

ΔΙΕΚΔΙΚΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ
ΤΟΥ ΜΟΥΝΤΖΟΥΡΗ

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΕ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ
ΒΟΛΟΥ - ΜΗΛΕΩΝ



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ | ΙΟΥΝΙΟΣ 2022

ΜΑΡΙΝΑ - ΑΛΙΚΗ ΔΕΦΝΕΡ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΕΚΔΙΚΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ
ΤΟΥ ΜΟΥΝΤΖΟΥΡΗ

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΕ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ
ΒΟΛΟΥ - ΜΗΛΕΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ | ΙΟΥΝΙΟΣ 2022

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ – ΑΛΙΚΗ ΔΕΦΝΕΡ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Κ. ΣΕΡΡΑΟΣ, Σ. ΛΑΒΒΑ

«...Έχετε ταξιδέψει με αυτό το λιλιπούτειο τραινάκι, που σκαρφαλώνει στο βουνό και πηγαίνει περίπατο με 20χλμ. την ώρα; Ε! Μα αυτό είναι το κάτι άλλο! Γιατί αυτό δεν έχει το όμοιο του. Δεν έχει καν ύφος ότι εκτελεί συγκοινωνία, θαρρείς πως βγαίνει περίπατο για τη δική του ευχαρίστηση...»

- Κώστας Ουράνης, Ταξίδια στην Ελλάδα

Π Ε Ρ Ι Λ Η Ψ Η

Η παρούσα διπλωματική εργασία βρίσκεται σε συνέχεια της ερευνητικής εργασίας (διάλεξη) με τίτλο «Πολιτιστικός τουρισμός σε ράγες: Το τρενάκι του Πηλίου». Στα πλαίσια της διάλεξης ερευνήθηκαν οι τρόποι αξιοποίησης μίας πλέον ανενεργής σιδηροδρομικής γραμμής στον τομέα του πολιτισμού. Ένας εξ αυτών αποτελεί η επανενεργοποίηση του σιδηροδρομικού υλικού με τη μορφή τουριστικού σιδηρόδρομου/ σιδηρόδρομου κληρονομιάς, ενώ σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοια δυνατότητα και το υλικό υποχρεούται να παραμείνει ανενεργό ακολουθούνται εναλλακτικές πρακτικές, όπως η δημιουργία σιδηροδρομικού μονοπατιού, η ενσωμάτωση ποδηλατοδρεζίνας κ.α. Μελέτη περίπτωσης αποτέλεσε το τρενάκι του Πηλίου, ή αλλιώς Μουντζούρης, μία ενδιαφέρουσα περίπτωση σιδηρόδρομου στην Ελλάδα, καθώς συνδυάζει ενεργό και ανενεργό κομμάτι σιδηροδρομικής γραμμής. Αφορμή για αυτή την επιλογή αποτέλεσε η έντονη προσωπική σχέση με τον Βόλο και το Πήλιο σε συνδυασμό με τις παιδικές μνήμες, τόσο από το ίδιο το τρενάκι όσο και το αποτυπωμένο ίχνος των σιδηροδρομικών γραμμών στην πόλη του Βόλου, οι οποίες δημιούργησαν το απαραίτητο ενδιαφέρον για την επεξεργασία του θέματος σε επίπεδο διάλεξης και διπλωματικής.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία τάση επανάχρησης ανενεργών σιδηροδρομικών γραμμών, τόσο στην Ελλάδα, όσο και στο εξωτερικό, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη μίας μορφής τουρισμού ειδικού σκοπού, γνωστή ως «σιδηροδρομικός τουρισμός». Δημιουργούνται έτσι προοπτικές όχι μόνο για οικονομική και τουριστική ανάπτυξη, αλλά και για το σχεδιασμό περιοχών σε εγγύτητα με τη σιδηροδρομική γραμμή. Στόχος ενός τέτοιου σχεδιασμού είναι η διεκδίκηση της πολιτιστικής κληρονομιάς του σιδηρόδρομου, η επανασύνδεση με την τοπική κοινότητα αλλά και η ενίσχυση της εμπειρίας του επισκέπτη.

Το τρενάκι του Πηλίου, ως ένας εδραιωμένος τουριστικός σιδηρόδρομος στον ελλαδικό χώρο, διαθέτει το κατάλληλο υπόβαθρο για μία τέτοια αξιοποίηση και μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα για τον χειρισμό ανάλογων περιπτώσεων. Ο σιδηρόδρομος το διάστημα μεταξύ 1903-1971 συνέδεε την πόλη του Βόλου με δυσπρόσιτα χωριά του Δυτικού Πηλίου. Διευκόλυνε την εξαγωγή των προϊόντων τους, ωφέλησε σημαντικά την οικονομία τους και συνέβαλε άμεσα στην εξέλιξή τους σε σημαντικούς οικισμούς. Δεν ήταν μόνο μέσο μεταφοράς, αλλά ένας ζωντανός χαρακτήρας με ενεργή συμμετοχή στην κοινωνική ζωή του Πηλίου και πλέον θεωρείται παρακαταθήκη βιομηχανικής κληρονομιάς της Ελλάδας, καθώς είναι ένας από τους στενότερους σιδηρόδρομους στον κόσμο (πλάτος 60εκ.) και διαθέτει τεχνικά έργα μεγάλης πολιτισμικής αξίας.

