

**Α ΤΕΙ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ**  
**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ**  
**ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**Η μελέτη και η σχέση των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών παραμέτρων για την αειφόρο ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών του Δήμου Βόλου τη τελευταία δεκαετία**

**Συντελεστής: ΜΠΑΛΗ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΒΥΘΟΥΛΚΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ**



## ΔΗΛΩΣΗ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ

Η παρούσα εργασία αποτελεί προϊόν αποκλειστικά δικής μου προσπάθειας έπειτα από έρευνα που έκανα πάνω στο αντικείμενο της πολεοδομικής , χωροταξικής και αειφόρου ανάπτυξης του Νομού Μαγνησίας. Όλες οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν περιλαμβάνονται στη βιβλιογραφία και γίνεται ρητή αναφορά σε αυτές στο κείμενο όπου έχουν χρησιμοποιηθεί.

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΣΕΛΙΔΕΣ
Εισαγωγή	1
Κεφάλαιο 1. Τα εθνικά χαρακτηριστικά της Ελλάδας και η πρόβλεψη για τη μορφολογία της χώρας τα επόμενα χρόνια.	2
1.1 Τα εθνικά χαρακτηριστικά της Ελλάδας και η μελλοντική μορφολογία της χώρας	2
1.2 Οι μέθοδοι σχεδιασμού που ακολουθούν οι πολεοδομίες στη χώρα μας	4
Κεφάλαιο 2. Η αξιοποίηση του παράκτιου ελληνικού εδάφους	6
2.1 Ο τρόπος που διαχωρίζεται το παράκτιο έδαφος και η αξία του για τη χώρα μας	6
2.2 Όλες οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις παράκτιες ζώνες της χώρας μας.	8
Κεφάλαιο 3. Η σπουδαιότητα της αειφόρου ανάπτυξης στις παράκτιες ζώνες της χώρας μας.	10
3.1 Ο ρόλος της αειφόρου ανάπτυξης για καλύτερη ποιότητα ζωής	10
3.2 Τα εργαλεία και οι αρχές της αειφόρου ανάπτυξης στις παράκτιες ζώνες που έχουν τουρισμό.	12
3.2.1 Οι δείκτες αειφόρου ανάπτυξης που πρέπει να μελετήσουν οι ειδικοί και η συμμετοχή της κοινωνίας	15
3.2.1.1. Οι σημαντικότεροι δείκτες της αειφόρου ανάπτυξης	17
3.2.1.2 Ο ρόλος της ελληνικής κοινωνίας για τους δείκτες αειφόρου ανάπτυξης	18
3.3 Ποια είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην Ελλάδα οι παράκτιες περιοχές και ποιοι τρόποι αντιμετώπισης υπάρχουν	18
Κεφάλαιο 4. Το θεσμικό πλαίσιο διαχείρισης και σχεδιασμού των ελληνικών παράκτιων περιοχών	23
Κεφάλαιο 5 Η πολεοδομική και περιβαλλοντική διαχείριση άλλων χωρών της Ε.Ε.	25
5.1 Χωροταξικός σχεδιασμός με οικολογική συνείδηση	25
5.2 Η ανάπτυξη των εγκαταλειμμένων βιομηχανικών ζωνών και η σωστή διαχείριση των υδάτων	30
5.2.1 Η αναβίωση βιομηχανικών περιοχών που ήταν πολλά χρόνια εγκαταλειμμένες	30
5.2.2 Η μέθοδος που ακολουθείτε για τη συλλογή των υδάτων	31
5.2.3 Επαναχρησιμοποίηση εδάφους για τη βελτίωση της ποιότητας του	31
5.4 Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης	32
Κεφάλαιο 6. Η πολεοδομική και περιβαλλοντική ανάπτυξη στη περιφέρεια της Θεσσαλίας	33
6.1 Ο τουρισμός στη περιφέρεια της Θεσσαλίας τις χρονιές 2000-2007	33
6.2 Οι τομείς που βοήθησαν να αναπτυχθεί η περιφέρεια της Θεσσαλίας	35
6.3 Το πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης	38

6.3.1 Το Γενικό Πλαίσιο	38
6.3.2 Το Ειδικό Πλαίσιο	39
Κεφάλαιο 7. Η χωροταξική, περιβαλλοντική, τουριστική ανάπτυξη του Νομού Μαγνησίας	40
7.1 Δημογραφικά στοιχεία και παραγωγικές δραστηριότητες	40
7.2 Τα χαρακτηριστικά στοιχεία της πόλης του Βόλου	41
7.3 Οι πολεοδομικές δραστηριότητες	42
Κεφάλαιο 8. Τα έργα που πραγματοποιήθηκαν στο Δήμο Βόλου τη τελευταία περίπου δεκαετία	45
Κεφάλαιο 9. Έρευνα μάρκετινγκ	49
9.1 Η σημασία της έρευνας μάρκετινγκ	49
9.2 Ερωτηματολόγιο	50
9.3 Αποτελέσματα	53
9.4 Συζήτηση Έρευνας - Συμπεράσματα	60
Βιβλιογραφία	63

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι να αναπτυχθούν οι σχετικές βιβλιογραφίες (θεωρίες, εικόνες, πίνακες, χάρτες) που αφορούν τη πολεοδομική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών στο Νομό Μαγνησίας που πραγματοποιήθηκαν σε πιο παλιά χρόνια αλλά και σήμερα και πως συνδέονται με τις τουριστικές δραστηριότητες. Ακόμη θα αναφερθούμε στο θεσμικό πλαίσιο της χώρας μας που αφορά την αειφόρο ανάπτυξη, θα συγκρίνουμε τις δραστηριότητες σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες. Στόχος μας είναι να μάθουμε ποια είναι τα έργα που αναπτύχθηκαν τη τελευταία δεκαετία, ποιες ελλείψεις υπάρχουν τόσο για τους μόνιμους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες, ποιες παράκτιες περιοχές είναι αναγκαίο να αναπτυχθούν και ποιες δραστηριότητες.

Όλες αυτές οι πληροφορίες αντλήθηκαν μέσα από έρευνα μάρκετινγκ που πραγματοποιήθηκε σε μόνιμους κατοίκους του Νομού Μαγνησίας και όχι από βιβλιογραφικές πηγές. Τα βασικότερα ερευνητικά ερωτήματα που έθεσα ώστε να διεξαχθούν τα παρακάτω αποτελέσματα αναφέρονται στην αειφόρο ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, στα έργα της περιοχής του λιμένα, στην ενημέρωση πολιτών και εκπαίδευση μαθητών, σε προγράμματα πολεοδομικής ανάπτυξης, ποιες χώρες της Ε.Ε είναι αναπτυγμένες και προτεινόμενες λύσεις των ερωτηθέντων για την αειφόρο ανάπτυξη του Νομού.

Αρχικά γίνεται αναφορά της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας, παρουσιάζονται τα μορφολογικά της χαρακτηριστικά και αναπτύσσονται ορισμένες προβλέψεις για το βαθμό που θα πληγούν οι χώρες της Μεσογείου, λόγω ρύπανσης του περιβάλλοντος. Ακολουθεί η μέθοδος των σύγχρονων αρχιτεκτόνων στη χώρα μας που σχεδιάζουν το αστικό περιβάλλον σε σχέση με τα φυσικά στοιχεία και τα οικονομικά δεδομένα. Μεγαλύτερη βαρύτητα δίνεται στις παράκτιες ζώνες, οι οποίες φιλοξενούν πολλές δραστηριότητες, από τις οποίες και εξαρτάται ένα μέρος της οικονομίας, όπως η αλιεία, έλξη τουριστών, η παραγωγή γεωργικών προϊόντων και οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις.

Η ποιότητα ζωής συνδέεται και με την Αειφόρο Ανάπτυξη, γεγονός που οι Έλληνες συνειδητοποίησαν το 1988. Στις παράκτιες περιοχές, βρίσκονται σε κίνδυνο οι ζωικοί και φυτικοί οργανισμοί που ζουν στα θαλάσσια ύδατα και όλα τα μορφολογικά στοιχεία, λόγω πετρελαιοκηλίδων και έκχυσης αποβλήτων από τα πλοία, παράνομη αλιείας, ρύπανσης του αιγιαλού, ακατάλληλες τουριστικές υποδομές. Μεγάλη βαρύτητα δίνουμε στη διαπαιδαγώγηση των πολιτών με δωρεάν ενημέρωση και στη προσθήκη περιβαλλοντικών μαθημάτων στα σχολεία, για να δίνουμε θετικά μηνύματα στους επισκέπτες και να φτάσουμε στη Φέρουσα Ικανότητα.

Ακολουθεί μια ενδιαφέρουσα έκθεση του ΟΟΑΣΑ με τους σημαντικότερους Δείκτες της αειφόρου ανάπτυξης και τα περιβαλλοντικά ζητήματα που πρέπει να λυθούν, με τις κλιματικές αλλαγές που έχουν σημειωθεί από το 1989 και την εκπομπή

CO<sub>2</sub>. Συνεχίζουμε με τη συγκριτική μελέτη με άλλες χώρες της Ε.Ε. όπου στα αστικά κέντρα υπάρχει διαχωρισμένο οδικό δίκτυο για κάθε τύπου οχήματος, μεγάλης έκτασης ζώνες πρασίνου με δυνατότητα για ψυχαγωγία και αθλητισμό στους πολίτες. Εγκαταστάσεις εγκαταλελειμμένες που μετατράπηκαν σε εργατικές κατοικίες με χαμηλή κατανάλωση ενέργειας, συνεχή ενημέρωση πολιτών και πρακτικά μαθήματα μαθητών στη φύση, νομοθεσίες περί κάλυψης του εδάφους.

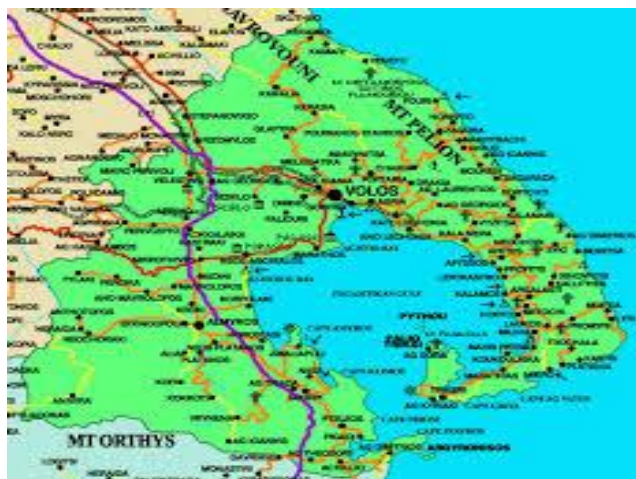
Έπειτα ανατρέχουμε στις πόλεις της Περιφέρειας Θεσσαλίας, για το πόσο ανεπτυγμένες είναι κάποιες και που υστερούν κάποιες άλλες. Όπως ο Βόλος που υστερεί ως προς την επέκταση του ποδηλατοδρόμου σε όλη τη πόλη, τη λειτουργία του αερολιμένα 12 μήνες, το μη καλό οδικό δίκτυο προς τις παράκτιες περιοχές του Νοτίου Πηλίου, ενώ έχει ένα προσεγμένο λιμένα και πλούσια φυσικά στοιχεία. Ολοκληρώνεται η πτυχιακή εργασία, με μια έρευνα μάρκετινγκ στους πολίτες του νομού για την αιεφόρο ανάπτυξη, το τουρισμό, τις επικίνδυνες περιοχές.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: Πολεοδομικές δραστηριότητες, αιεφόρος ανάπτυξη, παράκτιες περιοχές, Δήμος Βόλου, Περιφέρεια Θεσσαλίας, χώρες της ΕΕ, έρευνα μάρκετινγκ.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η χώρα μας διανύει από τις πιο δύσκολες εποχές καθώς η οικονομική κρίση τείνει να γίνει παγκόσμια. Εξαιτίας της οικονομικής κρίσης έχουν γίνει διαρθρωτικές αλλαγές σε τοπική και διεθνή αγορά. Πριν από χρόνια, συγκεκριμένα τις δεκαετίες '80-2000 οι πολεοδομικές εργασίες ήταν πολλές τόσο στο χερσαίο έδαφος της χώρας μας όσο και στις παράκτιες περιοχές. Οι πόλεις που είχαν θάλασσα και τα νησιά ευνοούνταν καθώς οι πολεοδομικές ενέργειες είχαν σχέση με την άνθιση του τουρισμού. Κατασκευάζονταν καταστήματα, ξενοδοχεία, χώροι ψυχαγωγίας, διαφόρων ειδών καταλύματα, κοντά στη θάλασσα και ο τουρισμός αυξανόταν. Έτσι ευνοούνταν και η οικονομία της χώρας. Όλες βέβαια αυτές οι εργασίες γινόταν μέσα από κάποιο νομικό πλαίσιο και με σεβασμό προς τη φύση. Αυτό που έπρεπε να προσέχουν οι πολεοδομίες ήταν να μη γίνει κατάχρηση του νόμου, να αποφευχθεί η ρύπανση του εδάφους, του αέρα και των θαλάσσιων υδάτων. Η κάλυψη του εδάφους γινόταν από μη διαπερατό τεχνητά υλικό και βοηθούσε στην αποφυγή ρύπανσης του εδάφους και των υπόγειων υδάτων. Στην Ελλάδα λόγω μορφολογίας θάλασσα ύδατα, ορεινές περιοχές και ποτάμια, οι πολεοδομικές εργασίες περιελάμβαναν καιρικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες όπως η άνοδος της στάθμης της θάλασσας, οι έντονες καταιγίδες, η εξαφάνιση οικοσυστημάτων, οι μεσολαβητικές εποχές Άνοιξη-Φθινόπωρο που έχουν μικρύνει τη διάρκεια τους.

Βέβαια όλες οι εργασίες προς ανάπτυξη της χώρας μας έχουν κατακόρυφη μείωση λόγω της οικονομικής κρίσης. Αξίζει όμως να μελετήσουμε τις εργασίες προς ανάπτυξη που έχουν λάβει μέρος στη χώρα μας και κατά πόσο προσεκτικά πραγματοποιήθηκαν. Ανάμεσα σε όλες τις παραθαλάσσιες πόλεις και τα ελληνικά νησιά θα μας απασχολήσει ιδιαίτερα η ανάπτυξη της παράκτιας περιοχής του Νομού Μαγνησίας του Δήμου Βόλου.



# 1. ΤΑ ΕΘΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Η ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΤΗ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΧΡΟΝΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ ΟΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ

## 1.1 Τα εθνικά χαρακτηριστικά της Ελλάδας και η μελλοντική μορφολογία της χώρας.

Πρόκειται για μια χώρα, με τη μεγαλύτερη από ολόκληρη την Ευρώπη ακτογραμμή, 17.000 χμ., εκ των οποίων το 27% ανήκει στα Επτάνησα και το υπόλοιπο στα άλλα νησιά. Οι ελληνικές ακτές καταλαμβάνουν το 25% της ακτογραμμής της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>1</sup>. Υπάρχουν ακόμη οικοσυστήματα με ένα μεγάλο αριθμό σπάνιων ειδών (θηλαστικών, πουλιών, άγριων ζώων) που βρίσκονται υπό προστασία, όπως ο Αρκτούρος και το Φαράγγι της Σαμαριάς, ορεινά τοπία με άγρια βλάστηση όπως οι βουνοκορφές της Πίνδου και του Ολύμπου, αγροτικές περιοχές μεγάλης έκτασης, όπως ο Θεσσαλικός και ο κάμπος της Πελοποννήσου. Όλα αυτά τα μέρη έχουν και ιστορική αξία καθώς ο Όλυμπος ήταν η κατοικία των Δώδεκα Θεών, το Πήλιο του Ν. Μαγνησίας ήταν το Βουνό των Κενταύρων, η Πίνδος το καταφύγιο των κυνηγημένων, από το πόλεμο με τους Γερμανούς, Ελλήνων<sup>2</sup>.

Οι περιοχές που με το πέρασμα του χρόνου θα πληγούν είναι τα θαλάσσια και χερσαία τμήματα των παράκτιων περιοχών, οι εκβολές των ποταμών και οι μεγάλες λίμνες. Παρ' όλο που η χώρα μας διαθέτει μεγάλης έκτασης ακτογραμμή, δε θα πληγεί σε τέτοιο βαθμό όσο άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, λόγω της γεωμορφολογικής της εικόνας<sup>3</sup>. Τα αποτελέσματα των μελετών δείχνουν ως πρόβλεψη ότι η ΑΣΘ στη λεκάνη της Μεσογείου θα είναι μεγαλύτερη κατά 5 cm/ έτος και μετά από 50 έτη θα σταματήσει στα 12-50 μ<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Δουκάκης Ε. (2011). Κλιματικές μεταβολές στην Ελλάδα

<sup>2</sup>Κοκκώσης Χ. και Μέξα Α.(2002). Ανθρωπος και περιβάλλον στην Ελλάδα

<sup>3</sup>Δρίτσας Σ (2009). Κλιματική αλλαγή-άνοδος της στάθμης της θάλασσας



ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1<sup>4</sup> Οι στόχοι μέχρι το τέλος του 21<sup>ου</sup> αιώνα για τη προστασία των παράκτιων ελληνικών Περιοχών (Λουκογεωργάκη Αγάπη, 2012)

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ		ΣΤΟΧΟΙ
		Προστασία αξιόλογων παράκτιων οικοσυστημάτων
		Προστασία οικιστικών συνόλων
Ολοκληρωμένη διαχείριση περιοχής	παράκτιας	Ορθολογική διαχείριση υδάτινων πόρων
		Διαφύλαξη και ενίσχυση των οικονομικών δραστηριοτήτων
		Αξιολόγηση των υφιστάμενων έργων υποδομής

Πιο συγκεκριμένα, τα χερσαία τμήματα των παράκτιων περιοχών θα καλυφθούν από τα θαλάσσια ύδατα και ο ορίζοντας θα μετακινηθεί πολλά χιλιόμετρα στο εσωτερικό της περιοχής δημιουργώντας αρνητικές οικονομικές, περιβαλλοντικές συνέπειες. Εκτός από τη συνεχή διάβρωση θα υπάρξει κατακλυσμός με πολύ χαμηλή κλίση, οι ανθρώπινες δραστηριότητες κατά μήκος των ακτογραμμών όπως οι ιχθυοκαλλιέργειες και οι τουριστικές επιχειρήσεις αρχικά θα κινδυνεύουν και τελικά δε θα επιβιώσουν λόγω μη προσέλευσης πολιτών (ντόπιων και ξένων). Στα θαλάσσια τμήματα των παράκτιων περιοχών, θα δημιουργηθούν μεγάλου ύψους κυματισμοί, που θα ξεκινούν από το τωρινό υψηλότερο επίπεδο των θαλάσσιων υδάτων και υφαλμύρωση.

Όσο αφορά τη πολεοδομία των πόλεων η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από: (α) τη δημόσια αστική γη, δηλαδή κτίρια με λίγους ορόφους και μικρού πλάτους πεζοδρόμια σε διάφορα μέρη των πόλεων και πλατείες (β) την ιδιωτική αστική γη, δηλαδή Πολεοδομικά σχέδια για τη χρήση της γης από τον κάθε πολίτη. Υπάρχουν δυσκολίες που παρουσιάζονται στον αστικό σχεδιασμό όπως είναι ότι δεν υπάρχουν εκτάσεις γης με μεγάλο εμβαδόν και δε μπορούν να γίνουν δημόσια έργα, ο διαχωρισμός του υπαίθριου χώρου των πόλεων σε διάσπαρτα μέρη, η χρηματοδότηση μεγάλων έργων και η κάλυψη ευθυνών των αρμόδιων φορέων, μη νόμιμες ιδιοκτησίες που περιορίζουν τη φυσικά ανάπλαση της περιοχής<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Λουκογεωργάκη Αγάπη.(2012) Σχεδιασμός του Παράκτιου Χώρου στην εποχή της κλιματικής αλλαγής

<sup>5</sup> Παπανικολάου Μ (2011). Μεταβολές της στάθμης της θάλασσας και επιπτώσεις στις ακτές.

Το οδικό δίκτυο, οι σιδηροδρομικές γραμμές, τα δημόσια έργα θα βρίσκονται σε κίνδυνο, ειδικά σε νησιώτικες περιοχές και πόλεις με θάλασσα. Ακόμη υπάρχει κίνδυνος για τη μη ασφάλεια πολιτιστικών μνημείων και τουριστικών θερέτρων. Όσο για τις ιδιωτικές περιουσίες και κρατικές υποδομές θα βρεθούν σε μεγάλο κίνδυνο ώσπου θα εγκαταλειφθούν.

*Χάρτης με τις πολεοδομικές δραστηριότητες της παράκτιας ζώνης στο Βόλο σήμερα και η πραγματοποίησή τους σήμερα.*



ΕΙΚΟΝΑ 1.1α<sup>6</sup>



ΕΙΚΟΝΑ 1.1β<sup>6</sup>

## 1.2 Οι μέθοδοι σχεδιασμού που ακολουθούν οι πολεοδομίες στη χώρα μας

Τα τελευταία 30 χρόνια, οι πολεοδομίες των πόλεων χρησιμοποιούν μία μέθοδο σχεδιασμού, με ήπιες παρεμβάσεις μικρής κλίμακας. Συγκεκριμένα για περιπτώσεις που το έδαφος βρίσκεται σε κάποια πόλη και η χρήση του δεν είναι ιδιόκτητη, υπάρχουν κτίρια δημοσίου ή κοινωφελούς χαρακτήρα σε μικρή κλίμακα, κατασκευή μικρών πεζοδρομίων που δεν είναι συνεχή η έκτασή τους αλλά είναι διασκορπισμένα σε διάφορα μέρη μέσα στη πόλη. Ακόμη τα πάρκα και οι πλατείες έχουν μικρή έκταση, περισσότερο πράσινο και όχι δέντρα και το σχήμα τους είναι τετράγωνο. Όσο αφορά τη περίπτωση που η αστική γη είναι ιδιωτικού τύπου οι μέθοδοι βελτίωσης δεν είναι πολύπλοκοι και καθορίζονται από τους όρους δόμησης.

Οι σύγχρονοι αρχιτέκτονες τίθενται υπέρ της αλλαγής των σίγουρα δοκιμασμένων μεθόδων σχεδιασμού του αστικού περιβάλλοντος, σε μεθόδους μεγάλης κλίμακας. Κάποιοι από τους παράγοντες που περιορίζουν το σχεδιασμό του αστικού χώρου σε ισορροπία με τη φύση είναι: (α) η περιορισμένη έκταση γης στα κέντρα των πόλεων (β) η οικονομική κρίση που περιορίζει τη χρηματοδότηση έργων με μεγάλη κλίμακα (γ) η συνεργασία ανάμεσα στους υπεύθυνους φορείς (δ) τα πάρκα, οι πλατείες που ενώ έχουν μικρό εμβαδό δε καταλαμβάνουν ένα ενιαίο χώρο (ε) ο κατακερματισμός της ιδιωτικής αστικής γης σε μικρές ιδιοκτησίες<sup>7</sup>.

<sup>6</sup>Πηγή : <http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://brandingplaces.files.wordpress.com/2013/01/216>

<sup>7</sup> Τάτσης Α.(2004) Ο πολεοδομικός σχεδιασμός και η φυσιογνωμία της σύγχρονης ελληνικής πόλης. Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και ΠΣ Βόλου

Ο χάρτης απεικονίζει τις πολεοδομικές δραστηριότητες στο Βόλο και η ανάπτυξη τους στη παράκτια ζώνη πριν χρόνια.



ΕΙΚΟΝΑ 1.2<sup>8</sup>



ΕΙΚΟΝΑ 1.3<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup>Πηγή : <http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://dimosvolos.gr/wp-content/uploads/2013/08/>

<sup>9</sup>Πηγή: <https://www.google.gr/search?q=βολος+πολεοδομικες+δραστηριότητες&espv>

## 2. Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ

### 2.1 Ο τρόπος που διαχωρίζεται το παράκτιο έδαφος και η αξία του για τη χώρα μας

Μέχρι προσφάτως, η παράκτια περιοχή της Ελλάδας ξεχώριζε από τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη και αυτό αποδεικνύεται από το μεγάλο ποσοστό τουρισμού που κατέκλυζε τα νησιά για αυτό το λόγο. Πριν όμως αναπτύξουμε το πως αξιοποιείται η ελληνική παράκτια περιοχή, να εξηγήσουμε ποια περιοχή εννοούμε. Παράκτιες ζώνες είναι ο εκατέρωθεν χώρος της ακτογραμμής που ενώνεται η θάλασσα με τη ξηρά με οικολογικές ενέργειες, (όπως η ύπαρξη κάδων απορριμμάτων και όχι η απόρριψη τους αλλού, μη επιτρεπόμενη έκχυση ρυπαντών μέσω αποχετεύσεων που καταλήγουν στα ύδατα, συστήματα συλλογής απορριμμάτων από τα πλοία) που δεν επιβαρύνουν την ακτογραμμή εφόσον αποτελεί χώρο ζωτικό για ανθρώπινες δραστηριότητες. Αποτελείται από το θαλάσσιο και το χερσαίο τμήμα. Το θαλάσσιο τμήμα εκτείνεται από τη γραμμή ως τη θάλασσα και φιλοξενεί δραστηριότητες όπως το κολύμπι, τα αθλήματα στην επιφάνεια της, καταδύσεις στο βυθό για απλή εμπειρία και καταδύσεις για συλλογή ορυκτού πλούτου, ψάρεμα ιχθύων και οστρακοειδών. Το χερσαίο τμήμα εκτείνεται από την ακτογραμμή προς τη ξηρά και η έκταση της αλλάζει ανάλογα με τα κλιματολογικά φαινόμενα όπως οι βροχοπτώσεις αλλά και από ανθρώπινες κατασκευές<sup>3</sup>.

Αν αναλογιστούμε ότι με συνολική έκταση 131.957 χμ<sup>2</sup>. και μήκος ακτών 17.000 χμ. έχει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή. Η παράκτια περιοχή των νησιών και των πόλεων αποτελείται από τουριστικές υποδομές όπως θερινοί χώροι αναψυχής, ξενοδοχειακές μονάδες, camping αλλά δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς. Αυτή η παράκτια περιοχή φιλοξενεί ένα μεγάλο μέρος της καλλιέργειας ιχθύων και οστρακοειδών<sup>3</sup>.

Βέβαια δε μπορούμε να παραλείψουμε να αναφέρουμε ότι το παράκτιο φυσικό περιβάλλον σε κάποιες περιοχές έχει και εκβολές ποταμών, αλμυρά έλη, έκταση πρασίνου (όπως οι παράκτιες ζώνες του Πηλίου και της Χαλκιδικής) που δε μπορούμε να επιβιώσουμε δίχως αυτό. Αν θέλαμε να χαρακτηρίσουμε την ελληνική παράκτια ζώνη θα χρησιμοποιούσαμε λέξεις όπως πλούτος γεωφυσικός και πολιτισμικός που πρέπει να προστατεύεται μέσω της αειφόρου ανάπτυξης<sup>2</sup>.

