερωτήθηκαν κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών προκύπτουν μερικά ενδιαφέροντα συμπεράσματα. Στα διαγράμματα που ακολουθούν φαίνονται οι προτιμήσεις των τουριστών για μελλοντικούς προορισμούς, όπου οι προορισμοί κατηγοριοποιούνται με βάση την κύρια εμπειρία που προσφέρουν.



Σχήμα 21: Οι επιλογές μελλοντικών προορισμών με βάση την εμπειρία των τουριστών που ερωτήθηκαν χειμώνα



Σχήμα 22: Οι επιλογές μελλοντικών προορισμών με βάση την εμπειρία των τουριστών που ερωτήθηκαν καλοκαίρι

Οι δύο μεγάλες πόλεις (Αθήνα και Θεσσαλονίκη) συγκεντρώνουν έναν σταθερό αριθμό στις προτιμήσεις για μελλοντικό τουριστικό προορισμό, γιατί είναι ευρέως γνωστές και τουλάχιστον για τον εσωτερικό τουρισμό δεν στηρίζονται άμεσα στη διαφήμιση αλλά στην ήδη υπάρχουσα φήμη. Αυτό που δεν ήταν αναμενόμενο ως αποτέλεσμα ήταν η τόσο μεγάλη διαφορά στην προτίμηση των μεγάλων πόλεων ανάμεσα σε χειμώνα και καλοκαίρι. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες εμφανίζεται σημαντική μείωση του ποσοστού των επισκεπτών που θα επέλεγαν για επόμενο προορισμό μία από τις δύο μεγάλες πόλεις στην Ελλάδα. Το στοιχείο αυτό υποδηλώνει ότι παρά το γεγονός ότι οι τουρίστες ερωτήθηκαν σε πόλη, δεν θεώρησαν ότι η κύρια κατηγορία της εμπειρίας τους ήταν αυτή του αστικού τουρισμού. Το στοιχείο που υπερτερεί στον Ελληνικό τουρισμό είναι αυτό της παραθέρισης στη θάλασσα και από τις απαντήσεις των τουριστών προκύπτει ότι οι παραλιακές πόλεις μπορούν να ανταποκριθούν και να διεκδικήσουν μερίδιο της αγοράς του τουρισμού που συνδέεται με τη θερινή παραθαλάσσια παραθέριση. Σημαντικό είναι επίσης να σημειωθεί ότι ο Βόλος (όπου και έγινε η έρευνα), είναι μία πόλη που έχει κοντινές παραλίες αλλά όχι μέσα στην πόλη. Συνεπώς, σε πόλεις όπως η Καλαμάτα που οι παραλίες ξεκινούν μέσα από την πόλη το στοιχείο του θαλάσσιου παραθερισμού είναι ακόμα πιο έντονο. Οι παραλιακές πόλεις, αν και αποτελούν οργανωμένα αστικά κέντρα και πρωτεύουσες νομών, προσφέρουν μια πολυποίκιλη τουριστική εμπειρία που δεν μπορεί να ταυτιστεί άμεσα με κάποια άλλη αστική περιοχή. Η εμπειρία του κλασικού για την Ελλάδα μοντέλου καλοκαιρινών διακοπών στη θάλασσα υπερισχύει και δημιουργεί αυτή τη μεγάλη διαφορά στην προτίμηση των μεγάλων αστικών κέντρων μεταξύ χειμώνα και καλοκαιριού.

Αντίστοιχα η μεγαλύτερη προτίμηση σε νησιωτικές περιοχές που εμφανίζουν τα καλοκαιρινά ερωτηματολόγια, και η παντελής έλλειψη προτιμήσεων των καθαρώ χειμερινών δραστηριοτήτων όπως είναι τα χιονοδρομικά κέντρα, έρχονται να επιβεβαιώσουν την αρχική υπόθεση ότι η κοινή εμπειρία αποτελεί το συνδυαστικό κρίκο μεταξύ των προορισμών και όχι η γεωγραφική γειτνίαση.

9.2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Ένας από τους παραδοσιακούς ρόλους των παραλιακών πόλεων, όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 2, είναι να λειτουργούν ως λιμάνια και πύλες εισόδου και εξόδου συνδέοντας την ενδοχώρα με άλλες περιοχές της χώρας αλλά και με άλλες χώρες. Συνοπτικά αναφέρεται ότι οι παραλιακές πόλεις αποτελούν σημεία άφιξης και αναχώρησης πρώτων υλών και πληθυσμού. Με αυτό το σύντομο τρόπο περιγράφεται η σχέση της πόλης με εξωτερικούς παράγοντες. Το εμπόριο, η βιομηχανία και η βιοτεχνία αποτέλεσαν για πολλά χρόνια τον κορμό της οικονομίας. Την τελευταία δεκαετία όμως οι περισσότερες πόλεις, και οι παραλιακές, αντιμετώπισαν μια ραγδαία αποβιομηχάνιση και μια μεταστροφή της οικονομίας προς τον τριτογενή τομέα και πιο συγκεκριμένα τον τουρισμό και την αναψυχή. Αυτή είναι μια τάση που εμφανίζεται σε πολλές πόλεις ανά τον κόσμο, όπου με πολιτικές αστικής αναγέννησης γίνεται προσπάθεια να δοθεί διέξοδος από τα προβλήματα που έχει επιφέρει η οικονομική μεταστροφή. Η έμφαση μετατοπίζεται στο εσωτερικό της πόλης και στη διαδικασία ενσωμάτωσης της αυξανόμενης τουριστικής λειτουργίας στις υπόλοιπες αστικές λειτουργίες. Ο τομέας της αναψυχής (συμπεριλαμβανομένης και της διασκέδασης), ήταν ήδη αρκετά ανεπτυγμένος για να καλύψει τις ανάγκες των μόνιμων κατοίκων.

Η έρευνα εστιάζει στη σχέση του τομέα του τουρισμού, που είναι χρήση καταγεγραμμένη και στα ΓΠΣ, και του τομέα της ψυχαγωγίας. Ο λόγος που επιλέγεται η ψυχαγωγία είναι ότι αποτελεί υποστηρικτική λειτουργία για τον τουρισμό ενώ ταυτόχρονα είναι μια από τις λειτουργίες της πόλης που απευθύνεται σε ένα μεγάλο εύρος κατοίκων. Ο τουρισμός και η ψυχαγωγία είναι συμπληρωματικές δραστηριότητες και η σημασία της σχέσης αλληλεξάρτησης που έχουν μεταξύ τους αναδεικνύεται ακόμη περισσότερο από αυτή την αλλαγή της οικονομίας. Οι υπάρχουσες ψυχαγωγικές υποδομές μπορούν να θεωρηθούν ως ένα αρχικό πλεονέκτημα πάνω στο οποίο θα μπορούσε να βασιστεί ο τουρισμός και στη συνέχεια να αναπτυχθούν παράλληλα. Στόχος του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι έχοντας διερευνήσει τη δικτυακή δυνατότητα του τουρισμού, να ερευνήσει τη σχέση μεταξύ τουρισμού και ψυχαγωγίας και το επίπεδο στο οποίο επιδρούν και δημιουργούν μία διαδραστική σχέση με το αστικό περιβάλλον.

9.2.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Στην προσπάθεια αποτίμησης της σχέσης μεταξύ τουρισμού, ψυχαγωγίας και του αστικού ιστού στις παραλιακές πόλεις, επιλέχθηκε ο Βόλος ως τυπικό παράδειγμα παραλιακής πόλης στην Ελλάδα. Ο Βόλος έχει περίπου 120,000 κατοίκους και κατέχει ένα ιδιαίτερο φυσικό αλλά και δομημένο περιβάλλον. Είναι μία πόλη όπου το βουνό συναντά τη θάλασσα και αποτελεί αρκετά δημοφιλή τουριστικό προορισμό εάν όχι για τις κύριες διακοπές του χρόνου κυρίως για εκδρομές των 1-3 διανυκτερεύσεων. Η δομή της πόλης ακολουθεί έναν τετραγωνικό κάναβο με δρόμους παράλληλους και κάθετους σε ένα αρκετά εκτεταμένο θαλάσσιο μέτωπο. Η πόλη βρίσκεται περίπου στη μέση της διαδρομής μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης και έχει πολύ καλή οδική πρόσβαση. Σε ακτίνα μιας ώρας με το αυτοκίνητο υπάρχουν πολλές παραλίες, το χιονοδρομικό κέντρο στα Χάνια, ορεινές διαδρομές, αρχαιολογικοί χώροι και γραφικά χωριουδάκια και με το ιπτάμενο δελφίνι μπορεί να επισκεφτεί κανείς τις βόρειες Σποράδες.

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία του ΕΟΤ η περιφέρεια της Θεσσαλίας παρουσιάζει άνοδο των τουριστικών αφίξεων κατά 5,47% για το 2000-2001 και αυτό την τοποθετεί μέσα στις τρεις ταχύτερα αναπτυσσόμενες τουριστικά περιφέρειες. Ο νομός Μαγνησίας με το Πήλιο, τα νησιά αλλά και τον Βόλο διεκδικούν το μεγαλύτερο μερίδιο της αυξανόμενης τουριστικής αγοράς. Η πόλη του Βόλου είναι γνωστή, κυρίως σε ημεδαπούς τουρίστες, για τα τσιπουράδικα, και τη διασκέδαση όπως φάνηκε και από το *Σχήμα 9*. Τα τσιπουράδικα μαζί με μία μεγάλη ποικιλία εστιατορίων (ψαροταβέρνες, ιταλικό, μεξικάνικο, κινέζικο, ινδικό, κ.α.) κάνουν το φαγητό στο Βόλο μία ενδιαφέρουσα και αξιόλογη εμπειρία. Ο Βόλος αποτελεί ένα από τα κυριότερα εμπορικά λιμάνια της χώρας αλλά παράλληλα αποτελεί και τον τόπο άφιξης και αναχώρησης ενός σημαντικού αριθμού από κρουαζιερόπλοια (τα οποία όμως επισκέπτονται κυρίως τα Μετέωρα), και φεριμπότ. Το λιμάνι λειτουργεί ως πύλη εισόδου αλλά και το κέντρο διανομής των αγαθών και πρώτων υλών για ολόκληρη της περιφέρεια Θεσσαλίας. Τις προηγούμενες δεκαετίες μαζί με το εμπόριο είχε αναπτυχθεί και μια μορφή ελαφράς βιομηχανίας-βιοτεχνίας. Ο Βόλος λοιπόν, αποτελεί μία καλή περιοχή μελέτης για το συγκεκριμένο θέμα, γιατί έχει μια

αναπτυσσόμενη τουριστική αγορά, μια ισχυρή βιομηχανική και εμπορική παράδοση, είναι ένα σημαντικό λιμάνι και ο τομέας της αναψυχής και της διασκέδασης είναι ήδη σχετικά ανεπτυγμένος.

Στην έρευνα θα χρησιμοποιηθούν οι αρχές των μοντέλων χρήσης γης και πιο συγκεκριμένα της ζωνοποίησης των χρήσεων γης που χρησιμοποιεί και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για τα γενικά πολεοδομικά σχέδια. Το γενικό πολεοδομικό σχέδιο για τον Βόλο αναγνωρίζει, μεταξύ άλλων, μία ζώνη που συνδυάζει τον τουρισμό και τη ψυχαγωγία και μία διευρυμένη μεγάλη ζώνη κεντρικών λειτουργιών. Από την κατηγοριοποίηση αυτή προκύπτει ότι οι περισσότερες μονάδες τουρισμού ή αναψυχής στην πόλη κατατάσσονται στην ευρύτερη ζώνη των κεντρικών λειτουργιών λόγω της θέσης του. Αυτό έως ένα βαθμό είναι αναμενόμενο διότι είναι πρακτικά πολύ δύσκολο να γίνει διαχωρισμός των ψυχαγωγικών μονάδων σε αυτές που εξυπηρετούν τουρίστες και σε αυτές που απευθύνονται στους μόνιμους κατοίκους. Επιπλέον, ο τουρισμός βασίζεται και εξυπηρετείται από τις υποδομές και τις υπηρεσίες που διαθέτει μία πόλη π.χ. εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα, τράπεζες κ.α., και δεν απευθύνονται αποκλειστικά σε τουρίστες. Ένα επίπεδο τουρισμού και αναψυχής θεωρούνται δεδομένα στις περισσότερες πόλεις και για το λόγο αυτό πολύ συχνά αυτές οι λειτουργίες δεν θεωρούνται ξεχωριστή κατηγορία χρήσης αλλά ως αναπόσπαστο μέρος της λειτουργίας μίας πόλης και κατατάσσονται στις κεντρικές λειτουργίες (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1984)

Στόχος της έρευνας είναι να διερευνήσει τη σχέση μεταξύ τουρισμού ψυχαγωγίας στο βαθμό που επηρεάζουν στον αστικό ιστό. Ως δείκτης ψυχαγωγικής δραστηριότητας θα χρησιμοποιηθούν τα εστιατόρια και τα μέρη όπου σερβίρουν φαγητό γενικότερα γιατί το φαγητό αποτελεί τυπικό παράδειγμα ψυχαγωγίας στο Βόλο και σημαντική τουριστική δραστηριότητα. Ακολούθησε μία καταγραφή όλων των εστιατορίων του Βόλου με χρονολογική κατάταξη με βάση τα στοιχεία του εμπορικού επιμελητηρίου Μαγνησίας και η απεικόνισή τους στο χάρτη της πόλης. Τα ξενοδοχεία επιλέχθηκαν ως δείκτης για τον τουρισμό γιατί όπως προκύπτει από το κεφάλαιο 8, παρά τις ελλείψεις που σημειώνονται, είναι αρκετά ανεπτυγμένα και πλήρης αμιγώς τουριστική χρήση. Τα ξενοδοχεία ως δείκτης τουριστικής δραστηριότητας εξαιρούν τον τμήμα των επισκεπτών που μένει σε φίλους και συγγενείς και δεν παρέχει πληροφορίες για τους ημερήσιους επισκέπτες. Παρόλα αυτά επειδή είναι η μοναδική δραστηριότητα της αγοράς που απευθύνεται αποκλειστικά σε

τουρίστες, θεωρείται χρήσιμη πηγή πληροφοριών για τη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με τη χωροθέτηση του τουρισμού.