Το 1971 η λειτουργία του τερματίστηκε, μία απόφαση που αντιμετωπίστηκε με αντιδράσεις. Γι' αυτό το λόγο, ξεκίνησαν αμέσως αγώνες για την επαναλειτουργία του ως σιδηρόδρομος κληρονομιάς. Ο στόχος αυτός επιτεύχθηκε 25 χρόνια αργότερα, αλλά μόνο κατά το ήμισυ. Από το 1996 το τρένο λειτουργεί ως τουριστικός σιδηρόδρομος τη θερινή περίοδο στο τμήμα Άνω Λεχώνια – Μηλιές, προσελκύοντας φανατικούς του σιδηρόδρομου αλλά και γενικούς επισκέπτες.

Παρόλα αυτά, το τμήμα της γραμμής Βόλος – Άνω Λεχώνια παραμένει ακόμη χωρίς χρήση. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η αστική ασυνέχεια προτείνεται η επανάχρηση του σιδηρόδρομου σχεδόν σε όλη την έκταση της διαδρομής, συνδυασμένη με τοπικές παρεμβάσεις κατά μήκος της γραμμής, οι οποίες υπογραμμίζουν τα πιο σημαντικά της σημεία. Ένα ειδικό ενδιαφέρον εντοπίζεται στην περιοχή μεταξύ Αγριάς και Άνω Λεχώνιων, όπου εφαρμόζεται μία λεπτομερέστερη στρατηγική χωρικής ανάπτυξης. Εκείνη περιλαμβάνει το σχεδιασμό δικτύου πολιτιστικών και φυσιολατρικών διαδρομών, με ταυτόχρονη ανάδειξη των σημαντικότερων τοποσήμων και τη διαμόρφωση χώρων πολιτισμού και αναψυχής. Τέλος, η μεγαλύτερη παρέμβαση εντοπίζεται στο οικόπεδο του σιδηροδρομικού σταθμού Αγριάς. Το αχανές και αναξιοποίητο οικόπεδο μετατρέπεται σε ένα αστικό πάρκο, μέσα στο οποίο τοποθετείται ένα κτηριακό συγκρότημα με χρήσεις πολιτισμού και επιχειρηματικότητας.

Λέξεις κλειδιά: σιδηρόδρομος Πηλίου, ανενεργή σιδηροδρομική γραμμή, σιδηροδρομικός τουρισμός, σιδηρόδρομος κληρονομιάς, Βόλος, Αγριά, Άνω Λεχώνια, στρατηγική χωρικής ανάπτυξης, δίκτυο διαδρομών, σιδηροδρομικός σταθμός Αγριάς

ABSTRACT

The present diploma project constitutes a continuation of the research project with title "Cultural tourism on rail tracks: The Small Pelion Railway". The research project deals with the utilization possibilities of a currently abandoned railway in the field of culture. One way is the re-activation of the railway material in the form of a tourist/heritage railway, whereas when there is no such possibility and the material is required to remain inactive alternative practices are followed, such as the creation of a rail-trail, the implementation of a bike draisine etc. The Little Train of Pelion, or Mountzouris, functions as a highly interesting case study, since it combines active and inactive parts of a rail route. The motive for this choice is the intense personal relationship with Volos and Pelion, combined with the childhood memories not only of the train, but also of the trace of the rail tracks in the city of Volos, which created the necessary interest for the subject.

Recently there has been a revival of several abandoned rail routes in Greece and abroad, contributing to the development of a special form of tourism called "railway tourism". Consequently, multiple opportunities are created, not only for economic and touristic growth, but also for designing the spaces adjacent to the operating railway in order to reclaim its cultural heritage, reconnect with the local community and enhance the visitor's experience.

The Little Train of Pelion, an already established heritage railway in the Greek sphere, has the suitable background for this kind of utilization and it could set an example for handling analogous endeavors. During 1903-1971 it connected the important port city of Volos with the hardly accessible traditional villages of West Pelion. It provided them with a unique outlet for their products, benefited immensely their economy and directly contributed to their involvement in important settlements. The railway was not just a means of transport, but a living character participating in Pelion's social life, and is considered also a vital part of Greece's industrial heritage, being one of the narrowest railways in the world (only 60cm) and possessing technical elements of important cultural value.

In 1971, the train's use was terminated, a decision that was met with resistance. A "Friends of the Railway" union was founded immediately, demanding its reuse as a heritage railway. This goal was achieved more than 20 years later, but only in half. Since 1996, the train is operating as a tourist railway during the summer period, from the village of Ano Lechonia to the mountain village of Mileai, attracting a number of rail enthusiasts and general visitors.

Nevertheless, the part of the route that connects Volos with Ano Lechonia still remains without use. In order to confront this urban discontinuity, the reuse of the Little Train of Pelion almost in its entirety is proposed, combined with topical interventions across the route, which underline its most significant spots. A special interest is located in the area between Agria and Ano Lechonia, where a more detailed plan of a spatial development strategy is conducted. This includes the design of a cultural and natural trail network, while simultaneously highlighting the most important landmarks and configuring spaces of culture and leisure. In conclusion, the biggest intervention is located on the site of Agria's railway station. The vast and unused area is transformed into an urban park with the implementation of a much-needed center of culture and entrepreneurship.