---

<sup>3</sup> Δρίτσας Σ (2009). Κλιματική αλλαγή-άνοδος της στάθμης της θάλασσας

<sup>2</sup> Κοκκάσης Χ. και Μέξα Α.(2002). Άνθρωπος και περιβάλλον στην Ελλάδα

Τα παράκτια οικοσυστήματα διαχωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

Παραλίες και θίνες που ξεκινούν από τη στάθμη των θαλάσσιων υδάτων και τελειώνουν στο χέρσο έδαφος, που όμως επηρεάζονται από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον με παραθαλάσσιους χώρους αναψυχής και εκμετάλλευση της θαλάσσιας πανίδας. Ακτές με βράχια ( 70% της συνολικής έκτασης), χωρίς ιδιαίτερες τουριστικές εγκαταστάσεις, ούτε ιχθυοπαραγωγικές δραστηριότητες<sup>2</sup>.

Οι εκβολές και τα δέλτα των ποταμών, που όμοια με τη πρώτη κατηγορία παρουσιάζουν μεγάλο ενδιαφέρον, καθώς φιλοξενούν πολλές ανθρώπινες δραστηριότητες. Λόγω όμως ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση μας ενδιαφέρει ο Ν. Μαγνησίας, θα είναι φρόνιμο να ανατρέξουμε σε μία σύγκριση με την Ήπειρο που κατέχει τους υψηλότερους βαθμούς στα δέλτα ποταμών, τις εκβολές και τη λιμνοθάλασσα<sup>10</sup>.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1<sup>10</sup> Σύγκριση υγροτόπων Ηπείρου και Θεσσαλίας (Κοκκώσης και Μέξα 1997)

Περιοχή	Δέλτα ποταμών		Λιμνοθάλασσα		Εκβολές	
	Αριθμός	Στρέμματα	Αριθμός	Στρέμματα	Αριθμός	Στρέμματα
Θεσσαλία	1	26000	4	685	2	156
Ήπειρος	4	247000	3	2130	1	400

<sup>2</sup> Κοκκώσης και Μέξα (2002). Άνθρωπος και περιβάλλον στην Ελλάδα

<sup>10</sup> Κοκκώσης και Μέξα, Οι υγρότοποι της Ελλάδας, 1997.

## 2.2 Όλες οι παραγωγικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις παράκτιες ζώνες της χώρας μας.

Σε όλες τις παράκτιες περιοχές γίνονται (πλέον σε μικρότερο βαθμό) διάφορες δραστηριότητες όπως οι τουριστικές, οι βιομηχανικές, οι αλιευτικές και οι γεωργικές. Οι τουριστικές δραστηριότητες πραγματοποιούνται σε μεγαλύτερο βαθμό γιατί αποφέρουν οικονομικά κέρδη αυτούς τους λίγους μήνες, που δε χρειάζεται να επαναλαμβάνονται παρά μόνο την επόμενη χρονιά. Αυτές οι δραστηριότητες μπορεί να είναι ανάπαυση σε χώρους αναψυχής, θαλάσσια σπορ, γεύματα σε χώρους με παραδοσιακή ελληνική κουζίνα και φυσικά όλα αυτά γίνονται όταν ο τουρισμός είναι μαζικός. Όταν αναφερόμαστε σε μαζικό τουρισμό εννοούμε ομάδες των 50-60 ατόμων από χώρες του εξωτερικού, που φιλοξενούνται στα ίδια καταλύματα, το ίδιο χρονικό διάστημα, προσέρχονται και αναχωρούν στη χώρα μας με τα ίδια μέσα μαζικής μεταφοράς και δραστηριοποιούνται με τον ίδιο τρόπο<sup>11</sup>.

Η αλιεία από πολύ παλιά απέφερε οικονομικά κέρδη από τους μόνιμους κατοίκους και από τους τουρίστες. Μέχρι και πριν 3 χρόνια περίπου, απασχολούνταν σχεδόν 40.000 άτομα και 6.000 σκάφη στην αλιεία, αν και τελευταία έχει αναπτυχθεί ένα είδος αλιείας, η υδατοκαλλιέργεια. Οι εγκαταστάσεις είναι πιο σύγχρονες (όπως της Κρήτης και της Κεφαλονιάς), με χρήση η/υ για παραγγελίες μέσω internet και επιμόρφωση των εργαζομένων, με μηχανές τελευταίας τεχνολογίας στα σκάφη, με συστήματα GPS για περιπτώσεις που τα σκάφη βρεθούν σε κίνδυνο.

Οι δευτερογενής γεωργικές δραστηριότητες, παρόλο που πραγματοποιούνται σε μικρότερο βαθμό (35%) τα γεωργικά προϊόντα που παράγονται είναι πολλά (ντομάτες, πιπεριές, κολοκύθια, μελιτζάνες) και αποφέρουν έσοδα. Βέβαια στη παραγωγή αυτών προϊόντων ευνοεί και το κλίμα και μπορούν να αναπτύσσονται. Ακόμη όμως και οι γεωργικές δραστηριότητες συμβάλλουν στο τουρισμό καθώς τουρίστες που επισκέπτονται τη χώρα μας κατά τους θερινούς μήνες και κατάγονται από χώρες της Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης, στρέφονται σε τέτοια προϊόντα.

Οι βιομηχανίες που εγκαθίστανται στο χερσαίο τμήμα των παράκτιων ζωνών, επιβιώνουν από την ύπαρξη των θαλάσσιων υδάτων. Πάνω από το 80% των βιομηχανικών δραστηριοτήτων εξελίσσονται μόνο σε αυτή τη περιοχή αλλά εξαρτώνται επίσης από τα αστικά κέντρα και από την ανάπτυξη του οδικού δικτύου<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Κοκκώσης Χ. και Μέξα Α.(1997). Βιώσιμη ανάπτυξη με τη περιβαλλοντική αγωγή.

Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ, του Ν. Μαγνησίας που ενώ η βιομηχανία βρίσκεται στο χερσαίο τμήμα της παράκτιας περιοχής, όλες οι παραγωγικές δραστηριότητες εξαρτώνται από το εμπόριο που διαπράττεται μέσω εμπορικών πλοίων, είναι κοντά στο αστικό κέντρο και σε σχετικά αναπτυσσόμενο οδικό δίκτυο (μεγάλος δρόμος και με συχνά δρομολόγια Μ.Μ.Μ). Ένα σημείο που απαιτεί προσοχή είναι οι υπεύθυνοι να λαμβάνουν μέτρα τόσο στο εργοστάσιο όσο και στα πλοία ώστε να μην επιβαρύνεται το περιβάλλον.

### 3.Η ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΖΩΝΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ.

#### 3.1 Ο ρόλος της αειφόρου ανάπτυξης για καλύτερη ποιότητα ζωής

Η πρώτη προσπάθεια που πραγματοποιήθηκε στη χώρα μας για αειφόρο ανάπτυξη υπήρξε το 1988 και το έναυσμα δόθηκε από την έκθεση της Παγκόσμιας Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη. Οι Έλληνες συνειδητοποίησαν για πρώτη φορά πως αν αναπτύξουν τις παραθαλάσσιες περιοχές για αύξηση του τουρισμού χωρίς να επιβαρύνουν το περιβάλλον τότε καμία μελλοντική γενιά δε θα θέτει σε κίνδυνο τις ανάγκες τις ως προς τη φυσική ζωή, τις πολιτισμικές, τις κοινωνικές. Βέβαια, για ορισμένες άλλες χώρες όπως η Αγγλία, υπήρξε από το 1920 ο θεσμός «ο όποιος ρυπαίνει πληρώνει» και ήταν πρόταση του Ρίγου η οποία έγινε και αποδεκτή. Στόχος της αειφόρου ανάπτυξης είναι η τουριστική ανάπτυξη της παράκτιας περιοχής με σεβασμό προς τα περιβαλλοντικά στοιχεία και η καλύτερη ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων<sup>12</sup>.

Τα θετικά αισθήματα και ο ανθρώπινος τρόπος ζωής εξαρτώνται βέβαια από περιβαλλοντικούς παράγοντες αλλά και υποκειμενικούς δείκτες όπως η εκπαίδευση, η επικοινωνία με το κοινωνικό περίγυρο, το εισόδημα, η δημιουργική έκφραση, η καλή σωματική υγεία και ιδίως η ψυχική.

Όσο όμως αφορά τους περιβαλλοντικούς παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται η ποιότητα ζωής, δεν είναι μόνο να θαυμάζουμε τα πράσινα τοπία ή να απολαμβάνουμε το χρώμα της θάλασσας. Αλλά να συνυπάρχουμε ειρηνικά με τα ζώα, να μη ρυπαίνουμε το χερσαίο έδαφος, τα θαλάσσια ύδατα των παράκτιων ζωνών, τα τουριστικά μαγαζιά να μην εκχύνουν τα απόβλητα στη θαλάσσια περιοχή και στα λιμάνια να υπάρχει σύστημα διαχείρισης αποβλήτων των πλοίων. Πρόκειται λοιπόν, για το οικολογικό και φυσικό ανάγλυφο αυτών των περιοχών και για τη σχέση μας με ανθρώπους άλλων χωρών που εγκαθίστανται στην Ελλάδα για λίγες μέρες. Εξάλλου όταν το πρότυπο της ποιότητας ζωής είναι πράσινο, έτσι θα είναι και η ζήτηση νέων προϊόντων και επιχειρήσεων, όπως πράγματι τελευταία υπάρχουν επιχειρήσεις που ενισχύουν τη πράσινη ποιότητα και τη καινοτομία. Αν οι υπεύθυνοι των επιχειρήσεων αναλογιστούν ότι ένας από τους λόγους που οι κάτοικοι άλλων χωρών επισκέπτονται τη χώρα μας για να έρθουν σε επαφή με τη φύση αλλά και με τα τόσα φυσικά προϊόντα που οι ίδιοι στερούνται θα υιοθετήσουν τρόπους να αυξήσουν τις πωλήσεις<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Στεφανίδης Π.(2004). Οι περιβαλλοντικοί πόροι ως μέσον αγροτικής, τουριστικής, ενεργειακής ανάπτυξης στο χώρο της Ε.Ε.



Αυτό λοιπόν που επιβάλλεται να κατανοήσουν οι κρατικοί φορείς, οι επιχειρήσεις των παράκτιων ζωνών, οι μόνιμοι κάτοικοι, οι τουρίστες είναι ότι το περιβαλλοντικό κόστος συνδέεται με τη δομή και τις λειτουργίες της ζωής που δεν αποτιμώνται ούτε από την αγορά ούτε από τη τιμολόγηση των προϊόντων. Το πρόβλημα της αειφόρου ανάπτυξης δε λύνεται με το να αποτιμήσουμε το φυσικό περιβάλλον και να το διαιρέσουμε, ούτε με την υπερβολική παραγωγή και τη κατάχρηση των τεχνολογικών μέσων.

Μεγαλύτερη βαρύτητα όμως δίνουμε στην αειφόρο ανάπτυξη που πραγματοποιείται στις παράκτιες περιοχές και υπάρχουν λόγοι για αυτό. Πρώτα από όλα λόγω της βιοποικιλότητας που αναπτύσσεται τόσο στο χερσαίο όσο και στο θαλάσσιο τμήμα. Μπορούμε να κατανοήσουμε πόσο σημαντική είναι η βιοποικιλότητα, αρκεί να αναλογισθούμε ότι στα νησιά και στις παραθαλάσσιες πόλεις κατά τους θερινούς μήνες, εγκαθίστανται ακόμη και άτομα που ζούνε σε χώρες του εξωτερικού προκειμένου να προστατεύουν τους ζωικούς και φυτικούς οργανισμούς από την ανθρώπινη ασέβεια. Έπειτα έχουμε κέρδος λόγω της γεωμορφολογίας καθώς στις περισσότερες παράκτιες περιοχές, γύρω από τα θαλάσσια ύδατα υπάρχουν βράχια που δίνουν τη μορφή κόλπου, το λευκό βότσαλο ή άμμος και ύπαρξη πρασίνου. Ακόμη υπάρχουν οι ανθρώπινες δραστηριότητες λόγω του διαθέσιμου φυσικού πλούτου, όπως το εμπόριο ψαριών και άλλων θαλάσσιων οργανισμών, οι επιχειρήσεις που προβάλλουν τα θαλάσσια αθλήματα (με μέτρα ασφαλείας προς αποφυγή ατυχημάτων). Όσο σημαντικό είναι το κομμάτι για την ανάπτυξη του τουρισμού που συνθέτουν αυτές οι περιοχές, άλλο τόσο οικολογικά αξιόλογες είναι και χρήζουν ευαισθησίας. Αυτό που παρατηρούμε, δυστυχώς, τα τελευταία χρόνια είναι ότι η ανάπτυξη που πραγματοποιείται δεν έχει κάποιο κεντρικό σχεδιασμό και το αποτέλεσμα είναι να σπαταλούνται πόροι, να μολύνεται το περιβάλλον και να υποβαθμίζονται αυτοί οι χώροι.



ΕΙΚΟΝΑ 3.1<sup>13</sup> Σύστημα διαχείρισης λυμάτων των πλοίων σε λιμάνι

<sup>13</sup> Πηγή: <http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://kepom.files.wordpress.com/2014/05/>



ΕΙΚΟΝΑ 3.2<sup>14</sup> Απαγόρευση ανθρώπινων δραστηριοτήτων στα σημεία που βρίσκονται τα φυσικά στοιχεία, σε παράκτια ζώνη Αγίου Ισιδώρου Δήμου Διστόμου Αράχωβας Αντίκυρας

### 3.2 Τα εργαλεία και οι αρχές της αειφόρου ανάπτυξης στις παράκτιες ζώνες που έχουν τουρισμό.

Το 1992 στο Ρίο της Βραζιλίας στη «Συνδιάσκεψη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη», αναλύθηκαν για πρώτη φορά οι αρχές και τα εργαλεία της αειφόρου ανάπτυξης<sup>34</sup>.

Προκειμένου οι πολίτες ενός κράτος να μάθουν να σέβονται το περιβάλλον, να το προστατεύουν και να λαμβάνουν μέρος στην αειφόρο ανάπτυξη, ειδικά των παράκτιων περιοχών που πρέπει να προστατεύεται το πράσινο αλλά και τα θαλάσσια ύδατα ταυτόχρονα, πρέπει να έχει προηγηθεί σωστή εκπαίδευση και πληροφόρηση. Όταν παρέχονται πληροφορίες στο τοπικό πληθυσμό, είτε μέσα από σεμινάρια είτε διαδικτυακά για το πώς θα συμπεριφέρονται σε περιόδους τουριστικής κίνησης μπορούν να αποφευχθούν αρνητικές συμπεριφορές, εμείς να μάθουμε για τον τρόπο ζωής των επισκεπτών και ταυτόχρονα να τους δείξουμε ότι δεν θέλουμε να έχουμε περιβαλλοντικό κόστος. Μέχρι πρόσφατα η συμμετοχή του τοπικού πληθυσμού δεν ήταν επαρκής όσον αφορά τη τουριστική δραστηριότητα αλλά πλέον εντάσσεται στις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης<sup>15</sup>. "Η ομαδική συμμετοχή αποτελεί ένα από τα κρίσιμα συστατικά της αειφόρου ανάπτυξης στο τουρισμό" έλεγε ο Jules Pretty. Σαφώς όταν συμμετέχουν πολλοί πολίτες σε ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα, τόσο πιο θετικό είναι το αποτέλεσμα γιατί τις πράξεις τους τις μιμούνται οι υπόλοιποι πολίτες και οι φιλοξενούμενοι. Επίσης υπάρχουν πιο πολλές πιθανότητες να εξαλειφθούν οι ελλείψεις των περιοχών. Επομένως σε αυτή τη περίπτωση υπάρχουν και εξωτερικοί παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται η σωστή λειτουργία ενός εκπαιδευτικού προγράμματος. Η τελευταία γενιά έχει αρχίσει να έχει οικολογική συνείδηση και να επικρίνει πράξεις επιβαρυντικές προς τη φύση, αλλά και τη μη βοήθεια των κρατικών φορέων<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> Πηγή:<http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://www.daa.gov.gr/newsite/images/stories/2011>

<sup>15</sup> Κοκκώσης Χ. και Τσάρτας Π. (2001). Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον.

<sup>16</sup> Mowforth και Munt(1998) .

Εκτός όμως από την εκπαίδευση του τοπικού πληθυσμού, των τουριστικών επιχειρηματιών και εποχιακών υπαλλήλων, πρέπει αν υπάρξουν και επιμορφωτικά προγράμματα στη πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Όσο αφορά τη δική μας χώρα οι μαθητές δε διδάσκονται μαθήματα σχετικά με το περιβάλλον και οι καθηγητές ακολουθούν ένα σύστημα που δεν υπάρχουν διδακτικές ώρες για να φέρουν τους μαθητές κοντά στα στοιχεία της φύσης, κοντά στα στοιχεία της θάλασσας, ούτε τους καθοδηγούν ώστε να παρακολουθούν σχετικά ντοκιμαντέρ. Παρά μόνο τα παιδιά που ζουν σε απομακρυσμένες περιοχές από τα αστικά κέντρα, όπως π.χ μαθητές που ζούνε στα χωριά του Νοτίου Πηλίου, με τη θέληση τη δική τους και τη προτροπή των γονέων μαθαίνουν τι σημαίνει αειφόρος ανάπτυξη.

Η οικονομία μιας χώρας είναι ο πρωταρχικός παράγοντας για να μπορέσει να αξιοποιηθεί μια παράκτια περιοχή τουριστικά, αρκεί βέβαια να αλληλεπιδρά με το κοινωνικό και πολιτιστικό πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης. Η οικονομική βιωσιμότητα συγκεκριμένα, είναι το μέγιστο επίπεδο κέρδους που οφείλεται στις τουριστικές δραστηριότητες της περιοχής. Το κέρδος αυτό αναφέρεται είτε στα έσοδα από τους φιλοξενούμενους, είτε στα έσοδα λόγω κάλυψης θέσεων εργασίας<sup>15</sup>.

Όπως προαναφέραμε, η οικολογική βιωσιμότητα ήταν η εκκίνηση για την εύρεση μεθόδων ανάπτυξης των παράκτιων περιοχών που έχουν τουρισμό που επηρεάζουν και την οικονομία του κράτους. Αυτό όμως που απαιτεί η οικολογική βιωσιμότητα είναι η αποφυγή επιβάρυνσης του περιβάλλοντος από τις τουριστικές δραστηριότητες και τη χωρική τους συγκέντρωση. Οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε νησιά, σε πόλεις με θάλασσα υποβαθμίζουν την αισθητική των τοπίων, τη χρήση της γης και των θαλάσσιων υδάτων. Πέραν από τις κυρώσεις του νομοθετικού πλαισίου η οικολογική βιωσιμότητα χρειάζεται επίσης την ανθρώπινη ευαισθησία, είτε πρόκειται για μόνιμους κατοίκους είτε για τουρίστες.

Η κοινωνική δομή της χώρας μας εξαρτάται και από το τουρισμό, καθώς αυξάνεται η παραγωγική δραστηριότητα ορισμένων επιχειρήσεων, ένα ποσοστό ανέργων απασχολούνται για ένα χρονικό διάστημα, βελτιώνεται το μορφωτικό επίπεδο μας καθώς συναναστρεφόμαστε με άτομα πιο βαθιάς κουλτούρας και ανεπτυγμένων αντιλήψεων. Συμπεραίνουμε λοιπόν, πως η κοινωνική βιωσιμότητα είναι η ικανότητα ενός κράτους να φιλοξενεί έναν αριθμό τουριστών που μπορούν να ζούνε σε αρμονία με το φυσικό της περιβάλλον και την ανάπτυξη που υπάρχει γύρω από αυτό, τη κουλτούρα της, αλλά συνάμα αυτό το κράτος θα πρέπει να συμβαδίζει με τις όποιες αλλαγές συμβαίνουν στο πέρασμα των χρόνων<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Κοκκόσης Χ. και Τσάρτας Π. (2001). Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον.

Προκειμένου μια χώρα να επιτύχει αειφόρο ανάπτυξη εκτός από τη σωστή εκπαίδευση, την πληροφόρηση, το οικονομικό επίπεδο, είναι απαραίτητο οι κάτοικοι της να γνωρίζουν τι σημαίνει πολιτισμός. Ο ελληνικός πολιτισμός λόγω της Αρχαίας ιστορίας του, έχει μοναδικά και δυναμικά στοιχεία, καθώς έχει και τη δυνατότητα να έλκει τη προσοχή κατοίκων από άλλες χώρες με τα ήθη και τα έθιμα (πράγματι η Ελλάδα είναι μία από τις λίγες χώρες που τηρεί τα έθιμα της όχι μόνο τη θερινή τουριστική περίοδο αλλά και τη χειμερινή περίοδο των Χριστουγέννων και την ανοιξιάτικη εποχή του Πάσχα). Βέβαια όταν οι φιλοξενούμενοι έχουν διαφορετικές συνήθειες, έχουν συνηθίσει σε πιο προηγμένο τρόπο ζωής και δε τα βρίσκουν υπάρχει κίνδυνος για την αρνητική διαφήμιση της πολιτισμικής μας ταυτότητας.

Με την υιοθέτηση της πολιτισμικής βιωσιμότητας μπορούν να αντιμετωπιστούν οι πολιτιστικές επιρροές, αρκεί να μπορούν οι κάτοικοι μιας χώρας να κατανοήσουν τη πλήρη σημασία της δηλαδή να κατανοήσουν ότι έχουν την ικανότητα να προβάλλουν τα στοιχεία του πολιτισμού τους που δεν υπάρχουν σε άλλους λαούς και αυτό τους κάνει ανταγωνιστικούς<sup>15</sup>.

Εκτός από τις αρχές υπάρχουν και τα εργαλεία της αειφόρου ανάπτυξης όπως η Φέρουσα Ικανότητα. Δηλαδή το ανώτατο όριο παρουσίας τουριστικών υποδομών που μπορούν να γίνουν σε μία τουριστική περιοχή. Αν ο τόπος υπερβεί αυτό το όριο που υπολογίζεται με σύνθετους τρόπους υποβαθμίζονται οι πόροι, η ποιότητα ζωής και έχουμε μείωση της τουριστικής ζήτησης. Τα όρια (αυθαίρετα ή βάση εμπειρίας) που θέτονται είναι είτε με τη μορφή ενός αριθμού τουριστών σε μία περιοχή που θα είναι ο μέγιστος είτε με τον αριθμό καταλυμάτων στην ίδια περιοχή που θα είναι επίσης ο μέγιστος. Η Φέρουσα Ικανότητα συνδέεται με τις υποδομές ψυχαγωγίας στις τουριστικές περιοχές οι οποίες υποβιβάζουν το περιβάλλον ή όχι, με τους μόνιμους κατοίκους στη περίπτωση που δεν επιθυμούν τουρίστες γιατί δε θέλουν να μολύνεται το περιβάλλον ούτε με την ξένη δράση στις τοπικές δραστηριότητές τους, τη δυνατότητα ώστε οι τουριστικές δραστηριότητες να μην απομακρύνουν τις επιθυμητές, την ανεπάρκεια των φυσικών υποδομών, τη ψυχολογική κατάσταση των τουριστών από την επικριτική στάση των μόνιμων κατοίκων<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Κοκκώσης Χ. και Τσάρτας Π. (2001). Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον

<sup>17</sup> Consultancy AE (2004). Η έννοια της Φέρουσας Ικανότητας.

Ένα άλλο, εξίσου σπουδαίο εργαλείο αποτελούν οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων που είναι το μέσο για να προσδιορίζονται οι επιδράσεις των ανθρώπινων δραστηριοτήτων προς το περιβάλλον και την ανάπτυξη του. Η πραγματοποίηση μελετών είναι απαραίτητη προκειμένου να υπάρξουν έργα για τη μετεγκατάσταση, επέκταση, βελτίωση, τροποποίηση, εκσυγχρονισμό υποδομών προς μηδενισμό των επιπτώσεων που επιφέρουν στο περιβάλλον. Αυτές οι μελέτες διακρίνονται σε δύο φάσεις: Στη πρώτη που γίνεται η Προμελέτη Περιβαλλοντικών επιπτώσεων και εκτιμούνται οι προκαταρκτικές επιπτώσεις ενός έργου και η δεύτερη φάση περιέχει την υλοποίηση ή διαγραφή αυτού του έργου. Οι δύο φάσεις στηρίζονται σε καινούργια μέθοδο όπου οι ειδικοί λαμβάνουν υπόψη τους τη κατάσταση της παράκτιας περιοχής και τις μελλοντικές προβλέψεις του ποιοτικού επιπέδου του περιβάλλοντος<sup>15</sup>.

### *3.2.1 Οι δείκτες αειφόρου ανάπτυξης που πρέπει να μελετήσουν οι ειδικοί και η συμμετοχή της κοινωνίας*

Το πρωταρχικό ζητούμενο είναι να επεξηγήσουμε τι σημαίνει ο όρος περιβαλλοντικοί δείκτες. Πρόκειται λοιπόν για το μέτρο που επιτρέπει να εντοπίζονται και να αξιολογούνται τα προβλήματα που υπάρχουν σε μια κοινότητα στην οποία η οικονομία, το περιβάλλον, η κοινωνία δε συνδέονται με σωστό τρόπο. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο ανάλογα με το βαθμό υποβάθμισης του περιβάλλοντος, τη περιβαλλοντική απόδοση μετά από μέτρηση και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Οι λειτουργίες τους συμβάλλουν στο να γίνονται λιγότερες μετρήσεις από όσες έπρεπε για να είναι ακριβή τα αποτελέσματα και απλοποιούν τη σύγκριση αποτελεσμάτων που εξάγουν οι ειδικοί. Ο στόχος τους είναι η εύρεση φυσικών δαπανών και πόρων σχετικούς με τη βιώσιμη διαχείριση και την παραγωγικότητα της υλικής τους χρήσης<sup>15</sup>.