Στην προσπάθεια παρακολούθησης της εξέλιξης του τομέα της ψυχαγωγίας και της επίδρασης που είχε στην πόλη, τα εστιατόρια χωρίστηκαν σε πέντε κατηγορίες με βάση της ημερομηνία που ξεκίνησαν να λειτουργούν. Κατά την καταγραφή οι επιχειρήσεις εμφανίζονταν χρονολογικά αλλά χωρίς την ακριβή ημερομηνία έναρξης. Από τον αριθμό μητρώου των επιχειρήσεων και με τη βοήθεια του επιμελητηρίου βρέθηκαν οι ακριβείς χρονολογίες που απέκτησε άδεια λειτουργίας ή κάθε επιχείρηση. Σε αυτή τη μέθοδο υπάρχει ένα μικρό περιθώριο σφάλματος γιατί για κάποιες (πολύ λίγες) από τις επιχειρήσεις λειτούργησαν παλαιότερα χωρίς άδεια και ο αριθμός μητρώου είναι μεταγενέστερος και αναφέρεται στην ημερομηνία απόκτησης της άδειας που σε συγκεκριμένες περιπτώσεις δεν συμπίπτει με την ημερομηνία πρώτης λειτουργίας. Αυτό το φαινόμενο της παράνομης λειτουργίας εμφανίστηκε κυρίως σε μη-αστικές περιοχές και σε πολύ παλιές επιχειρήσεις που δεν αποτελούν το κεντρικό αντικείμενο μελέτης της συγκεκριμένης έρευνας και το σφάλμα μπορεί να θεωρηθεί αμελητέο. Οι πέντε κατηγορίες διαμορφώνονται ως εξής:

Επιχειρήσεις που λειτούργησαν για πρώτη φορά μεταξύ 1980 – 1984

Επιχειρήσεις που λειτούργησαν για πρώτη φορά μεταξύ 1985 – 1989

Επιχειρήσεις που λειτούργησαν για πρώτη φορά μεταξύ 1990 – 1994

Επιχειρήσεις που λειτούργησαν για πρώτη φορά μεταξύ 1995 – 1999

Επιχειρήσεις που λειτούργησαν για πρώτη φορά μεταξύ 2000 – 2004

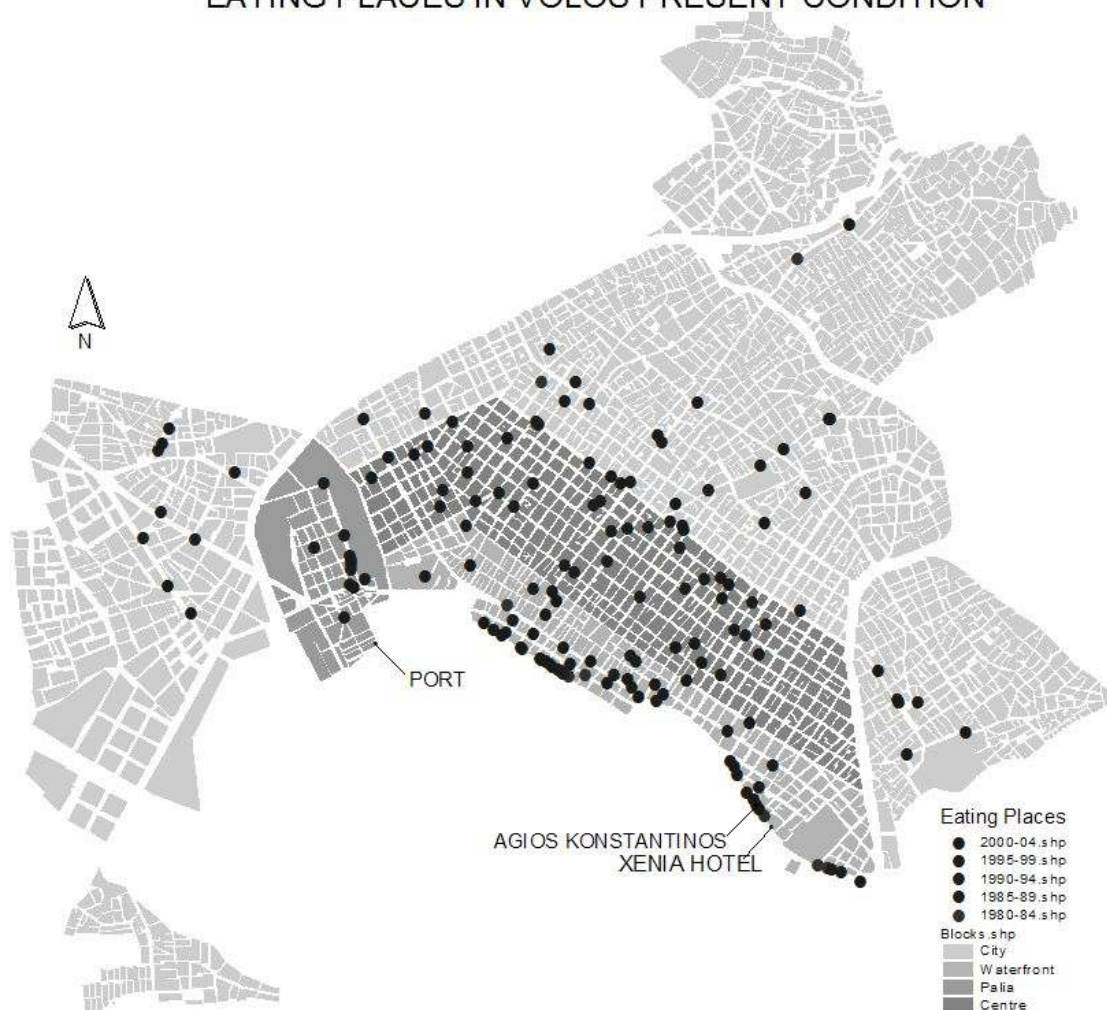
Ο ίδιος τρόπος καταγραφής επεξεργασίας και κατηγοριοποίησης των στοιχείων ακολουθήθηκε και για τα ξενοδοχεία στο Βόλο. Θα γίνει μία προσπάθεια συσχετισμού της ανάπτυξης του ψυχαγωγικού τομέα με την ανάπτυξη του τουρισμού με στόχο την αναγνώριση κάποιων σημείων καμπής σε αυτή την παράλληλη πορεία. Επιπλέον θα γίνει μία προσπάθεια ανάλυσης της σχέσης μεταξύ τουρισμού και ψυχαγωγίας με περιοχές ειδικής σημασίας για την πόλη όπως είναι το λιμάνι, η κεντρική εμπορική ζώνη, το θαλάσσιο μέτωπο και η επαγγελματική ζώνη. Η χρονολογική προσέγγιση ανά χρονικές περιόδους αναδεικνύει ζητήματα συσχέτισης και ενσωμάτωσης των αστικών χρήσεων και

λειτουργιών με τον τουρισμό και έμμεσα αποτελεί ένα δείκτη της κοινής γνώμης απέναντι στην τουριστική ανάπτυξη.

9.2.2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΥ ΧΡΗΣΕΩΝ

Η περιοχή μελέτης είναι μέρος του Δήμου Βόλου και συμπεριλαμβάνει το κέντρο της πόλης, το λιμάνι, το θαλάσσιο μέτωπο και την παραδοσιακή περιοχή των 'παλιών'. Οι διαφορετικές περιοχές σημειώνονται στο χάρτη 1, αλλά η κεντρική περιοχή είναι ευρύτερη, με το ποτάμι να λειτουργεί ως φυσικό σύνορο. Η παρούσα κατάσταση απεικονίζει καθαρά ότι οι επιχειρήσεις φαγητού είναι διασκορπισμένες σε ολόκληρη την πόλη (χάρτης 7), όμως, όπως ήταν αναμενόμενο, εμφανίζεται μεγαλύτερη συγκέντρωση στο θαλάσσιο μέτωπο και στο κέντρο της πόλης, όπου είναι και οι δύο βασικές ψυχαγωγικές ζώνες της πόλης. Η στενή σχέση μεταξύ τουρισμού και αναψυχής τονίζεται ακόμη περισσότερο από τη συγκέντρωση επιχειρήσεων φαγητού κατά μήκος του κάθετου άξονα που οδηγεί στο Πήλιο. Ο Βόλος λειτουργεί ως ο ενδιάμεσος σταθμός για τουρίστες που θέλουν να επισκεφτούν την ευρύτερη περιοχή με σημαντικότερους προορισμούς τις Σποράδες και το Πήλιο (τα κρουαζιερόπλοια, όταν επισκέπτονται το Βόλο επεκτείνουν τις ημερήσιες εκδρομές μέχρι και τα Μετέωρα). Καθώς το Πήλιο γίνεται ολοένα και πιο ελκυστικός τουριστικός προορισμός και ταυτόχρονα αυξάνει η κινητικότητα και η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, πληθαίνουν και τα εστιατόρια που εμφανίζονται στη διαδρομή που ενώνει την πόλη με το βουνό.

EATING PLACES IN VOLOS PRESENT CONDITION



Χάρτης 7: Θέση εστιατορίων στο Βόλο παρούσα κατάσταση

Η κατάσταση με τα ξενοδοχεία είναι λίγο διαφορετική. Παρατηρείται ότι τα ξενοδοχεία στο Βόλο είναι συγκεντρωμένα, με ελάχιστες εξαιρέσεις, κυρίως κατά μήκος του θαλασσιού μέτωπου (Χάρτης 8: Θέση ξενοδοχείων στο Βόλο παρούσα κατάσταση). Η χωροθέτηση των ξενοδοχείων στην πόλη υποδεικνύει ότι το κύριο τουριστικό συγκριτικό πλεονέκτημα σε μία παραλιακή πόλη όπως ο Βόλος είναι το θαλάσσιο μέτωπο όπου συγκεντρώνεται κυρίως ο τομέας της ψυχαγωγίας. Στο θαλάσσιο μέτωπο βρίσκεται, επίσης, το λιμάνι που αποτελεί πύλη εισόδου και εξόδου αγαθών και τουριστών και είναι

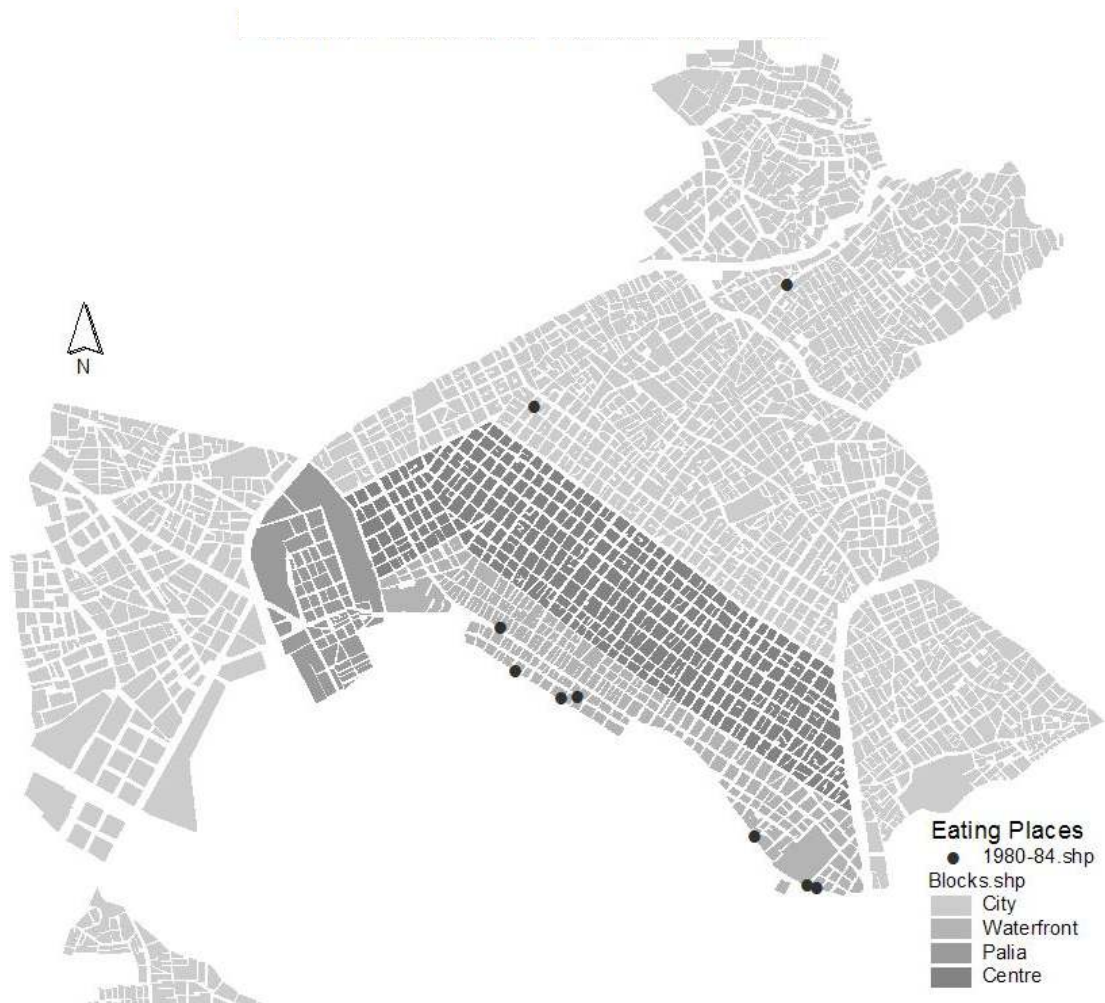
αναμενόμενο να βρίσκονται γύρω από αυτό ξενοδοχειακές μονάδες τόσο για την εξυπηρέτηση των τουριστών όσο και των διερχόμενων για επαγγελματικούς λόγους. Υπάρχουν και άλλες περιοχές της πόλης όπου παρατηρήθηκε αύξηση στον τομέα της ψυχαγωγίας αλλά, επειδή στο Βόλο το κέντρο και η παραθαλάσσια ζώνη σε μεγάλο βαθμό συμπίπτουν, ο τουρισμός συγκεντρώνεται κυρίως στις ζώνες αυτές. Για τις πόλεις που βρίσκονται στη φάση της ανάπτυξης, το κέντρο τείνει να είναι πιο ανεπτυγμένο, (Αραβαντινός, 1997) γιατί εκεί συγκεντρώνονται οι περισσότερες υπηρεσίες, λειτουργίες και υποδομές, οι χρήσεις είναι συνήθως πιο ξεκαθαρισμένες και οριοθετημένες και εμφανίζεται ανάπτυξη του λιανικού εμπορίου, της ψυχαγωγίας και, όπως είναι αναμενόμενο, του τουρισμού. Το λιμάνι, από την άλλη, αποτελεί πύλη εισόδου και εξόδου για τουρίστες, επαγγελματίες και φυσικά αγαθά. Ωστόσο, όπως προκύπτει από επιτόπου έρευνα στα ξενοδοχεία, όσα βρίσκονται γύρω από το λιμάνι εξυπηρετούν κυρίως επαγγελματίες και λιγότερο τουρίστες και αυτό αποτελεί μία πρώτη ένδειξη του διαχωρισμού των χρήσεων και της ενσωμάτωσης του τουρισμού στο Βόλο.