Keywords: Pelion railway, inactive railway, railway tourism, heritage railway, Volos, Agria, Ano Lechonia, spatial development strategy, trail network, Agria rail station

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Η ΑΝΑΛΥΣΗ

1. ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΕ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΙΑ	12
Η ΕΛΛΑΔΑ	14
Η ΘΕΣΣΑΛΙΑ	16
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	18
ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ	20
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	22
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	24
ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ	26
3. Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΠΗΛΙΟΥ	30
ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ	32
ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	34
ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ	40
ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ	44
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	46
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑΣ	47
ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	48
ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	49

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Η ΠΡΟΤΑΣΗ

1. MASTER PLAN	52
MASTER PLAN	54
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ	56
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	60
2. ΘΥΛΑΚΑΣ Α.3	64
ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	68
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	69
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	70
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	72
3. ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΡΙΑΣ	78
ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	80
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ	82
4. Η ΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ	88
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	90
Η ΚΤΗΡΙΑΚΗ ΔΟΜΗ	92
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	120
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	126
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Η ΑΝΑΛΥΣΗ



1. ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΕ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΙΑ

Η ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα στα μέσα του 19^{ου} αιώνα είχε ήδη αρχίσει να εισέρχεται σε τροχιά οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, γεγονός που σηματοδότησε την εκκίνηση ορισμένων δράσεων με στόχο τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού κράτους. Βασικό σημείο για την επίτευξη αυτού αποτέλεσε και η δημιουργία ενός εξελιγμένου σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου. Έτσι το 1882 με πρωτοβουλία του Χαριλάου Τρικούπη υπογράφηκαν τρεις συμβάσεις, μία για τη σύσταση των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, μία για το δίκτυο της Αττικής και μία για το δίκτυο της Πελοποννήσου. Το 1908 το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας έφτανε μέχρι την Κοιλιάδα των Τεμπών, ενώ το 1918 πραγματοποιήθηκαν με τρένο τα πρώτα δρομολόγια από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη.











Εξαιρετικά ενδιαφέρον αποτελεί το γεγονός ότι στην Ελλάδα εντοπίζονται τέσσερα διαφορετικά εύρη γραμμών. Η συμβατική γραμμή με πλάτος 1,435μ. μεταξύ των σιδηροτροχιών υιοθετήθηκε στην κύρια γραμμή της χώρας, η οποία θα ένωνε το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο με το δίκτυο της υπόλοιπης Ευρώπης. Παρόλα αυτά, για την κατασκευή των υπόλοιπων γραμμών σε Πελοπόννησο και Θεσσαλία προτιμήθηκε το μετρικό εύρος γραμμής (1μ.) λόγω του χαμηλότερου κόστους κατασκευής. Εκτός από την κανονική και τη μετρική γραμμή στην Ελλάδα υπάρχουν και σιδηρόδρομοι με στενότερο εύρος. Συγκεκριμένα, ο οδοντωτός Διακοπτού – Καλαβρύτων διαθέτει εύρος γραμμής 75εκ. ενώ το τρενάκι του Πηλίου κατασκευάστηκε με πλάτος μεταξύ των σιδηροτροχιών μόλις 60εκ. Κατά σύμπτωση, οι δύο αυτοί σιδηρόδρομοι αποτελούν και τους δύο πιο γνωστούς τουριστικούς σιδηρόδρομους της χώρας.

Παρατηρώντας το Χάρτη 1 είναι εμφανές πόσο μεγάλο ποσοστό του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας είναι αυτή τη στιγμή ανενεργό, κυρίως οι μετρικές γραμμές Πελοποννήσου και Θεσσαλίας οι οποίες δε μετατράπηκαν ποτέ σε κανονικού εύρους και αποκόπηκαν από το υπόλοιπο δίκτυο. Η υποβάθμιση του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα αποτελεί μείζον πρόβλημα καθώς εγκαταλείπεται σημαντικό κομμάτι της βιομηχανικής κληρονομιάς της χώρας, ενώ πλέον το τρένο δεν είναι σε θέση να λειτουργήσει ανταγωνιστικά απέναντι σε μέσα μεταφοράς λιγότερο φιλικά προς το περιβάλλον όπως το αυτοκίνητο και το αεροπλάνο.


Παρόλα αυτά τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί έντονο ενδιαφέρον για την αξιοποίηση σιδηρόδρομων στην Ελλάδα για τουριστικό σκοπό αλλά και για την ανάδειξη του σιδηρόδρομου ως μέσο μεταφοράς γενικότερα. Οι δύο υπάρχουσες σιδηροδρομικές γραμμές με τουριστική χρήση (οδοντωτός και Πήλιο) αποτελούν ιδιαίτερα δημοφιλείς προορισμοί, τόσο για τους φανατικούς του σιδηρόδρομου όσο και για γενικούς επισκέπτες. Εκτός αυτού, εντοπίζονται σιδηροδρομικά μουσεία, μουσειακά εκθετήρια και σιδηροδρομικά πάρκα όχι μόνο σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη αλλά και σε επαρχιακές πόλεις, όπως η Λάρισα, η Καλαμάτα κ.α. Επίσης, παρατηρούνται εθελοντικές προσπάθειες επανάληψης ανενεργών σιδηροδρομικών γραμμών ως τοπικοί και μουσειακοί σιδηρόδρομοι, όπως είναι τα τμήματα της παλιάς κανονικής γραμμής Τέμπη – Ραφήνη και Νέοι Πόροι – Πλαταμώνας αλλά και η μετρική γραμμή Βελεστίνου – Παλαιοφάρσαλου. Συγκεκριμένα, η τελευταία λειτουργεί μερικές φορές ως σιδηρόδρομος κληρονομιάς στο ήδη αποκατεστημένο τμήμα μεταξύ Βελεστίνου και Αέρινου. Τέλος, υπάρχουν και επίσημα σχέδια για τουριστική αξιοποίηση σιδηροδρομικών γραμμών, όπως είναι η διακλάδωση της κύριας σιδηροδρομικής γραμμής της χώρας Τιθορέα – Αμφίκλεια – Μπράλος – Λιανοκλάδι.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΕΥΡΟΥΣ (1.435μ.)	 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ
ΕΝΕΡΓΗ 	
ΑΝΕΝΕΡΓΗ 	
ΜΕΤΡΙΚΟΥ ΕΥΡΟΥΣ (1.00μ.)	 ΜΟΥΣΕΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
ΕΝΕΡΓΗ 	
ΑΝΕΝΕΡΓΗ 	
ΣΤΕΝΟΥ ΕΥΡΟΥΣ	 ΜΟΥΣΕΙΑΚΟ ΕΚΘΕΤΗΡΙΟ
ΕΝΕΡΓΗ 	
ΑΝΕΝΕΡΓΗ 	
	 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΠΑΡΚΟ

0 20χλμ. 100χλμ.
10χλμ. 50χλμ.