Σε πρόσφατη έκθεση του ΟΟΣΑ σχετική με τους περιβαλλοντικούς δείκτες (οι ειδικοί τους λαμβάνουν υπόψη από το 1989) διαχωρίστηκαν σε κατηγορίες ανάλογα με το στόχο και το πλαίσιο που εξυπηρετεί ο καθένας. Αυτοί οι δείκτες σχεδιάστηκαν για να βοηθήσουν την ενσωμάτωση περιβαλλοντικών ανησυχιών, των οικονομικών πολιτικών και τη διαχείριση πόρων<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup>Κοκκώσης Χ. και Τσάρτας Π. (2001). Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον

<sup>18</sup> Σερραϊός Κων/νος: Περιβαλλοντικοί δείκτες- θέματα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1<sup>18</sup> Έκθεση ΟΟΣΑ θέματα που αφορούν αυτοί οι δείκτες

ΔΕΙΚΤΕΣ	ΘΕΜΑΤΑ
Κλιματικές αλλαγές	Περιβαλλοντική ζημιά
Μείωση στρώματος όζοντος	Δαπάνες
Ευτροφισμός	Φορολογία- Επιχειρήσεις
Όξινη	Δομές τιμών
Μόλυνση	Εμπορικές πτυχές
Αστική ποιότητα	Κοινωνικά όργανα
Βιοποικιλότητα	Χρήση πόρων
Πολιτιστικά τοπία	Παραγωγή ρύπων
Απόβλητα	Ασφάλεια φυσικών στοιχείων
Υδάτινοι πόροι	Περιβαλλοντικές συνθήκες
Δασικοί πόροι	Άμεσες απαντήσεις
Αλιευτικοί πόροι	Άμεσες απαντήσεις
Εδαφική υποβάθμιση	Άμεσες απαντήσεις
Υλικοί πόροι	Άμεσες απαντήσεις
Κοινωνία-Οικονομία	Άμεσες απαντήσεις

Ανάμεσα στους δείκτες υπάρχουν ορισμένοι που είναι άμεσα μετρήσιμοι αλλά απαιτούνται επιπλέον ενέργειες για να δημοσιευθούν προς όφελος του κόσμου. Τα τελευταία 15 περίπου χρόνια, έχουν αναγνωριστεί σε πολλές χώρες της Ε.Ε. και χρησιμοποιούνται σε πολιτικά προγράμματα και στον κρατικό προϋπολογισμό. Ωστόσο, υπάρχουν διαφορές ανάμεσα στις χώρες για το ποια στοιχεία θα καθιερωθούν διεθνή ώστε να αναλύονται και να επεξεργάζονται.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2<sup>19</sup> Έκθεση ΟΟΣΑ Οι δέκτες για τους οποίους έρχονται σε σύγκρουση αυτές οι χώρες (Σερραίος Κων/νος)

Κλιματικές αλλαγές	Ένταση εκπομπών CO <sub>2</sub>
Στρώμα όζοντος	Δείκτες της φαινομενικής κατανάλωσης ουσιών για μείωση του όζοντος
Ποιότητα ατμόσφαιρας	Ένταση εκπομπών NO <sub>x</sub> και SO <sub>x</sub>
Μη παραγωγή αποβλήτων	Ένταση παραγωγής δημοτικών αποβλήτων
Ποιότητα γλυκών υδάτων	Κατεργασία υδάτινων αποβλήτων
Πόροι γλυκών υδάτων	Ένταση χρήσης
Δασικοί πόροι	Ένταση χρήσης
Αλιευτικοί πόροι	Ένταση χρήσης
Ενεργειακοί πόροι	Ένταση χρήσης
Βιοποικιλότητα	Απειλούμενα είδη

<sup>18</sup> Σερραίος Κων/νος: Περιβαλλοντικοί δείκτες- θέματα.

<sup>19</sup> Σερραίος Κων/νος: Ανάλυση περιβαλλοντικών δεικτών

Έχουμε προαναφέρει ότι η ανάπτυξη για την προστασία του περιβάλλοντος σχετίζεται επίσης με την οικονομική ανάπτυξη. Στις περισσότερες χώρες, τα πολιτικά πρόσωπα έχουν συνδέσει την αειφορία με το πολιτικό σχέδιο που περιλαμβάνει και άλλους τομείς αλλά και την αυτόνομη παιδεία του κάθε πολίτη<sup>19</sup>.

### 3.2.1.1. Οι σημαντικότεροι δείκτες της αειφόρου ανάπτυξης

Οι μεγαλύτερες ανησυχίες για τις κλιματικές αλλαγές τα τελευταία χρόνια, όπως π.χ. στην Ελλάδα οι χειμώνες είναι ήπιοι χωρίς χιονοπτώσεις και θερμοκρασίες υπό του 0<sup>0</sup> C και τα καλοκαίρια με υπερβολικές θερμοκρασίες ακόμη και άνω των 40<sup>0</sup> C, στρέφονται στις εκπομπές του CO<sub>2</sub>. Οι εκπομπές του CO<sub>2</sub> είναι υπαίτιες για το "φαινόμενο του θερμοκηπίου" και θα έπρεπε να είναι σε τόσο χαμηλό επίπεδο που δε θα έπρεπε οι ανθρώπινες δραστηριότητες να επηρεάζουν το κλίμα. Οι στρατηγικές που θα εφαρμοσθούν δε πρέπει να σχεδιάζονται μόνο για τη κάθε χώρα ξεχωριστά αλλά να είναι και διεθνής. Από μετρήσεις σε όλες τις ηπείρους, η λήψη ύδατος ισούται με το διπλάσιο της αύξησης του πληθυσμού. Οι γεωργικές δραστηριότητες είναι ο μεγαλύτερος χρήστης των υδάτων και η κατανάλωση τους έχει αυξηθεί κατά 60% από το 1960 και έπειτα<sup>18</sup>.

Οι ανησυχίες τώρα όσο αφορά τη διαθεσιμότητα των θαλάσσιων πόρων, δηλ. τον εντατικό βαθμό αλιείας και τη ποιότητα υδάτων για κολύμβηση, στρέφονται στην αλιεία, στις ανθρώπινες δραστηριότητες και την έκχυση από τα πλοία. Στόχος είναι να υπάρξει μια μέθοδος ώστε όταν συλλέγονται θαλάσσιοι πόροι από κάποιες περιοχές να μην υπερβαίνουν τη δυνατότητα να ανανεώνονται τα αποθέματα περνώντας μεγάλα χρονικά διαστήματα. Αυτοί οι θαλάσσιοι πόροι μας δίδουν πληροφορίες για τη ποσότητα των αλιευτικών πόρων και προστίθενται στα αποτελέσματα για τα αποθέματα της θαλάσσιας πανίδας. Πάνω από 30% των θαλάσσιων αποθεμάτων, σε όλες τις χώρες του κόσμου, δεν εκμεταλλεύονται σωστά, ενώ οι απώλειες αγγίζουν το 10% και 50% εκμεταλλεύονται πλήρως.

Ένας ακόμη παράγοντας που επηρεάζει το "φαινόμενο του θερμοκηπίου" είναι η ενεργειακή κατανάλωση. Παίζει ρόλο ακόμη στη ποιότητα των υδάτων, τα στοιχεία του εδάφους, τη χρήση πυρηνικών καυσίμων<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Σερραϊός Κων/νος: Περιβαλλοντικοί δείκτες- θέματα.

<sup>19</sup> Σερραϊός Κων/νος: Ανάλυση περιβαλλοντικών δεικτών

### 3.2.1.2 Ο ρόλος της ελληνικής κοινωνίας για τους δείκτες αιεφόρους ανάπτυξης

Υπάρχει ένα πλαίσιο αναφοράς που εξετάζει τη συμπεριφορά των διάφορων κοινωνικών ομάδων κατά τις εργασιακές ώρες αλλά και στην ιδιωτική τους ζωή σε σχέση με το περιβάλλον. Η αιεφόρος ανάπτυξη μέσα από το κοινωνικό πλαίσιο εστιάζει στην εκπαίδευση, τις δεξιότητες, τη κατανάλωση προϊόντων, το εισόδημα, την ανεργία. Τα κοινωνικά δίκτυα που αναπτύσσουμε έχουν αξίες οι οποίες αναγνωρίζονται από τις βιομηχανίες και καλύπτουν τις σχέσεις τους με πελάτες, μετόχους, πολιτικά πρόσωπα. Σύμφωνα με τον Lehtonen τα κοινωνικά δίκτυα έχουν τα εξής επίπεδα:

- ❁ Σύνδεση. Με τον οικογενειακό περίγυρο, τους γείτονες και τους φίλους.

- ❁ Γεφύρωμα. Με ένα ευρύ δίκτυο γνωστών και συναδέλφων

- ❁ Σύνδεση. Με επίσημα ιδρύματα, μέλη της κυβέρνησης.

Αυτά τα επίπεδα αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες για την ηλικία, το μορφωτικό επίπεδο, τον τρόπο επιβίωσης. Η έννοια της αιεφόρους ανάπτυξης για τις κοινωνίες έχει διπλή σημασία καθώς πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ως τη κύρια προϋπόθεση για να αποδεχτούν σε δημόσιο επίπεδο οι στόχοι προς την προστασία του περιβάλλοντος. Οι στρατηγικές που αναπτύσσονται προς την περιβαλλοντική ανάπτυξη είναι αναγκαίο να: εντάσσουν θεσμικούς στόχους προς την οικονομία και το κοινωνικό περίγυρο, την απόδοση δικαιοσύνης ανάμεσα σε χώρες που έχουν οικονομικές συναλλαγές και το εμπόριο, το ενδιαφέρον των πολιτικών προσώπων για ευκαιρίες στις νέες γενιές και ανάπτυξη των επαρχιών (απομακρυσμένων ορεινών χωριών και νησιών).

Όσοι περιβαλλοντολόγοι οικονομολόγοι και οικολόγοι μελετούν το αν θα υπάρχει ανάπτυξη στο μέλλον, με βάση τα τωρινά δεδομένα, συμπεραίνουν ότι το έδαφος δε μπορεί να αναπτυχθεί χωρίς να υπάρξει βλάβη σε άλλα υπό-συστήματα, επομένως είναι αναγκαίο να μειωθεί η χρήση των πόρων. Η κοινωνική αιεφόρος ανάπτυξη στρέφει το ενδιαφέρον της στη ποιότητα ζωής, το δικαίωμα στη καταβολή αντικειμενικού μισθού, τη κοινωνική ασφάλεια. Για να χαρακτηρίζεται μια κοινωνία βιώσιμη, αρκεί να αντέχει την ικανότητα να αντιμετωπίζει:

- ❁ Το υψηλό επίπεδο της ανεργίας που διαρκεί για μεγάλο χρονικό διάστημα

- ❁ Την αλλαγή των φυλετικών προτύπων, ειδικά των γυναικείων που η συμμετοχή τους είναι αισθητή σχεδόν σε όλα τα επαγγέλματα, τα πολιτισμικά δρώμενα, τα κοινωνικά προβλήματα.

- ❁ Το χαρακτηρισμό της κοινωνίας που τείνει σε γηραιά λόγω μεγάλου πληθυσμού μετανάστευσης νεαρών ηλικιών.

- ❁ Ένα καλύτερο εκπαιδευτικό σύστημα με μεγαλύτερη προσέγγιση στην εκμάθηση περιβαλλοντικών στοιχείων. Είναι ένα σημείο που χρειάζεται την ενθάρρυνση από εκπαιδευτικούς και γονείς προς τους κρατικούς φορείς.

Τα ειδικά συστήματα μετρήσεων δεικτών που υπάρχουν σε κάποιες επιχειρήσεις έχουν ελλείψεις ως προς τη τεχνοτροπία τους αλλά δε χρησιμοποιούνται και σε τακτά χρονικά διαστήματα. Όμως ακόμη και αυτά τα αποτελέσματα έπρεπε να συγκρίνονται



με τα αποτελέσματα της οικονομικής κατάστασης του κράτους, γεγονός που δε γίνεται πραγματικότητα<sup>18</sup>.

### **3.3 Ποια είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην Ελλάδα οι παράκτιες περιοχές και ποιοι τρόποι αντιμετώπισης υπάρχουν**

Το πιο σημαντικό από όλα τα προβλήματα, που αντιμετωπίζουν οι ελληνικοί παράκτιοι χώροι, είναι η υποβάθμιση των φυσικών πόρων και των οικοσυστημάτων. Έχουμε προαναφέρει κάποιες μελλοντικές επιπτώσεις αλλά δεν τις αναλύσαμε ώστε να κατανοήσουμε το βάθος των προβλήματος<sup>3</sup>.

Η απόσβεση των φυσικών πόρων, λόγω υψηλής συγκέντρωσης ατόμων τα τελευταία χρόνια (άτομα τα οποία η χώρα μας δε μπορεί να δεχτεί με ευπρεπής συνθήκες) και δραστηριοτήτων που προστίθενται κάθε τουριστική περίοδο. Το αποτέλεσμα είναι να εισχωρούν θαλάσσια ύδατα σε υπόγειους υδροφόρους. Επίσης η ρύπανση των κόλπων, σε μη κοσμοπολίτικα νησιά και παραθαλάσσια χωριά, από λύματα πλοίων και πετρελαιοκηλίδες, απόβλητα των χώρων αναψυχής που εκχύνονται υπογείως στα νερά της θάλασσας, απορρίμματα λουόμενων. Η διάβρωση των χερσαίων τμημάτων λόγω φυσικών φαινομένων αλλά και ανθρώπινων δραστηριοτήτων όπως οι κατασκευές κτιρίων που προκαλούν προσάμμωση<sup>2</sup>. Τα μη νόμιμα κτίρια, η εγκατάλειψη των γαιών σε συνδυασμό με τα πολυάριθμα οδικά δίκτυα που είναι παράλληλα με τις ακτές υποβαθμίζουν το φυσικό περιβάλλον. Ακόμη η εξέλιξη των οικονομικών δραστηριοτήτων που δεν είναι πάντα θετική και φέρνει ανεργία, περιθωριοποίηση των μόνιμων κατοίκων, εξασθένηση του κοινωνικού περιβάλλοντος.

---

<sup>3</sup> Δρίτσας Σ. (2009). Κλιματική αλλαγή-άνοδος της στάθμης της θάλασσας: συνέπειες στις παράκτιες περιοχές.

<sup>2</sup> Κοκκώσης και Μέζα (2002). Ανθρωπος και περιβάλλον στην Ελλάδα

Ο λόγος που έχουν δημιουργηθεί όλα αυτά τα προβλήματα είναι ότι το κράτος δεν εφαρμόζει ένα ενιαίο σχέδιο ώστε να διαμορφώνονται οι παράκτιες περιοχές με τρόπο που να προστατεύεται το περιβάλλον, να μην υπάρχει ανεργία και να αναπτύσσεται ο τουρισμός, η αλιεία, η γεωργία<sup>2</sup>.

Ωστόσο υπάρχουν τρόποι αντιμετώπισης προκειμένου να σχεδιαστούν και να λειτουργούν σωστά οι παράκτιες ζώνες, όμως απαιτούνται σχέδια και πράξεις σε χρονικά διαστήματα 10 και 50 ετών αντίστοιχα. Για την ακρίβεια: στο χρονικό ορίζοντα των 10 ετών η στάθμη των θαλάσσιων υδάτων θα αυξηθεί κατά 5 cm<sup>20</sup>. Αλλά επειδή θα επηρεάσει σε μικρότερο βαθμό τις χωρικές ενότητες είναι απαραίτητο να τεθεί σε εφαρμογή το πρόγραμμα Eurosion σύμφωνα με το οποίο υπάρχουν πέντε επιλογές για το στρατηγικό σχεδιασμό των ακτών αλλά θα επιλεγούν οι τρεις καταλληλότερες<sup>21</sup>.

Ο στόχος του προγράμματος είναι να μπου σε εφαρμογή οι θεμελιώδης αρχές προστασίας των παράκτιων περιοχών για να προστατευτούν από τη μελλοντική εξέλιξη τόσο οι παράκτιες ζώνες όσο και οι άνθρωποι που κατοικούν μόνιμα σε αυτές και όσοι φιλοξενούνται για μικρά χρονικά διαστήματα. Βάση του προγράμματος η παράκτια ζώνη διαχωρίζεται σε τρεις κατηγορίες: τη Κρίσιμη, τη Δυναμική, την Υπόλοιπη για να υπάρξει πιο αποτελεσματική προστασία<sup>22 3</sup>.

---

<sup>2</sup> Κοκκώσης και Μέξα (2002). Ανθρωπος και περιβάλλον στην Ελλάδα

<sup>20</sup> Dasgupta S. (2007). The impact of sea level rise on developing countries.

<sup>21</sup> European Commission-Climate Action [http://ec.europa.eu/clima/policies/brief/eu/index\\_en](http://ec.europa.eu/clima/policies/brief/eu/index_en).

<sup>22</sup> Πηγή: Επιστημονική ομάδα Τμήματος ΧΠΠΑ. Αξιόλογα Οικοσυστήματα τύπου Γ με δασικές εκτάσεις σε παραθαλάσσιες περιοχές και παράκτιες περιοχές με τουριστικό ενδιαφέρον.

<sup>3</sup> Δρίτσας Σ. (2009) Κλιματική αλλαγή-άνοδος της στάθμης της θάλασσας.

☀ Το θαλάσσιο τμήμα της Κρίσιμης ζώνης ξεκινάει από την ακτογραμμή και καταλήγει σε βάθος 10 μ. ενώ σε πλάτος ξεκινάει το λιγότερο 100 μ. από την ακτογραμμή. Το χερσαίο τμήμα τώρα, για περιοχές με λιγότερο από 2.000 κατοίκους ή που δεν ήταν στα σχέδια πόλεως μέχρι και το 1923 πρέπει να αρχίζει από την ακτογραμμή με πλάτος 5.000μ.<sup>23</sup>.

☀ Το θαλάσσιο τμήμα της Δυναμικής ζώνης έχει εκκίνηση από το τέλος της προηγούμενης ζώνης και φτάνει στο βάθος των 50 μ. και σε καμία περίπτωση δε πρέπει να απέχει κάτω από 200μ. Το χερσαίο τμήμα τώρα, για περιοχές με λιγότερο από 2.000 κατοίκους ή που δεν ήταν στα σχέδια πόλεως μέχρι και το 1923 ξεκινάει από εκεί που τελειώνει η Κρίσιμη ζώνη και εκτείνεται το λιγότερο ως τα 5.000 μ. από τη γραμμή του αιγιαλού.

☀ Ενώ το θαλάσσιο τμήμα της Υπόλοιπης ζώνης επεκτείνεται από το τελευταίο σημείο της Δυναμικής ως τα χωρικά ύδατα, ενώ το χερσαίο τμήμα της είναι η ζώνη μετάβασης από τη παράκτια ζώνη μέχρι τον ηπειρωτικό χώρο. Εκεί πραγματοποιούνται πολυάριθμες δραστηριότητες και επηρεάζουν τις δύο προηγούμενες ζώνες. Τα όρια της φτάνουν μέχρι την ενδοχώρα και σε ύψος 600μ.

Όσο αναφορά τα μέτρα προστασίας του προγράμματος, το πρώτο σημαντικότερο είναι η διερεύνηση των ζωνών που έχουν τη μέγιστη επικινδυνότητα και απαιτούν συγκεκριμένο μηχανισμό ελέγχου. Ακόμη δημιουργία προγραμμάτων ώστε να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες και να μη συμβάλλουν με τη ρύπανση του περιβάλλοντος στις κλιματικές αλλαγές. Να γίνεται αποτίμηση των ζημιών των μόνιμων κατασκευών (δεν εννοούμε π.χ. τα ξύλινα προκατ μπαράκια) στις παράκτιες ζώνες και οι υπεύθυνοι να τιμωρούνται<sup>23</sup>.

Στο Ν. Μαγνησίας συγκεκριμένα, υπάρχουν σε παράκτιες περιοχές των χωριών του Πηλίου κτίρια σε απόσταση ελάχιστων μέτρων από την ακτογραμμή<sup>24</sup>. Επίσης είναι αναγκαίο να τεθούν τα όρια αιγιαλού και παραλίας καθώς έτσι καθορίζεται η απόσταση από το χειμέριο κύμα, ενώ ταυτόχρονα μειώνεται το ύψος οικοδόμησης. Είναι σωστό οι άνθρωποι να χρησιμοποιούν τα θαλάσσια ύδατα προς ψυχαγωγία τους αλλά όχι να διαπράττουν κατάχρηση τους διότι μειώνονται οι υδάτινοι πόροι. Όπως επίσης να προστατεύεται η πανίδα και χλωρίδα, γιατί ήδη η αύξηση της θερμοκρασίας προκαλεί μείωση ζωικών - φυτικών ειδών και αλατότητα. Οι εμπρηστικές πράξεις κατά τη θερινή περίοδο φέρνουν αποτελέσματα όπως η μη αναζωογόνηση των φυτικών ειδών για πολλά χρόνια και τη μείωση στερεότητας του εδάφους, για αυτό πρέπει να καταβάλουν αν όχι οι ίδιοι παραβάτες μεγάλα χρηματικά ποσά ως ποινή (σε περιπτώσεις που δε τιμωρούνται επ αυτοφώρω), η τοπική αυτοδιοίκηση<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Δουκάκης Ε. (2005). Ανάπτυξη παράκτιας ζώνης.

<sup>24</sup> Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Θεσσαλίας(2011)

Υπάρχουν όμως και σπάνια θαλάσσια ζωικά και φυτικά είδη που απειλούνται με εξαφάνιση για αυτό και η αλιεία θα πρέπει να πραγματοποιείται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, χωρίς εκρηκτικά μέσα και όχι σε περιοχές που επιβιώνουν είδη προς εξαφάνιση. Η χλωρίδα και η πανίδα μπορούν επίσης να προστατευτούν και από τις αγροτικές καλλιέργειες με τη χρησιμοποίηση μη χημικών φαρμάκων για τη γρήγορη ανάπτυξη των καλλιεργειών τους και τη συνεργασία με γεωπόνους<sup>25</sup>.

Αυτά βέβαια όλα είναι φυσικά μέτρα, που αν τηρηθούν τα προβλήματα των δασών και θαλασσών που θα εμφανιστούν στο μέλλον θα αντιμετωπιστούν καλύτερα αλλά και εμείς θα έχουμε ποιότητα ζωής, καθώς υπάρχουν και τα τεχνητά μέτρα. Τέτοια μέτρα αποτελούν: (α) η φυτοκάλυψη με υδρόφιλους θάμνους παράλληλα σε ολόκληρη την ακτογραμμή, Αλμυρίκια και γενικώς υδρόφιλες καλλιέργειες (β) η αναπλήρωση των ακτών με προσθήκη τεχνητής άμμου για να διατηρείτε το ισοζύγιο των υλικών (γ) κυματοθραύστες είτε από λιθορριπή και ογκόλιθους για να κυκλοφορούν ελεύθερα οι θαλάσσιες μάζες είτε από κομμάτια σκυροδέματος με πολυστερίνη (δ) πυθμενικοί πρόβολοι από έκχυτο σκυρόδεμα τοποθετημένοι με τέτοιο τρόπο που οι ακτές να διατηρούν το ίζημα τους.

Στο χρονικό διάστημα των 50 ετών θα υπάρχει ένας φορέας διαχείρισης ο οποίος θα καλύπτει νομικά τις διεργασίες που θα γίνονται ώστε να μην προκληθούν μεγάλες ζημιές στις παράκτιες περιοχές. Αυτό ο φορέας θα το επιτύχει μέσα από επιτόπου έρευνα, συλλογή στοιχείων, φωτογραφικού υλικού, καταγραφή παρελθόντων στοιχείων και περιβαλλοντικών αλλαγών. Ακόμη θα υπάρχουν οικονομικά κίνητρα ώστε τα κτίρια που σχεδιάζονται να γίνουν σε επικίνδυνες ζώνες να μεταφερθούν σε μη επικίνδυνες και να τεθεί εθνική στρατηγική για την ανάπτυξη του τουρισμού με σεβασμό προς το περιβάλλον<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Μουρμούρη Α. (2010). Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων περιοχών

#### 4. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Οι παράκτιες περιοχές στην Ελλάδα αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα, αλλά ορισμένα είναι ίδια με αυτά που αντιμετωπίζουν όλες οι χώρες που βρίσκονται στη λεκάνη της Μεσογείου και δε διαθέτουν θεσμικό πλαίσιο το οποίο να αναφέρεται αποκλειστικά στη παράκτια ζώνη. Ο πρώτος νόμος που αναπτύχθηκε στην Ελλάδα ήταν ο ΑΝ 2344/40 «Περί αιγιαλού και παραλίας» ο οποίος αντικαταστάθηκε στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα από τον Ν2971/2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις περί εξέλιξης και δόμησης του παράκτιου χώρου». Ακόμη υπήρχαν οι νόμοι Ν2742/99 «Περί χωροταξίας και βιώσιμης ανάπτυξης» και ο Ν2508/97 «Περί βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας». Η πρώτη αξιολογή προσπάθεια για να διαχειρίζονται οι παράκτιες περιοχές σωστά χωρίς να επιβαρύνεται το περιβάλλον, αλλά ούτε να απομακρύνονται οι επισκέπτες έγινε το 2003 από την Ε.Ε. με το ειδικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για το Παράκτιο Χώρο<sup>26</sup>.

Ο νόμος 1337/1983 συμπληρώνει τον ΑΝ 2344/40 στα εξής σημεία: Προβλέπει για ζώνες 500μ. από τις ακτές των θαλάσσιων υδάτων και από τις όχθες ποταμών και λιμνών. Επίσης απαγόρευση της περιφράξης των ιδιοκτησιών, διατήρηση πρόνοιας ως προς το κοινόχρηστο χαρακτήρα των παράκτιων ζωνών και της ελεύθερης πρόσβασης των πολιτών σε αυτές. Όμως ο Ν2971/01 συμπληρώνει το προηγούμενο νόμο ως προς:

- Τη πρόβλεψη σχεδιασμού των επιτρεπόμενων δραστηριοτήτων στη παράκτια ζώνη
- Τη κωδικοποίηση νομοθεσίας ως προς τη σωστή διαχείριση χερσαίου και θαλάσσιου τμήματος
- Τις ρυθμίσεις μετάβασης προς νομιμοποίηση των αυθαιρέτων
- Τις αντιφάσεις στο περιεχόμενο και το πνεύμα των διατάξεων.

Ανάμεσα σε αυτά τα πλαίσια υπάρχουν και νομοθετικά εργαλεία όπως οι ΖΟΕ (Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου) που θεσμοθετήθηκαν με το Ν1337/83 που προκύπτει από την ανάγκη να προλαμβάνονται οι ανεπιθύμητες επιπτώσεις μέσα από όρους και τη κατάλληλη δόμηση. Στη σημερινή εποχή το περιεχόμενο των ΖΟΕ ενσωματώνεται στο Ν.2508/97. Υπάρχει ακόμη ένα εργαλείο το EXM (Ειδικές Χωροταξικές Μελέτες) που καλύπτει όσα κενά υπάρχουν στο ελληνικό νομικό πλαίσιο και έχει στόχο τη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος έξω από τα αστικά κέντρα.

Στο ελληνικό κράτος δε είναι τα εργαλεία αυτά που κάνουν αισθητή την απουσία τους αλλά ολόκληρο το πολιτικό σύστημα για τη προστασία των παράκτιων ζωνών. Τελευταία γίνεται μια προσπάθεια για να εκδοθεί το Ειδικό πλαίσιο σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για το παράκτιο χώρο, συγκεκριμένα: (α) επιδιώκει τη συνεκτικότητα της νομοθεσίας και το συντονισμό των προγραμμάτων και πολιτικών πράξεων που φέρνουν αρνητικές επιπτώσεις στη παράκτια περιοχή (β) προσδιορίζει τα όρια των φυσικών, ανθρώπινων, γεωγραφικών ενοτήτων με κατευθύνσεις προς το τοπικό σχεδιασμό (γ) προσθέτει όρια στη διαχείριση των παράκτιων περιοχών ανάλογα με το βαθμό ευαισθησίας και δίνει για τη κάθε ζώνη ξεχωριστές πράξεις

(δ) προσδιορίζει τις επιθυμητές χρήσεις και πράξεις προς τη βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> Αλεξανδρή Π. – Αλεξίου Δ. (2006) Το θεσμικό πλαίσιο διαχείρισης και σχεδιασμού των ελληνικών παράκτιων περιοχών

## 5.Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΛΛΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.

### 5.1 Χωροταξικός σχεδιασμός με οικολογική συνείδηση

Μέχρι τώρα στα προαναφερόμενα κεφάλαια, αναπτύξαμε τη πολεοδομική και περιβαλλοντική ανάπτυξης της Ελλάδας με βαρύτητα στις παράκτιες ζώνες, εφόσον είναι ένα δυνατό σημείο σε σχέση με άλλες χώρες της Ε.Ε. Σε χώρες όπως η Ισπανία, η Δανία, η Λετονία, η Γερμανία, η Αυστρία, το Βέλγιο ισχύουν νόμοι για τη ποσοτική και ποιοτική κάλυψη του εδάφους ανά έτος. Ακόμη και αν υποθέσουμε πως δεν υπήρχε εθνικό πλαίσιο η σωστή κάλυψη του εδάφους καθορίζεται σε τοπικό πλαίσιο από πολεοδομικά σχέδια και αυστηρά μέτρα. Όταν σε αυτές τις χώρες γίνεται αξιολόγηση των έργων ανά τακτά χρονικά διαστήματα τα αποτελέσματα είναι θετικά επειδή υπάρχουν αυστηρά μέτρα και τα κρατικά προγράμματα γίνονται πράξη, ενώ οι υπεύθυνοι φορείς δε μένουν απλά στη δημοσίευση στόχων. Σύμφωνα με το COM (2011-571) "*Η Ευρώπη πρέπει να χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τους πόρους*" δηλαδή να εξασφαλίζει την ανάπτυξη που θα επιτρέπει να γίνονται οικονομικές δραστηριότητες για τη σωστή χωροταξία και το περιβάλλον ενώ δε θα υπάρχει κατάχρηση του εδάφους και σφράγιση του<sup>27</sup>.