Χάρτης 8: Θέση ξενοδοχείων στο Βόλο παρούσα κατάσταση

Έχοντας καταγράψει και αξιολογήσει την υπάρχουσα κατάσταση στο Βόλο στον τομέα του τουρισμού και της ψυχαγωγίας, είναι σημαντικό να διερευνηθεί η πορεία που οδήγησε στη σημερινή εικόνα και οι διαφορές που εμφανίζονται σε προηγούμενες χρονικές περιόδους. Η πρώτη χρονική περίοδος από την οποία θα ξεκινήσει η παρακολούθηση της εξέλιξης του τομέα της ψυχαγωγίας – φαγητού στο Βόλο είναι η πενταετία μεταξύ 1980-1984.

Μεταξύ 1980-1984 εννέα νέες επιχειρήσεις φαγητού άνοιξαν κυρίως στον παραλιακή ζώνη (χάρτης 9 **Error! Reference source not found.**).



Χάρτης 9: Θέση νέων εστιατορίων στο Βόλο μεταξύ: 1980-1984

Δεκαπέντε νέες επιχειρήσεις άνοιξαν την περίοδο 1985-1989 εμφανίζοντας μία προτίμηση στη δυτική πλευρά της πόλης στην παραδοσιακή περιοχή των 'παλιών' και στην παραλιακή ζώνη, κυρίως κοντά στο λιμάνι (Χάρτης 10).



Χάρτης 10: Θέση νέων εστιατορίων στο Βόλο μεταξύ 1985-1989

Αυτό που είναι ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι την πενταετία '85-'89 αυξάνει σημαντικά ο αριθμός των νέων επιχειρήσεων απεικονίζοντας την αφετηρία και την αυξητική τάση που αποκτά ο τουρισμός. Η εικόνα αυτή συνεχίζει με αυξητικές τάσεις και για τις επόμενες πενταετίες.

Δεν παρατηρείται μεγάλη αλλαγή στην επιλογή θέσης την περίοδο 1990-1994, κατά τη οποία άνοιξαν 20 νέες επιχειρήσεις, εμφανίζεται όμως μία μικρή προτίμηση προς το κέντρο της πόλης. Η εικόνα εξακολουθεί να μην εμφανίζει ισορροπημένη διασπορά των επιχειρήσεων και η ψυχαγωγία είναι συγκεντρωμένη στο δυτικό άξονα της πόλης, αλλά έχει αρχίσει να διαφαίνεται μια μικρή τάση μετακίνησης προς το κέντρο και το ανατολικό τμήμα της πόλης.



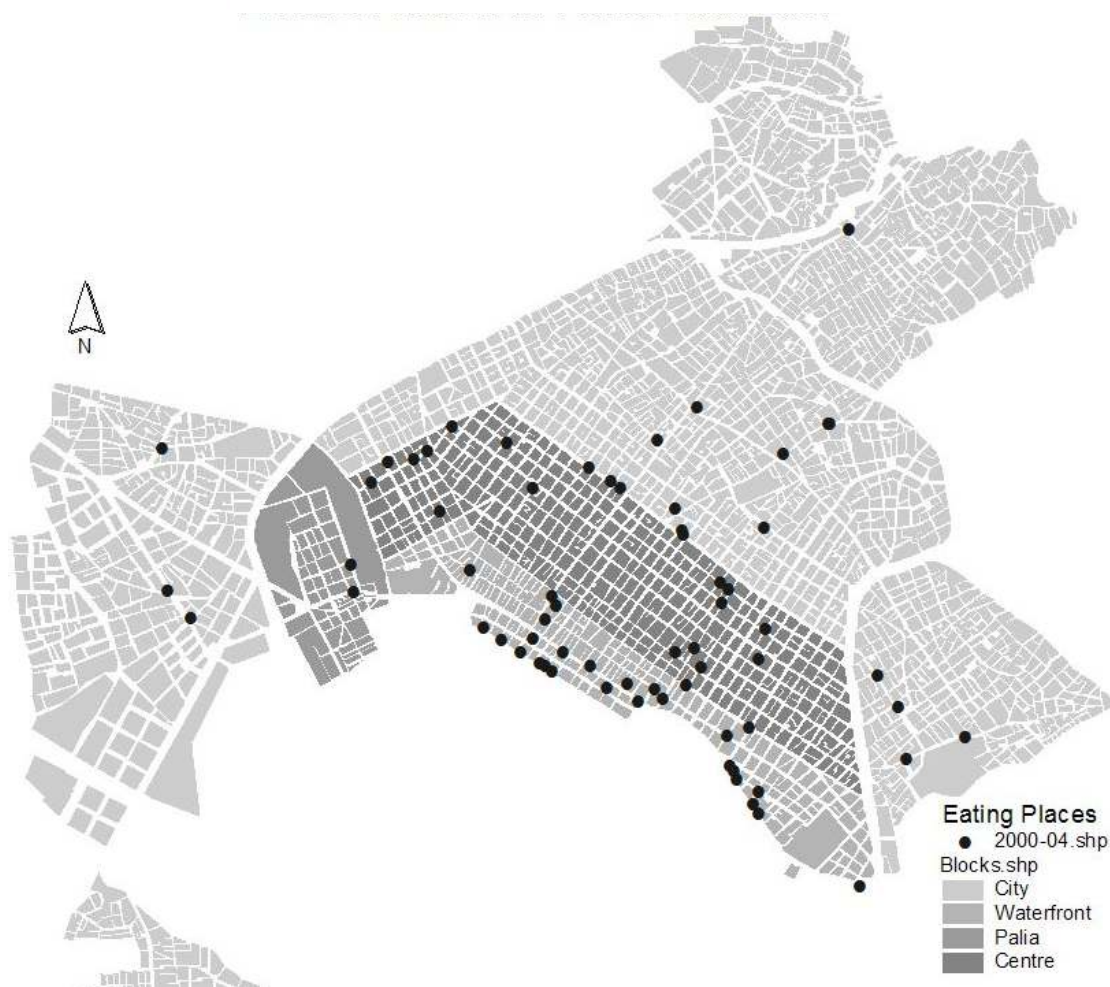
Χάρτης 11: Θέση νέων εστιατορίων στο Βόλο μεταξύ 1990-1994

Μεταξύ 1995-1999 άνοιξαν 43 νέες επιχειρήσεις και πολλές από αυτές προστέθηκαν στην κεντρική ζώνη και κατά μήκος του θαλασσιού μετώπου. Η αυξητική τάση του ψυχαγωγικού τομέα είναι πλέον ολοφάνερη με τον υπερδιπλασιασμό των νέων επιχειρήσεων σε σχέση με την προηγούμενη πενταετία. Η διασπορά των επιχειρήσεων που σερβίρουν φαγητό γίνεται πιο ισορροπημένη, ξεκινώντας από τα παλαιότερα σημεία συγκέντρωσης τους, κατανέμονται τώρα σχεδόν σε ολόκληρη την πόλη. Ο τομέας της ψυχαγωγίας εξελίσσεται προς Βορρά κατά μήκος του οδικού άξονα που οδηγεί προς το Πήλιο και ανατολικά, ακόμα και πέρα από το ποτάμι που μέχρι την προηγούμενη πενταετία λειτουργούσε ως φυσικό όριο.



Χάρτης 12: Θέση νέων εστιατορίων στο Βόλο μεταξύ 1995-1999

Την πενταετία μεταξύ 2000-2004, 66 νέες επιχειρήσεις άνοιξαν στο Βόλο. Για άλλη μία φορά το θαλάσσιο μέτωπο αποδείχτηκε ελκυστική τοποθεσία, αλλά οι επιχειρήσεις φαγητού είναι πλέον ομοιόμορφα κατανομημένες και δεν εμφανίζουν συγκέντρωση γύρω από το λιμάνι. Στην παρούσα εικόνα της πόλης γίνεται εμφανής μία κυρίαρχη ψυχαγωγική ζώνη η οποία εκτείνεται σε όλη την παραλία του Βόλου.



Χάρτης 13: Θέση νέων εσπιατορίων στο Βόλο μεταξύ: 2000-2004

Μελετώντας την εξέλιξη του τομέα της αναψυχής παρατηρείται ραγδαία αύξηση κατά τις δύο τελευταίες χρονικές περιόδους που αναλύονται (1995-2004). Συνολικά άνοιξαν 109 επιχειρήσεις σε αυτές τις δύο περιόδους σε σύγκριση με τις 38 που άνοιξαν τις πρώτες τρεις περιόδους μεταξύ 1980 – 1994.

Η αλλαγή στην επιλογή θέσης των επιχειρήσεων απεικονίζει τη μεταστροφή της οικονομικής δραστηριότητας της πόλης από το λιμάνι, το εμπόριο και τη βιοτεχνία, προς τον τουρισμό. Χαρακτηριστική ένδειξη αποτελεί η προτίμηση των κάθετων αξόνων που οδηγούν στο Πήλιο και η ανάπτυξη στο θαλάσσιο μέτωπο, αλλά σε απόσταση από το λιμάνι. Τα 'παλιά', ενώ αρχικά προτιμώνται ως θέση την εποχή που λειτουργούν εμπορικές και βιοτεχνικές επιχειρήσεις ακόμα στην περιοχή, καλύπτοντας τις ανάγκες των

μόνιμων κατοίκων για φαγητό κοντά στον τόπο εργασίας τους, στη συνέχεια διανύουν μια περίοδο καμπίης, όπου οι δουλειές φθίνουν και πολλές από τις βιοτεχνίες εγκαταλείπονται και επανέρχονται υψηλά στις προτιμήσεις των επιχειρήσεων αναψυχής, όταν οι βιοτεχνίες έχουν φύγει, μεγάλοι χώροι μένουν πλέον ανεκμετάλλευτοι και η αξία της γης έχει πέσει. Τότε πλέον, υπάρχει ελεύθερος χώρος και πολιτιστικό υπόβαθρο για την τουριστική τους αξιοποίηση.

Οι μεγάλες ξενοδοχειακές αλυσίδες επέλεξαν θέσεις κοντά σε σημεία που κατά παράδοση θεωρούνται τουριστικοί πόλοι έλξης (π.χ. το Ξενία στην παραλία κοντά στο Μουσείο). Υπάρχουν αρκετά ξενοδοχεία κοντά στο λιμάνι για να καλυφθούν οι ανάγκες των επισκεπτών που έρχονταν στο Βόλο για δουλειά και του ναυτιλιακού προσωπικού που θα έπρεπε να διανυκτερεύσει στην πόλη για 1-2 βράδια. Τα περισσότερα τουριστικά ξενοδοχεία όμως βρίσκονται στην αντιδιαμετρικά αντίθετη πλευρά του θαλάσσιου μέτωπου. Υπάρχει, τουλάχιστον αρχικά, ένας σαφής διαχωρισμός μεταξύ των ξενοδοχείων που εξυπηρετούν εργαζόμενους στην πόλη και των τουριστικών ξενοδοχείων, αν και τα τελευταία χρόνια αυτό τείνει να εξαλειφθεί. Αυτό αποτελεί μία ισχυρή ένδειξη της αντίστασης της κοινής γνώμης της πόλης στη μεταστροφή της οικονομικής τους βάσης. Αρχικά ο τουρισμός αντιμετωπιζόταν μεμονωμένα και δεν ενσωματωνόταν στη ζωή και τη λειτουργία της πόλης, γεγονός που αλλάζει μετά το 1995. Σε επίπεδο παροχών ο διαχωρισμός είχε ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση ξενοδοχείων υψηλότερης κατηγορίας στην τουριστική ζώνη και χαμηλότερης στην επαγγελματική ζώνη, δημιουργώντας έτσι έναν κοινωνικό διαχωρισμό στις παροχές και την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Ο τουρισμός στο ξεκίνημά του δεν επωφελήθηκε από τον υπάρχοντα ψυχαγωγικό τομέα και προσπάθησε να δημιουργήσει μία ξεχωριστή ζώνη, αποκλειστικά συγκεντρωμένη στο θαλάσσιο μέτωπο. Αυτό συνέβη, γιατί η ψυχαγωγία μέχρι τότε ήταν συγκεντρωμένη γύρω από το λιμάνι και τα 'παλιά', περιοχές που ενώ αποτελούσαν πόλους οικονομικής δραστηριότητας δεν παρουσίαζαν τουριστικό ενδιαφέρον. Στην απαρχή του ο τουρισμός δεν ήταν μια απόλυτα αποδεκτή δραστηριότητα από τους μόνιμους κατοίκους και την τοπική κοινωνία, γιατί αισθάνονταν την ταυτότητά τους να απειλείται, και δημιουργήθηκαν αντιθέσεις σχετικά με τις χρήσεις γης. Υπήρξε αφενός η έντονη ανάγκη των κατοίκων να διαχωρίσουν τη θέση τους, ως παραγωγικές μονάδες, από μια τριτογενή μορφή οικονομικής δραστηριότητας και αφετέρου έντονη ανάγκη του τουρισμού να