Χάρτης 1. Σιδηροδρομικό δίκτυο Ελλάδος

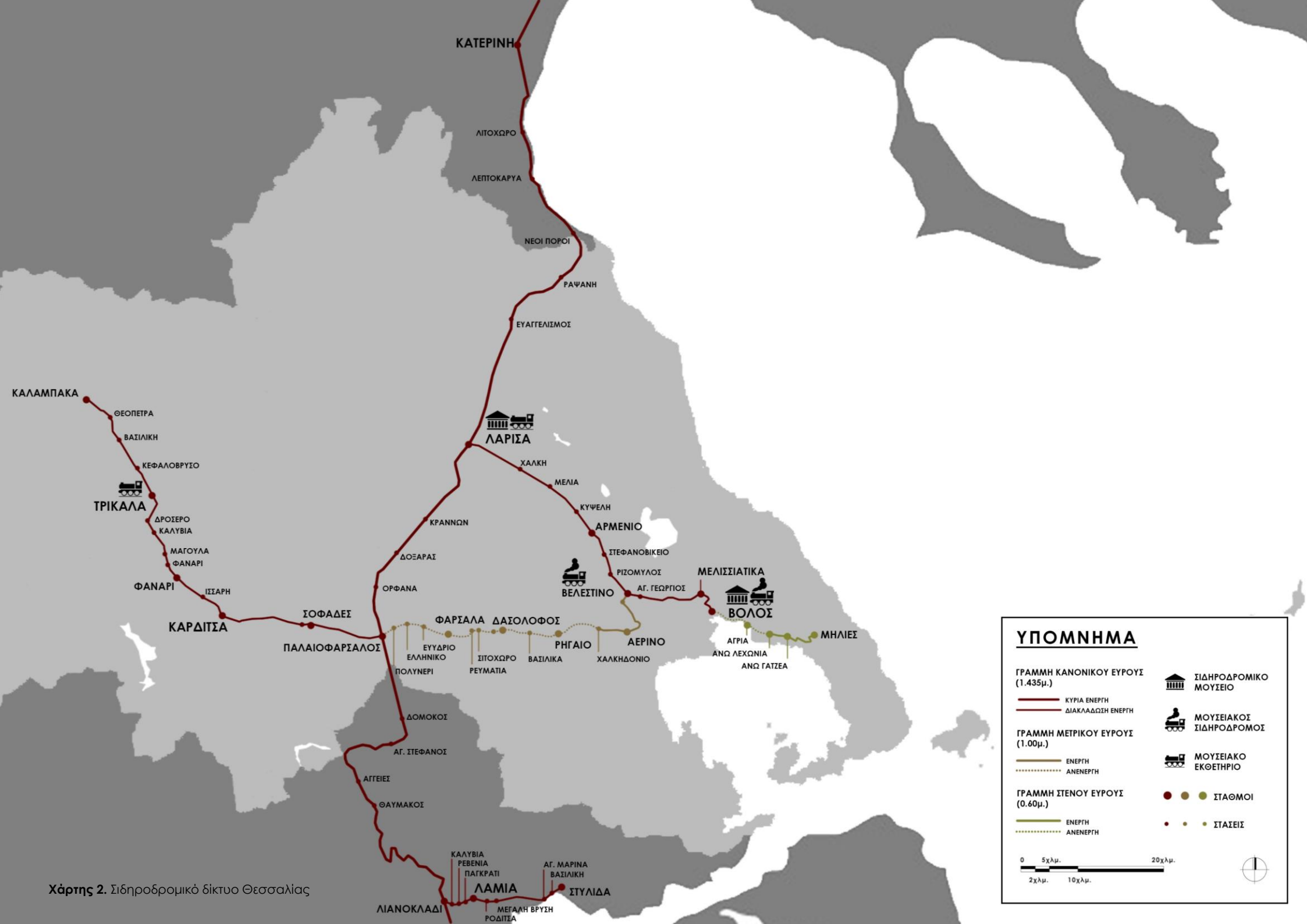
Η ΘΕΣΣΑΛΙΑ

Η σύμβαση για τους Θεσσαλικούς Σιδηρόδρομους πραγματοποιήθηκε το 1882 μεταξύ του ελληνικού κράτους, του Θεόδωρου Μαυρογορδάτου, ο οποίος ήταν τραπεζίτης από την Κωνσταντινούπολη, και του Εβαρίστο ντε Κίρικο, Ιταλού μηχανικού γεννημένου στην Κωνσταντινούπολη (Νάθενας & Καραθάνου, 2004). Το σχέδιο ήταν να κατασκευαστούν γραμμές οι οποίες θα ένωναν τις κύριες Θεσσαλικές πόλεις (Βόλος, Λάρισα, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Καλαμπάκα) και τον κάμπο μεταξύ τους αλλά και με τις υπόλοιπες σημαντικές πόλεις της ηπειρωτικής χώρας. Αρχικά οι μετρικές γραμμές που σχεδιάστηκαν από την εταιρεία Enterprise de Chirico et Compagnie ήταν η γραμμή Βόλος – Βελεστίνο – Λάρισα, η οποία εγκαινιάστηκε το 1884, με παρουσία και του Βασιλέα Γεωργίου Α', και η γραμμή Βελεστίνο – Φάρσαλα – Καρδίτσα – Τρίκαλα – Καλαμπάκα, η οποία εγκαινιάστηκε το 1886. Το τρενάκι του Πηλίου ξεκινά τη λειτουργία του το 1895 από το Βόλο μέχρι τα Άνω Λεχώνια, ενώ το 1903 ολοκληρώνεται το δρομολόγιο μέχρι τις Μηλίες, συνδέοντας με αυτόν τον τρόπο το Δυτικό Πήλιο με το Βόλο, τη Θεσσαλία και την υπόλοιπη Ελλάδα.