Εν ολίγοις, στα αστικά κέντρα επικρατούν τέτοιου είδους εικόνες όπου οι κάτοικοι μπορούν να κινούνται άνετα ανάμεσα στα πλούσια με φυσικά στοιχεία πάρκα, ενώ τα εμπορικά είναι πολύ κοντά χωρίς να χρειάζεται να γίνεται κατανάλωση καυσίμων<sup>27</sup>. Ένα τέτοιου είδους παράδειγμα αποτελεί η Ν. Ισπανία που σύμφωνα με τα πολεοδομικά σχέδια υπάρχει ποσοτικό όριο στους μεγάλους και μεσαίους δήμους (οι μικροί δεν φέρνουν προβληματισμό) με 40% κάλυψη του αστικού εδάφους και 30% του πληθυσμού που θα υπάρχει σε 8 έτη. Όπως επίσης απαγορεύεται οποιαδήποτε οικοδομική εργασία σε απόσταση 500μ. από την ακτογραμμή<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> EEA, 2011: Landscape fragmentation in Europe. Joint EEAFOEN report.

<sup>28</sup> Ministerio de Vivienda 2011: White Paper on Sustainability of Spanish Urban Planning

Ένα παράδειγμα προς μίμηση αποτελεί η Λετονία που με την αυστηρή νομοθεσία έχει καταφέρει πολλά όπως ο τακτικός έλεγχος σφράγισης του εδάφους, τη μείωση ανθρώπινων δραστηριοτήτων, εννοούμε λίγες επιτρεπόμενες δραστηριότητες με μέτρα ασφαλείας προς το περιβάλλον, σε δασικές εκτάσεις και περιοχές με ύδατα. Σε περιοχές που είναι αγροτικές η εμφάνιση οικοδομών απαγορεύονται, σε παράκτιες (Βαλτική Θάλασσα) από 300μ. και άνω από την ακτογραμμή, ενώ σε κατοικημένες περιοχές οι οικοδομές έχουν απόσταση το λιγότερο 150μ. μεταξύ τους. Στη Δανία, υπάρχουν λεπτομερείς περιορισμοί που αφορούν τη κατασκευή εμπορικών κέντρων, μεσαίων μεγέθους καταστημάτων σε περιοχές με πλούσια φυσικά στοιχεία, με μέτρα των επιχειρηματιών που δε τα επιβαρύνουν και κανονισμούς προς τους επισκέπτες. Τα μικρά καταστήματα δημιουργούνται στις μικρές πόλεις (εκεί δεν υπάρχουν μεγάλα αστικά κέντρα όπως η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, αλλά όλες οι πόλεις είναι επαρχιακές) με αποτέλεσμα οι οικισμοί να είναι διασκορπισμένοι στην ύπαιθρο με το κατάλληλο αριθμό κατοίκων (χωρίς την ύπαρξη μεταναστών που δε μπορεί να φιλοξενήσει η χώρα). Ακόμη περιφερειακά από τα μικρά αστικά κέντρα έχουν δημιουργηθεί ζώνες δασοπροστασίας, προκειμένου να προστατεύονται τα δάση που είναι κοντά σε αυτούς τους οικισμούς, από πυρκαγιές, ρύπανση, κατάχρηση ξύλου, και η έκταση αυτών των ζωνών είναι ανάλογη με τον αριθμό κατοίκων<sup>29 30</sup>.

---

<sup>29</sup>Πηγή: Κατευθυντήριες γραμμές για τις βέλτιστες πρακτικές περιορισμού σφράγισης του εδάφους. (2012)

<sup>30</sup>US-EPA, 2011: EPA Launches New Strategy to Promote Use of Green Infrastructure for Environmental and Economic Benefits.



Στη Γερμανία το 2009 η δημοτική διοίκηση του Bamstorf εξήγαγε ένα πρόγραμμα αειφόρου διαχείρισης για οικιστικές, εμπορικές περιοχές (για όλη τη χώρα) που θα δημιουργούνταν στα επόμενα έτη, με κύριες αρχές την ανακύκλωση, την επαναχρησιμοποίηση του εδάφους σε περιοχές που υπάρχει το φυσικό στοιχείο και δε θα υπάρξουν δημόσιες δαπάνες. Όσο αφορά τη κάλυψη του εδάφους πραγματοποιείται τελικά, με πράσινο τόσο σε μεγάλα αστικά κέντρα όσο και σε επαρχιακά. Αυτό το πρόγραμμα δεν ήταν τυχαία κίνηση της δημοτικής αρχής αλλά συνέβαλαν κάποιοι λόγοι όπως (α) ότι είχε υποβαθμιστεί η αστική ανάπτυξη και είχε εγκαταλειφθεί η βιωσιμότητα του εδάφους, επομένως με την ανακύκλωση δόθηκε "νέα πνοή" (β) δε γίνεται συγχώνευση ανάμεσα σε πόλεις που συνορεύουν (γ) περιορίζονται έτσι οι οικοδομικές εργασίες που δεν είχαν όριο έκτασης (δ) διατηρούν με τη προσθήκη πρασίνου και την ανακύκλωση οι πόλεις με ιστορικά μνημεία το κλίμα που τους αρμόζει<sup>67</sup>. Όπως φαίνεται η τηλεοπτική διαφήμιση δε γεννάει τις ανάγκες των καταναλωτών μόνο για προϊόντα αλλά και για υπηρεσίες. Εκεί ακριβώς βασίστηκαν οι διαφημιστές για να αυξήσουν το τουρισμό του Βερολίνου, όπου διαφήμισαν τη μοντέρνα αρχιτεκτονική του, τον αστικό σχεδιασμό με τις περιβαλλοντικές παρεμβάσεις. Από το 1989 και έπειτα (δηλ. από τη πτώση του Τείχους) το Βερολίνο φιλοξενούσε διεθνείς διαγωνισμούς με θέμα "αστικός σχεδιασμός για τις κοντινές περιοχές του Τείχους", που λάμβαναν μέρος τα μεγαλύτερα ονόματα της Αρχιτεκτονικής<sup>31</sup>.



ΕΙΚΟΝΑ 5.1<sup>32</sup> Πολεοδομική ανάπτυξη στη Γερμανία σε αστικό κέντρο με ύπαρξη πράσινης ζώνης μη μολυσμένων υδάτων και συγκοινωνιακό σύστημα.

<sup>31</sup> Küpfer C., Ostertag K., Müller J., Seifert S., Schleich J., Ehrhart K.M. (2010) Handelbare Flächen aus weisungs zertifikate, Experiment Spiel.Raum

<sup>32</sup> Πηγή: [http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://www.dw.de/image/0.,15792365\\_303,00](http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://www.dw.de/image/0.,15792365_303,00)

Στην Αγγλία κατά τη δεκαετία του 1930 καθορίστηκε ζώνη πρασίνου, αλλά μόνο για το Λονδίνο, και 25 χρόνια αργότερα η πολιτική για την επέκταση πράσινης ζώνης ήταν γεγονός για ολόκληρη τη χώρα. Οι πράσινες ζώνες καλύπτουν το 12% της Αγγλίας, με τη μεγαλύτερη αυτή του Λονδίνου με 500.000 εκτάρια<sup>33</sup>. Στην Ιταλία, συγκεκριμένα στο Bozen από όπου ξεκίνησε αυτό το πολεοδομικό πρόγραμμα, όλες οι οικοδομικές εργασίες πραγματοποιούνται σε εδάφη που δεν έχουν μεγάλη βιώσιμη αξία και είναι εκ φύσεως πιο υποβαθμισμένα<sup>34</sup>.



ΕΙΚΟΝΑ 5.2<sup>35</sup> Αειφόρος ανάπτυξη σε ιστορικό χώρο της Αγγλίας

Στη Πολωνία υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο προστασίας δασικών και γεωργικών εκτάσεων. Ακόμη δίνεται η δυνατότητα σε τοπικές αρχές αν πρόκειται να μετατραπεί ένα κομμάτι γης σε γόνιμο έδαφος να αφαιρεθεί ίδιας έκτασης κομμάτι από μία ήδη υποβαθμισμένη έκταση. Το πρόγραμμα «Interreg» για περιφερειακές, συνοριακές στρατηγικές αναπτύσσει μεθόδους για οικολογικές πράξεις και ανάπτυξη πράσινων ζωνών<sup>36</sup>.

Η διοίκηση της Μάλτα υιοθέτησε μέτρα αντιστάθμισης με υψηλό ποσοστό σφραγισμένων εδαφών, με συλλογή των υδάτων στις περιοχές των αστικών κέντρων. Βέβαια αυτή η προσπάθεια γίνεται σε συνδυασμό με την οικονομία καυσίμων, χρησιμοποίηση φυσικής ενέργειας όταν μπορεί να γίνει και οικονομία της ηλεκτρικής όπως και αξιοποίηση φυσικών πόρων.

<sup>33</sup> Smith C. (2010). London: Garden City

<sup>34</sup> Munafò, M., Martellato G., Salvati L. (2011) Il consumo di suolo nelle città Italiane

<sup>35</sup> Πηγή: [http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://2.bp.blogspot.com/rIAYBszvOhY/Uk6oTlHis3I/AAAAAAAAEIE/xW4VMq\\_lucg/s1600](http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://2.bp.blogspot.com/rIAYBszvOhY/Uk6oTlHis3I/AAAAAAAAEIE/xW4VMq_lucg/s1600)

<sup>36</sup> DG REGIO (2011). Cities of tomorrow - Challenges, visions, ways forward.

Το 1992 αποτέλεσε χρονιά σταθμό τόσο για τη Σεβίλλη όσο και για τη Βαρκελώνη αφού η πρώτη με αφορμή το γεγονός ότι φιλοξένησε τη Παγκόσμια Έκθεση αρχιτεκτονικών έργων, μεταμορφώθηκε από ένα παραμελημένο αστικό κέντρο σε ένα διαφορετικό τοπίο. Στη περιοχή που υπήρχαν εμπορικά καταστήματα έγιναν πεζόδρομοι, ποδηλατοδρόμοι και εκεί που τελείωναν άρχισε να εκτείνεται ένα τεράστιο πάρκο με διάφορα φυτικά είδη, με φιλόξενα σημεία για τη ψυχαγωγία των κατοίκων, με κανόνες μη ρύπανσης. Το οδικό δίκτυο αναπτύχθηκε προς διευκόλυνση των κατοίκων με εξελιγμένα ΜΜΜ, ενώ το Εκθεσιακό κέντρο πρόσφερε σε συμμετέχοντες και κοινό τεχνολογικά μέσα, άνετο χώρο, επιστημονικές διαλέξεις. Ενώ στην ίδια περιοχή δημιουργήθηκε μια μεγάλη αγορά για τα γεωργικά και αλιευτικά προϊόντα, με χώρους αναψυχής και καταλύματα για τους επισκέπτες.

Η Βαρκελώνη ανέπτυξε επίσης την αστική της εικόνα με παρόμοια έργα, αλλά με μεγαλύτερη έμφαση στη ποικιλία των καταλυμάτων και των χώρων αναψυχής λόγω ότι φιλοξένησε ένα μεγάλο αριθμό επισκεπτών από άλλες χώρες προς τιμήν των Ολυμπιακών Αγώνων<sup>37</sup>.

Ο σωστός χωροταξικός σχεδιασμός λοιπόν, πρέπει πρώτα από όλα να ξεκινάει από τις δημοτικές αρχές, τις κυβερνήσεις, τους φορείς. Οι κατάλληλοι τοπικοί σχεδιασμοί είναι εκείνοι που αξιολογούν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, μελετούν τους δείκτες, προστατεύουν τους εδαφικούς πόρους, τα ύδατα και αναπτύσσουν σε όλες τις περιοχές το πράσινο<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup>Kravecík M., Pokorný J., Kohutiar J., Kovác M., Tóth E. (2007) Water for the Recovery of the Climate A New Water Paradigm, People and Water.

<sup>38</sup>Gill, S.E., Handley J.F., Ennos A.R., Pauleits S. (2007) Adapting cities for climate change: the role of the green infrastructure.

## 5.2 Η ανάπτυξη των εγκαταλειμμένων βιομηχανικών ζωνών και η σωστή διαχείριση των υδάτων

### 5.2.1 Η αναβίωση βιομηχανικών περιοχών που ήταν πολλά χρόνια εγκαταλειμμένες

Στις χώρες της Ε.Ε. υπάρχουν βιομηχανικές περιοχές που έχουν εγκαταλειφθεί, όμως υπάρχει τελευταία μια χρηματική υποστήριξη από διάφορους οργανισμούς. Τέτοιου είδους οργανισμός υπάρχει στην Αγγλία, Homes and Communities Agency, ο οποίος χρηματοδοτεί τη κατασκευή κοινωνικών κατοικιών σε βιομηχανικές ζώνες (όπως είναι οι εργατικές πολυκατοικίες στην Ελλάδα), ο Czech Invest, Invest in Silesia, που βοηθούν επιχειρηματίες που επιθυμούν να εγκαταστήσουν βιομηχανίες σε αυτές τις περιοχές. Επίσης η Γαλλία διαθέτει 20 οργανισμούς δημοσίου χαρακτήρα που σε παλιές βιομηχανικές ζώνες κατασκευάζουν κοινωνικές κατοικίες. Στη περιοχή Parque das Nacoes στη Πορτογαλία μέχρι και το 1998, δεν υπήρχε τίποτα άλλο παρά ξεχασμένες εργοστασιακές μονάδες. Μετά όμως την έκθεση εκείνης της χρονιά για την αναβίωση της περιοχής σήμερα υπάρχουν γραφεία, εμπορικά, δημόσιες υπηρεσίες, οικισμός, που όμως συνυπάρχουν με πλούσια στοιχεία της φύσης και αποτελεί πόλο έλξης για τους τουρίστες<sup>27</sup>.

Ένα ακόμη πιο τεχνολογικά προηγμένο πρόγραμμα, Sustainable Site Management Stuttgart, στοχεύει στην ανάμειξη εμπορικών και οικιστικών χώρων σε βιομηχανικές περιοχές που έχουν αναπτυχθεί, δηλαδή σε μία αειφορική πολιτική χωροταξίας με ανάπτυξη αστικών κέντρων. Για κάθε περιοχή δημοσιεύεται "δελτίο χώρου" με πληροφορίες για τη ποιότητα του εδάφους και τις δραστηριότητες που μπορούν να γίνουν. Από αυτό το δελτίο ενημερώνονται ηλεκτρονικά όσοι ενδιαφέρονται να ξεκινήσουν εκεί κάποια επιχειρηματική δραστηριότητα. Το έργο Västra hamnen στο Malmö, που αναπτύχθηκε σε ξεχασμένη λιμενική περιοχή με 1.000 περίπου καινούργιες κατοικίες και μέτρα προστασίας προς τα θαλάσσια ύδατα<sup>37</sup>.



ΕΙΚΟΝΑ 5.3<sup>39</sup> Η υλοποίηση του προγράμματος Västra hamnen στο Malmö

<sup>27</sup>EEA (2010) The European environment –land use

<sup>37</sup>Kravecík M., Pokorný J., Kohutiar J., Kovác M., Tóth E. (2007) Water for the Recovery of the Climate A New Water Paradigm, People and Water.

<sup>39</sup>Πηγή: [http://2.bp.blogspot.com/-dgSJRCve3Bg/T\\_QlxGNkbNI](http://2.bp.blogspot.com/-dgSJRCve3Bg/T_QlxGNkbNI)

Το 1998 η τοπική διοίκηση του Ελσίνκι ενέκρινε το πρόγραμμα "Eco Viikki" που αφορούσε κατοικίες με οικολογικά πρότυπα. Η υλοποίηση του προγράμματος απέδειξε ότι οι κάτοικοι έχουν μια ποιότητα ζωής με σχεδόν καθόλου επιπτώσεις προς το περιβάλλον και η μέση κατανάλωση ενέργειας μειώθηκε από τις συνηθισμένες οικίες.

### 5.2.2 Η μέθοδος που ακολουθείται για τη συλλογή των υδάτων

Σε έντονες βροχοπτώσεις ή σε ακραίες καιρικές συνθήκες, δημιουργούνται προβλήματα στο περιβάλλον. Σε ορισμένες όμως χώρες υπάρχει σύστημα που αντί το νερό να το διοχετεύουν σε μονάδες επεξεργασίας αποβλήτων το εκμεταλλεύονται με φυσικό τρόπο. Στόχος είναι να επιβραδυνθεί η απορροή του νερού για να μην υπάρξουν πλημμύρες και καταγίδες όταν το νερό δε μπορεί να διηθηθεί. Η εξάτμιση είτε από λίμνες είτε από ποτάμια είτε από θάλασσα βοηθάει στη δημιουργία τροπικού κλίματος. Ένα από τα μέτρα είναι η δημιουργία αβαθών λεκανών που συλλέγουν τα όμβρια ύδατα του περιβάλλοντος και με σωλήνες, κλωβούς, γίνεται η διήθηση και το νερό αποθηκεύεται. Αυτό το νερό χρησιμεύει για αγροτικές εργασίες, για αντικατάσταση του νερού στο μπάνιο, για τους κήπους. Το κόστος βέβαια δε μπορούμε να υπολογίσουμε κατά πόσο υψηλό είναι αλλά αν γίνει σωστός σχεδιασμός του συστήματος και αποτελεσματική χρήση των πόρων, αυτό το κόστος είναι μειωμένο και τα οφέλη αρκετά<sup>37</sup>.

### 5.2.3 Επαναχρησιμοποίηση εδάφους για τη βελτίωση της ποιότητας του

Ίσως για τα ελληνικά δεδομένα να είναι άγνωστο, όμως συμβαίνει σε γειτονικές μας χώρες να επαναχρησιμοποιούν το έδαφος καλύπτοντας το με φυσικό. Αρχικά απομακρύνεται το πάνω στρώμα (δηλ. η άσφαλτος ή το σκυρόδεμα). Υπάρχουν εδάφη που δεν έχουν υψηλή ποιότητα, ωστόσο κάποιοι εργαζόμενοι στους δήμους ως κηπουροί τα εκμεταλλεύονται με το βέλτιστο τρόπο δημιουργώντας αθλητικούς χώρους, φυτεύουν δένδρα και σπόρους για ανάπτυξη φυτών. Αυτό γίνεται προκειμένου το έδαφος να επανακτήσει τα φυσικά, χημικά, βιολογικά χαρακτηριστικά του. Οι διαδικασίες όμως της αφαίρεσης, αποθήκευσης και μεταφοράς είναι αναγκαίο να γίνονται χωρίς να υποβαθμίζονται οι λειτουργίες του όπως επίσης να είναι σύμφωνες με τα νομοθετικά μέτρα. Υπάρχουν ωστόσο περιπτώσεις που είναι δύσκολη διαδικασία λόγω ότι έχει προηγηθεί κατεδάφιση εγκαταλειμμένου κτιρίου και η προσθήκη πρασίνου είναι χρονοβόρα. Ακόμη και με αυτές τις δυσκολίες η γη δε μοιράζεται σε ιδιώτες για μη νόμιμες κατοικίες ή οποιουδήποτε είδους κτίρια<sup>27</sup>.

---

<sup>37</sup> Kravčík M., Pokorný J., Kohutiar J., Kovác M., Tóth E. (2007) Water for the Recovery of the Climate - A New Water Paradigm, People and Water.

<sup>27</sup> EEA (2010) The European environment –land use

## 5.4 Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του αειφόρου χωροταξικού σχεδιασμού αποτελεί το μη ενημερωμένο κοινό, οι μη ενημερωμένοι φορείς και κυβερνήσεις για τις λειτουργίες του οικοσυστήματος, τη κάμψη στην οικονομία, τον τρόπο σύνδεσης χωροταξίας και περιβάλλοντος ώστε να εκμεταλλευτούν τα προγράμματα. Για αυτό το λόγο το Ευρωπαϊκό δίκτυο ευαισθητοποιήθηκε και πήρε ορισμένες πρωτοβουλίες<sup>27 40</sup>:

- Επειδή ένα κράτος "χτίζεται" σωστά από τη παιδεία, στη πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση οι μαθητές, ακολουθούν πρόγραμμα με μαθήματα σχετικά με τη προστασία και αειφόρο ανάπτυξη παράκτιων περιοχών, για τις επιτρεπόμενες δραστηριότητες σε δασικές εκτάσεις, για τη σωστή διαχείριση του εδάφους και τη κάλυψη του με φυσικά στοιχεία, την αποθήκευση του νερού από βροχόπτωση ή χιόνι, για το σεβασμό προς τις λίμνες και τα ποτάμια. Στη τριτοβάθμια εκπαίδευση οι σπουδαστές (μηχανικοί, υπεύθυνοι χωροταξίας και αρχιτέκτονες) αυτές τις πληροφορίες τις επεξεργάζονται σε βάθος και τις κάνουν πράξη μέσα από τα εργαστηριακά μαθήματα.

- Περισσότερη και πιο συχνή ενημέρωση σχετικά με τις γεωργικές δραστηριότητες και την ανάπλαση αστικών κέντρων.

- Κατασκευή ορατών συστημάτων αποχέτευσης προκειμένου να ευαισθητοποιούνται οι πολίτες με την αποθήκευση υδάτων και τη διήθηση του εδάφους.

- Ενημέρωση για τις (θετικές και αρνητικές) επιπτώσεις σε οικιστικές περιοχές που πραγματοποιούνται ανακαινίσεις και κατασκευές με δευτερεύων υλικά.

- Εκθέσεις σε όλες τις πόλεις που προβάλλουν εικόνες, πίνακες, βίντεο από τη φύση σε όλες τις χώρες της Ευρώπης.

- Κατοχύρωση "ημέρας ελεύθερης πρόσβασης" για τις δημόσιες υπηρεσίες χωροταξίας με πληροφορίες για τις χωροταξικές δραστηριότητες και τις συνέπειες της.

- Παρακολούθηση ανά τακτά χρονικά διαστήματα σε όλες τις πόλεις για τυχόν σφράγιση του εδάφους, εξέταση ποιότητας και στοιχείων του εδάφους, δημοσίευση των αποτελεσμάτων σε τοπικά μέσα ενημέρωσης.

- Υλοποίηση των προγραμμάτων που εκπονούνται σε πλαίσια οικολογικής διαχείρισης για το κλάδο του τουρισμού.

- Να δίνεται η δυνατότητα ενεργής συμμετοχής του κοινού σε χωροταξικές διαδικασίες, καθώς οι αποδεκτές από τη πλειοψηφία λύσεις είναι σημαντικές και τις υποστηρίζουν άτομα που πραγματικά ενδιαφέρονται για τη ποιότητα ζωής τους.

- Να μπορούν να αντιμετωπίζονται οι απώλειες του οικοσυστήματος όταν υπάρχει αλλαγή κλιματικών συνθηκών και να στέλνονται στους ειδικούς τα οικονομικά στοιχεία αυτών των απωλειών.

- Αντιμετωπίζονται με ευαισθησία σχέδια και προγράμματα όπως το Interreg Urban<sup>41</sup>

<sup>27</sup>EEA (2010) The European environment –land use

<sup>40</sup>EEA (2011) Landscape fragmentation in Europe

<sup>41</sup> Gill, S.E., Handley J.F., Ennos A.R., Pauleits S. (2007) Adapting cities for climate change



## 6. Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

### 6.1 Ο τουρισμός στη περιφέρεια της Θεσσαλίας τις χρονιές 2000-2007

Η περιφέρεια Θεσσαλίας αποτελεί πόλο έλξης για τους τουρίστες καθώς έχει τα παραθαλάσσια χωριά του Πηλίου που συνδυάζουν την ομορφιά των θαλάσσιων υδάτων με δασικές εκτάσεις και τα παραδοσιακά καλντερίμια, τα Μετέωρα, τα νησιά των Σποράδων, τα άγρια βουνά του Ασπροποτάμου. Για αυτούς λοιπόν τους λόγους και μετά από έρευνες φυσικά, τα αποτελέσματα έδειξαν ότι ο τουρισμός σε αυτή τη περιφέρεια από το 2000 και ως το 2007 παρουσίασε άνοδο όπως επίσης αυξήθηκε η απασχόληση ιδιωτικών υπαλλήλων, οι μισθοί, οι ακαθάριστες επενδύσεις σε υλικά αγαθά και ο κύκλος εργασιών<sup>42</sup>.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.1<sup>42</sup> *ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑ 2000-2007*

Μεταβλητές	Ποσοστά αύξησης μεταβλητών σε %
Απασχόληση	26.2%
Μισθοί	18.2%
Ακαθάριστες επενδύσεις σε υλικά	18.4%
Κύκλος εργασιών	26.2%

Από τη στιγμή που άρχισε να αυξάνει ο αριθμός των τουριστών στα διάφορα καταλύματα (με μεγαλύτερη προτίμηση προς τα ξενοδοχεία- ενοικιαζόμενα δωμάτια 40% σε αντίθεση με τα camping), αυξήθηκε και ο κύκλος εργασιών αλλά απασχολήθηκαν περισσότεροι άνεργοι επίσης, ειδικά κατά τη χρονική διάρκεια μηνών Μάιο μέχρι Σεπτέμβριο. Όταν όμως αναφερόμαστε σε καταλύματα δεν εννοούμε σε όλες τις περιοχές ούτε σε κάθε είδος, αλλά με μεγάλη διαφορά σε εκείνα που βρίσκονταν στα νησιά των Σποράδων και περισσότερο σε ξενοδοχεία, στα παραθαλάσσια χωριά του Ν. Μαγνησίας με πληρότητα σε ενοικιαζόμενα δωμάτια και Camping, σε ενοικιαζόμενα δωμάτια και ξενοδοχεία στις παραθαλάσσιες περιοχές του Ν. Λάρισας. Υπάρχει όμως άλλο ένα στοιχείο που προκαλεί εντύπωση δηλαδή οι διανυκτερεύσεις που παρέμειναν σε σταθερό επίπεδο ενώ οι αφίξεις ήταν πιο μειωμένες και από εκεί οδηγηθήκαμε στο συμπέρασμα ότι η Θεσσαλία δέχεται επισκέπτες από συγκεκριμένες χώρες σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο (πράγματι η Θεσσαλία είχε τουρίστες κυρίως από χώρες της κεντρικής Ευρώπης, ούτε από Σκανδιναβικές, ούτε από Μεσογειακές, ούτε από Ανατολή)<sup>25</sup>.