προωθήσει ένα ελκυστικότερο προϊόν που να απευθύνεται σε υψηλότερες κοινωνικές ομάδες. Έτσι, αρχικά επιδιωκόταν ένας γεωγραφικός διαχωρισμός του τουρισμού και της ψυχαγωγίας, χωρίς να είναι επιθυμητή η συμπληρωματική τους δράση. Η εικόνα όμως πολλών από τα υπάρχοντα εστιατόρια δεν πληρούσε τις προδιαγραφές της εικόνας του Βόλου ως ελκυστικού τουριστικού προορισμού. Καθώς η στροφή της οικονομίας προς τον τριτογενή τομέα και τον τουρισμό άρχισε να ενισχύεται, άρχισε να αναπτύσσεται η ψυχαγωγική ζώνη κατά μήκος του θαλασσίου μέτωπου και λειτούργησε ως συνδετικός κρίκος μεταξύ της παραδοσιακής ψυχαγωγικής ζώνης στα 'παλιά' και της ψυχαγωγικής ζώνης που δημιουργήθηκε από την ανάπτυξη του τουρισμού που έφερε το Ξενία στην περιοχή του Αγ. Κωνσταντίνου.

Η αντίληψη των κατοίκων για το κέντρο εμφάνισε μετατοπίστηκε - επεκτάθηκε προς τη θάλασσα και η έντονη ανοικοδόμηση ξεκίνησε από το θαλάσσιο μέτωπο για να εξαπλωθεί σε ολόκληρη την πόλη. Αυτό υπήρξε αποτέλεσμα κυρίως της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και της ξεχωριστής επιλογής χωροθέτησης της κάθε επιχείρησης. Ο σχεδιασμός δεν μπόρεσε να ανταποκριθεί έγκαιρα στις νέες τάσεις και πιέσεις της αγοράς, με αποτέλεσμα η ιδιωτική πρωτοβουλία να υπερισχύσει. Σε πολλές περιπτώσεις είναι εμφανή τα σημάδια της έλλειψης σχεδιασμού και οι συνέπειές τους δημιουργούν ένα αστικό περιβάλλον που δεν είναι σε θέση να καλύψει τις ανάγκες των κατοίκων. Ο σχεδιασμός δεν είναι σε θέση να προκαλέσει άμεσα αλλαγές στη συμπεριφορά γύρω από τη διασκέδαση, γιατί αυτή είναι κυρίως θέμα του τρόπου ζωής που επιλέγει ο καθένας και της εκάστοτε μόδας. Είναι όμως σε θέση να παρέχει καλύτερη ποιότητα, χωρίς αυτό να σημαίνει απαραίτητα περισσότερες επιλογές, ενισχύοντας ή οργανώνοντας καλύτερα τις υπάρχουσες τάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο τελευταίο κεφάλαιο αυτής της διατριβής συνοψίζονται τα σημαντικότερα ευρήματα, γίνεται μια συγκριτική ανάλυση των συμπερασμάτων των λοιπών κεφαλαίων και ο συσχετισμός με την αρχική ερευνητική υπόθεση της διατριβής. Όπως προκύπτει από τη βιβλιογραφία, το θέμα του αστικού παράκτιου χώρου δεν έχει διερευνηθεί αρκετά και δεν υπάρχει σαφής αναγνώριση των παράκτιων πόλεων ως ξεχωριστής ειδικής κατηγορίας με ιδιαιτερότητες στις ανάγκες και τον τρόπο αντιμετώπισης. Οι γενικές πολεοδομικές και σε ένα βαθμό οι χωροταξικές ρυθμίσεις που ισχύουν δεν εξειδικεύονται για τον αστικό παράκτιο χώρο. Αυτό γίνεται σαφές κυρίως από το γεγονός ότι ενώ εκπονούνται μελέτες και σχέδια όπως π.χ. το Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης Μαγνησίας, το ειδικό πλαίσιο για τον παράκτιο χώρο και τις ακτές κλπ. και όλες ξεκινούν με την καταγραφή και αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης, όπως είναι απολύτως αναμενόμενο, ωστόσο κάθε μελέτη περιγράφει διαφορετικά την κατάσταση, αναγνωρίζει διαφορετικά προβλήματα και αξιολογεί διαφορετικά τις προτεραιότητες για δράση. Δεν υπάρχει ένα ενιαίο και ολοκληρωμένο σύστημα καταγραφής και αξιολόγησης της κατάστασης, στο οποίο να αναγνωρίζονται ξεκάθαρα τα θετικά μίας περιοχής, τα προβλήματα προς επίλυση και να τίθενται οι στόχοι και οι προτεραιότητες. Σε ένα τέτοιο σύστημα οι πολιτικές και τα σχέδια που εκπονούνται θα μπορούσαν να αξιοποιούν τα πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες μίας περιοχής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και τη επίτευξη ενός κοινού στόχου ξεκάθαρα ορισμένου, ο οποίος να επικαιροποιείται. Αντίθετα, το ελληνικό σύστημα χωρικού σχεδιασμού δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα, δεν έχουν εκπονηθεί όλα τα σχέδια που προβλέπονται και υπάρχει μεγάλη δυσπιστία για το εάν θα εκπονηθούν ποτέ. Έτσι κάθε

σχέδιο που εκπονείται απέχει πολύ χρονικά από το προηγούμενο και αντιμετωπίζεται ως μια ευκαιρία να γίνει μια εκ νέου καταγραφή της κατάστασης, αλλά και ως αυτόνομο προϊόν που θα πρέπει να καλύπτει όσο το δυνατόν περισσότερα ζητήματα, γιατί δεν είναι γνωστό πότε και εάν θα υπάρξει επόμενο. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί μία στοχευμένη αντιμετώπιση και τα σχέδια παραμένουν σε πολλές περιπτώσεις γενικόλογα και δύσκολα στην εφαρμογή τους.

Οι παραθαλάσσιες πόλεις έχουν μια ξεχωριστή δυναμική, όπως φάνηκε από τα προηγούμενα κεφάλαια. Υπάρχει έντονη τάση πληθυσμιακής ανάπτυξης που συμβαδίζει και με την παγκόσμια τάση, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει έντονη οικονομική δυναμική που δημιουργείται από το εμπόριο και τον τουρισμό.

Στο επίπεδο ευρύτερης χωρικής ενότητας στην οποία εντάσσονται οι παράκτιες πόλεις, που όπως προαναφέρθηκε συχνά συμπίπτει και από φυσική και από ανθρωπογεωγραφική άποψη με την παράκτια ζώνη, απαιτούνται πολιτικές πιο στρατηγικού χαρακτήρα από αυτές της άμεσης παράκτιας ζώνης που έχουν κυρίως χαρακτήρα φυσικού σχεδιασμού.

Οι πολιτικές αυτές απαιτούν οργάνωση του οικιστικού δικτύου που θα ενσωματώνει τις έντονες αναπτυξιακές τάσεις με όρους πληθυσμού αλλά και οικονομικής βάσεις που αναπτύσσονται με αφετηρία την παράκτια ζώνη. Επιμέρους επιδιώξεις στο πλαίσιο αυτό είναι: (α) Η αποφυγή δημιουργίας συνεχών αστικοποιημένων ενοτήτων μεγάλης κλίμακας, ιδίως στην περίπτωση παρουσίας μεγάλων πόλεων και μητροπόλεων (ζήτημα στο οποίο απαιτείται στενός συντονισμός με το φυσικό σχεδιασμό), και η προώθηση πολυκεντρικών μορφών οργάνωσης του οικιστικού δικτύου. (β) Η προσπάθεια δημιουργίας διαύλων διοχέτευσης των αναπτυξιακών πιέσεων και δυνάμεων από την άμεση παράκτια ζώνη προς το εσωτερικό, ώστε να αποσυμφορείται η ακτή και να διαχέεται η ανάπτυξη και σε περιοχές που πρωτογενώς δεν έχουν δυναμική. Οι πόλεις μεσαίας και άνω βαθμίδας μπορούν να αποτελέσουν τους βασικούς κόμβους μιας τέτοιας αναπτυξιακής δικτύωσης που μπορεί να αποτελέσει κεντρικό εργαλείο για την καταπολέμηση ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων, οι οποίες συχνά συνοδεύουν την τουριστική χωρική ανάπτυξη τη βασιζόμενη αποκλειστικά στις αυθόρμητες τάσεις της αγοράς. (γ) Όταν το εσωτερικό τμήμα της ευρύτερης περιοχής έχει (και) γεωργικό χαρακτήρα, το οικιστικό δίκτυο πρέπει να αναπτύσσεται στη βάση της λογικής της

εταιρικής σχέσης πόλης-υπαιθρου, όπως προβλέπετε από το Σχέδιο ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου.

Η γενικότερη πολιτική χωρικής οργάνωσης της ευρύτερης περιοχής θα πρέπει να βασίζεται στους παρακάτω άξονες: (α) Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της οικονομικής βάσης της ευρύτερης περιοχής, να εξασφαλίζεται επαρκής προσφορά εδάφους για τη χωροθέτηση των βασικών δραστηριοτήτων σε τιμές αποδεκτές από άποψη οικονομικής βιωσιμότητας και χωρίς μείζονες συγκρούσεις που θα παρεμποδίζουν τη λειτουργία κάποιων δραστηριοτήτων. Κάτι τέτοιο προϋποθέτει μακροχωρικές κατευθύνσεις που θα προσανατολίζουν τον υποκείμενο φυσικό σχεδιασμό χρήσεων γης και τον εφαρμοσμένο περιβαλλοντικό σχεδιασμό προστασίας της φύσης. (β) Τα δίκτυα μεταφορών πρέπει να προσανατολισθούν προς το εσωτερικό της ευρύτερης περιοχής, ούτως ώστε να αποφευχθεί αφενός η κατανάλωση πολύτιμου εδάφους της άμεσης παράκτιας ζώνης που είναι αναγκαία είτε για άλλες χρήσεις είτε ως αδόμητος χώρος/τοπίο, και αφετέρου η προσέλκυση ερπουσών χρήσεων που αναπτύσσονται γραμμικά κατά μήκος των αξόνων κυκλοφορίας. Ανάλογη χωροθετική κατεύθυνση πρέπει να δίνεται για τον πρώτο από αυτούς τους λόγους και σε άλλα γραμμικά δίκτυα τεχνικής υποδομής. (γ) Όσον αφορά τις περιβαλλοντικές υποδομές, οι βασικές απαιτήσεις σε επίπεδο χωροταξικής οργάνωσης είναι αυτές που αφορούν γενικότερα τον παράκτιο χώρο. Ωστόσο, η ύπαρξη θαλάσσιου μετώπου με πυκνές ανθρωπογενείς χρήσεις σημαίνει ότι η επεξεργασία των αποβλήτων πρέπει να προωθείται κατά προτεραιότητα και να είναι προχωρημένου βαθμού. Επίσης, η σημαντική κατανάλωση ύδατος από την τουριστική ανάπτυξη σημαίνει ότι η ούτως ή άλλως αναγκαία ολοκληρωμένη και συνετή διαχείριση των υδάτινων πόρων αποκτά πρόσθετες παραμέτρους (μεγάλη ζήτηση, εποχικές αιχμές). Αντίστοιχα, εποχικές αιχμές παρατηρούνται στην ενέργεια. Ως προς τη διαχείριση των απορριμμάτων, πέρα από την εποχικότητα συχνά παρατηρούνται μεγάλα ποσοστά τροφίμων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την επιλογή των μορφών επεξεργασίας. (δ) Τέλος, ειδικές απαιτήσεις υπάρχουν όταν η παράκτια ζώνη έχει και νησιωτικό χαρακτήρα, από άποψη μεταφορών, ενεργειακής και υδατικής αυτοτέλειας κλπ.

Σε ολόκληρο το θεσμικό σύστημα προβλέπονται δράσεις και εργαλεία για την προστασία του περιβάλλοντος, με τον παράκτιο χώρο να εμφανίζεται σαφώς στα νομικά κείμενα ως μία ιδιαίτερη περιβαλλοντικά αισθητή ζώνη. Η ανάγκη προστασίας και ειδικών ρυθμίσεων είναι ξεκάθαρα αναγνωρισμένη σε όλα τα επίπεδα σχεδιασμού (π.χ.

προβλέπεται ειδικό παλάσιο χωροταξικού σχεδιασμού για τον παράκτιο χώρο και τις ακτές). Αντίστοιχα οι πόλεις όπως και αν οριστούν (μητροπολιτική περιοχή, πολεοδομικό συγκρότημα κ.λπ) αποτελούν αντικείμενο σχεδιασμού, επεκτάσεων, παρεμβάσεων και αναπλάσεων. Το σημείο στο οποίο εμφανίζεται το θεσμικό κενό είναι η αναγνώριση των πόλεων, όπου ο σχεδιασμός έχει κυρίως αναπτυξιακό χαρακτήρα, ως μέρους της παράκτιας ζώνης, όπου ο σχεδιασμός έχει κυρίως προστατευτικό χαρακτήρα. Η ελειπή εφαρμογή των πολεοδομικών και χωροταξικών πολιτικών και το γεγονός ότι μέχρι σήμερα δεν έχουν εκπονηθεί όλα τα σχέδια που προβλέπονται, ώστε να ολοκληρωθεί το σύστημα και να γίνουν εμφανή τα κενά του σχεδιασμού, είναι ίσως ο πιο σημαντικός λόγος για τον οποίο εμφανίζεται η έλλειψη σχεδιαστικών εργαλείων για αυτή την τόσο ιδιαίτερη κατηγορία χώρου.