Το 1908 τίθεται σε λειτουργία ο κύριος σιδηροδρομικός άξονας κανονικού εύρους της χώρας μέχρι τη Λάρισα, δημιουργώντας έτσι άμεση σύνδεση της Θεσσαλίας με την πρωτεύουσα και στη συνέχεια, δέκα χρόνια αργότερα, με τη Θεσσαλονίκη και τη Βόρεια Ελλάδα. Το 1955 οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας συγχωνεύονται με τους ΣΕΚ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους) ενώ το 1960 η γραμμή μεταξύ Βόλου και Λάρισας μετατρέπεται σε κανονικού εύρους. Πλέον στο σταθμό και την πόλη του Βόλου εντοπίζεται σε αρκετά σημεία τριπλό εύρος γραμμών, κανονική γραμμή η οποία εξυπηρετεί τα τρένα προς Λάρισα, μετρική γραμμή για εκείνα προς Καλαμπάκα και στενή γραμμή 60εκ. για το σιδηρόδρομο Πηλίου.

Ο ανταγωνισμός με το ολοένα και αναπτυσσόμενο εθνικό οδικό δίκτυο σε συνδυασμό με την ταυτόχρονη γήρανση των υποδομών του σιδηρόδρομου έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του επιβατικού κοινού. Το 1970 σηματοδοτεί τη σύσταση του ΟΣΕ (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας), μία νέα εταιρεία που αποτελεί διάδοχο των ΣΕΚ και επομένως αναλαμβάνει τη διαχείριση των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων. Το 1971 τερματίζεται η λειτουργία του σιδηρόδρομου Πηλίου ως τοπικός σιδηρόδρομος ωστόσο μετά από έντονες αντιδράσεις επαναλειτουργεί ως τουριστική γραμμή το 1996 στο τμήμα από Άνω Λεχώνια – Μηλίες. Το 1998 η μετρική γραμμή παύει τη λειτουργία της και τίθεται σε καθεστώς αναστολής όμως το 2001 λειτουργεί ξανά νέου κανονικού εύρους γραμμή η οποία συνδέει τον Παλαιοφάρσαλο με την Καλαμπάκα. Συνεπώς το τμήμα μεταξύ Βελεστίνου και Παλαιοφάρσαλου, το οποίο δεν αντικαταστάθηκε ποτέ με γραμμή κανονικού εύρους, έκλεισε οριστικά το 1999. Τη συντήρηση του έχει αναλάβει ο Μουσικακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας, λειτουργώντας ανά διαστήματα τουριστικά δρομολόγια στο τμήμα Βελεστίνο – Αέρινο με τη βοήθεια εθελοντών.

Τέλος, η διαχείριση των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων αλλάζει χέρια άλλη μία φορά το 2005 μετά τη σύσταση της θυγατρικής εταιρείας του ΟΣΕ με το όνομα ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Από το 2007, οπότε και ολοκληρώθηκε η απόσχιση της από τον ΟΣΕ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. απέκτησε τελείως ανεξάρτητη διοίκηση και οργάνωση, αναλαμβάνοντας τη λειτουργία και εκμετάλλευση όλων των σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας. Το 2008 η κυριότητα της εταιρείας πέρασε στο ελληνικό δημόσιο ενώ το 2013 το σύνολο των μετοχών της μεταβιβάστηκε στο ΤΑΙΠΕΔ. Τον Ιανουάριο του 2017 υπογράφηκε σύμβαση πλήρους ιδιωτικοποίησης και πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στον όμιλο της Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI), η οποία ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του ίδιου έτους. Από την 1^η Ιουλίου του 2022, η εταιρεία έλαβε την επωνυμία Hellenic Train Α.Ε.



Χάρτης 2. Σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλίας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