<sup>42</sup>Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρεια Θεσσαλίας 2000-2007

<sup>25</sup> Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρεια Θεσσαλίας (2011)

Μόλις έκανε την εκκίνησή της η οικονομική ύφεση, παρατηρήθηκε ότι πολλά άτομα άρχισαν να στρέφονται επαγγελματικά στο γεωργικό τομέα, όπου σημειώθηκε αύξηση του κόστους παραγωγής και μείωση του ακαθάριστου εισοδήματος<sup>97</sup>. Βέβαια οι εργαζόμενοι στράφηκαν περισσότερο στη παραγωγή παρά στο εμπόριο των προϊόντων τους, με μη σύγχρονες δομές και χωρίς τη βοήθεια κάποιου Ευρωπαϊκού προγράμματος. Ακόμη και οι μονάδες που υπήρχαν ήταν μικρές, δεν εκμεταλλεύονταν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και δεν ήταν διατεθειμένες να συνεργαστούν με έμπειρα και πιο ανοιχτόμυαλα άτομα ώστε να αυξήσουν τις πωλήσεις και τα κέρδη τους<sup>25</sup>.

Ο τουρισμός λοιπόν, είναι αποτέλεσμα πολλών τομέων που συνδέονται μεταξύ τους όπως τα καταλύματα διαμονής είτε είναι ξενοδοχεία με ανέσεις και πολλές παροχές είτε camping με τρόπο ζωής κοντά στη φύση, των χώρων εστίασης, το εμπόριο, τα Μ.Μ.Μ., η οικονομία. Γιατί ο τουρισμός ως υπηρεσία, αποτελείται από φυσικούς και πολιτισμικούς πόρους, εγκαταστάσεις εστίασης, υποδομής και μετακίνησης<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρεια Θεσσαλίας (2011)



## 6.2 Οι τομείς που βοήθησαν να αναπτυχθεί η περιφέρεια της Θεσσαλίας

Μπορεί η ανάπτυξη της χώρας να είχε συγκεντρωθεί στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, όμως υπάρχουν επαρχιακές πόλεις όπως η Πάτρα, τα Ιωάννινα, η Λάρισα, ο Βόλος, τα Χανιά, η Αλεξανδρούπολη, η Καρδίτσα που συγκεντρώνουν ενδιαφέρον.

Ορισμένες λοιπόν από τις παραπάνω πόλεις παρουσιάζουν ενδιαφέρον καθώς έχουν αναπτυχθεί τη τελευταία δεκαετία όπως για παράδειγμα η Καρδίτσα που μέσω επιδοτούμενων από το ΕΣΠΑ προγραμμάτων κατασκεύασαν ποδηλατόδρομο με ειδικό δάπεδο, φανάρια, κολώνες ασφαλείας που εκτείνεται μέχρι έξω από τη πόλη και δημιούργησαν καταλύματα από ξενοδοχειακές μονάδες 5 αστέρων μέχρι ξυλόσπιτα, σε όλους τους οικισμούς της λίμνης Πλαστήρα χωρίς να αφαιρούν μεγάλα κομμάτια δασικών εκτάσεων. Στη Λάρισα έχουν διαμορφώσει το αστικό κέντρο της σε εμπορικό κέντρο με διάφορους χώρους αναψυχής σε κυκλικά σχήματα περιφερειακά των πλατειών. Τα Ιωάννινα έχουν αναπτύξει κάποιες συγκεκριμένες περιοχές προς αύξηση του τουρισμού όπως τη δημιουργία διαδρομής στο Σπήλαιο των Σταλαγμιτών, ένα ευθύ και μεγάλο σε πλάτος οδικό δίκτυο μέχρι το Μουσείο των κέρινων ομοιωμάτων, διαδρομές μέχρι το Νησί με πολύ χαμηλό εισιτήριο και τοπικά προϊόντα διαφορετικού είδους καφετέριες μπροστά στη Λίμνη. Η Πάτρα έχει αναπτύξει περισσότερο τη περιοχή που βρίσκεται ο λιμένας, καθώς από εκεί αποπλέουν πλοία πολυτελείας που φτάνουν στην Ιταλία, με παραλιακά μαγαζιά αναψυχής, εμπορικά και άνετο πεζόδρομο και πολλά πάρκα (όπως το περίφημο πάρκο με το ρολόι).

Όσο αφορά τις οικοδομές που κατασκευάστηκαν στη περιφέρεια της Θεσσαλίας, είναι πραγματικότητα ότι ανάμεσα στα έτη 2000-2005 υπήρχε μεγάλη αύξηση, αφού οι άδειες είχαν αγγίξει το 55% και μειώθηκε η αξία τους. Τα εργοστάσια που παρήγαγαν προϊόντα για αυτά τα καινούργια σπίτια (είδη υγιεινής, έπιπλα, ντουλάπια, συρτάρια, υδραυλικές εγκαταστάσεις, είδη θέρμανσης) ,οι βιοτεχνίες που είχαν Α ύλης και οι ελεύθεροι επαγγελματίες είχαν αυξήσει το κέρδος τους, τις πωλήσεις τους. Η κατάσταση άρχισε να αλλάζει από το 2006 και μετά καθώς η ανεργία άρχισε να αυξάνει, με αποτέλεσμα κάποια εργοστάσια να παραλαμβάνουν έτοιμα από άλλες χώρες προϊόντα με μικρότερο κόστος, ο αριθμός των οικοδομών που κατασκευάστηκαν ήταν μικρότερος, όπως και το ποσοστό των αδειών, ενώ η αξία τους έγινε μεγαλύτερη. Στο παρακάτω πίνακα, φαίνονται ενδεικτικά τα στοιχεία από δύο χρονιές πριν ξεκινήσουν τα προβλήματα και από δύο χρονιές μετά την εμφάνιση της ανεργίας των υψηλών ποσοστών<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρεια Θεσσαλίας (2011)

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2<sup>25</sup> ΑΝΘΙΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑ  
2003- 2009

ΕΤΟΣ	ΝΕΕΣ ΟΙΚΟΔΟΜΕΣ	ΑΞΙΑ ΣΕ ΕΥΡΩ
2003	2866	344.480.000
2004	2817	381.310.330
2005	3526	642.063.500
2009	1776	246.622.620

Συμπεραίνουμε πως στη περιφέρεια Θεσσαλίας κατά τη χρονική περίοδο 2000-2009 σημειώθηκε αύξηση της παραγωγής στο πρωτογενή τομέα (δηλαδή γεωργία-κτηνοτροφία) με μείωση του ακαθόριστου παραγόμενου εισοδήματος, μείωση εργατικού δυναμικού από το 2008 στο 19%. Οι δραστηριότητες πλέον στο γεωργικό τομέα, από το 2010, έχουν παραμείνει σταθερές αλλά οι ιδιοκτήτες των κτημάτων καταφεύγουν περισσότερο στη παραγωγή αγαθών χωρίς να προχωρούν στο εμπόριο, χωρίς να ενημερώνονται και να δέχονται προγράμματα από την Ευρώπη, χωρίς τη βοήθεια της τεχνολογίας και με την απουσία διοίκησης. Γιατί όταν υπάρχουν μεγάλες καλλιεργήσιμες εκτάσεις, εργάζονται πολλοί εργαζόμενοι και όχι μόνο ο ιδιοκτήτης με την οικογένεια του, οπότε χρειάζεται ένας προγραμματισμός. Αυτές οι μικρές μονάδες θα είχαν αυξημένα κέρδη και πωλήσεις, εάν συνεργάζονταν μεταξύ τους ή με κάποιους ειδικούς όπως οι γεωπόνοι, μάνατζμεντ σε τέτοιου είδους βιομηχανίες και θα αξιοποιούσαν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημά τους (η κάθε μια εκτός από τα κοινά προϊόντα θα προωθούσαν ένα προϊόν που καμία άλλη δε θα είχε).

Στο οδικό δίκτυο υπάρχουν το υπερτοπικό και το τοπικό επίπεδο όπου το πρώτο εξ αυτών είναι οι δρόμοι που συνδέουν τους τέσσερις νομούς μεταξύ τους (όπως η Εθνική οδός Βόλου-Λάρισας) ενώ το δεύτερο είναι που συνδέουν εντός του κάθε Νομού το αστικό κέντρο με τη βιομηχανική περιοχή, τις τουριστικές και τις απομακρυσμένες ορεινές περιοχές. Ανάμεσα στο τοπικό δίκτυο υπάρχει ο δρόμος που περνάει από τις πόλεις της Θεσσαλίας και ενώνει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη. Ακόμη η παλιά Εθνική, η οποία σημειωτέον είναι ακριβώς παράλληλη με τη καινούργια και καλύπτει ίδια απόσταση, εξυπηρετεί μετακινήσεις από επαγγελματικά οχήματα, αγροτικά αλλά και απλά οχήματα αποφεύγοντας τα διόδια<sup>25</sup>.

<sup>25</sup> Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρεια Θεσσαλίας(2011)

<sup>25</sup> Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρεια Θεσσαλίας (2011)

Όσο αφορά το οδικό δίκτυο στις 4 πόλεις της περιφέρειας, μειονεκτούν τα ΜΜΜ στο ότι μετακινούνται από τους ίδιους δρόμους με τα οχήματα, δημιουργείται κυκλοφοριακή συμφόρηση και υπάρχουν αυξημένοι κίνδυνοι για ατυχήματα. Όπως επίσης αν υπήρχε ανεξάρτητο δίκτυο για τα ΜΜΜ θα τα χρησιμοποιούσαν και οι τουρίστες και οι μόνιμοι κάτοικοι περισσότερο. Έλλειψη σημειώνεται και στους ανύπαρκτους ποδηλατοδρόμους (εκτός από μεμονωμένα σημεία) και πιο εξυπηρετικούς δρόμους για πεζούς. Ελλείψεις επίσης υπάρχουν στο δίκτυο που καλύπτει τις περιοχές με τα τουριστικά καταλύματα ώστε να προβληθούν τα φυσικά στοιχεία και οι ανθρώπινες εργασίες. Ακόμη στο Ν. Μαγνησίας, οι διαδρομές προς τις τουριστικές περιοχές όπως ο Αϊ Γιάννης, ο Μυλοπόταμος, η Μηλίνα, ενώ είναι γεμάτες από δασικές εκτάσεις με διάφορα είδη δέντρων και φυτών από τη μία πλευρά και από την άλλη η θάλασσα, οι δρόμοι έχουν ιλιγγιώδης στροφές, για να κατασκευαστούν, οι υπεύθυνοι έσκαψαν μέσα στο βουνό και τα χιλιόμετρα, όπως φαίνεται στο χάρτη, είναι υπερβολικά. Πραγματικά μέχρι το 2008 ο Ν. Μαγνησίας είχε τουρισμό από χώρες του εξωτερικού σε μεγάλο βαθμό, αλλά από την εκκίνηση της οικονομικής κρίσης ο τουρισμός άρχισε να αυξάνει στις παράκτιες ζώνες της Λάρισας και της Καβάλας<sup>25</sup>



ΕΙΚΟΝΑ 6.1<sup>43</sup> Ο χάρτης με τη διαδρομή προς τις παράκτιες τουριστικές περιοχές ο Αϊ Γιάννης Νοτίου Πηλίου και η τουριστική περιοχή

Έναν ειδικό κλάδο του δικτύου αποτελούν οι θαλάσσιες μεταφορές που εξυπηρετούν τον κόσμο ώστε να μεταφέρεται από το λιμάνι του Βόλου στα νησιά των Σποράδων και αντίστοιχα. Τα πλοία που κάνουν αυτές τις διαδρομές είναι κατά κανόνα επιβατικά, όμως υπάρχουν οχηματαγωγά και υδροπτέρυγα ταχύπλοα που δε καλύπτουν μόνο αυτές τις διαδρομές αλλά και Βόλο – Εύβοια. Η γεωγραφική θέση του συγκεκριμένου λιμένα πλεονεκτεί ως προς το ότι είναι το ίδιο κεντροβαρικός άξονας προς το θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου με το χερσαίο έδαφος, ακόμη ως προς το ότι είναι συνδεδεμένο με Ευρωπαϊκό και Εθνικό οδικό δίκτυο, Εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και με κατάλληλα προγράμματα μπορεί να λειτουργήσει ως κόμβος δικτύων<sup>25</sup>.

<sup>25</sup> Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρεια Θεσσαλίας (2011)

<sup>43</sup> Πηγή: <https://www.google.gr/search?q=πηλιο+αγ+ιωαννης+διαδρομη&espv>

## 6.3 Το πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης στη περιφέρεια της Θεσσαλίας

### 6.3.1 Το Γενικό Πλαίσιο

Το Γενικό Πλαίσιο για κάθε νομό έχει σκοπό να διαμορφώνεται ένα σχέδιο ώστε να διατηρείται η βιοποικιλότητα, να υπάρχει χωροταξική ανάπτυξη, ένα ανεπτυγμένο και ασφαλές οδικό δίκτυο, να προστατεύεται το περιβάλλον και οι ιεροί χώροι, να αντιμετωπίζονται οι κλιματικές αλλαγές. Η διατήρηση της βιοποικιλότητας μπορεί να υφίσταται μέσα από την ανάδειξη πολιτιστικών και φυσικών πόρων, των ιστορικών στοιχείων των νομών, τους ανεπτυγμένους κόμβους μεταφοράς, ενέργειας, επικοινωνιών, των τεχνολογιών και του τουρισμού. Η χωροταξική ανάπτυξη εξαρτάται από το συγκριτικό πλεονέκτημα (π.χ. ο ποδηλατόδρομος της Καρδίτσας έναντι των υπόλοιπων πόλεων της περιφέρειας ή το Πανεπιστήμιο του Βόλου), από τις βάσεις της χώρας δηλ. δωρεάν Δημόσια Παιδεία, Πανεπιστημιακά Νοσοκομεία, Αθλητικά Κέντρα. Ακόμη από την ισορροπία των αστικών κέντρων με ορεινές νησιώτικες περιοχές και την ανάπτυξη της υπαίθρου με τέτοιο τρόπο που να γίνεται ελκυστική και να προσφέρει ξεκούραση, την υψηλή ποιότητας ζωής των κατοίκων και τα μέτρα διαφύλαξης των τουριστικών περιοχών από τις ανθρώπινες δραστηριότητες.

Η περιβαλλοντική προστασία, δε δείχνει μόνο την ευαισθητοποίηση των κατοίκων προς τη φύση αλλά αποτελεί μέρος του πολιτισμού. Επομένως αυτά τα πλαίσια πρέπει να μειώνουν τους παράγοντες που μολύνουν το μέρος όπου παλαιώνουν τη φύση, να διατηρείται η πανίδα. Οι ακραίες κλιματικές αλλαγές που υφίσταται η ανθρωπότητα τα τελευταία χρόνια, (ειδικά φέτος το Χειμώνα πολλές χώρες πληγήκαν από θερμοκρασίες υπό του 0<sup>0</sup>C και είχαν έλλειψη πόσιμου νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, καταστροφές από το λιώσιμο των πάγων ή αντίθετα σε άλλες χώρες ο υδράργυρος άγγιξε τους 50<sup>0</sup>C) απορρέουν από απερίσκεπτες ανθρώπινες ενέργειες. Αυτό όμως δε σημαίνει ότι δεν υπάρχουν τρόποι που να μπορούμε να κάνουμε καθημερινή εξοικονόμηση ενέργειας με ανανεώσιμες πηγές ενέργειες.<sup>25</sup>

Ενώ η συγκεκριμένη περιφέρεια πλεονεκτεί ως προς τη κεντρική της θέση, τις μικρές αποστάσεις μεταξύ των αστικών κέντρων, τα πολλά γεωργικά προϊόντα, την αλιεία. Υπάρχουν και τα μειονεκτήματα όπως ο μικρός βαθμός γνώσης σε τεχνολογικά προϊόντα, κάμψη της βιομηχανικής περιοχής τα τελευταία πέντε χρόνια. Μελλοντικό στόχο αποτελούν η ενίσχυση των πόλεων Βόλου - Λάρισας με θύλακες αύξησης της ποιότητας, τη δημιουργία βιομηχανικής ζώνης δυτικά της Εθνικής Καρδίτσας- Τρικάλων (με κατεύθυνση δηλ. προς την Εγνατία Οδό) και η δημιουργία βιοτεχνιών σε ορεινές περιοχές με ντόπια προϊόντα.

<sup>25</sup>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρεια Θεσσαλίας (2011)

Ένα από τα πράγματα που πρέπει να υλοποιηθούν είναι η επαναφορά των βιομηχανικών μονάδων σε ανοικτά σημεία του εθνικού οδικού δικτύου, καθώς έτσι θα υπάρχει χωρική διάταξη της βιομηχανικής ζώνης. Βέβαια με τις διατάξεις που ορίζει η ελληνική νομοθεσία για τα πολεοδομικά σχέδια των ειδικών ζωνών.

### 6.3.2 Το Ειδικό Πλαίσιο

Το Ειδικό πλαίσιο έχει πιο βαθύς στόχους όπως το να δώσει τις σωστές μεθόδους για τη πολεοδομική ανάπτυξη στις περιοχές που είναι τουριστικές, να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προϊόντων, να προστατεύονται οι πόροι του τουρισμού αλλά και η βιοποικιλότητα. Μπορεί η κάθε περιφέρεια να έχει το δικό της πλαίσιο όμως η Ελλάδα διαχωρίζεται με έναν τρόπο (ανάλογα με τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά) που είναι ο ίδιος για όλα τα πλαίσια: Ανεπτυγμέ-νες και αναπτυσσόμενες τουριστικές ζώνες, περιοχές με κυρίαρχες χρήσεις, μητροπολιτικές, νησιά-παράκτιες ζώνες, ορεινές, ημιορεινές-πεδινές, παραδοσιακοί οικισμοί, αρχαιολογικοί χώροι. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο υπάρχουν και στόχοι που αφορούν τη σωστή διαχείριση ενέργειας όπως τα έργα ηλεκτροπαραγωγής από ΑΠΕ ανάλογα με το χώρο και την ένταξή τους χωρίς να επιβαρύνουν τα στοιχεία της φύσης ούτε την ανθρώπινη υγεία. Όσο αφορά την αντιμετώπιση της τρύπας του όζοντος που φέρνει όλα τα ακραία φαινόμενα δεν αναφέρεται κάποιο μέτρο ως τώρα .

Κλείνοντας λοιπόν το κεφάλαιο με τη περιφέρεια Θεσσαλίας συμπεραίνουμε πως τα Πλαίσια στοχεύουν: στη βιώσιμη ανάπτυξη, την προστασία των φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων που έχουν απομείνει από τη κακομεταχείριση, την ένταξή της σε ένα Ευρωπαϊκό πλαίσιο, να υπάρχει χωρικός σχεδιασμός για τις δημόσιες επενδύσεις αλλά και τις βιομηχανικές ζώνες, να αναπτυχθούν οι παράκτιες περιοχές, οι αγροτικές και τα δίκτυα μεταξύ απομακρυσμένων οικισμών, ο διαχωρισμός σε ζώνες παράκτιων περιοχών (αύξηση τουρισμού από ποιοτικές και παραδοσιακές υπηρεσίες), σε μητροπολιτική, εντατικής γεωργίας (εμπόριο των προϊόντων του Θεσσαλικού κάμπου και επέκτασή του ως προς το ύψος για βιολογικά προϊόντα), ορεινή πειραματική (ανάπτυξη γεωργίας-κτηνοτροφίας σε ορεινές περιοχές)<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρεια Θεσσαλίας (2011)

## 7. Η ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

### 7.1 Δημογραφικά στοιχεία και παραγωγικές δραστηριότητες

Έχουμε προαναφέρει ότι ο Ν. Μαγνησίας είναι ένας από τους νομούς που ξεχωρίζει λόγω ότι συνδυάζει σε αρμονία παράκτιες και ορεινές περιοχές (όταν λέμε αρμονικά εννοούμε ότι από τις ορεινές περιοχές υπάρχει μια πανοραμική θέα που καταλήγει στο λιμάνι και φαίνονται όλοι οι παράλληλοι και κάθετοι οδοί προς αυτό). Ένα από τα μελλοντικά σχέδια των δημοτικών αρχών είναι η επέκταση του χερσαίου εδάφους δηλαδή το μέρος που φιλοξενεί την είσοδο και έξοδο επιβατών, τους χώρους αναψυχής, προκειμένου να υπάρξει μια καλύτερη ποιότητα ζωής και να ενσωματωθεί στο χωροταξικό σχεδιασμό το θαλάσσιο τμήμα. Επίσης θα καλύπτονται οι ανάγκες των κατοίκων στα νησιά και των τουριστών για ολιγόωρες μετακινήσεις.

Από τη δεκαετία του '70 υπάρχουν κάποια σχέδια και προγράμματα όπως η Μελέτη Οργάνωσης του ΚΕΠΑ Βόλου- Λάρισας συνδυάζοντάς τη με το παλιό ρυθμιστικό, οι Προτάσεις χωροταξικής οργάνωσης ενισχυμένης μορφής. Εντάσσονται σε ένα οικιστικό κέντρο δεύτερου επίπεδου. Πριν όμως περάσουμε αναλυτικά στις δραστηριότητες της πολεοδομίας αξίζει να ανατρέξουμε σε κάποια ιστορικά στοιχεία που αφορούν το πληθυσμό αυτής της πόλης όπως: ότι ο τελευταίος άρχισε να αυξάνεται από το 1940 φτάνοντας στους 54.919, οι δείκτες ενεργού πληθυσμού με την έναρξη της δεκαετίας του 90 έφταναν το 66%, το μεγαλύτερο μέρος (58%) απασχολούνται στο εμπορικό κέντρο, ενώ 6.6% μόνο στη Βιομηχανική Περιοχή και 2% στο Πήλιο, σε αντίθεση με τους τουρίστες που κατά 54% προτιμούσαν το Πήλιο ενώ τις Σποράδες μόνο κατά 5%<sup>44</sup>.



ΕΙΚΟΝΑ 7.1α<sup>45</sup> και 7.1β<sup>46</sup> Ο πολεοδομικός σχεδιασμός του οικισμού Μακρινίτσας Πηλίου και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της θέσης του Νομού στον ελληνικό χάρτη

<sup>44</sup> ΥΠΟΧ (1983)

<sup>45</sup> Πηγή <http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://www.pelionweb.gr/images/usrImage/0256863001340622689>

<sup>46</sup> Πηγή <http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://www.visit-pilio.gr/wp-content/uploads/2010/05>

Όσον αφορά τις επιτρεπόμενες ανά περιοχή ανθρώπινες δραστηριότητες, είναι καταγεγραμμένες στα πολεοδομικά σχέδια. Για την ακρίβεια, υπάρχει η Α κατοικία που είναι οικισμοί εντός των σχεδίων που πρέπει όμως να αναπτυχθούν από χωροταξική άποψη, η Β κατοικία που αποτελείται από οικισμούς ορεινά τουριστικούς (Μακρυνίτσα, Πορταριά) αλλά και παράκτιες περιοχές με μη νόμιμα κτίρια και βρίσκονται εκτός του σχεδίου της πόλης και σε ορισμένες περιπτώσεις με κατάχρηση των φυσικών στοιχείων. Ακόμη Βιομηχανία- Βιοτεχνία με τις πολλές μονάδες εκτός πόλεως παράλληλες με την Εθνική Οδό και με παραγωγή διαφορετικών προϊόντων πολλά από αυτά όχι ντόπια και ήταν μία από τις αιτίες που οδήγησε στη «κάμψη και τέλος στο θάνατο» αυτές τις μονάδες. Το εμπόριο ψαριών και θαλασσιών που γίνεται κατά μήκος του λιμένα καθημερινά όλες τις εποχές του χρόνου, δηλαδή στη ζώνη του Αστικού Κέντρου, και η γεωργία που γίνεται σε ορεινά χωριά του Ν. Πηλίου (Αργαλαστή, Τσαγκαράδα) με κατοικίες μόνιμες και κάτοικους που κάνουν εμπόριο των προϊόντων από τις γεωργικές εκτάσεις τους<sup>44</sup>.

## 7.2 Τα χαρακτηριστικά στοιχεία του Δήμου Βόλου

Αλήθεια είναι ότι το πολεοδομικό σχέδιο αυτής της πόλης έχει αναγνωριστεί σε μεγάλη κλίμακα και αυτό δε συμβαίνει μόνο επειδή είναι η άποψη των μόνιμων κατοίκων και των επισκεπτών εντός και εκτός Ελλάδας, αλλά και λόγω μελετών των αρχιτεκτόνων. Είναι από τις λίγες ελληνικές πόλεις που δίνει πάντα τη δυνατότητα στον άνθρωπο να μην αποπροσανατολίζεται λόγω της ρυμοτομίας. Καθώς από αρκετά μακριά, διαγράφονται τα σημεία αναφοράς όπως είναι οι μεγάλοι κάθετοι και παράλληλοι οδοί προς το λιμάνι, τα κτίρια, ο κυματοθραύστης πάνω στο θαλάσσιο χώρο για περπάτημα, το ρολόι, το Πανεπιστήμιο. Αλλά και από ορεινούς οικισμούς του Πηλίου φαίνονται μέχρι οι απέναντι ορεινές περιοχές της Εύβοιας. Αυτός ο λιμένας αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τη πόλη του Βόλου καθώς είναι ο μόνος που εξυπηρετεί τις μετακινήσεις των ανθρώπων προς τα νησιά των Σποράδων και της γειτονικής Εύβοιας, φιλοξενεί μονοήμερες εκδρομές προς και από κοντινές παραθαλάσσιες περιοχές, φιλοξενεί το καθημερινό εμπόριο αλιευτικών προϊόντων, στο πίσω μέρος προσαράζουν κρουαζιερόπλοια. Ακόμη μπορούν οι πεζοί να περπατήσουν πάνω στον κυματοθραύστη, που λειτουργεί ως πόλο έλξης των μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών και είναι ακριβώς πάνω από το λιμάνι. Έχει κατά μήκος ένα πάρκο που αποτελεί δωρεάν ψυχαγωγία για τους νέους με παιδική χαρά, σε αυτό το μεγάλο πάρκο θα μπορούσαν να υπάρχουν περισσότερα φυτικά είδη αλλά το στοιχείο που κυριαρχεί είναι το γκαζόν. Η καθαριότητα είναι ανύπαρκτη στο θαλάσσιο κομμάτι όπου λόγω κυμάτων, κολποειδούς μορφής, η ανυπαρξία συστήματος περισυλλογής τα απορρίμματα μένουν μέσα στο λιμένα και απομακρύνονται πολύ δύσκολα. Ενώ δεν είναι ασφαλή και με προδιαγραφές οι μέθοδοι συλλογής απορριμμάτων από τα πλοία με αποτέλεσμα κάποιος όγκος τους

---

<sup>44</sup> ΥΠΟΧ (1983)



να εκχύνεται στα θαλάσσια ύδατα, όπως επίσης οι πετρελαιοκηλίδες που εμφανίζονται τόσο από τα πλοία όσο και από τα σκάφη με μηχανές δημιουργούν ζημιές. Λόγω του Ιπποδάμειου συστήματος ρυμοτομίας το οδικό δίκτυο είναι πλέον πυκνό και χωρίς να διαχωρίζεται ποδηλατόδρομος αλλά κυκλοφορούν όλα στα ίδια σημεία, τα κτίρια που ήταν διώροφα στο κέντρο της πόλης μεταμορφώθηκαν σε πολυώροφα και τα αποτελέσματα όλων αυτών είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω καύσεων, μη σωστή κυκλοφορία του οξυγόνου από θάλασσα και βουνό, αύξηση της θερμοκρασίας, πρόβλημα στάθμευσης σε περιοχή με τα εμπορικά καταστήματα. Υπό φυσιολογικές συνθήκες σε αυτή τη πόλη, χωρίς κατάχρηση του φυσικού τοπίου, θα αντιστοιχούσαν όπως παλιά 7τμ σε κάθε κάτοικο<sup>44</sup>.