Ο τουρισμός στις παράκτιες πόλεις είναι ένα νέο υβρίδιο μεταξύ αστικού και παραθαλάσσιου τουρισμού με χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες και των δύο μορφών. Οι πόλεις μεσαίου μεγέθους στην Ελλάδα δεν μπορούν να υποστηρίξουν ένα αμιγώς αστικό τουριστικό μοντέλο ανάπτυξης. Δεν είναι αρκετά οργανωμένα και λειτουργικά αστικά κέντρα και πολλές βρίσκονται οικονομικά σε μεταβατική φάση. Επομένως, περιμένουν από τον τουρισμό να τους δώσει «ταυτότητα» και δεν είναι από μόνες τους αυτόνομες και θελκτικές. Η Ιστορία δεν αποτελεί πάντα το πιο σημαντικό τουριστικό πλεονέκτημα. Μικρά μνημεία όχι διεθνούς φήμης δεν είναι σε θέση να στηρίξουν τον τουρισμό μιας ολόκληρης περιοχής.

Οι διοικητικοί διαχωρισμοί (νομός, περιφέρεια) και ο τρόπος προώθησης προορισμών μέσω αυτών δεν είναι πάντα προφανής στους τουρίστες και στις περισσότερες περιπτώσεις καταλήγουν να είναι χωρίς εστίαση και δυναμική.

Στις παραλιακές πόλεις μεσαίου μεγέθους αυτό που μπορεί να αναπτυχθεί είναι μία μορφή τουρισμού με παραθεριστικό θερινό χαρακτήρα και πάνω σε αυτή να δομηθούν στοιχεία αστικού τουρισμού και δραστηριότητες που θα μπορέσουν να δημιουργήσουν τουριστική κίνηση και κατά τους χειμερινούς μήνες. Για το μοντέλο αυτό ο χρειάζεται ανάπτυξη και οργάνωση της πόλης και των σχέσεων της με την ευρύτερη περιοχή. Συνεπώς, καταρχήν σε επίπεδο χωρικών πολιτικών θα πρέπει να προωθηθεί ο τουρισμός ως χωρικός στόχος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Allen L. R., Long P.T., Perdue R.R., και Kieselbach S., (1988), 'The Impact of Tourism Development on Residents' Perceptions of Community Life', *Journal of Travel Research*, vol. 27, pp. 16-21, Sage.
- Ashworth, G. J. (1992), 'Planning for Sustainable Tourism: Slogan or Reality?', *Town Planning Review*, 63(3)
- Ayeni Bola, (1979), *Concepts and Techniques in Urban Analysis*, Croom Helm, London.
- Bairoch P., (1988), *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present*, Mansell, London.
- Boo, E., (1990), *Ecotourism: The Potentials and Pitfalls*, vol. I & vol. II, World Wildlife Fund, Baltimore MD
- Booher D., Innes J., (2001), *Network Power in Collaborative Planning*, Working paper, Institute of Urban and Regional Development, University of California, Berkeley.
- British Resorts Association (BRA), (No Date), *UK Seaside Resorts – Behind the Façade*, BRA, Southport.
- Britton S., (1982), "The Political Economy of Tourism in the Third World", *Annals of Tourism Research*, vol. 9, pp. 331-358
- Bryson, J., Crosby, B., (1992), *Leadership for the Common Good: Tackling Public Problems in a Shared Power World*, Jossey-Bass, San Francisco.
- Buckley R., (1998), "Tools and Indicators for Managing Tourism in Parks", *Annals of Tourism Research*, vol. 25, No 4, Elsevier Science, UK.
- Butler, R.W. (1980) 'The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for the management of resources', *The Canadian Geographer* 24(2): 5-12.

- Caparis M, (2001), *Protecting the Mediterranean from Land-Based Pollution*, co-ordinated by Francesco Saverio Civili, UNEP/MAP, Athens
- Carmichael B.A., Peppard D.M., Bourdreau F.A., (1996), "Mega Resort on My Doorstep: Local Resident Attitudes toward Foxwoods Casino Gambling on Nearby Indian Reservation Land", *Journals of Travel and Research*, vol 34, pp. 45-48, Sage.
- McCarney, P. L., (1996), "Considerations on the notion of 'governance' - new directions for cities in the developing world", in McCarney P L., (editor), *Cities and Governance: New Directions in Latin America, Asia and Africa*, Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto, Toronto.
- Castells M., (1996), *The Rise of the Network Society*, Oxford: Blackwell
- Castells M., (2000), "Materials for an Explanatory Theory of the Network Society", *British Journal of Sociology*, Special Millennium Issue.
- CEC (Commission of the European Communities), (1990), *Green Papper of the Urban Environment*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- CEC (Commission of the European Communities), (2004), *Towards a Thematic Strategy on the Urban Environment: Communication from the European Commission*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- Chamis M., Fox S., (1993), "Urban Networking in the European Community's Territory", *Urban and Regional Development in the New Europe*, Getimis P., Kafkalas G. (eds), Topos Special Series, Athens
- Chi, C. G. Q., & Qu, H., (2008), 'Examining the structural relationship of destination image, tourist satisfaction and destination loyalty: An integrated approach', *Tourism Management*, vol. 29, p. 624-636.
- Clark J.R., (1996), *Coastal Zone Management Handbook*, CRC Press: Florida
- Coccosis H., Mexa A., (1997), *Coastal management in Greece*, Ministry for the Environment Physical Planning and Public Works, Hellenic Republic, Athens
- Coccosis H., Mexa A., (2002), "The Coastal Zone", in Coccosis H. (ed.), *Man and the Environment in Greece*, Ministry for the Environment Physical Planning and Public Works, Athens.

- Coccosis, H. and Lemmi, E. (2002) "Changes in Mediterranean Coastal Areas: the Case of Greece", in Cori B., Lemmi E. (eds), *Spatial Dynamics of Mediterranean Coastal Regions*, Patron Editore, Bologna.
- Coccosis, H. Vrassida, M., Bessa, N. (2003), "Tourism Pressures on Sensitive Coastal Areas: Case Study of Greece", in the International Scientific Conference on Sustainable Tourism Development and the Environment, Chios, 2003
- Coccosis H., (1985), "Public Policy for Coastal Areas", D.O. Hall, N. Myers, N.S. Margaris (eds), *Economics of Ecosystem Management*, Junk Publishers, Dordrecht, pp. 65-70
- Cohen E., (1978), "Impact of Tourism on the Physical Environment", *Annals of Tourism Research*, vol. 5, pp. 215-237
- Colgan C. S., (2003), *The Changing Ocean and Coastal Economy of the United States: A Briefing Paper for Conference participants*, NGA Centre for Best Practices conference, Waves of Change: Examining the Role of States in Emerging Ocean Policy, National Governors Association Centre for Best Practices.
- Committee for Spatial Development in the Baltic Sea Region (CSD/BSR), (2001), *Urban Systems and Urban Networking in the Baltic Sea Region*, EU Interreg IIC, European Commission Regional Development Fund.
- Cooke P., (1983), *Theories of Planning and Spatial Development*, Hutchinson, London.
- Cooper C., Fletcher J., Gilbert D., Wanhill S., (1993), *Tourism Principles & Practice*, Pitman Publishing, London.
- Creel, L. (2003) *Ripple Effects: Population and Coastal Regions*, Population Reference Bureau, Washington.
- Dalloz (1994), *Code de l'Urbanisme*, DALLOZ, Paris.
- Davidson, R and Maitland, R. (1997), *Tourism Destinations*, Bath, Hodder & Stoughton
- Deffner, A. and Maloutas, T. (2002) "Can Entertainment be Planned? The Case of Restaurants in the Greater Athens Area", in the 16th AESOP Congress *Planning in Border Regions*, University of Thessaly, Volos, 2002, 19 pages.
- Department of Culture, Media and Sport, Tourism Division (DCMS), (1999), *Tomorrow's Tourism: A Growth Industry for the New Millennium*, Department for Culture, Media & Sport (DCMS), London.

- Department for Culture, Media & Sport (DCMS), (2007), *Tomorrow's Tourism: A Growth Industry for the New Millennium*, Department for Culture, Media & Sport (DCMS), London.
- Department of Environment Planning and Public Works (1984) *General Urban Plan: Settlement of Volos*, Department of Environment Planning and Public Works, Athens. [in Greek]
- Department of the Environment Welsh Office (DEWO), (1992), Coastal Planning, *Planning Policy Guidance 20*, Department of the Environment Welsh Office.
- Dimitriou, K and Coccossis, H. (2003) "Spatial Decision Support Systems for Coastal Environmental Planning" The IPTS Report 80 (Dec. 2003) JRC, Seville pp. 26-31.
- Divisekera S., (2003), 'A Model of Demand for International Tourism', *Annals of Tourism Research*, vol. 30, p. 31-49
- Doxiadis C.A., (1968), *Eikistics*, "An Introduction to the Science of Human Settlements", Hutchinson, London.
- Driver B., Brown P., Peterson G., (1991), *Benefits of Leisure*, State College PA: Venture Publishing.
- Edwards D., Giffin T., Hayllar B., (2008), 'Urban Tourism Research: Developing an Agenda', *Annals of Tourism Research*, vol. 35(4), p. 1032-1052
- English Tourist Board (ETB), (1998), *Attitudes to Domestic and Abroad Tourism*, London, ETB
- Ennis – Reynolds G., (2002), "Sustainable Development and Multiplexes", *Journal of Retail and Leisure Property*, vol. 2, p.317-331.
- Esser J., Hirsch J., (1996), "The Crisis of Fordism and the Dimensions of a Post-Fordism Regional and Urban Structure", in Amin A., (editor), *Post Fordism , A Reader*, Blackwell, Oxford.
- European Board of Environment, (2001), *Coastal Zones: A Priority for the European Union*, European Commission, Brussels.
- European Environmental Agency (EEA), (2006), *The Changing Faces of Europe's Coastal Areas*, EEA, Copenhagen, www.eea.europa.eu.
- Faludi A., (1976), *Planning Theory*, Pergamon Press, Oxford

- Farrell B. H., Runyan D., (1991), "Ecology and Tourism", *Annals of Tourism Research*, vol. 18, Pergamon Press, USA.
- Frechtling, D.C., (1994), "Assesing the Impacts of Travel and Tourism: Measuring Economic Benefits in Travel", *Tourism and Hospitality Research*, Ritchie J.R.B., Goeldner C.R. (eds), Wiley, New York.
- Gilbert, C., (1998), Studying Disaster: Changes in the Main Conceptual Tools, in Quarantelli, E., (ed), *What is A Disaster?*, Routledge, London.
- GNTO, (1980), *Yearly Tourism Movements*, Greek National Tourism Organisation, Athens.
- GNTO, (1984), *Yearly Tourism Movements*, Greek National Tourism Organisation, Athens.
- GNTO, (1996), *Yearly Tourism Movements*, Greek National Tourism Organisation, Athens.
- GNTO, (2002), *Yearly Tourism Movements*, Greek National Tourism Organisation, Athens.
- Gospodini A.A., (2004), "Urban Space Morphology and place identity in European Cities: Built Heritage and Innovative Design", *Journal of Urban Design*, vol 9, p. 225-248.
- Gospodini A.A., (2001), "Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities. A Framework for Redesigning Space", in *Cities*, vol. 18, no. 5, pp. 285-295.
- Grenon M., Batisse M., (1989), *Futures for the Mediterranean Basin, The Blue Plan*, Oxford University Press.
- Hall C.M., Williams A.M., (2008), *Tourism and Innovation*, London: Routledge
- Hall C.M., Page S.J., (2002), 2nd edition, *The Geography of Tourism and Recreation: Environment Place and Space*, Routledge, London
- Hall P., Pfeiffer U., (2000), *Urban Future 21: A global Agenda for Twenty-First Century Cities*, E&FN Spon, London
- Hall P., (1997a), *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban planning and Design in the Twentieth Century*, Blackwell, Oxford.
- Hall P., (1997β), "Modeling the Post-Industrial City", in *Futures*, vol.29, no. 4/5, pp. 311-322.
- Halme Minna, (2001), "Learning for Sustainable Development in Tourism Networks", *Business Strategy and the Environment*, vol. 10, pp. 100-114, John Wiley & Sons, Ltd

- Hartman C., Hofman S., Stafford E., (1999), "Partnerships: A Path to Sustainability", *Business Strategy and the Environment*, vol. 8, pp. 255-266, John Wiley & Sons, Ltd
- Houghton G., Hunter C., (1994), *Sustainable Cities*, Jessica Kingsley, London.
- Helly W., (1975), *Urban Systems Models*, Academic Press inc, New York.
- Henderson J.V., (1988), *Urban Development: Theory, Fact and Illusion*, Oxford University Press: New York.
- Hull City Council, (2000), *Hull City Plan: Written Statement*, Transportation and Planning Division, Kingston
- ICAP, (2007), *Greece in Figures 2007*, πηγή στο διαδίκτυο, www.icap.gr/financial/.
- Inskeep E., (1988), "Tourism Planning: An Emerging Specialization", *Journal of the American Planning Association*, vol 54, pp. 360-372.
- Inskeep, E. (1991), *Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach*, New York, Van Nostrand and Reinhold
- IPPSR (Institute for Public Policy and Social Research), (2007), *Importance of Cities Declines, Remains Strong*, Michigan State University.
- Jacob M., Groizard J.L., (2007), 'Technology Transfer and multinationals: The Case of Balearic Hotel Chains', *Tourism Management*, vol. 28(4), p. 976-992
- Jacobs J., (1969), *The Economy of Cities*, Vintage, London.
- Jafari J., (1974), "Editor's Page", *Annals of tourism Research*, vol. 6(11), pp. 6-11.
- Karadimou – Gerolympou A., (2007), "New Patterns of Urban Development in the Aegean Islands, 1850-1920s" in (A. Frangoudaki, C. Kayder, eds) *Ways to Modernity in Greece and Turkey. Encounters with Europe 1850-1950*, London: Tauris, p. 236-256
- Ken W. Krauss, Andrew S. From, Thomas W. Doyle, Terry J. Doyle and Michael J. Barry, (2011), 'Sea-level rise and landscape change influence mangrove encroachment onto marsh in the Ten Thousand Islands region of Florida, USA', *Journal of Coastal Conservation*, online first
- King C., Nakamoto N., Yamauchi M., Kandaswami K., Adeel Z., (2002), *Conserving Our Coastal Environment*, United Nations University: Tokyo.
- Konvitz, J., (2004), *International Lessons for urban Development*, School of Built Environment, Faculty of Engineering, University of Ulster, Ulster.