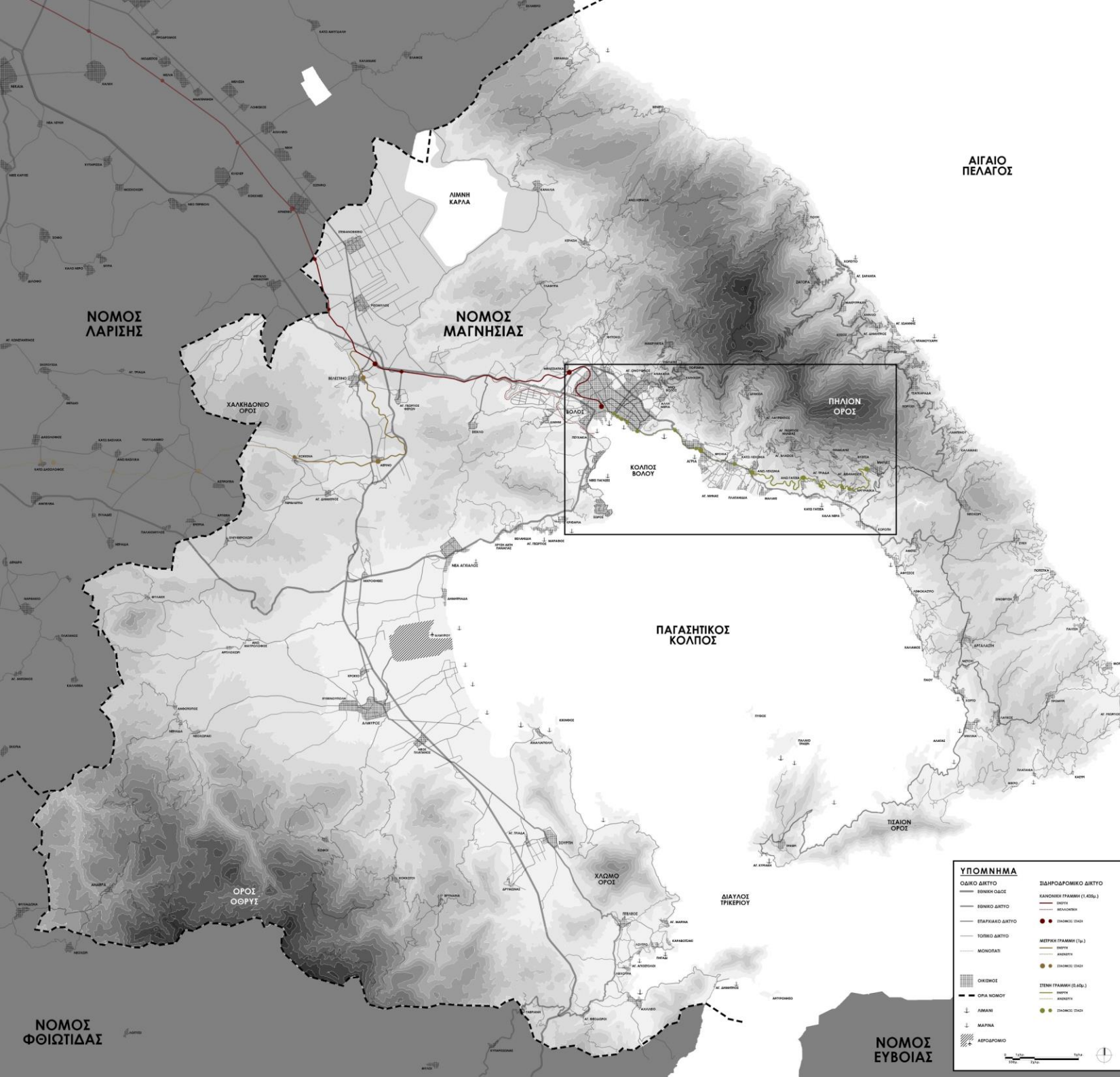
<p>ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΕΥΡΟΥΣ (1.435μ.)</p> <p>— ΚΥΡΙΑ ΕΝΕΡΓΗ</p> <p>— ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΕΝΕΡΓΗ</p>	<p> ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ</p> <p> ΜΟΥΣΕΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ</p> <p> ΜΟΥΣΕΙΑΚΟ ΕΚΘΕΤΗΡΙΟ</p>
<p>ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΙΚΟΥ ΕΥΡΟΥΣ (1.00μ.)</p> <p>— ΕΝΕΡΓΗ</p> <p>..... ΑΝΕΝΕΡΓΗ</p>	<p> ΣΤΑΘΜΟΙ</p> <p> ΣΤΑΣΕΙΣ</p>
<p>ΓΡΑΜΜΗ ΣΤΕΝΟΥ ΕΥΡΟΥΣ (0.60μ.)</p> <p>— ΕΝΕΡΓΗ</p> <p>..... ΑΝΕΝΕΡΓΗ</p>	

0 5χλμ. 20χλμ.
2χλμ. 10χλμ.



2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ



Η ευρύτερη περιοχή του σιδηρόδρομου Πηλίου (όπως σημειώνεται με το παραλληλόγραμμο σχήμα στο Χάρτη 3) ανήκει εξ ολοκλήρου στο Νομό Μαγνησίας. Η εγγύτητά της στην πόλη του Βόλου, η οποία αποτελεί και πρωτεύουσα του Νομού, την καθιστά ιδιαίτερα εύκολα προσβάσιμη.

Αρχικά, η πρόσβαση από το εθνικό οδικό δίκτυο μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε μέσω της ΕΟ Λάρισας – Βόλου είτε μέσω της ΕΟ Καρδίτσας – Βόλου. Ο Βόλος συνδέεται επίσης με τη Λάρισα μέσω διακλάδωσης του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Το λιμάνι του Βόλου είναι το τρίτο μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι στην Ελλάδα ενώ στον Παγασητικό Κόλπο εντοπίζεται πλήθος άλλων μικρών λιμένων και μαρινών. Τέλος, ο νέος αεροσταθμός του Κρατικού Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου λειτουργεί από το 2010 και έχει δώσει σημαντική ώθηση στην τουριστική κίνηση της περιοχής.