ΕΙΚΟΝΑ 7.2α<sup>47</sup> και 7.2β<sup>48</sup> Τα σημεία αναφοράς του Βόλου ο λιμένας, το μεγάλο πάρκο του Αγ. Κων/νου, το Πανεπιστήμιο

### 7.3 Οι πολεοδομικές δραστηριότητες στο Δήμου Βόλου

Οι υπεύθυνοι φορείς έχουν ενσωματώσει ως μελλοντικούς στόχους την επέκταση τους κεντρικού και πολυσύχναστου πεζόδρομου με τα περισσότερα εμπορικά (Ερμού), τη μετατροπή σε πεζόδρομων άλλων οδών που βρίσκονται επίσης κεντρικά της πόλης αλλά σε πιο απομονωμένα σημεία, να γίνουν πιο αραιοκατοικημένες οι δυτική και ανατολική πτέρυγα της μεγαλύτερης κάθετης οδού στο λιμένα (Ιωλκού), να γίνουν εύκολα προσβάσιμοι οι δρόμοι στη βόρεια ζώνη του κέντρου (Γαλλίας-Γαζή). Ακόμη τη προστασία του φυσικού τοπίου, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και ειδικά σε δημόσιους χώρους, τη διατήρηση των αρχοντικών κτιρίων, τη προσθήκη πρασίνου σε όλη την έκταση της πόλης, τη κατασκευή μη μεγάλων κτιρίων.

Όπως προαναφέραμε, από το 1970 και έπειτα μία από τις ωραιότερες ελληνικές πόλεις μετατράπηκε σε τσιμεντούπολη και με απουσία του παλιού κλίματος. Υπάρχει πάντως μια περιοχή "τα Παλαιά" εκεί που βρίσκονταν πριν πολλά χρόνια το κέντρο της πόλης με αρχοντικά διώροφα σπίτια το ένα δίπλα από το άλλο, κυκλική πλατεία με σιντριβάνι, στενά δρομάκια και έχει κρατήσει τα χαρακτηριστικά της.

<sup>44</sup>ΥΠΟΧ (1983)

<sup>47</sup>Πηγή : [http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://3.bp.blogspot.com/-auf64Kg5JmE/UPZd15J\\_t1I](http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://3.bp.blogspot.com/-auf64Kg5JmE/UPZd15J_t1I)

<sup>48</sup> Πηγή: <http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://picantiko.gr/wp-content/uploads/2013/10>





Κατά τη χρονική περίοδο 2000-2006 ο Βόλος χαρακτηρίζονταν από μεγάλη ύφεση ενώ σήμερα βρίσκεται σε ένα μεταβατικό στάδιο για όλες τις υποδομές και την οικονομία. Υπάρχει μία τάση οι κάτοικοι να επιστρέφουν σε πιο απομακρυσμένους και παραδοσιακούς οικισμούς, τα καταλύματα να έχουν επίσης μια παραδοσιακή μορφή και να καταφεύγουν σε γεύματα προς τους τουρίστες με ελληνικά προϊόντα. Το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, σήμα κατατεθέν στη παραλία, φιλοξενεί πολλά τμήματα με πολλές αίθουσες για παράδοση θεωριών και λίγες εργαστηριακές, με μικρό όμως αμφιθέατρο και σχεδόν ελλιπή βιβλιοθήκη και δίπλα ακριβώς υπάρχει το πάρκο του Αγ. Κωνσταντίνου για ηρεμία ή ψυχαγωγία<sup>48</sup>.

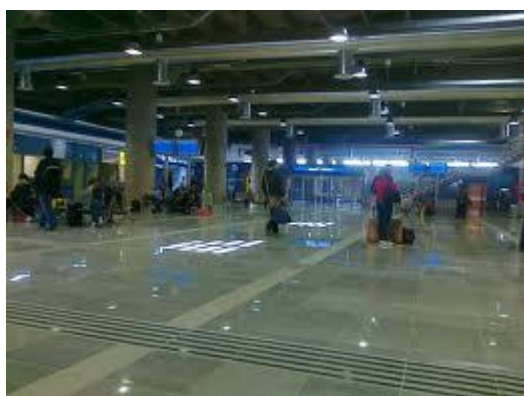
ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1<sup>48</sup> Ανάλυση SWOT για τη πόλη του Βόλου

<b>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b>	<b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</b>	<b>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b>
Γεωγραφική θέση	Σύνδεση με Εγνατία Οδό	Χωροταξική θέση στην Ευρώπη
Πολεοδομικό σχέδιο	Ανάπτυξη Αεροδρομίου	Έλλειψη διαχωρισμένου οδικού δικτύου
Εθνικό οδικό δίκτυο με τις άλλες 4 πόλεις	Ανάπτυξη αλιείας προς επιπλέον αύξηση ζήτησης προϊόντων	Μη ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο για τους οικισμούς του Πηλίου
Ποικιλία σε γεωργικά προϊόντα	Αύξηση υδάτινων πόρων	Μικρή προβολή των τουριστικών θέρετρων
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας	Αναβάθμιση του πάρκου του Αγ. Κωνσταντίνου	Μη εκσυγχρονισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο
Λιμάνι με τουριστική κίνηση και πάρκο στο χερσαίο έδαφος	Φιλόξενες εγκαταστάσεις για τους επισκέπτες στο λιμένα	Χαμηλή ζήτηση γεωργικών εμπορευόμενων προϊόντων (ακόμη και όσοι έχουν ένα μικρό κτήμα προτιμούν να καλλιεργούν μόνοι τους γεωργικά προϊόντα)
Αυξημένη ζήτηση στα αλιευτικά προϊόντα	Δημιουργία χώρου για χειμερινά αθλήματα στα Χάνια	Περιορισμένοι υδάτινοι πόροι
Βιομηχανική ζώνη με μεγάλη έκταση	Εκμετάλλευση του Αερολιμένα και τους χειμερινούς μήνες	Χαμηλή ανάπτυξη γεωργικών μονάδων
Φυσικά στοιχεία στα ορεινά χωριά	Πρόσληψη νέων ατόμων σε τουριστικού τύπου εργασίες	Ανύπαρκτη σύνδεση Πανεπιστημίου- Βιομηχανίας
Μονάδα επεξεργασίας αστικών λυμάτων	Επαναχρησιμοποίηση της Βιομηχανικής Ζώνης	Εντεταμένη ατμοσφαιρική ρύπανση
Ύπαρξη Ιπποδάμειου συστήματος	Πανθεσσαλικό Στάδιο λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων	Έλλειψη χώρων με πράσινο

<sup>48</sup>Πηγή: Πολεοδομικός Σχεδιασμός και φυσιογνωμία της σύγχρονης ελληνικής πόλης

## 8. ΤΑ ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΒΟΛΟΥ ΤΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΕΡΙΠΟΥ ΔΕΚΑΕΤΙΑ

Το πιο σημαντικό στοιχείο για προέλευση τουριστών είναι η ύπαρξη αεροδρομίου με συχνά δρομολόγια εσωτερικού και εξωτερικού, όπως επίσης η λειτουργία του 12 μήνες και όχι μόνο τη θερινή περίοδο. Ενώ ο Βόλος είχε μεγάλη προέλευση τουριστών, ειδικά για τις παραθαλάσσιες περιοχές του Πηλίου, ήταν αναγκαίο έργο το αεροδρόμιο ώστε να γλιτώνουν οι φιλοξενούμενοι τη πολύωρη ταλαιπωρία από Αθήνα ή Θεσσαλονίκη οδικός. Ο Αερολιμένας Αγχιάλου, βρίσκεται 12χμ. νοτιοδυτικά από τη πόλη και από τον Ιανουάριο του 1965 λειτουργούσε μόνον ως στρατιωτικό και άνηκε στην ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας). Με βάση τη κατηγοριοποίηση ιδιοκτησίας ανήκει στη κατηγορία 1. Στο αεροδρόμιο υπάρχει αεροσταθμός και πίστα για τα αεροσκάφη αλλά με κοινό διάδρομο προσγείωσης με τα πολεμικά αεροσκάφη. Πρόκειται για ένα διάδρομο προσγείωσης με μήκος 2.990μ. και φιλοξενεί αεροσκάφη τύπου Boeing 757, Mac Douglas 83 για 149 επιβάτες. Τη Τρίτη 12 Οκτωβρίου 2010, πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια του καινούργιο κτιρίου του αεροδρομίου, που έχει εμβαδό 8.924,14 τ.μ, με πλήρεις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, με το κτίριο Πυροσβεστικού Σταθμού συνολικού εμβαδού 497 τ.μ. και τη διαμόρφωση πράσινης ζώνης του επιφάνειας 42.000 τ.μ. Το ερέθισμα δόθηκε από τους Μεσογειακούς Αγώνες του 2013. Επίσης στον αερολιμένα υπάρχει χώρος πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες και ειδικοί χώροι στάθμευσης και μεγάλος χώρος στάθμευσης οχημάτων<sup>44</sup>.



ΕΙΚΟΝΑ 8.1α<sup>49</sup> και 8.1β<sup>50</sup> Ο εσωτερικός χώρος του αερολιμένα Αγχιάλου και ο χώρος φιλοξενίας των επιβατικών αεροσκαφών

<sup>44</sup>ΥΠΟΧ (1983)

<sup>49</sup>Πηγή <http://almyros.gr/2014/10/22/42948>

<sup>50</sup>Πηγή <http://www.volos-mietwagen.com/flughafen-volos.html>

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, μετά από 100 χρόνια, φιλοξενήθηκαν στη γενέτειρά τους, που δεν είναι άλλη από την Ελλάδα και ήταν μια ευκαιρία προς πολεοδομικά, τουριστικά, περιβαλλοντικά και πολιτισμικά έργα. Κυρίως ήταν μια ευκαιρία προς ανάπτυξη αθλητικών εγκαταστάσεων και ανάδειξη πολιτισμικών δρώμενων, ηθών και εθίμων.

Μία πολύ σημαντική ευκαιρία ως προς τη κατασκευή οργανωμένης αθλητικής εγκατάστασης, ήταν του Πανθεσσαλικού Σταδίου, εγκατεστημένο στη Βόρεια πλευρά της πόλης περί τα 3 χμ. απόσταση από το κέντρο και συνοριακά με τη Περιφερειακή Οδό. Αρνητικό γεγονός ήταν ότι η ανακατασκευή του έκανε την εκκίνηση του το 2002, σε συνεργασία του Δήμου με τις εταιρίες: Τεχνική Ολυμπιακή, Αθηναϊκή Τεχνική, Intracom, Cybarco με κόστος 50.000.000 ευρώ. Αποτελείται από τέσσερα μέρη με εξέδρες με διπλό διάζωμα κερκίδων. Στο πάνω μέρος του Δυτικού τμήματος υπάρχει μεταλλικός φορέας με επικάλυψη PVC. Ο προπονητικός χώρος είναι κάτω από τις εξέδρες με βοηθητικούς χώρους στην Ανατολική πλευρά. Το Μάρτιο του 2004 φιλοξένησε το πρώτο Αγώνα ανάμεσα στις Εθνικές Ελλάδα-Αυστραλία ενώ ως τώρα φιλοξενεί τοπικούς αγώνες, όπως επίσης το 2007 φιλοξένησε το τελικό κυπέλλου Ελλάδος<sup>51</sup>.



ΕΙΚΟΝΑ 8.2<sup>52</sup> Πανθεσσαλικό Στάδιο Βόλου.

<sup>51</sup>[www.stadia.gr/panthessaliko/panthessaliko-gr.html](http://www.stadia.gr/panthessaliko/panthessaliko-gr.html)

<sup>52</sup>Πηγή <https://www.google.gr/search?q=πανθεσσαλικο+σταδιο&espy>



Έχουμε προαναφέρει, ότι το Πήλιο πλεονεκτεί ως προς τη γεωγραφική του θέση και για το συνδυασμό των παραθαλάσσιων χωριών με πλούσια φυσικά στοιχεία. Υπάρχει μία διαδρομή με σιδηροδρομικές γραμμές που ξεκινάει από τα τελευταία σημεία της πόλης και εκτείνεται μέχρι τη Τσαγκαράδα και η κατασκευή της έγινε περιοδικά, από το 1894 ως το 1903 και από το 1971 ως το 1996. Ο "Μουτζούρης" αποτελούσε έργο που συνέδεε εμπόριο και βιομηχανία, οι μηχανές του ήταν Βέλγικης κατασκευής. Η διαδρομή που έκανε ήταν από το Σύλλογο Ιάσων μέχρι τη Τσαγκαράδα και τις Μηλιές. Για κάποια χρόνια καταργήθηκε γιατί μεσολάβησαν εργασίες απομάκρυνσης χωμάτων, βράχων και αποκαταστάθηκαν ορισμένα κομμάτια. Η γραμμή έχει πλάτος περίπου 60εκ. και από τα Άνω Λεχώνια μέχρι και τις Μηλιές το τρενάκι περνάει πάνω από τη γέφυρα με τις οχτώ καμάρες. Το τρενάκι ξεκίνησε πάλι τα δρομολόγια του το 2000 με μια διαδρομή των 90 λεπτών με ταχύτητα 20χμ/ώρα, έχοντας ξύλινα βαγόνια και εξώστες. Το συγκεκριμένο έργο έγινε πραγματικότητα με ερέθισμα ενός πίνακα του Εβαρίστο Ντε Κίρικο, προς τιμήν του οποίου έγινε και το πολιτισμικό κέντρο για εκδηλώσεις<sup>44</sup>.



ΕΙΚΟΝΑ 8.3α<sup>53</sup> και 8.3β<sup>54</sup> Το παλιό τρενάκι του Πηλίου και το καινούργιο

Όσο αφορά το σεβασμό προς τα στοιχεία της φύσης και τη τήρηση της καθαριότητας θα μπορούσαμε να είμαστε πιο προσεκτικοί, ειδικοί με τις παράκτιες περιοχές που φιλοξενούν τη θερινή περίοδο και επισκέπτες άλλων χωρών. Για αυτό από φέτος τον Ιούνιο, ο Δήμος τοποθέτησε χάρτινες τσιγαροθήκες σε όλες τις παραλίες, καθώς η συλλογή αποτίγαραν ήταν ένα δύσκολο και καθόλου υγειονομικό έργο. Πρόκειται για μια πολύ οικονομική και καλαίσθητη χάρτινη συσκευασία με πολύ χαμηλό κόστος σε κωνικό σχήμα, με άμμο εσωτερικά και με το λογότυπο: Όχι αποτίγαρα σε ακτές σε ελληνική και αγγλική γλώσσα. Όπως επίσης φέτος προστέθηκαν 100 μικρού μεγέθους κάδοι απορριμμάτων στις κοντινές παράκτιες περιοχές της πόλης.

<sup>53</sup>Πηγή : <https://www.google.gr/search?q=τρενακι+βολου&espv>

<sup>54</sup>Πηγή : <https://www.google.gr/search?q=τρενακι+βολου&espv>

<sup>44</sup>ΥΠΟΧ (1983)

Το σημείο που υπήρχε ο ποδηλατόδρομος εντός της πόλης ήταν μόνο η παράλια του λιμένα, όμως αυτό άλλαξε το 2011, με ένα έργο προϋπολογισμού 1.762.627 ευρώ και ολοκληρώθηκε εντός 18 μηνών. Ο ποδηλατόδρομος επεκτάθηκε δυτικά και ανατολικά και μάλιστα ανατολικά μέχρι τη περιοχή των Αλυκών με μήκος 6.500μ. και πλάτος 2.40μ. Τα χαρακτηριστικά του είναι διαφορετικά, καθώς σε κάποια σημεία της διαδρομής εντάσσεται στο πεζοδρόμιο, ενώ σε κάποια άλλα στο δρόμο. Υπάρχει η κατάλληλη σήμανση και φαναράκια για μεγαλύτερη ασφάλεια προς τους ποδηλάτες. Επίσης επεκτάθηκε ο πεζόδρομος στη περιοχή των Αλυκών με μήκος 630μ. και πλάτος 7.50μ. που φτάνει ως την ακρογιαλιά.

Στη περιοχή των Παλαιών, το 2010, έγινε αποκατάσταση και επισκευή όλων των πεζοδρομίων με έκταση πλάτους, με ομοιόμορφη και άνετη επίστρωση για ευχάριστη μετακίνηση πεζών και ποδηλάτων. Επίσης έγινε συντήρηση σε ορισμένα αρχοντικά της περιοχής, που πλέον χρησιμοποιούνται ως χώροι ψυχαγωγίας.

Μέχρι και πριν 10 χρόνια, τουλάχιστον 500kg απορριμμάτων ανά κάτοικο κατέληγαν σε χωματερές, εκ των οποίων το 90% ήταν ανακυκλώσιμα. Με τους μπλε κάδους ανακύκλωσης που τοποθετήθηκαν σε κάθε δρόμο γίνεται εξοικονόμηση ενέργειας και φυσικών πόρων, μολύνουμε λιγότερο την ατμόσφαιρα και τα ύδατα, συμβάλλουμε στη μείωση της τρύπας του όζοντος.

Σε αυτούς τους μπλε κάδους οι πολίτες μπορούν να τοποθετήσουν προϊόντα μικρής συσκευασίας, γυαλί (συσκευασίες από ποτά, νερό, ακόμη και αρώματα, φάρμακα) έντυπο χαρτί ή χαρτί κουζίνας, ξύλο, τενεκεδάκια από αναψυκτικά, μέταλλο, κεραμικά. Στο γυαλί χρειάζεται προσοχή γιατί δε πρέπει σε καμία περίπτωση να είναι σπασμένο. Όχι πλαστικό βέβαια, γιατί το πλαστικό κάνει πάρα πολλά χρόνια να λιώσει. Ακόμη υπάρχουν κάδοι άλλης χρήσης όπως για ρούχα που δε χρειαζόμαστε, μικροέπιπλα, φάρμακα, λάδι μαγειρέματος, λαμπτήρες που μπορούν να ανακυκλωθούν για άλλα προϊόντα ή να διορθωθούν και να δοθούν σε ανθρώπους που έχουν ανάγκη.

Έξω από κεντρικά σημεία της πόλης, σε καταστήματα ηλεκτρικών ειδών αλλά και μέσα σε αυτά υπάρχουν κάδοι ανακύκλωσης ηλεκτρικών συσκευών. Σε κάθε περίπτωση άσχετα με το μέγεθος, ο κάθε πολίτης παίρνει τηλέφωνο στην αρμόδια υπηρεσία του Δήμου και έρχεται με έναν από τους ειδικούς κάδους ανακύκλωσης.

## 9. ΕΡΕΥΝΑ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

### 9.1 Η σημασία της έρευνας μάρκετινγκ

Η έρευνα μάρκετινγκ είναι ο συστηματικός σχεδιασμός, η συλλογή, καταγραφή, ανάλυση των στοιχείων που σχετίζονται με το μάρκετινγκ και είναι είτε προϊόντα είτε υπηρεσίες. Ο σκοπός που γίνεται είναι για να βοηθήσει τις επιχειρήσεις ή τις υπηρεσίες αντίστοιχα να επιλύσουν τα προβλήματα μέσα από τις απόψεις των καταναλωτών και να εκμεταλλευτούν ευκαιρίες προς την ανάπτυξη τους. Οι σημαντικότεροι λόγοι για τους οποίους πρέπει να υπάρχει τμήμα μάρκετινγκ με ειδικούς είναι: α) Η αύξηση πιθανοτήτων για σωστές επιχειρηματικές αποφάσεις και ο λιγότερος χρόνος που απαιτείται για να ληφθούν β) οι ανάγκες των πολιτών που δεν έχουν ικανοποιηθεί ακόμη γ) η παροχή γνώσεων για νέες μεθόδους, προϊόντα δ) για μεθόδους που χρησιμοποιούνται σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες ε) η εκμάθηση κάποιου καινούργιου νόμου.

Το εργαλείο της έρευνας μάρκετινγκ δεν είναι άλλο από το ερωτηματολόγιο, το οποίο πρέπει να σχεδιαστεί κατάλληλα και να καθοριστεί στη τελική του μορφή ανάλογα με το δείγμα των ερωτηθέντων. Προκειμένου να χαρακτηρίζεται "σωστό και επιστημονικό" ένα ερωτηματολόγιο πρέπει να είναι πλήρη σε μέγεθος, να έχει ερωτήσεις ανοικτού τύπου αλλά και κλειστού όπως πολλαπλής επιλογής (π.χ. πολύ θετικές, θετικές, μέτριες, αρνητικές), κλίμακας Likert (διαφωνώ έντονα, διαφωνώ, συμφωνώ, συμφωνώ απόλυτα), κλίμακας Thurstone (καθόλου σημαντικό, λίγο σημαντικό, μέτρια σημαντικό, σημαντικό, πολύ σημαντικό), προώθησης (σίγουρα, πιθανόν, δεν είμαι σίγουρος, μάλλον όχι, όχι)

Όσο αφορά τη δειγματοληψία, μπορεί να γίνει με διαφορετικούς τρόπους όπως για παράδειγμα το απλό τυχαίο δείγμα που ο ερευνητής παίρνει συνέντευξη από άτομα που τα βρίσκει σε οποιοδήποτε μέρος, το στρωματοποιημένο δείγμα όπου εκεί χρειάζεται πάνω από ένας ερευνητής καθώς οι συνεντεύξεις διεξάγονται ανά γεωγραφικό τμήμα. Ακόμη υπάρχει το δείγμα κρίσης όπου ο ερευνητής κρίνει από μόνος του ποιο δείγμα είναι σημαντικότερο ή κρίνει ανάλογα με τις ερωτήσεις (π.χ. μπορεί οι ερωτήσεις να απευθύνονται σε άτομα εξοικειωμένα με το διαδίκτυο ή σε ηλικίες μεταξύ 30-50 ή σε όσους έχουν άριστη οικονομική κατάσταση). Υπάρχουν πολλοί τρόποι για να διεξαχθεί μία έρευνα αλλά ο καλύτερος είναι η προσωπική συνέντευξη, όταν ο ειδικός έρχεται σε προσωπική επαφή με τον ερωτώμενο όπου ο τελευταίος έχει τη δυνατότητα να εκφράσει τυχόν απορία, καθώς ο όγκος είναι μεγαλύτερος. Η διάρκεια βέβαια της κάθε συνέντευξης πρέπει να διαρκεί έως 40 λεπτά περίπου.

Το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε κατόπιν εύρεσης σχετικής βιβλιογραφίας με τις πολεοδομικές, αιεφόρες δραστηριότητες που λαμβάνουν μέρος σε άλλες περιοχές εντός και εκτός Ελλάδας και προσαρμόστηκε στο μορφωτικό επίπεδο και τις ανάγκες που πρέπει να ικανοποιήσουν οι πολίτες του Ν. Μαγνησίας και τις εναλλακτικές λύσεις που έχουν οι υπεύθυνοι. Έτσι έγιναν συνεντεύξεις σε 70 πολίτες σε πλαίσια κυρίως εντός της πόλης, αλλά και κοντινές περιοχές εκτός

αστικού κέντρου Βόλου για να μάθουμε περαιτέρω προβληματισμούς. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε από 1<sup>η</sup> έως 20<sup>η</sup> μέρα του Αυγούστου του 2014.

## 9.2 Ερωτηματολόγιο

**Το παρόν ερωτηματολόγιο εξυπηρετεί ανάγκες επιστημονικού επιπέδου και τα στοιχεία του θα χρησιμοποιηθούν για εξαγωγή αποτελεσμάτων σε πτυχιακή εργασία.**

### A. Προσωπικά στοιχεία (προαιρετική συμπλήρωση τους)

#### 1. Επάγγελμα

(α) Ιδιωτικός υπάλληλος (β) Ελεύθερος επαγγελματίας (γ) Δημόσιος υπάλληλος  
(δ) Σώμα ασφαλείας (ε) άνεργος

#### 2. Ηλικία

(α) 25-30 (β) 31-35 (γ) 36-40 (δ) 41-46 (ε) 47-52 (στ) 53-60 (ζ) >60

#### 3. Μόνιμη κατοικία

(α) Βόλος (β) Άνω Βόλος (γ) Πορταριά-Μακρυνίτσα (δ) Αγριά - Λεχώνια (ε) Μαλάκι μέχρι Λεφόκαστρο (στ) Νεοχώρι - Αφέται (ζ) Άν. Πήλιο (η) Σέσκλο-Διμήνη

### B. Ερευνητικά στοιχεία

**1. Σύμφωνα με μελέτες, οι μελλοντικές επιπτώσεις της μόλυνσης του περιβάλλοντος στις Μεσογειακές χώρες θα είναι τραγικές. Κατά την άποψή σας ποιός από τους στόχους των υπευθύνων είναι σημαντικότερος (αξιολογήστε από 1-5 με σημαντικότερο το 1)**

(α) Προστασία παράκτιων οικοσυστημάτων με τουριστική αξία.....

(β) Προστασία όλων των οικοσυστημάτων..... (γ) Σωστή διαχείριση υδάτινων πόρων..... (δ) Κατάλληλα πολεοδομικά έργα.... (ε) Οικονομική ενίσχυση εθνικών δραστηριοτήτων.....

#### 2. Κατά την άποψη σας κινδυνεύουν περισσότερο;

(α) Οι παράκτιες περιοχές (β) Πόλεις που περιτριγυρίζονται από κάμπο (γ) οι ορεινές περιοχές

**3α. Η αειφόρος ανάπτυξη (ανάπτυξη με σεβασμό στα φυσικά στοιχεία) πιστεύετε ότι πρέπει να περιλαμβάνεται στα σχέδια της πολεοδομίας και χωροταξίας;**

(α) Πάντα (β) Είναι αρκετό να ενδιαφέρονται οι πολίτες μόνο

**3β. Η αειφόρος ανάπτυξη της χώρας μας, θα έδειχνε στους τουρίστες ότι σεβόμαστε το περιβάλλον και να πράττουν το ίδιο;**

(α) Ναι, θα είχαμε καλύτερη εικόνα προς τις χώρες του εξωτερικού (β) Έχουν ήδη αυτό το μορφωτικό επίπεδο



**4. Υπάρχουν κάποιοι παράγοντες που εμποδίζουν τις πολεοδομίες να σχεδιάσουν τον αστικό χώρο σε ισορροπία με τη φύση. Κατά πόσο % είναι σημαντικοί; (βαθμολογήστε ώστε να κάνουν σύνολο 100%)**

(α) Πάρκα και πλατείες με μικρό εμβαδό..... (β) Οικονομική κρίση..... (γ) Κακή συνεργασία ανάμεσα σε υπεύθυνους φορείς..... (δ) Ο κατακερματισμός της ιδιωτικής γης.....