- Kostof S., (1991), *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, Thames & Hudson, London.
- Kratke S., (1993), "Hierarchisation of Urban Regions in the New Europe", *Urban and Regional Development in the New Europe*, Getimis P., Kafakalas G. (eds), Topos Special Series, Athens.
- Kratke S., (2001), "Strengthening the Polycentric Urban System in Europe: Conclusions from the ESDP", *European Planning Studies*, vol. 9.
- Krause G.H., (1986), *The Urban Coast in Singapore Uses and Management*, <http://www.lib.hku.hk/>.
- Kuo I-Ling, (2002), "The Effectiveness of Environmental Interpretation at Resource-Sensitive Tourism Destinations", *International Journal of Tourism Research*, vol. 4, John Wiley & Sons
- Labrianidis L., (2004), "Introduction", *The Future of Europe's Rural Peripheries*, Labrianidis L. (ed), Ashgate.
- Lalenis K., (2001), "Planning by Decree: Incompatibilities of Planning Laws and Planning Policies in Greece, During the 20th Century. Analysis, Perspectives", *World Planning School Congress, Planning at the Turn of the Century*, World planning School Congress, Shanghai, China.
- Lanergne F. and Mollet Ph., (1991), " the International Development of Intermediate Sized Cities in Europe: Strategies and Networks", *Ekistics*, vol. 58, No. 350-351, pp. 368-381.
- Law, Christopher, (2002), *Urban Tourism: The Visitor Economy and the Growth of Large Cities*, Continuum, London.
- Local Futures Group, (1998), *Channel Tunnel: Economic Impact North of London*, Local Futures Group, London
- Long P.T., Perdue R.R., Allen L.R., (1990), "Rural Resident Tourism Perceptions and Attitudes by Community Level of Tourism", *Journal of Travel Research*, vol. 28, pp. 3-9, Sage.
- McKercher B., Cros H., (2003), "Testing a Cultural Tourism Typology", *International Journal of Tourism Research*, vol. 5., pp. 45-58, John Wiley and Sons LTD.

- Mediterranean Commission on Sustainable Development (MCSD), (2001), "Urban Management and Sustainable Development in the Mediterranean", *Mediterranean Action Plan*, MCSD, Monaco
- Mega V., (1997), *European Cities in Search of Sustainability*, A Panorama of urban innovations in the European Union, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions
- Miller ML, Auyong J, (1991), "Coastal Zone Tourism: A Potent Force Affecting Environment and Society", *Marine Policy MAPODG*, vol.15, no.2, pp.75-99.
- Ministry of the Environment, Physical Planning and Public Works (MEPPPW), (2006), *Report of Greece on Coastal Zone Management*, Ministry of the Environment, Physical Planning and Public Works, Athens.
- Monod J., De Castelbajac P., (1980), *L' amangement du territoire*, PUF, Paris.
- Morello J., Buzai G., Baxendale C., Rodriguez A., Matteucci S.D., Godagnone R.E., Casas R.R., (2000), "Urbanization and the Consumption of Fertile land and other Ecological Changes: The Case of Buenos Aires", *Environment and Urbanization*, vol. 12, No 2, pp 119-131, Sage.
- Mulin B.J., Hardy S., Sutton W.A., (2000), *Sport Marketing*, Human Kinetics, Champaign IL.
- Muller H., (2001), "Tourism and Hospitality into the 21st Century", in Lockwood A., Medlik S., *Tourism and Hospitality in the 21st Century*, Butterworth-Heinemann, Oxford.
- National Institute of Coastal and Marine Management of the Netherlands (RIKZ), EUCC, The Coastal Union, IGN France International, Autonomous University of Barcelona (UAB), French Geological Survey (BRGM), French Institute of Environment (IFEN), EADS System & Defence Electronics, (2004), *Living With Coastal Erosion in Europe: Sediment and Space for Sustainability, Part I: Major Findings and Policy Recommendations of the EUROSION Project*, Directorate General Environment European Commission. (τους πίνακες)
- Nepal, Sanjay, K., (2000), "Tourism in Protected Areas", *Annals of Tourism Research*, vol 27, no. 3, Elsevier Science, UK.
- Newman P., (2006), "The Environmental Impact of Cities", *Environment and Urbanization*, vol. 18, No. 2, pp 275-295, Sage.

- Nicholls R. J., (2004), "Coastal Megacities and Climate Change", *GeoJournal*, vol. 37, No. 3, pp. 369-379, SpringerLink.
- Nichols C., Snepenger D., (1988), "Family Decision Making and Tourism Behavior and Attitudes", *Journal of Travel Research*, vol. 26, pp. 2-6, Sage.
- Nicolau, J., Mas, F., (2006), 'The Influence of distance and prices on the choice of tourist destinations: The moderating role of motivations', *Tourism Management*, vol. 27, p. 982-996.
- Nijkamp P., Rietveld P., (eds), (1984), *Information Systems for Integrated Regional Planning*, North-Holland New York, Amsterdam.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development), (2001), *Analytical Framework for Urban Renaissance Studies*, OECD
- Page, Stephen, (1995), *Urban Tourism*, London, Routledge
- Parkinson M., Hutchins M., Simmie J., Clark G., Verdonk H., (2004), *Competitive European Cities: Where Do the Core Cities Stand?*, Office of the Deputy Prime Minister, London
- Parrinello G., (1996), "Motivation and Anticipation in Post-Industrial Tourism", *Annals of Tourism Research*, vol. 20, pp. 233-249.
- Pigram JJ., (1980), "Environmental Implications of Tourism Development", *annls of Tourism Research*, vol. 7(4), pp. 554-583.
- Pearce, D., (1989), *Tourist Development*, Longman: Harlow
- Pentice K., (1993), *Tourism Heritage Attractions*, Routledge, London.
- Perdue Richard R., Long P.T., Gustke L.D., (1991), "The Effects of Tourism Development on Objective Indicators of Local Quality of Life", *Conference Proceedings 22nd, Annual TTRA International Conference*, Travel and Tourism Research Association, pp. 191-201, Salt Lake City.
- Perdue Richard R, Long Patrick T., Kang Yong Soon, (1999), "Boomtown Tourism and Resident Quality of Life: The Marketing of Gaming to Host Community Residents", *Journal of Business Research*, vol. 44, pp. 165-177, Elsevier, New York.
- Plog, S. (1973) 'Why destination areas rise and fall in popularity', *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly* 13-16. Stansfield, C. (1978) 'Atlantic City

- and the resort cycle: background to the legalization of gambling', *Annals of Tourism Research*, 5(2): 238-51.
- Pumain D., (1999), "Typology of Cities and Urban-Rural Relationships: Summary Report", *Strategic Study: Towards a New Urban Rural Partnership in Europe*, Study Programme on European Spatial Planning of the European Commission
- Pyrgiotis, Yiannis, (1991), "Urban Networking in Europe", *Ekistics*, vol. 350, pp. 272-276.
- Rees W., (1992), "Ecological Footprints and Appropriate Carrying Capacity: What Urban Economics Leaves out", *Environment and Urbanization*, vol.4, No 2, pp.121-130.
- Reichel A., Lowengart O., Milman A., (2000), "Rural Tourism in Israel: Service Quality and Orientation", *Tourism Management*, vol. 21, pp. 451-459.
- Roberts P., (2000), "The Evolution, Definition and Purpose of urban Regeneration", in Roberts P., Sykes H., (2000), *Urban Regeneration a Handbook*, British Urban Regeneration Association, Sage, London.
- Rocca E., Gamboa G., Tabara D., (2008), "Assessing the Multidimensionality of Coastal Erosion Risks: Public Participation and Multicriteria Analysis in a Mediterranean Coastal System", *Risk Analysis: An International Journal*, vol.28, Iss. , pp 399-412.
- Rydin Y., (1993), *The British Planning System*, MacMillan, London.
- Sanchez-Arcilla A., Jimenez JA, Valdemora HI, Gacia V., (2008), "Implications of Climatic Change on Spanish Mediterranean Low-Lying Coasts: The Ebro Delta Case", *Journal of Coastal Research*, vol. 24, Iss. 2, pp. 306-316.
- Satterthwaite D., (2003), *Coping with Rapid Urban Growth*, Royal Institution of Chartered Surveyors Foundation, www.rics.org
- Shaw G., and Williams A., (1994), *Critical Issues in Tourism: A Geographical Perspective*, Blackwell, Oxford
- Shoval N., McKercher B., Ng E., Birenboim A., (2011), "Hotel Location and Tourist Activity in Cities", *Annals of Tourism Research*, available online 1 June
- Shuper V., Valesyan A.L., (2009), "Spatial Structure of Urban Settlements Systems: Stability Versus Changeability", *Cybergeo: European Journal of Geography*, <http://www.cybergeo.eu>.

- Small C., Nicholls R.J., (2003), "A Global Analysis of Human Settlements in Coastal Zones", *Journal of Coastal Research*, vol. 19, no. 3, pp. 584-599, Coastal Education and Research Foundation: Florida.
- Smith –Ring, P, (1999), "Processes Facilitating Reliance on Trust in Interorganisational Networks, in *The Formation of Inter-organisational Networks*, Ebers M. (ed), Oxford University Press, Oxford
- Socrates Intensive Programme (SIP), (2003), *International Experiences on Tourism Destination Planning and Management*, Universitat Autònoma de Barcelona, Università Ca' Foscari di Venezia, Leopold Franzens Universität Innsbruck, University of Thessaly, Venice.
- Sorensen Flemming, (2002), Tourism Destination Networks, NOLD PhD course, Iceland.
- Sotarauta Markku, Linnamaa Reija, (1998), Urban Competitiveness and Management of Urban Policy Networks: Some Reflections from Tampere and Oulu, Conference *Cities of the Millennium*, London.
- Stave K.A., (2003), "A System Dynamics model to Facilitate Public understanding of Water Management Options in Las Vegas Nevada", *Journal of Environmental Management*, vol 67(4), p. 303-313
- Tacoli Cecilia, (1998), "Rural- Urban Interactions: A Guide to the Literature", *Environment and Urbanization*, vol. 10, no. 1, Sage
- Tibbetts, J. (2002) "Coastal Cities: Living on the Edge", *Environmental Health Perspectives*, no. 11.
- United Nations Centre for Human Settlements (UNCHS), (1996), *An Urbanizing World: Global Report on Human Settlements 1996*, Oxford University Press, Oxford.
- UN (United Nations) - Population Division, (2002), *World urbanization prospects. The 2001 revision*, www.un.org/esa/population/publications/wup2001/wup2001dh.pdf
- United Nations System-Wide Earthwatch, (2003), *Oceans and Coastal Areas*, <http://earthwatch/unep.net>
- Unwin T., (1989), "Urban – Rural Interaction in Developing Countries: A Theoretical Perspective", in Potter R., Unwin T., (eds), *The Geography of Urban – Rural Interactions in Developing Countries*, Routledge, London, pp. 11-33.

- Urban Policy Support Team, (2003), *Making it Happen: Urban Renaissance and Prosperity in our Core Cities A Tale of Eight Cities*, Office of the Deputy Prime Minister, London
- Urban Policy Unit, Urban and Economic Development Group (UPU/URBED), (2002), *Towns and Cities Partners in Urban Renaissance*, UPU/URBED, London
- Urban Task Force, (1998), *Towards an Urban Renaissance: Report of the Urban Task Force – Executive Summary*, Department of Environment Transport and the Regions, London
- Urban Task Force, (1999), *Towards an Urban Renaissance: Final Report of the Urban Task Force*, Department of Environment Transport and the Regions, London
- Vander Stoep, G., (1996), "Perceptions of Michigan as a Heritage Tourism State", *Proceedings of the 1996 Northeastern Recreation Research Symposium*.
- Vellas F, Barioulet H, (2000), *Checklist for Tourist Projects: Based on Indicators of Sustainable Tourism*, Groupe Development, Paris.
- Vellas F., Becherel L., (1999), *The International Marketing of Travel and Tourism*, London: Cassell
- Vernberg F.J., Vernberg W.B., (2009), *The Coastal Zone: Past, Present and Future*, University of South Carolina Press.
- Vigar G., Graham S., Healey P., (2005), "In Search of the City in Spatial Strategies: Past Legacies, Future Imaginings", *Urban Studies*, vol. 42, No. 8, pp. 1391-1410, Routledge.
- Vrassida M., (2000), *Regeneration of Seaside Resorts: The case of the North-West of England*, MA dissertation, University of Liverpool
- Wackernagel M., Rees W., (1995), *Our Ecological Footprint: Reducing Human Impact on the Earth*, New Society Publishers, Gabriola.
- Wahab S., (1972), "An Introduction to Tourism Theory", *Travel Research Journal*, vol. 1, pp. 17-30.
- Wahab S., (1975), *Tourism Management*, Tourism International Press, London.
- Wall, G. (1997), 'Sustainable Tourism – Unsustainable Development', in Wahab and Pigram, *Tourism Development and Growth*, London, Routledge
- Walton, J. K., (1983), *The English Seaside Resorts a Social History 1750-1914*, Leicester University Press, Leicester.