Χάρτης 3 . Προσβάσεις νομού Μαγνησίας



Χάρτης 4. Προσβάσεις ευρύτερης περιοχής σιδηρόδρομου

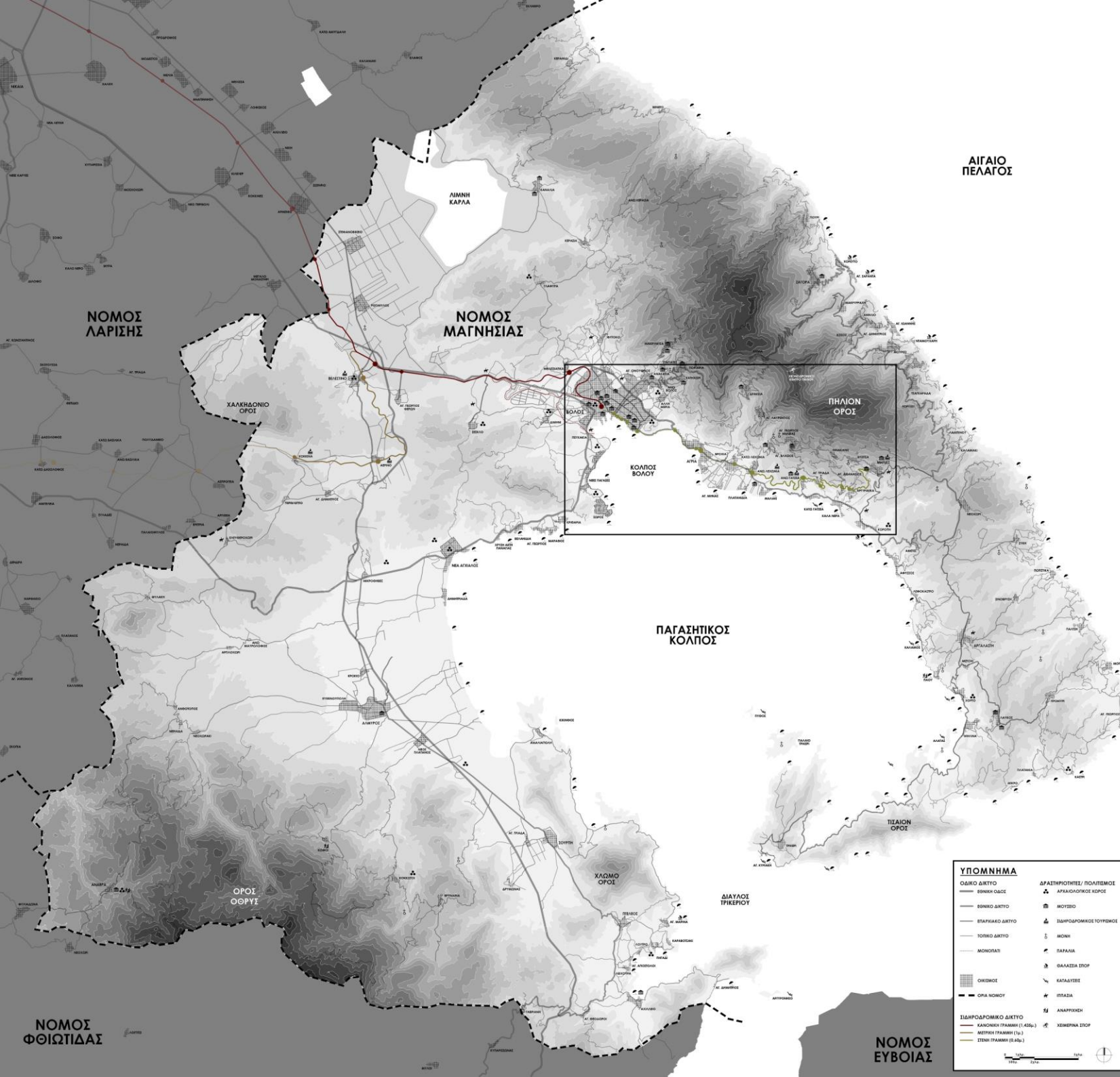
Στον Χάρτη 4 παρουσιάζεται σε μεγαλύτερη ανάλυση το δίκτυο προσβάσεων της ευρύτερης περιοχής του σιδηρόδρομου, η οποία εκτείνεται από την πόλη του Βόλου μέχρι το ορεινό χωριό των Μηλεών. Παρατηρείται ότι σε ένα σημείο η ΕΟ Λάρισας – Βόλου διασπάται στην Περιφερειακή Οδό Βόλου, η οποία κυκλώνει την πόλη και φτάνει μέχρι την Αγριά, και την οδό Λαρίσης η οποία στις παρυφές του Βόλου ενώνεται με την ΕΟ Καρδίτσας – Βόλου, ή αλλιώς Λεωφόρο Αθηνών από τις Νέες Παγάσες και μετά. Τον Βόλο με το Πήλιο συνδέει η ΕΟ Βόλου – Νεοχωρίου, η «πεδινή» όπως καλείται από τους ντόπιους. Το οδικό δίκτυο διανθίζεται με επαρχιακούς και τοπικούς δρόμους αλλά και πλήθος από χωματόδρομους και μονοπάτια.

Το μεγαλύτερο λιμάνι της περιοχής είναι προφανώς το εμπορικό και επιβατικό λιμάνι του Βόλου, όμως σε κοντινή απόσταση βρίσκεται και το λιμάνι της τσιμεντοβιομηχανίας ΑΓΕΤ Ηρακλής στην Αγριά. Μικρότερα λιμανάκια και μαρίνες εντοπίζονται στους οικισμούς Νέες Παγάσες, Αγριά και Ανώ Γατζέα. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην περιοχή λειτουργούν 13 γραμμές αστικών λεωφορείων ενώ τα ΚΤΕΛ Μαγνησίας συνδέουν το Βόλο με πολλούς από τους οικισμούς του Νότιου, Δυτικού και Ανατολικού Πηλίου.