**5. Γνωρίζετε αν σε κάποιες από τις παρακάτω χώρες του εξωτερικού συνυπάρχουν οι πράσινες ζώνες με εμπορικά κέντρα, κατοικίες, δρόμους; (επιλέξτε έως 3 απαντ.)**

(α) Λετονία (β) Αγγλία (γ) Ν. Ισπανία (δ) Γερμανία (ε) Δανία (στ) Πορτογαλία (ζ) Φιλανδία

**6. Μέχρι και πριν 5 χρόνια, είτε τη θερινή είτε τη χειμερινή περίοδο, υπήρχε διαφορά στη συχνότητα απασχόλησης σε τουριστικά επαγγέλματα ή στα καταλύματα ή στους χώρους ψυχαγωγίας;**

(α) Μεγάλη από τουρίστες κ από Έλληνες (β) Μεγάλη από τουρίστες μόνο (γ) Μεγάλη από Έλληνες μόνο

**7. Τι πολεοδομικό έργο θεωρείτε ότι λείπει από το Ν. Μαγνησίας στο χώρο του λιμένα μόνο; (σημειώστε 1 απαντ.)**

(α) Οργανωμένος ποδηλατόδρομος (β) Χώρος ψυχαγωγίας στην είσοδο επιβατών (γ) Δωρεάν Μ.Μ.Μ προς τα καταλύματα (δ) Χώρος αποθήκευσης αποσκευών όταν φτάνουν πιο νωρίς οι επιβάτες κ επιθυμούν 1 βόλτα (ε) Λεωφορειόδρομος (στ) μοντέρνο σιδηροδρομικό δίκτυο

**8. Στη περιοχή που μένετε, τι δεν υπάρχει αλλά είναι αναγκαίο;**

.....

**9. Κατά την άποψη σας, τα παραθαλάσσια χωριά του Αν. Πηλίου, ποιες ελλείψεις έχουν; (σημειώστε 2 απαντ)**

(α) Οδικό δίκτυο ασφαλή κ χωρίς στροφές (β) Οργανωμένα καταλύματα με χαμηλές τιμές (γ) beach-bar με χαμηλές τιμές (δ) Καθαριότητα στις ακτές (ε) Ύπαρξη ναυαγοσώστη/σώστριας

**10α. Οι παραγωγικές δραστηριότητες που λαμβάνουν μέρος στις παράκτιες ζώνες της χώρας μας έχουν ως εξής. Ποιος τομέας θεωρείτε ότι έχει πληγεί περισσότερο λόγω οικονομικής κρίσης;**

(α) Η αλιεία (β) Η καλλιέργεια γεωργικών προϊόντων (γ) Οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις

**10β. Τα σημαντικότερα προβλήματα αυτών των ζωνών είναι τα παρακάτω. Ποιο θεωρείτε είναι σημαντικότερο από την έναρξη οικονομικής κρίσης μέχρι τώρα; (κυκλώστε έως 2 απαντ.)**

(α) Ρύπανση κόλπων (β) Διάβρωση χερσαίων τμημάτων (γ) Απόσβεση φυσικών πόρων  
(δ) Εγκατάλειψη γαιών (ε) Μη νόμιμες κατοικίες (στ) Ανταγωνιστικές χώρες της Ε.Ε

**11 Τα εργαλεία της αειφόρου ανάπτυξης είναι τα παρακάτω. Ποιο θεωρείτε σημαντικότερο από αυτά; (ιεραρχείστε από 1-5, με υψηλότερο το 5)**

(α) Περιβαλλοντικά μαθήματα στην εκπαίδευση (β) Δωρεά εκπαίδευση πληθυσμού (γ) Μη κρατικές σπατάλες (δ) πολιτισμικές δραστηριότητες (ε) Οργανωμένος τουρισμός

**12. Ο Ν. Μαγνησίας αρχίζει να εκμεταλλεύεται το πρόγραμμα URBAN. Ποιος στόχος νομίζετε πρέπει να γίνει πράξη άμεσα; (επιλέξτε 1)**

(α) Σύγχρονες πολεοδομικές τεχνικές και να γίνουν κρατικές (β) Σωστή κατασκευή νοσοκομείων (γ) Ανάδειξη φυσικών τοπίων με οργανωμένα καταλύματα (κυρίως το Πήλιο)  
(δ) Ανάπτυξη κοινωνικών και τουριστικών δικτύων

**13. Βάση θέσεως στο χάρτη, ο Ν. Μαγνησίας έχει πολλά πλεονεκτήματα. Ποια στοιχεία πρέπει οι φορείς να εκμεταλλευτούν προς ανάπτυξη του; (επιλέξτε 2 εξ αυτών)**

(α) Δρομολόγια για πολλές χώρες του εξωτερικού και τη χειμερινή σεζόν (β) Πρόσληψη περισσότερων νέων (γ) Καθαρό φυσικό περιβάλλον στο λιμένα (δ) Δημιουργία χώρου για διεξαγωγή χειμερινών αγώνων στα Χάνια (ε) Ανάπτυξη αλιείας σε όλη τη παράκτια ζώνη κ όχι μόνο στο λιμένα (στ) Επαναχρησιμοποίηση Βιομηχανικής Περιοχής

**14. Σε όλες τις χώρες της Ε.Ε. , οι φορείς παίρνουν πρωτοβουλίες για τις σωστές λειτουργίες χωροταξίας και περιβάλλοντος. Ποιες από αυτές σας κάνουν μεγαλύτερη εντύπωση; (σημειώστε 3-4)**

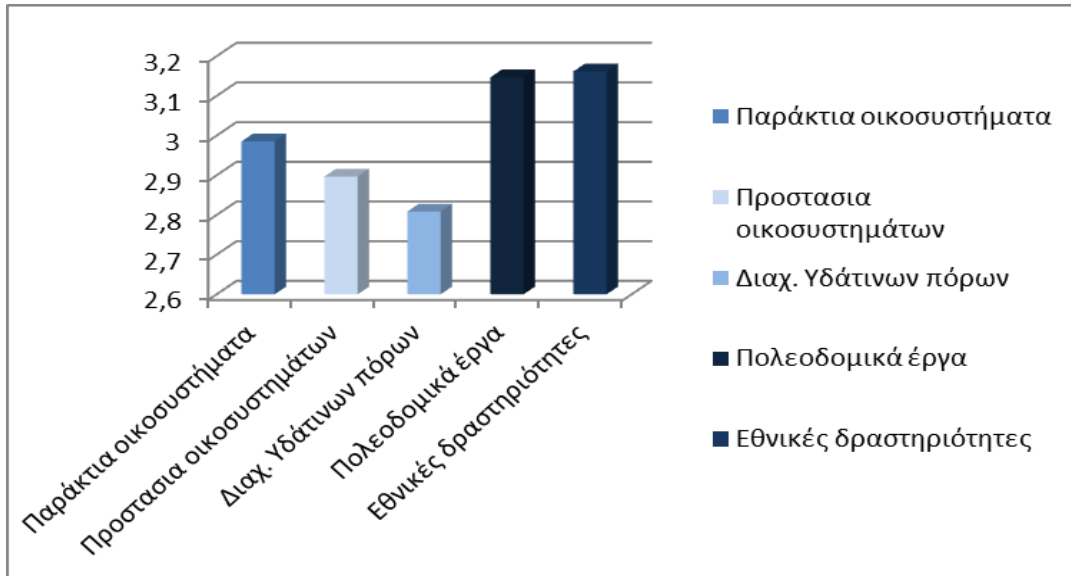
(α) Ενημέρωση πολιτών για ανάπτυξη γεωργικών δραστηριοτήτων κ ανάπλαση αστικών κέντρων (β) Ενημέρωση για αρνητικές-θετικές επιπτώσεις σε οικιστικές περιοχές για κατασκευές με δευτερεύων Α ύλη (γ) Παρακολούθηση πόλεων για τυχόν σφράγιση του εδάφους (δ) Ύπαρξη ειδικών σε αλλαγή κλιματικών συνθηκών για λύσεις (ε) Προγράμματα προς βελτίωση τουριστικών ζωνών (στ) Ημέρα ελεύθερης πρόσβασης πολιτών σε υπηρεσίες χωροταξίας (ζ) Μάθηση μαθητών και δασκάλων σε περιοχές προς πολεοδομική ανάπτυξη

**15. Πως νομίζετε ότι την επόμενη δεκαετία θα έχει μεταλλαχτεί η Ελλάδα; (πχ. αύξηση στάθμης υδάτων, συχνές χιονοπτώσεις, πολύ ήπια καλοκαίρια.)**

.....

### 9.3 Αποτελέσματα

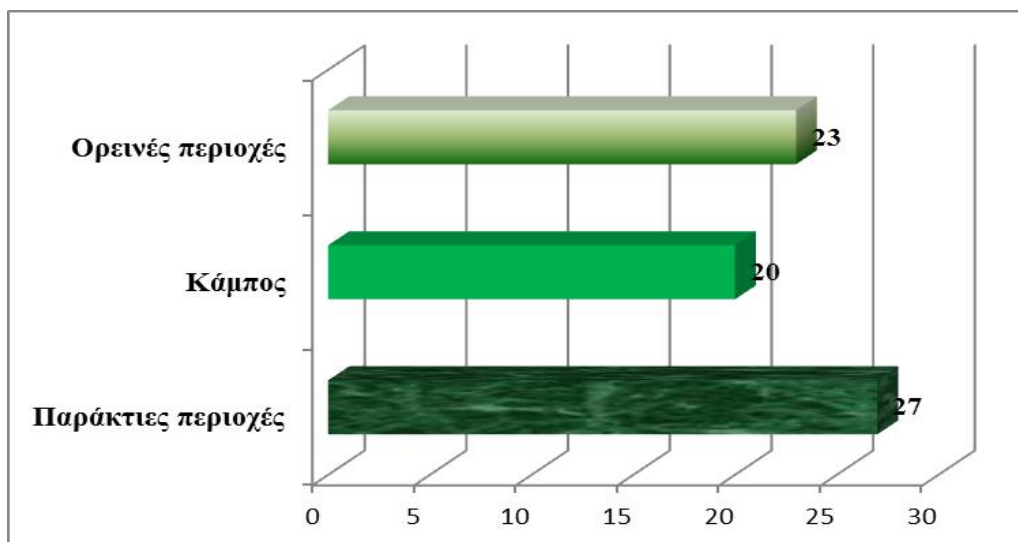
Σύμφωνα με μελέτες, οι μελλοντικές επιπτώσεις της μόλυνσης του περιβάλλοντος στις Μεσογειακές χώρες θα είναι τραγικές. Κατά την άποψή σας ποιος από τους στόχους των υπευθύνων είναι σημαντικότερος ; αξιολόγηση από 1 έως 5 με σημαντικότερο το 1



ΣΧΗΜΑ 9.1

Το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού του Ν. Μαγνησίας πιστεύει ότι το σημαντικότερο πρόβλημα είναι η λανθασμένη διαχείριση υδάτινων πόρων, σε δεύτερη θέση έρχονται η προστασία των οικοσυστημάτων και παράκτιων οικοσυστημάτων, ενώ τελευταίες οι εθνικές δραστηριότητες.

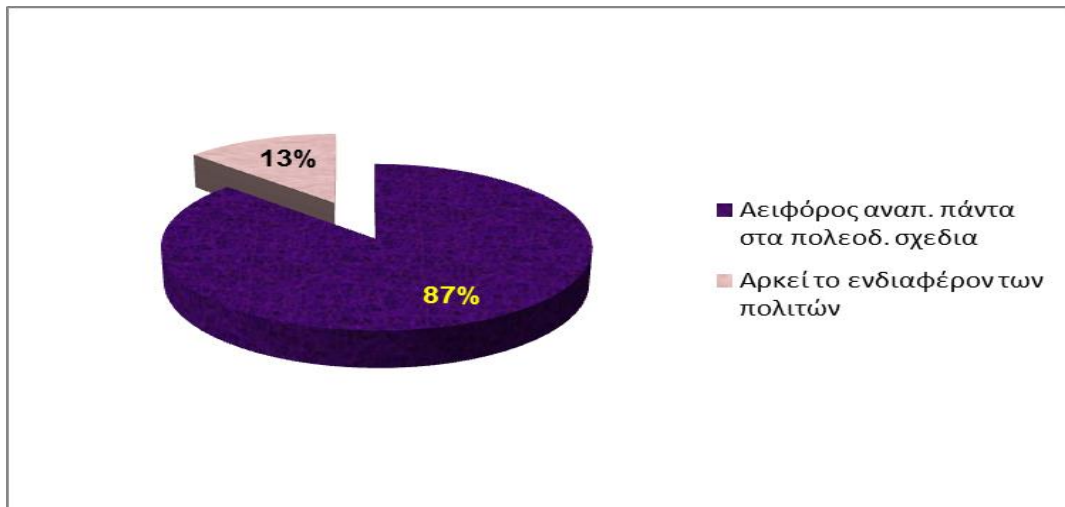
*Κατά την άποψη σας κινδυνεύουν περισσότερο;*



ΣΧΗΜΑ 9.2

Από το σύνολο των ερωτηθέντων, οι 27 δηλώνουν ότι θα πληγούν οι παράκτιες περιοχές περισσότερο και λιγότερο οι πόλεις που περιτριγυρίζονται από κάμπο.

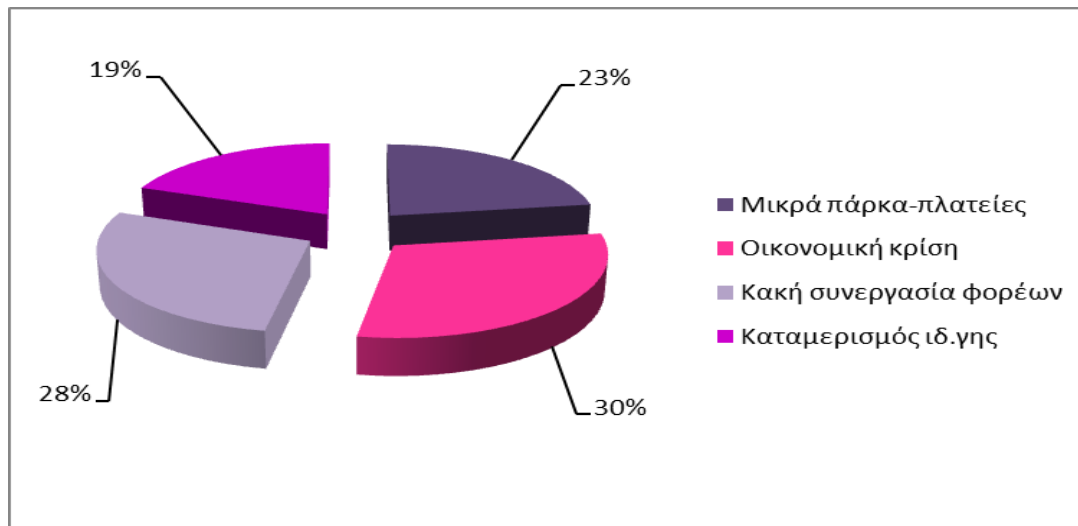
*Η αειφόρος ανάπτυξη (ανάπτυξη με σεβασμό στα φυσικά στοιχεία) πιστεύετε ότι πρέπει να περιλαμβάνεται στα σχέδια της πολεοδομίας και χωροταξίας ;*



ΣΧΗΜΑ 9.3

Το 87% του πληθυσμού θεωρεί ότι η αειφόρος ανάπτυξη πρέπει να λαμβάνεται πάντα υπόψη από τη πολεοδομία ενώ το 13% ότι είναι ευθύνη των πολιτών.

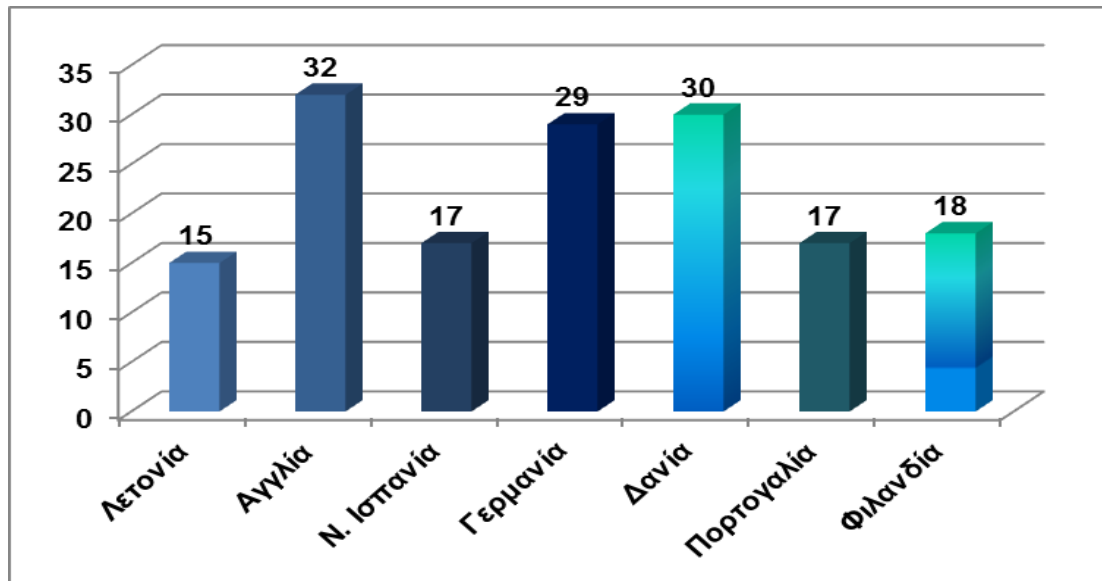
*Υπάρχουν κάποιοι παράγοντες που εμποδίζουν τις πολεοδομίες να σχεδιάσουν τον αστικό χώρο σε ισορροπία με τη φύση. Κατά πόσο % είναι σημαντικοί; βαθμολόγηση ώστε στο σύνολο να είναι 100%*



ΣΧΗΜΑ 9.4

Το 30.1% πιστεύει ότι ο σημαντικότερος παράγοντας που εμποδίζει τη πολεοδομία να συνδυάσει το σχέδιο αστικού χώρου με τα φυσικά στοιχεία είναι η οικονομική κρίση, το 50.7% πιστεύει ότι φταίει το μικρό εμβαδόν των πάρκων και των πλατειών και ότι οι υπεύθυνοι φορείς δε συνεργάζονται, ενώ οι υπόλοιποι πιστεύουν ότι φταίει ο καταμερισμός της ιδιωτικής γης.

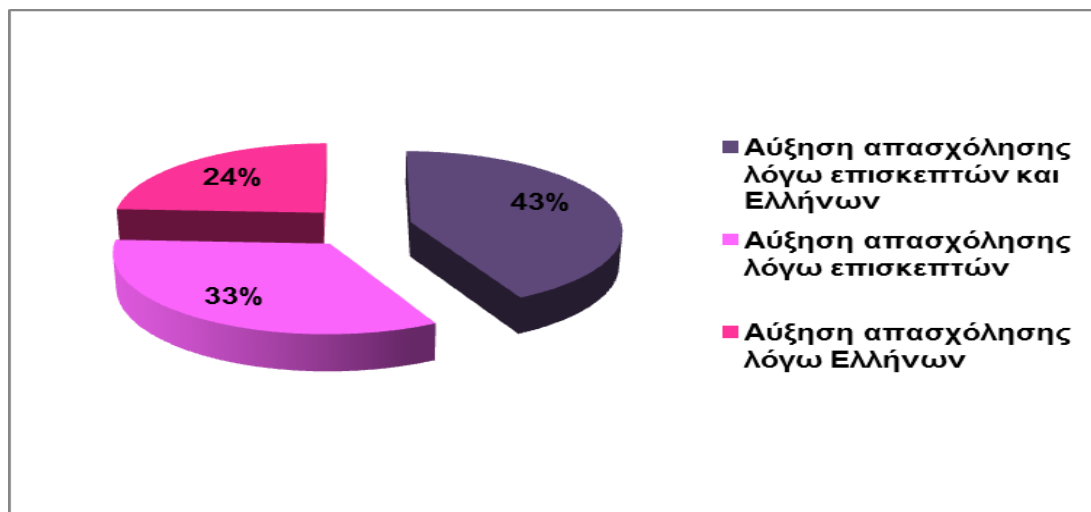
Γνωρίζετε αν σε κάποιες από τις παρακάτω χώρες του εξωτερικού συνυπάρχουν οι πράσινες ζώνες με εμπορικά κέντρα, κατοικίες, δρόμους; έως 3 απαντήσεις



ΣΧΗΜΑ 9.5

Οι περισσότεροι πιστεύουν ότι τη καλύτερη πολεοδομική ανάπτυξη που συνδυάζει και αιεφορία την έχουν οι Αγγλία, Δανία, Γερμανία, ενώ τελευταία έρχεται η Λετονία. Οι Φιλανδία, Πορτογαλία, Ισπανία διχάζουν τη καθαρή άποψη των πολιτών.

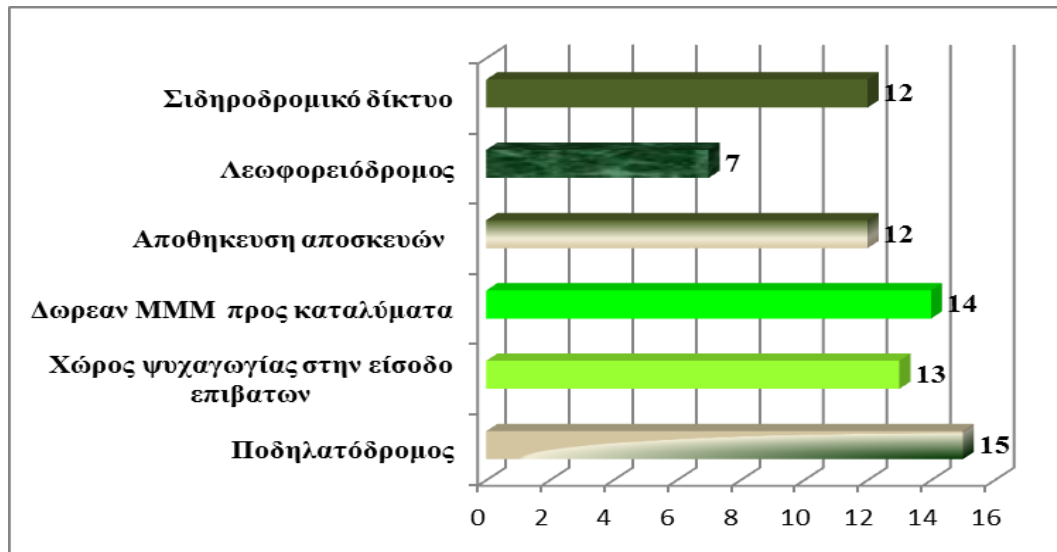
Μέχρι και πριν 5 χρόνια, είτε τη θερινή είτε τη χειμερινή περίοδο, υπήρχε διαφορά στη συχνότητα απασχόλησης σε τουριστικά επαγγέλματα ή στα καταλύματα ή στους χώρους ψυχαγωγίας;



ΣΧΗΜΑ 9.6

Το μεγαλύτερο ποσοστό, 42.42% θεωρεί ότι η απασχόληση του πληθυσμού στα τουριστικά επαγγέλματα αυξάνεται λόγω υψηλής επισκεψιμότητας από άλλες χώρες αλλά και από Έλληνες που είναι σε καλή οικονομική κατάσταση και επισκέπτονται τουριστικά θέρετρα.

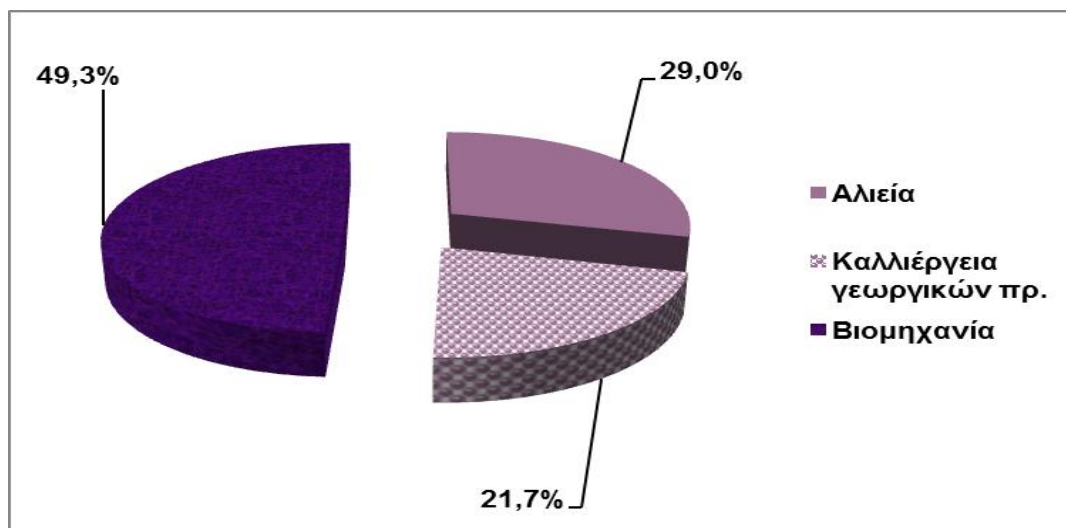
Τι πολεοδομικό έργο θεωρείτε ότι λείπει από το Ν. Μαγνησίας στο χώρο του λιμένα μόνο; 1 επιλογή



ΣΧΗΜΑ 9.7

Οι περισσότεροι ερωτηθέντες, πιστεύουν ότι τα σημαντικότερα έργα που λείπουν από τη περιοχή του λιμένα είναι ο οργανωμένος ποδηλατόδρομος και τα δωρεάν ΜΜΜ προς καταλύματα. Η κατασκευή λεωφορειόδρομου απασχολεί το μικρότερο ποσοστό, ενώ αρκετοί πιστεύουν ότι χρειάζεται ένας χώρος αποθήκευσης των αποσκευών, νέο σιδηροδρομικό δίκτυο και ένας χώρος ψυχαγωγίας στην είσοδο.