- Wang Hsiao-Lin, (1996), "A Systematic Approach to Natural Recreation Resource management", *Socio-Economic Planning Science*, vol. 30, no. 1, Elsevier Science, UK
- Wathern P., κ.ά., (1987), "Assessing the impact of Policy: A Framework and an Application", *Landscape and Urban Planning*, vol. 14, pp. 321-330,.
- Wells W., Guber G., (1966), "Life Cycle Concepts in Marketing Research", *Journal of Marketing Research*, pp 355-363.
- Westman P.W., (1994), *Ecology, Impact Assessment and Environmental Planning*, John Wiley & Sons, New York.
- Wheeler T., (2008), "The Future of Tourism and Travel", in Conrady R., Buck M. (eds), *Trends and Issues in Global Tourism 2008*, p. 209, Springer.
- White P., (1974), "The Social impacts of Tourism on Host Communities: a Study of Language Change in Switzerland", *Research Paper 9*, School of Geography, Oxford University, Oxford.
- Wilkinson P.F., (1989), "Strategies for Tourism in Island Micro-States", *Annals of Tourism Research*, vol 16(2), pp. 153-299.
- Williams A.M., Shaw G., (2010), 'Internationalization and Innovation in Tourism', *Annals of Tourism Research*, vol. 38(1), p. 27-51
- Williams P.W., (1987), 'Evaluation Environmental Impact and Physical Carrying Capacity', in Ritchie J., Goeldner C.R. (eds), *Travel, Tourism and Hospitality Research*, John Wiley & Sons, New York.
- Williams P.W., (1994), 'Tourism Carrying Capacity Management Issues', in Theobald W.F. (ed), *Global Tourism the Next Decade*, Butterworth-Heinemann, Oxford.
- Wober K.W., (2000), "Standardizing City tourism Statistics", *Annals of Tourism Research*, vol 27(1), p. 51-68
- Wong P.P., (1990), "The Geomorphological Basis of Beach Resort Sites: some Malaysian Examples", *Oceans and Shoreline Management*, vol 13, pp. 127-147.
- World Travel and Tourism Council, (2006), *Greece: The Impact of Travel and Tourism on Jobs and the Economy*, WTTC.
- WPC (World Parks Congress), 2003, *Tourism as a Tool for Conservation and Support of Protected Areas*, WPC recommendation 5.12, motion 12, IUCN.
- Youell R., (1998), *Tourism an Introduction*, Longman, London.

- Αγγελίδης Μ., και Οικονόμου Α., (2005), «Χρήσεις Γης και επιπτώσεις στον Παράκτιο Χώρο της Ελλάδας», *Heleco '05*, ΤΕΕ, Αθήνα.
- Ανδρικοπούλου Ε., (2008), «Η Χωροταξία στην Ελλάδα: Ένα Σύντομο Ιστορικό», Σημειώσεις μαθήματος, *Χωροταξία και Αστική Ανάπτυξη: Ευρωπαϊκές Πολιτικές και οι Επιδράσεις στην Ελλάδα*, ΑΠΘ.
- Ανδριώτης Κ., (2005), *Τουριστική Ανάπτυξη και Σχεδιασμός*, Αθήνα: Σταμούλης.
- Αραβαντινός, Α., (1997), *Πολοδομικός Σχεδιασμός: Για μία Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- Ασπρογέρακας Ε., (2004), 'Μηχανισμοί διαμόρφωσης του Αστικού Περιβάλλοντος στη Μεταμοντέρνα Πόλη: Σύντομη Αναφορά στην Ελληνική Εμπειρία', στο *Πόλη και Χώρος από τον 20^ο στον 21 αιώνα*, Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, σχολή αρχιτεκτόνων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, τμήμα μηχανικών χωροταξίας πολεοδομίας και περιφερειακής ανάπτυξης, Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών, Αθήνα.
- Ασπρογέρακας Ε., (2005), «Χαρακτηριστικά και Αναπτυξιακό Δυναμικό των Ελληνικών Πόλεων Μεσαίου Μεγέθους», *Τοπος Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος*, τομ.24-25, σς. 145-151.
- Βασενχόβεν Λ., (1995), 'Αστικές Αναπλάσεις σε μια Σύγχρονη Μεγαλούπολη: Η Περίπτωση του Ελαιώνα', στο Γεωργούλης Δ., (επιμέλεια), *Κείμενα στη Θεωρία και στην Εφαρμογή του Πολεοδομικού και του Χωροταξικού Σχεδιασμού*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Γετίμης Π., (2004), 'Αστικές Πολιτικές και Οικονομικά Κινήματα στις Πόλεις', Πετράκος Γ., Οικονόμου Δ., (επιμέλεια), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg, Βόλος.
- Γιαννακούρου Γ., (2010), «Το Νομικό Πλαίσιο του Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα: Προβλήματα Εφαρμογής και Σκέψεις προς Αναζήτηση Λύσεων»,

- Μηχανικοί χωροταξίας, πολεοδομίας και περιφερειακής ανάπτυξης*, Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Γιαννακούρου Γ., (2004), 'Το Θεσμικό Πλαίσιο του Σχεδιασμού του Χώρου στην Ελλάδα: Ιστορικές Μεταμορφώσεις και Σύγχρονα Αιτήματα', Πετράκος Γ., Οικονόμου Δ., (επιμέλεια), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg, Βόλος.
- Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΚΠΑΑ), 2001, 'Ζητήματα Πολεοδομικής και Χωροταξικής Πολιτικής', *Κείμενα Εργασίας του ΕΚΠΑΑ*, ΕΚΠΑΑ, Αθήνα
- Ελληνική Στατιστική Αρχή, (2011), *Σύστημα Online Ερευνών και Ερωτηματολογίων Διαχείρισης Μηνιαίων Δελτίων Κίνησης Τουριστικών Καταλυμάτων*, <http://web.statistics.gr/zeus/default.asp>, προσπέλαση Μάρτιος, 2011.
- Επιτροπή Μελέτης Επιπτώσεων Κλιματικής Αλλαγής (ΕΜΕΚΑ), (2011), *Οι Περιβαλλοντικές, Οικονομικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις της Κλιματικής Αλλαγής στην Ελλάδα*, Τράπεζα της Ελλάδος, www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis
- Ιωάννου Β., και Σερράος Κ., (2007), «Το Παρόν και το Μέλλον του Ελληνικού Αστικού Τοπίου», *Αειχώρος, Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Καραδήμου – Γερόλυμπου Α., (1987), 'Μεταρρυθμιστικές αντιλήψεις στην οργάνωση των αστικών χώρων. 1917-1920', *Σύγχρονα Θέματα*, τευχ. 39, σσ. 55-60.
- Καρανικόλας, Ν. (2005) Η Συμβολή της Γεωγραφικής και Χαρτογραφικής ανάλυσης στη μελέτη και τον προσδιορισμό αξιών γης σε περιαστικές ζώνες: η περίπτωση της Θεσσαλονίκης, Διδακτορική Διατριβή του Τμήματος Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου, Θεσσαλονίκη.
- Καυκούλα Κ., (2007), *Η Περιπέτεια των Κηπουπόλεων: Κοινωνική και Περιβαλλοντική Μεταρρύθμιση στην Ευρώπη και την Ελλάδα του 20ού Αιώνα*, University Studio Press.
- Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., (2001), *Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

- Κοκκώσης Χ., Βρασιίδα Μ., Μπέσσα Ν., (2005), «Τουριστικές Πιέσεις σε Περιβαλλοντικά Ευαίσθητες ΠΑραλιακές Περιοχές, Η Περίπτωση της Ελλάδας», Ελληνικό Τμήμα της Ένωσης Περιφερειακής Επιστήμης, Πρακτικά Συνεδρίου, Αθήνα GRSA.
- Κοκκώσης Χ., (1994), «Το Περιβάλλον στη Χωροταξία: Η Πολιτική για τη Διαχείριση Ακτών», *Τόπος Επιθεώρηση αστικών και περιφερειακών μελετών*, τευχ. 8/94, σσ. 191-205
- Κοκκώσης Χ., (2004), 'Πολιτικές για το Περιβάλλον στις Πόλεις', Πετράκος Γ., Οικονόμου Δ., (επιμέλεια), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg, Βόλος.
- Κωτσάκης Κ., (2004), «Ο Νεολιθικός Οικισμός: Χώρος Παραγωγής και Ιδαιολογίας», στο Λαγόπουλος Α.Φ., (επιμ), *Η Ιστορία της Ελληνικής Πόλης*, Ερμής, Αθήνα, σσ. 55-68.
- Μαλούτας Θ., Οικονόμου Δ., (2002), 'Οι Μεσαιές Πόλεις', στο Κοκκώσης Χ. (επιμέλεια), *Άνθρωπος και Περιβάλλον στην Ελλάδα*, ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα.
- Οικονόμου Δ., (2002), «Το Θεσμικό Πλαίσιο της Χωροταξίας και οι Περιπέτειές του», *Αειχώρος Κείμενα Πολεοδομία χωροταξίας και ανάπτυξης*, τομ. 1(1), Βόλος, www.aeihoros.gr
- Οικονόμου Δ., (2000), «Σύστημα Χωρικού Σχεδιασμού. Η Ελληνική Πραγματικότητα και η Διεθνής Εμπειρία», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, τ. 101-102, ΕΚΚΕ.
- Οικονόμου Δ., (1997), 'Παρατηρήσεις για το Νόμο 2508/97 για τη Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη', *Τόπος Επιθεώρηση αστικών και περιφερειακών μελετών*, τευχ.13/97, σσ. 113-121.
- Πετράκος Γ., Οικονόμου Δ., (2004), 'Διεθνοποίηση και Διαρθρωτικές Αλλαγές στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Αστικών Κέντρων', Πετράκος Γ., Οικονόμου Δ., (επιμέλεια), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg, Βόλος.
- Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων ακι Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ), (2008), «Θέσεις επι του σχεδίου νόμου για το Εθνικό Χωροταξικό», Επιτροπή Χωροταξίας και Εκπρόσωποι στο Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας, ΣΕΠΟΧ.

- ΣΕΤΕ Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, (2010), *Στατιστικά Στοιχεία*, <http://www.sete.gr/>, προσπέλαση Μαρτίος, 2011.
- Σταματίου Ε., (2003), «Εξελίξεις της Νομοθεσίας για τον Αιγιαλό και την Παραλία – Οικιστική Ανάπτυξη – Προβλέψεις, Παραβλέψεις και Επιπτώσεις στον Παράκτιο Χώρο», *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, απ. 9(22), σ. 513-536, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Τσάρτας, Π., (2006), 'Εξελίξεις και πολιτικές που Ενισχύουν την Τοπική Τουριστική Ανάπτυξη', *Επιστημονικό Μαρκετινγκ*, www.morax.gr
- Τσάρτας Π. (2000), «Κριτική Αποτίμηση των Παραμέτρων Συγκρότησης των Χαρακτηριστικών της Μεταπολεμικής Τουριστικής Ανάπτυξης», στο Τσάρτας Π., (επιμελ), (2000), *Τουριστική Ανάπτυξη Πολυεπιστημονικές Προσεγγίσεις*, Αθήνα: Εξάντας.
- Τσάρτας, Π., (1996), *Τουρίστες, ταξίδια, τόποι: Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό*, Εξάντας, Αθήνα.
- ΥΠΕΧΩΔΕ, (2006), www.minenv.gr, προσπέλαση Ιούνιος 2007
- Υπουργείο Χωροταξίας Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), (2007), *Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό*, www.minenv.gr.
- ΥΠΕΧΩΔΕ, (1997), Πρόγραμμα Για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Ελληνικών Ακτών και Νησιών, *Χωροταξία Οικιστικά Παραθεριστική Κατοικία*, Πανεπιστήμιο Αιγαίου τμήμα Περιβάλλοντος, Εργαστήριο Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού, Ειδική Μονάδα Ακτών, Αθήνα.

1. Ερωτηματολόγιο προς τους τουρίστες του Βόλου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας
Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

1. Πόσες φορές έχετε έρθει στην πόλη τα τελευταία 5 χρόνια;				1-5	>5	
2. Μέρος διαμονής:	1. Ξενοδοχείο ποιο	2. Εν. Δωμάτιο	3. Camping	4. Εξοχική οικία	5. Σε συγγενείς φίλους	6. άλλο
3. Πώς ήρθατε στην πόλη;						
1. ΙΧ ή ίδια μέσα	2. Πούλμαν εκδρομικό	3. Λεωφορείο της γραμμής	4. τραίνο	5. κρουαζιέροπλοιο	6. ferry boat / δελφίνι	7. άλλο
4. Τόπος προέλευσης:			5. Τόπος προορισμού:			
6. Αριθμός διανυκτερεύσεων στο Βόλο:			1. 0	2. 1-3	3. 4-7	4. Πάνω από 7
7. Αριθμός διανυκτερεύσεων στον τελικό προορισμό:			1. 0	2. 1-3	3. 4-7	4. Πάνω από 7
8. Πως μετακινείστε μέσα στην πόλη;						
1. ΙΧ	2. μηχανή	3. λεωφορείο	4. ποδήλατο	5. ταξί	6. με τα πόδια	
9. Λόγοι επίσκεψης:		1. Κύριες διακοπές	2. Ολιγοήμερη εκδρομή	3. Οργανωμένη εκδρομή		
		4. Επαγγελματικοί	5. Επίσκεψη σε φίλους ή γνωστούς	6. Άλλο.....		
10. Γιατί επιλέξατε τον Βόλο ως προορισμό;						
1. είναι ωραίο μέρος			5. είναι κοντά			
2. μου το πρότειναν φίλοι			6. είναι ασφαλές μέρος			
3. έχω γνωστούς εδώ			7. διερχόμενος			
4. συνδυάζει βουνό και θάλασσα			8. άλλο.....			
11. Από πού πήρατε πληροφορίες για τον Βόλο;						
1. τηλεόραση/ ραδιόφωνο ΜΜΕ			2. Internet			
2. φίλους και γνωστούς			3. τουριστικές εκθέσεις			
4. τουριστικό γραφείο			5. άλλο.....			