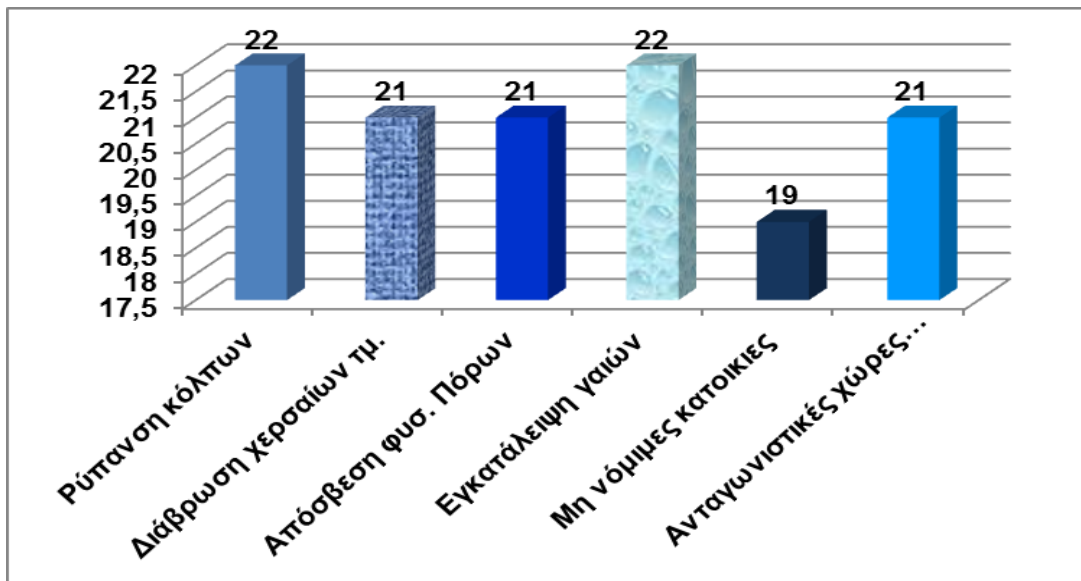
Οι παραγωγικές δραστηριότητες που λαμβάνουν μέρος στις παράκτιες ζώνες της χώρας μας έχουν ως εξής. Ποιος τομέας θεωρείτε ότι έχει πληγεί περισσότερο λόγω οικονομικής κρίσης;



ΣΧΗΜΑ 9.8

Το 49.3% πιστεύει ότι οι βιομηχανικές περιοχές που εγκαθίσταται στις παράκτιες ζώνες έχουν ζημιωθεί περισσότερο από την αλιεία και τα γεωργικά προϊόντα.

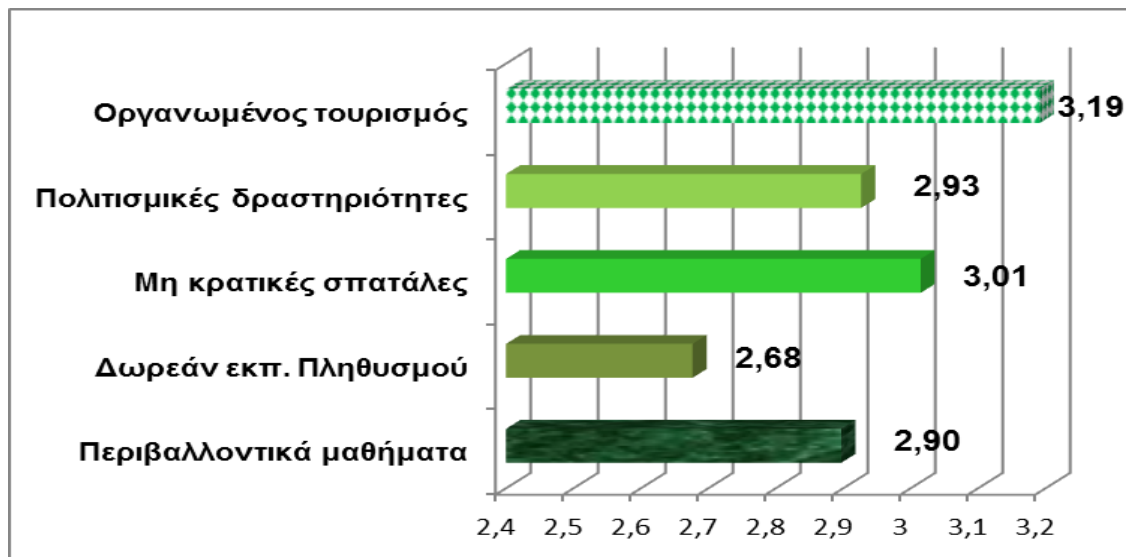
Τα σημαντικότερα προβλήματα αυτών των ζωνών είναι τα παρακάτω. Ποιο θεωρείτε είναι σημαντικότερο από την έναρξη οικονομικής κρίσης μέχρι τώρα; έως 2 απαντήσεις



ΣΧΗΜΑ 9.9

Η ρύπανση των κόλπων και η εγκατάλειψη των γαιών είναι τα σημαντικότερα προβλήματα στις παράκτιες ζώνες των κατοίκων του νομού, ενώ ακολουθούν η διάβρωση των χερσαίων τμημάτων, η απόσβεση φυσικών πόρων και οι ανταγωνιστικές χώρες της ΕΕ

Τα εργαλεία της αειφόρου ανάπτυξης.

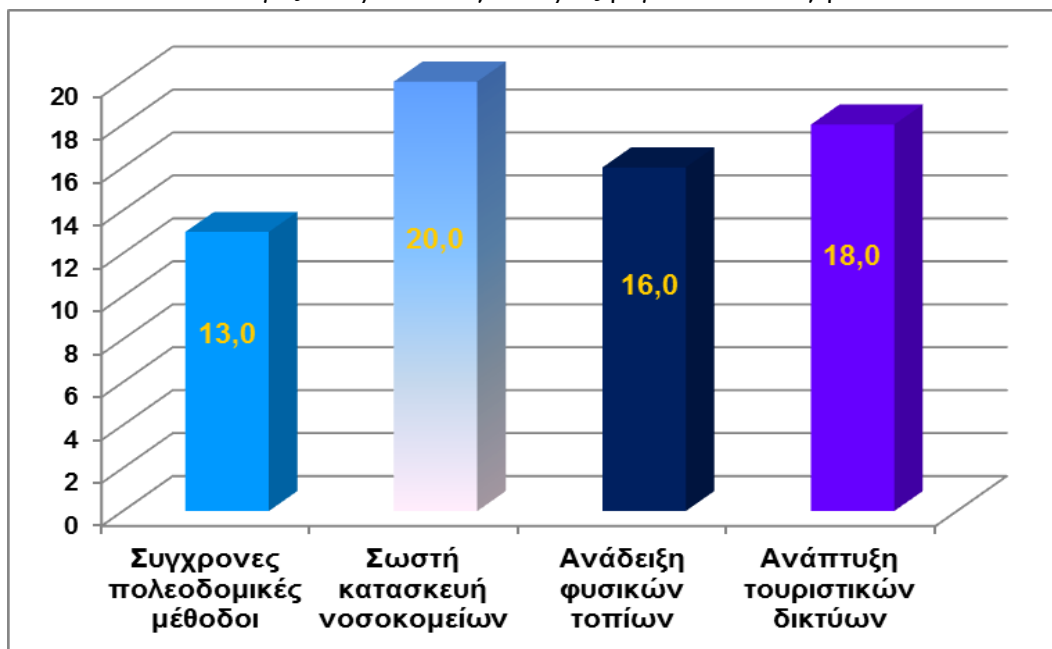


ΣΧΗΜΑ 9.10

Με άριστα το 5, ο οργανωμένος τουρισμός με τις μη κρατικές σπατάλες έρχονται ως πρώτα εργαλεία αειφόρου ανάπτυξης, ενώ ακολουθούν τα περιβαλλοντικά μαθήματα

και οι πολιτισμικές δράσεις. Τελευταία έρχεται η δωρεάν εκπαίδευση των μόνιμων κατοίκων.

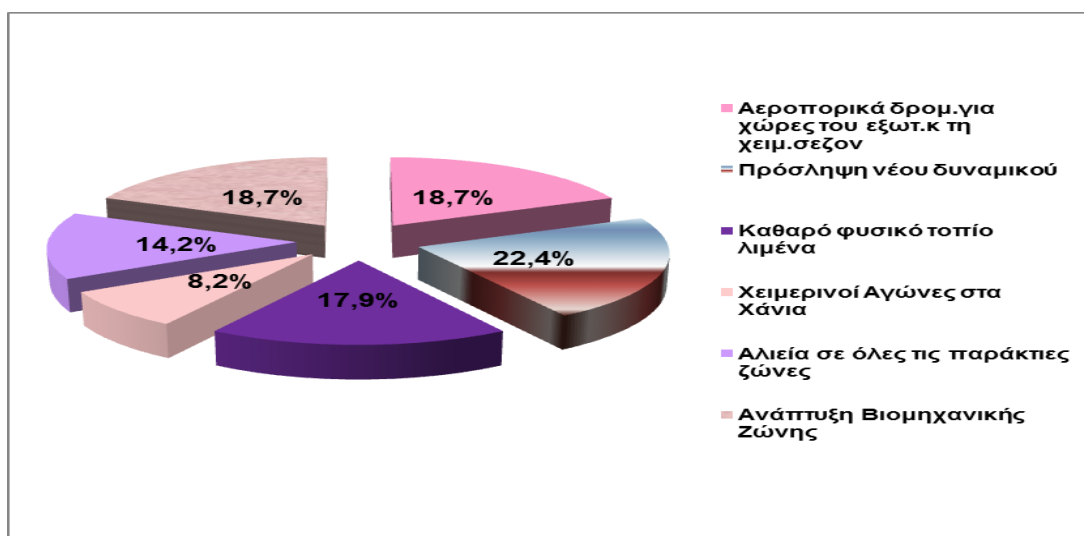
*Ο Ν. Μαγνησίας αρχίζει να εκμεταλλεύεται το πρόγραμμα URBAN. Ποιος στόχος νομίζετε πρέπει να γίνει πράξη άμεσα; 1επιλογή*



ΣΧΗΜΑ 9.11

Οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες πιστεύουν ότι το πρώτο έργο που πρέπει να γίνει είναι η σωστή κατασκευή του παλιού και καινούργιου νοσοκομείου, όπως και η ανάπτυξη τουριστικών καταλυμάτων. Σε δεύτερη θέση έρχεται η ανάδειξη φυσικών τοπίων και τέλος οι σύγχρονες πολεοδομικές μέθοδοι.

*Βάση θέσεως στο χάρτη, ο Ν. Μαγνησίας έχει πολλά πλεονεκτήματα. Ποια στοιχεία πρέπει οι φορείς να εκμεταλλευτούν προς ανάπτυξη του; 2 επιλογές*



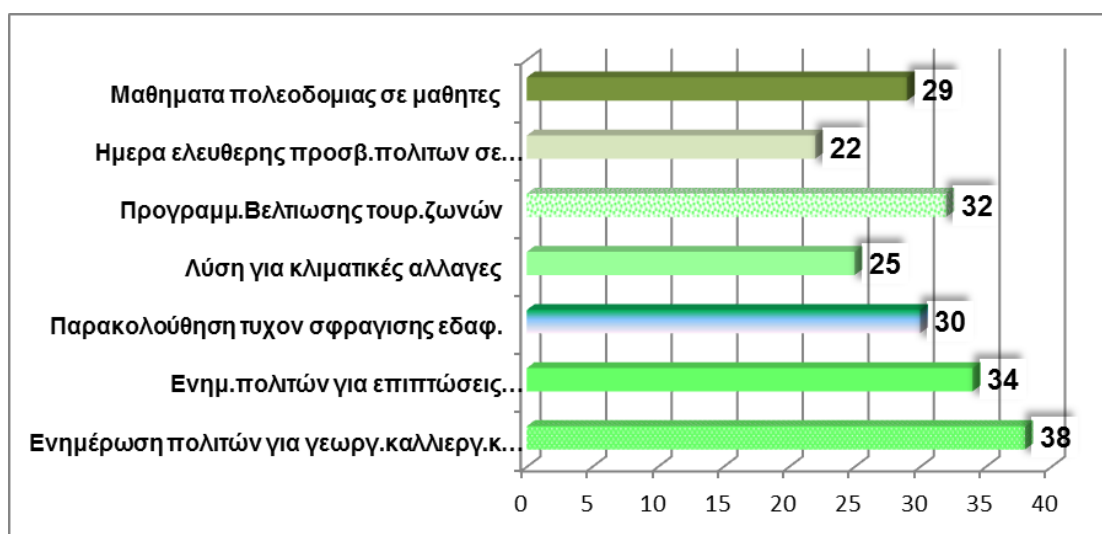
ΣΧΗΜΑ 9.12



Το 22.4% θεωρεί ότι πρέπει να προσληφθούν νέα άτομα στις θέσεις όσων συνταξιοδοτούνται ενώ το 37.4% θεωρεί ότι πρέπει να αυξηθούν τα δρομολόγια στον αερολιμένα κατά τη χειμερινή σεζόν και να αναπλαστεί η βιομηχανική ζώνη. Το 17.9% θεωρεί ότι τα φυσικά στοιχεία στη περιοχή του λιμένα πρέπει να είναι καθαρά, ενώ οι υπόλοιποι πιστεύουν στην ανάπτυξη αλιείας στις παράκτιες ζώνες και στη διεξαγωγή Αγώνων Χειμερινών Αθλημάτων στα Χάνια.

*Σε όλες τις χώρες της Ε.Ε. , οι φορείς παίρνουν πρωτοβουλίες για τις σωστές λειτουργίες χωροταξίας και περιβάλλοντος. Ποιες από αυτές σας κάνουν μεγαλύτερη εντύπωση ;*

επιλογή 3-4



ΣΧΗΜΑ 9.13

Το μεγαλύτερο μέρος των πολιτών που έλαβαν μέρος στις συνεντεύξεις, εντυπωσιάστηκε με την ενημέρωση που έχουν οι ευρωπαίοι πολίτες σχετικά με τα γεωργικά προϊόντα την ανάπλαση αστικών κέντρων και για τις επιπτώσεις των δευτερέων Α Υλών στις οικιστικές περιοχές τους. Ακολουθεί η παρακολούθηση τυχόν σφράγισης εδάφους για καταβολή προστίμου και τα προγράμματα βελτίωσης τουριστικών ζωνών. Ακολουθούν τα μαθήματα πολεοδομικών δραστηριοτήτων στα σχολεία, οι λύσεις για εμπόδιση κλιματικών αλλαγών και η ημέρα ελεύθερης πρόσβασης στους πολίτες στις πολεοδομίες τους.

## 9.4 ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση τα παραπάνω αποτελέσματα, προκύπτουν οι εξής απόψεις του μεγαλύτερου πληθυσμού στο Ν. Μαγνησίας:

❁ Οι σημαντικότερες επιπτώσεις στο μέλλον, λόγω περιβαλλοντικής μόλυνσης, είναι το γεγονός ότι θα πληγούν οι παράκτιες περιοχές την λεκάνης της Μεσογείου. Οι περιοχές που θα συνεχίσουν να φιλοξενούν τις δραστηριότητές τους (με λιγότερα προβλήματα) είναι όσες περιτριγυρίζονται από κάμπο όπως επίσης οι ορεινές .

❁ Η αιφόρος ανάπτυξη πρέπει πάντα να περιλαμβάνεται στα πολεοδομικά σχέδια και όχι να βασίζεται σε πρωτοβουλίες των πολιτών .Λόγω οικονομικής κρίσης τα πολεοδομικά σχέδια προτείνουν πάρκα και πλατείες με μικρότερο εμβαδόν με αποτέλεσμα την έλλειψη μεγάλων πράσινων ζωνών . Ακόμη, πρέπει να οργανωθούν με το βέλτιστο τρόπο οι τουριστικές ζώνες ώστε να υπάρξει υψηλή ποιότητα παροχής υπηρεσιών στους επισκέπτες .Επίσης η χρηματοδότηση προς ανάπτυξη έργων να είναι πλήρης και να μην υπάρχουν ελλείψεις από τον σχεδιασμό έως την κατασκευή τους (σωστός σχεδιασμός , επαρκή υλικά )

❁ Σε σχέση με τις άλλες χώρες της Ε.Ε., η Αγγλία με τη Δανία και τη Γερμανία έρχονται πρώτες ως προς την ανάπτυξη αστικών κέντρων σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των πράσινων ζωνών. Η ενημέρωση των πολιτών γίνεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα σε θέματα όπως η αιφόρος ανάπτυξη, η νόμιμη κάλυψη εδάφους, η αναπαλαίωση εργατικών κατοικιών, η ανάπτυξη αστικών κέντρων. Όσο αφορά τους μαθητές από πρωτοβάθμια έως και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, κάνουν μαθήματα περί προστασίας του περιβάλλοντος και οικολογικής συνείδησης, ενώ στη τριτοβάθμια επεκτείνονται και σε πολεοδομικό σχεδιασμό.

❁ Τα τουριστικά επαγγέλματα τη θερινή σεζόν, απασχολούν προσωπικό λόγω επισκεψιμότητας ανθρώπων από άλλες χώρες αλλά και μετακίνησης των Ελλήνων σε τουριστικές περιοχές. Όμως θα βοηθούσε περισσότερο η ύπαρξη ποδηλατοδρόμου και των δωρεάν ΜΜΜ από και προς το λιμένα.

❁ Η δραστηριότητα που έχει πληγεί περισσότερο στις παράκτιες περιοχές είναι η βιομηχανία παρά η αλιεία και η γεωργία, ενώ η εγκατάλειψη των γαιών και η ρύπανση των κόλπων είναι τα σημαντικότερα προβλήματα.

❁ Για να υπάρξει ανάπτυξη στο νομό, είναι αναγκαία η πρόσληψη νέου προσωπικού, να υπάρχουν συχνά αεροπορικά αεροδρόμια και να ανακατασκευαστεί η τουριστική ζώνη.

❁ Έπρεπε να υπάρχουν αλιευτικές οργανωμένες μονάδες σε θαλάσσιες πόλεις και νησιά ώστε η αλιεία να επιβιώσει όπως και πριν τη κρίση που απασχολούσε περίπου 40.000 άτομα και 6.000 σκάφη.

❁ Να εκμεταλλευτούμε τη ποικιλία γεωργικών προϊόντων ώστε να μη μένουμε μόνο στη παραγωγή αλλά να επεκταθούμε και στο εμπόριο.

❁ Να προσπαθήσει το κράτος ώστε να διατηρηθούν βιομηχανίες στις παράκτιες ζώνες που επιβιώνουν από τους θαλάσσιους πόρους και να δημιουργήσουν ασφαλή και ευπρόσιτο οδικό δίκτυο προς αυτές.

- ✿ Για να έχουμε ποιότητα ζωής θα πρέπει ώστε να μη ρυπαίνουμε τόσο το χερσαίο όσο και το υδάτινο περιβάλλον αυτής της χώρας, να συνυπάρχουμε ειρηνικά με τα ζώα, να έχουμε επίπεδο μόρφωσης και να είμαστε φιλόξενοι ως προς τους τουρίστες προωθώντας τα παραδοσιακά μας προϊόντα.
- ✿ Η αειφόρος ανάπτυξη και η σωστή πολεοδομία εξαρτώνται από την ενημέρωση του πληθυσμού μέσω τοπικών προγραμμάτων για κατασκευή κτιρίων χωρίς αφαίρεση φυσικών στοιχείων, από την εκπαίδευση των μαθητών στα σχολεία που μαθαίνουν να θέλουν να αναπτυχθεί ο τόπος τους αλλά με προσοχή στο πράσινο και τα φυτικά είδη. Την οικονομική κατάσταση για βελτίωση παράκτιων περιοχών σε τουριστικές αλλά σε συνδυασμό με το πράσινο, τη διατήρηση πολιτισμικών μνημείων, παρουσίαση πολιτισμικών δρώμενων, ηθών και εθίμων.
- ✿ Για να χαρακτηρίζεται η Ελλάδα βιώσιμη πρέπει αν αντιμετωπίσει τη μακροπρόθεσμη, υψηλή ανεργία και να κρατάει τους νέους κοντά της, να είναι καλύτερο το εκπαιδευτικό σύστημα χωρίς τα σχολεία να είναι μόνο εξεταστικά κέντρα.
- ✿ Τα προβλήματα που πρέπει να λυθούν στις παράκτιες περιοχές είναι η ρύπανση των κόλπων από τα απόβλητα πλοίων, τα μη νόμιμα κτίρια και η εγκατάλειψη των γαιών, η διάβρωση του εδάφους, η απόσβεση φυσικών πόρων, η εξέλιξη της οικονομίας
- ✿ Οι πόλεις με θάλασσα αλλά και τα νησιά να εκμεταλλεύονται προγράμματα όπως το Euroregion, το URBAN που περιλαμβάνουν μέτρα για τη προστασία ολόκληρων των οικοσυστημάτων των παράκτιων περιοχών από ανθρώπινες δραστηριότητες.
- ✿ Πρέπει να γίνονται αποτιμήσεις των ζημιών από τα μόνιμα κτίρια στις παράκτιες ζώνες και να υπάρχουν πρόστιμα. Να τίθενται φανερά τα όρια αιγιαλού- παραλίας για χαμηλό ύψος οικοδόμησης και μη παρέμβαση χειμéricου κύματος.
- ✿ Να τηρείτε το νομικό πλαίσιο όπως οι Ν.1337/1983 και Ν.2971/01 για τις αποστάσεις των 500μ. από τις ακτές των υδάτων, την απαγόρευση περιφραξης ιδιοκτησίας, διατήρηση κοινόχρηστου χαρακτήρα και ελεύθερης πρόσβασης στις παράκτιες ζώνες.
- ✿ Ανάμεσα στα πολεοδομικά έργα στη περιφέρεια της Θεσσαλίας ξεχωρίζουν αυτά στους νομούς Λάρισας και Καρδίτσας με το ανεπτυγμένο εμπορικό κέντρο, το ποδηλατόδρομο και τη λίμνη αντίστοιχα.
- ✿ Στο λιμένα του Βόλου πρέπει να αναπτυχθεί ένα φιλόξενο και δελεαστικό μέρος αναψυχής για την είσοδο των επισκεπτών, να υπάρχουν συχνότερα δρομολόγια προς τις Σποράδες, το Τρίκερι, την Εύβοια ακόμη και τη χειμερινή περίοδο. Να αναπτυχθεί περισσότερο το κομμάτι που φιλοξενεί κρουαζιερόπλοια και να εισαχθεί σύστημα διαχείρισης αποβλήτων των πλοίων
- ✿ Πρέπει να φυτευτούν ποικίλα φυτικά είδη στο πάρκο που εκτείνεται παράλληλα του ώστε να είναι πιο φιλόξενο, να μη ρυπαίνεται από τους κατοίκους και να γίνει ασφαλές ως προς τους ανθρώπους μέσω νομοθεσίας που κατατρέχουν εκεί για ηρεμία.

- ✿ Το Πανεπιστήμιο παρόλο που αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και φιλοξενεί πολλά τμήματα και σχολές πρέπει να παρέχει περισσότερες διευκολύνσεις με καινούργιο χωροταξικό σχεδιασμό σε σπουδαστές και εκπαιδευτικό προσωπικό
- ✿ Οι πλούσιες σε φύση διαδρομές προς τις παράκτιες περιοχές του Πηλίου είναι στροφώδη, επικίνδυνες, μεγάλες και εκτείνονται σε πολλά χιλιόμετρα και παρόλο που ο τουρισμός μειώνεται συνεχώς αλλαγές δεν υπάρχουν.
- ✿ Τα πολεοδομικά έργα θα είναι καλύτερα να φτάνουν το ανώτερο ως δύο ορόφους γιατί τα κτίρια με λίγους ορόφους βοηθούν και στην εξοικονόμηση ενέργειας
- ✿ Είναι καλό να διαχωριστεί το οδικό δίκτυο στο κέντρο της πόλης με δρόμους για διαφορετικού τύπου οχήματα ώστε να μη ταλαιπωρούνται οι κάτοικοι, οι υπάλληλοι, οι ιδιοκτήτες καταστημάτων στο εμπορικό κέντρο αλλά και να μην επιβαρύνεται η ατμόσφαιρα από επικίνδυνα καυσαέρια.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Janez Potočnik, «Κατευθυντήριες γραμμές για τις βέλτιστες πρακτικές περιορισμού, μετριασμού ή αντιστάθμισης της σφράγισης του εδάφους». Κεφ. 2.1 "Εισαγωγή", 4 "Παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής", 5 "Αντιμετώπιση του προβλήματος της σφράγισης του εδάφους", 7.3 "Μέθοδος συλλογής φυσικών υδάτων", 8.1 "Επαναχρησιμοποίηση φυσικού εδάφους", 8.2 "Αποσφράγιση", 9 "Ευαισθητοποίηση" σσ 11, 17-22, 23-25, 31, 33-34, 35-37.
2. Αλεξανδρή Π. – Αλεξίου Δ. Σχολή Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πτυχιακή εργασία «Αειφόρος Τουριστική Ανάπτυξη σε Παράκτιες περιοχές. Πιλοτική Παρέμβαση στη Νέα Ηρακλίτσα Καβάλας». Κεφ. 1.2 "Αξία του ελληνικού παράκτιου χώρου", 1.3 "Τα προβλήματα του ελληνικού παράκτιου χώρου", 1.4 "Το θεσμικό πλαίσιο διαχείρισης και σχεδιασμού των ελληνικών παράκτιων περιοχών", 2.1 "Αειφόρος τουριστική ανάπτυξη". σσ 13-34, Βόλος 2006.
3. Δρ. Παπαδόπουλος Ι. «Μάρκετινγκ Επίπλων και Προϊόντων Ξύλου». Κεφ. 12 «Έρευνα Μάρκετινγκ», σσ 251-257. Καρδίτσα 2010.
4. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Θεσσαλίας, Α Φάση Στρατηγικός Σχεδιασμός. Κεφ. 5.3 "Οικοδομική δραστηριότητα", Κεφ. 5.4 "Τουρισμός", Κεφ. 5.5 "Συμπεράσματα", Κεφ. 7.1 "Υποδομές μεταφορών", Κεφ. 8 "Χωροταξικές πολιτικές". σσ 52-57, 70-73, 78-87. Μάιος 2011.
5. Λουκογεωργάκη Α.-Νίκου Μ.-Πανταζοπούλου Δ.-Πατελίδα Μ., «Σχεδιασμός του Παράκτιου Χώρου στην εποχή της κλιματικής αλλαγής». Κεφ. 1.2 "Σημασία των παράκτιων περιοχών", Κεφ. 1.3 "προβλήματα των παράκτιων περιοχών", Κεφ. 2 "Νομοθεσία", Κεφ. 3.2 "ελληνικός χώρος", Κεφ. 4 "Μέτρα αντιμετώπισης". σσ 4-7, 8-10, 14-15, 16-23.
6. Τάτσης Α., Σχολή Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πτυχιακή εργασία «Ο πολεοδομικός σχεδιασμός και η φυσιογνωμία της σύγχρονης ελληνικής πόλης. Αναλυτική παρουσίαση του ΠΣ Σερρών και ΠΣ Βόλου». Κεφ. 1.4 "Οι καθιερωμένες πρακτικές του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα", Κεφ. 2 "Ανταγωνιστικότητα πόλεων στην Ελλάδα και την Ευρώπη", Κεφ. 4.2 "Η πολεοδομική οργάνωση και η κοινωνικό-οικονομική κατάσταση του Βόλου". σσ 17-19, 19-28, 102-128. Βόλος, 2004.
7. Φούρη Α., Σχολή Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πτυχιακή εργασία «Η έννοια της αειφορίας και η σημασία των δεικτών στη περιβαλλοντική, κοινωνική, οικονομική διάσταση του όρου αειφορική ανάπτυξη». Κεφ. 4 "Κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική διάσταση του όρου", Κεφ. 5 "Δείκτες αειφορίας". σσ 19-25, 27-27-35, 46-49, 76-80, 92-94.