12. Κατά την επίσκεψη / παραμονή σας στην πόλη συμμετείχατε ή σκοπεύετε να συμμετέχετε σε κάποια από τις παρακάτω δραστηριότητες;					
1. επίσκεψη στο Σέσκλο ή Διμήνι	10. εκδήλωση/ συνέδριο				
2. επίσκεψη σε μουσείο / έκθεση	11. άθλημα (ποιο)				
3. επίσκεψη στα Μετέωρα	12. αγορά				
4. επίσκεψη στα νησιά	13. βόλτα στην πόλη				
5. βόλτα στο Πήλιο	14. bar/café				
6. βόλτα με το τραινάκι	15. τσιπουράδικα				
7. βόλτα στην παραλία	16. θρησκευτικά μνημεία				
8. μπάνιο στη θάλασσα (περιοχή)	17. θρησκευτικές εκδηλώσεις				
9. συναυλία/ θεατρ. παράσταση	18. άλλο.....				
13. Επιλέξτε τρεις από τις παραπάνω τις οποίες θεωρείτε ως τις πιο σημαντικές					
1.	2.	3.			
14. Υπάρχει κάτι άλλο που θα θέλατε να κάνετε στο Βόλο εκτός από τα παραπάνω;					
15. Ποιες από τις εκδηλώσεις/εκθέσεις που γίνονται στο Βόλο γνωρίζετε;					
16. Έχετε συμμετέχει σε κάποια από αυτές;					
Ναι (ποια;)			Όχι		
17. Πόσο ευχαριστημένος/η είσαστε από					
	πολύ	αρκετά	λίγο	καθόλου	δεν γνωρίζω
1. την ευκολία πρόσβασης της πόλης μέσω του οδικού δικτύου					
2. την εικόνα του Βόλου κατά την άφιξη					
3. αίσθηση του χώρου – προσανατολισμού στην πόλη					
4. το κυκλοφοριακό, στάθμευση					
5. την αισθητική εικόνα της πόλης					
6. την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος					
7. την καθαριότητα της πόλης					
8. την σήμανση για τα σημαντικά αξιοθέατα της πόλης;					

9. την ευκολία πρόσβασης στις δραστηριότητες (ώρες λειτουργίας, τιμή)							
10. την ποικιλία των δραστηριοτήτων που προσφέρονται							
11. την πληροφόρηση για τις διάφορες δραστηριότητες - εκδηλώσεις							
12. το επίπεδο της εξυπηρέτησης στο μέρος διαμονής σας (ποιότητα/τιμή)							
13. το επίπεδο εξυπηρέτησης γενικότερα στην πόλη							
18. Τι σας άρεσε περισσότερο στην πόλη;							
19. Τι δεν σας άρεσε κατά την διαμονή σας στην πόλη;							
20. Ποια άλλη πόλη στην Ελλάδα θα διαλέγατε να επισκεφτείτε εκτός από τον Βόλο;							
21. Φύλο:	1. Άνδρας	2. Γυναίκα	22. Ηλικία:	1. 15-30	2. 31-45	3. 45-65	4. >65
23. Εθνικότητα:	1. Ελληνική			2. άλλη			
24. Σπουδές:	1. Υποχρεωτική εκπαίδευση		2. Μέση εκπαίδευση		3. Ανώτατη εκπαίδευση		
25. Επαγγελματική ενασχόληση	1. μαθητής / φοιτητής			2. ελ. επαγγελματίας			
3. δημ. υπάλληλος		4. ιδ. υπάλληλος			5. αγρότης		
6. βιοτέχνης		7. συνταξιούχος			8. άνεργος		
9. οικιακά		10. άλλο					
26. Οικογενειακή κατάσταση	1. Ελεύθερος/η			4. οικογ με ανεξάρτητα παιδιά			
	2. δεσμευμένος/η			5. άλλο.....			
	3. οικογ. με μικρά παιδιά						

Ημερομηνία.....
Ωρα.....

2. S.W.O.T. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΩΝ ΜΕ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΠΟΥ ΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΣΤΟ ΒΟΛΟ

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

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

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

<p>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συνδυασμός βουνού – θάλασσας • Ύπαρξη περιοχών με τουρισμό καθ' όλη τη διάρκεια του έτους • Παραδοσιακή ταυτότητα του Πηλίου • Εναλλακτικές μορφές τουρισμού στο Πήλιο • Ποικιλία δραστηριοτήτων • Ποικιλία διαβάθμισης κλινών 	<p>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Έλλειψη τουριστικών υποδομών • Ισχυρή γραφειοκρατία • Αυξημένο κόστος παροχής υπηρεσιών • Έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού • Έλλειψη τουριστικής παιδείας • Μικρές και οικογενειακές επιχειρήσεις στον τουρισμό • Έλλειψη ξενοδοχείων Πολυτελείας –
---	--

<ul style="list-style-type: none"> • Τρενάκι του Πηλίου 	<p>A' κατηγορίας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μακρινή απόσταση από το αναπτυγμένο κέντρο της Ευρώπης • Ύπαρξη ειδικών όρων δόμησης στο Πήλιο με αποτέλεσμα την αποτροπή μεγάλων επενδύσεων • Ύπαρξη μεγάλου αριθμού βοηθητικών τουριστικών καταλυμάτων • Απόβλητα ελαιολιτριβείων στα ύδατα του Παγασητικού • Πολύ μικρή τουριστική περίοδος για ορισμένες επιχειρήσεις
<p>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προγράμματα Ε.Ε. και αναπτυξιακού νόμου • Ανάδειξη πολιτιστικών πόρων • Δυνατότητα προσέλκυσης τουριστών από τρίτες χώρες (Αν. χώρες, Ρωσία, Κίνα) • Δυνατότητα εναλλακτικού τουρισμού στο χιονοδρομικό (αναρρίχηση, τοξοβολία, ιππασία, σκοποβολή, ορεινή ποδηλασία κλπ.) • Επενδυτικό ενδιαφέρον για την περιοχή του χιονοδρομικού • Δυνατότητα αλλαγής των κατηγοριών για τα ξενοδοχεία και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια, μέσω αστεριών και κλειδιών αντίστοιχα • Εμπλουτισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών των ξενοδοχείων (αθλητισμός, αναψυχή, spa, συνεδριακά κέντρα) 	<p>ΑΠΕΙΛΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανταγωνισμός από γειτονικές και φθηνότερες χώρες (Αν. Ευρώπη, Τουρκία) • Συνάρτηση με οικονομική και πολιτική αστάθεια • Δυσμενείς διεθνείς συγκυρίες (π.χ. άτυπη πνευμονία, πόλεμος στο Ιράκ) • Μείωση τουριστικής κίνησης • Απειλή κλεισίματος πολλών ενοικιαζόμενων δωματίων λόγω ανεπάρκειας παροχής υπηρεσιών που απαιτούνται από τους αρμόδιους φορείς • Λειτουργία των ενοικιαζόμενων δωματίων ως συμπληρωματική δραστηριότητα για τους κατόχους τους • Μονοπώλιο από τους tour operators που δρουν κερδοσκοπικά • Η νομισματική πολιτική της Ε.Ε., η οποία απαγορεύει την υποτίμηση του νομίσματος με στόχο την αύξηση του ανταγωνισμού • Προβλήματα συνεργασίας με τον Ο.Σ.Ε. για το Τρενάκι του Πηλίου

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

<p>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Υπάρχει περιβάλλον συνεργασίας με έναν αριθμό φορέων • Υπάρχει υλικό της περιοχής που πρέπει να αναδιοργανωθεί 	<p>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δεν υπάρχει αναλυτικές μελέτες για τις ανάγκες των επισκεπτών • Δεν υπάρχει κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό
---	---

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

	<p>μουσεία, εναλλακτικές μορφές, καρναβάλι,...)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η εξάρτηση της κίνησης των αλλοδαπών επισκεπτών της Μαγνησίας, από τους αλλοδαπούς επισκέπτες της Ελλάδας • Η χαμηλή επισκεψιμότητα τους καλοκαιρινούς μήνες • Η μείωση του αριθμού των διανυκτερεύσεων • Η έλλειψη από την περιοχή του Βόλου, ξενοδοχειακών μονάδων κατηγορίας Α, ΑΑ • Δεν υπάρχει συνολικός σχεδιασμός για τον τουρισμό σε επίπεδο Δήμου Βόλου
--	--

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

<p>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συνδυασμός βουνού – θάλασσας • Γειτνίαση με Πήλιο και νησιά Β. Σποράδων • Τουρισμός καθ' όλη τη διάρκεια του έτους • Ποικιλία δραστηριοτήτων • Παραδοσιακή ταυτότητα του Πηλίου • Πολιτιστική κληρονομιά • Εναλλακτικές μορφές τουρισμού στο Πήλιο • Παραλία Βόλου • Γειτνίαση με παραλίες • Ύπαρξη του χιονοδρομικού κέντρου στα Χάνια • Πληθώρα πολιτιστικών εκδηλώσεων • Κεντροβαρική θέση στον ελλαδικό χώρο • Ύπαρξη επιβατικού λιμένας • Καλή σύνδεση με τον Π.Α.Θ.Ε. • Ύπαρξη Πανεπιστημίου • Ευκολία κίνησης με τα πόδια μέσα στην πόλη • Τρενάκι του Πηλίου 	<p>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Κακό οδικό δίκτυο στο Πήλιο • Έλλειψη τουριστικών υποδομών • Αυξημένο κόστος παροχής υπηρεσιών • Έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των φορέων που σχετίζονται με τον τουρισμό • Απουσία πολιτικού αεροδρομίου • Μικρές και οικογενειακές επιχειρήσεις στον τουρισμό • Έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού • Έλλειψη ξενοδοχείων Πολυτελείας – Α κατηγορίας • Δυσσομία σε τμήματα του παραλιακού μετώπου του Βόλου • Ρύπανση του Παγασητικού • Ρύπανση από το εργοστάσιο της ΑΓΕΤ • Έλλειψη χώρων στάθμευσης • Έλλειψη συνεδριακών κέντρων • Πολύ μικρή τουριστική περίοδος για ορισμένες επιχειρήσεις • Ελλιπής πληροφόρηση για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις • Ελλιπής ανάπτυξη μορφών διασκέδασης που απευθύνονται σε νέους • Κακή ποιότητα στις σιδηροδρομικές
--	--

	<p>υπηρεσίες</p> <ul style="list-style-type: none"> • Έλλειψη σήμανσης
<p>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πύλη προς το Πήλιο – Νησιά • Ολυμπιακοί Αγώνες και έργα • Προγράμματα Ε.Ε. και του αναπτυξιακού νόμου • Δημιουργία κέντρου τουριστικής πληροφόρησης στην είσοδο της πόλης • Αναβάθμιση αεροδρομίου Ν.Αγχιάλου • Ανάδειξη πολιτιστικών πόρων • Δυνατότητα ανάπτυξης του θρησκευτικού τουρισμού • Αξιοποίηση των μελετών του πανεπιστημίου για την περιοχή • Δυνατότητα αλλαγής των κατηγοριών για τα ξενοδοχεία και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια, μέσω αστεριών και κλειδιών αντίστοιχα • Ολοκλήρωση του Π.Α.Θ.Ε. • Δημιουργία τελεφερίκ στο Πήλιο • Πιθανή ίδρυση δύο νέων ξενοδοχείων πολυτελείας • Δυνατότητα προσέλκυσης τουριστών από τρίτες χώρες (Αν. χώρες, Ρωσία, Κίνα) • Εμπλουτισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών των ξενοδοχείων (αθλητισμός, αναψυχή, spa, συνεδριακά κέντρα) • Δυνατότητα εναλλακτικού τουρισμού στο χιονοδρομικό (αναρρίχηση, τοξοβολία, ιππασία, σκοποβολή, ορεινή ποδηλασία κλπ.) 	<p>ΑΠΕΙΛΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανταγωνισμός από γειτονικές και φθηνότερες χώρες (Αν. Ευρώπη, Τουρκία) • Πτώση του τουρισμού λόγω οικονομικής δυσπραγίας • Συνάρτηση του τουρισμού με οικονομική και πολιτική αστάθεια • Μονοπώλιο από τους tour operators που δρουν κερδοσκοπικά • Η νομισματική πολιτική της Ε.Ε., η οποία απαγορεύει την υποτίμηση του νομίσματος με στόχο την αύξηση του ανταγωνισμού • Απειλή κλεισίματος πολλών ενοικιαζόμενων δωματίων λόγω ανεπάρκειας παροχής υπηρεσιών που απαιτούνται από τους αρμόδιους φορείς • Ισχυρή γραφειοκρατία • Μείωση του αριθμού των αφιχθέντων κρουαζιερόπλοιων • Δυσμενείς διεθνείς συγκυρίες (π.χ. άτυπη πνευμονία, πόλεμος στο Ιράκ) • Λειτουργία των ενοικιαζόμενων δωματίων ως συμπληρωματική δραστηριότητα για τους κατόχους τους • Προβλήματα συνεργασίας με τον Ο.Σ.Ε. για το Τρενάκι του Πηλίου