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

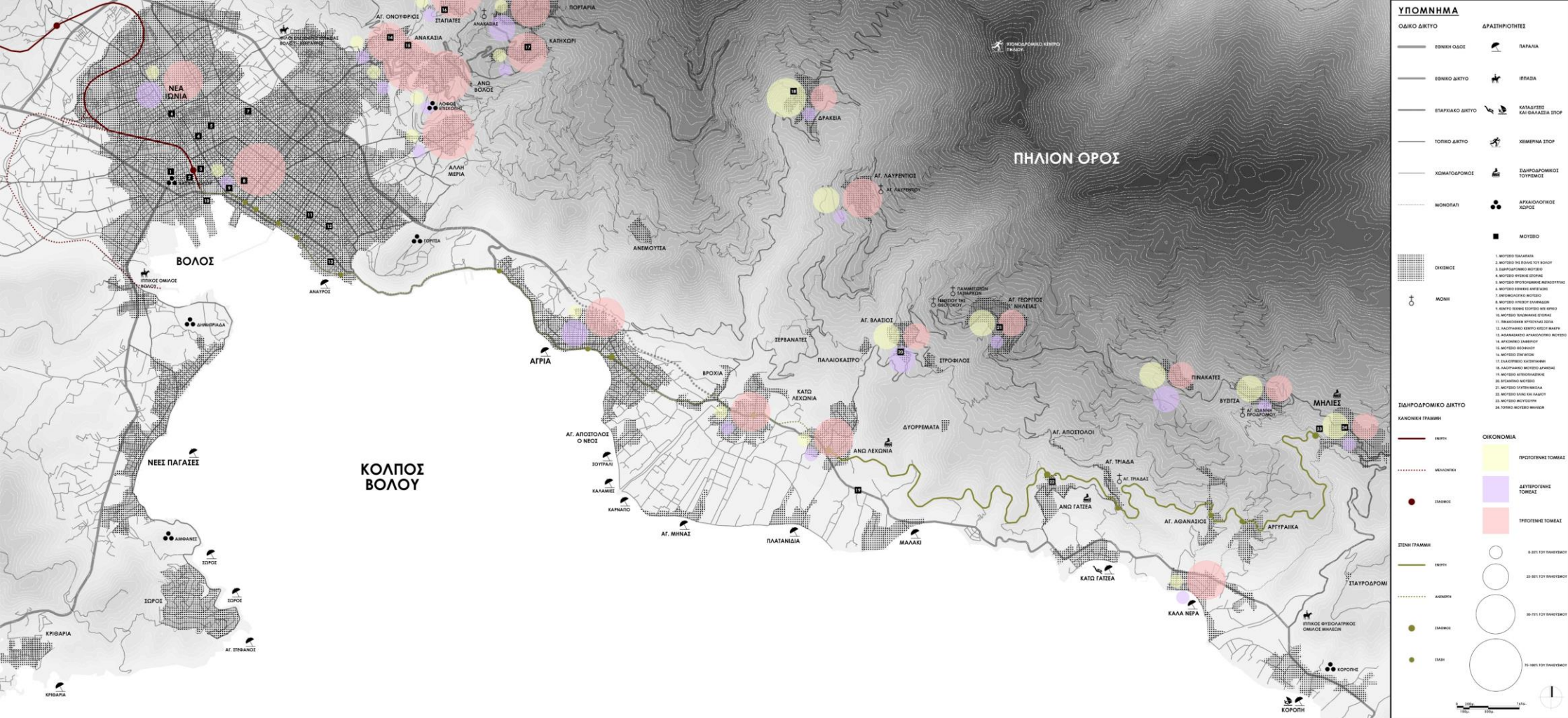
Είναι εμφανές πως η περιοχή του Βόλου και του Δυτικού Πηλίου συγκεντρώνει σημαντικό μέρος των στοιχείων πολιτιστικού ενδιαφέροντος της Μαγνησίας, σε πολύ μεγαλύτερη πυκνότητα σε σχέση με την υπόλοιπη έκταση του Νομού.

Επιπλέον, η περιοχή διαθέτει πληθώρα επιλογών για δραστηριότητες αναψυχής, όπως είναι η ιππασία, η πεζοπορία καθώς και τα χειμερινά σπορ στο Χιονοδρομικό Κέντρο Πηλίου και τα καλοκαιρινά σπορ στις πολυάριθμες γαλήνιες ακτές του Παγασητικού.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ / ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΚΟΡΟΣ
ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΜΟΥΣΕΙΟ
ΕΠΑΓΓΕΛΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΙΔΙΟΧΡΟΜΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΤΟΠΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΜΟΝΗ
ΜΟΝΟΠΑΤΙ	ΠΑΡΑΛΙΑ
ΟΙΚΙΣΜΟΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΠΟΡ
ΟΡΙΑ ΝΟΜΟΥ	ΚΑΤΑΔΥΣΕΙΣ
	ΙΠΠΑΣΙΑ
	ΑΝΑΡΡΗΚΤΗΝ
ΙΔΙΟΧΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΧΕΙΜΕΡΙΝΑ ΣΠΟΡ
ΚΑΛΩΝΙΝΗ ΓΡΑΜΜΗ (1:436:1)	
ΛΕΙΤΩΝ ΓΡΑΜΜΗ (1:6)	
ΣΤΕΝΗ ΓΡΑΜΜΗ (0:46:1)	

Χάρτης 5. Πολιτισμός νομού Μαγνησίας



Χάρτης 6. Πολιτισμός και οικονομία ευρύτερης περιοχής σιδηρόδρομου

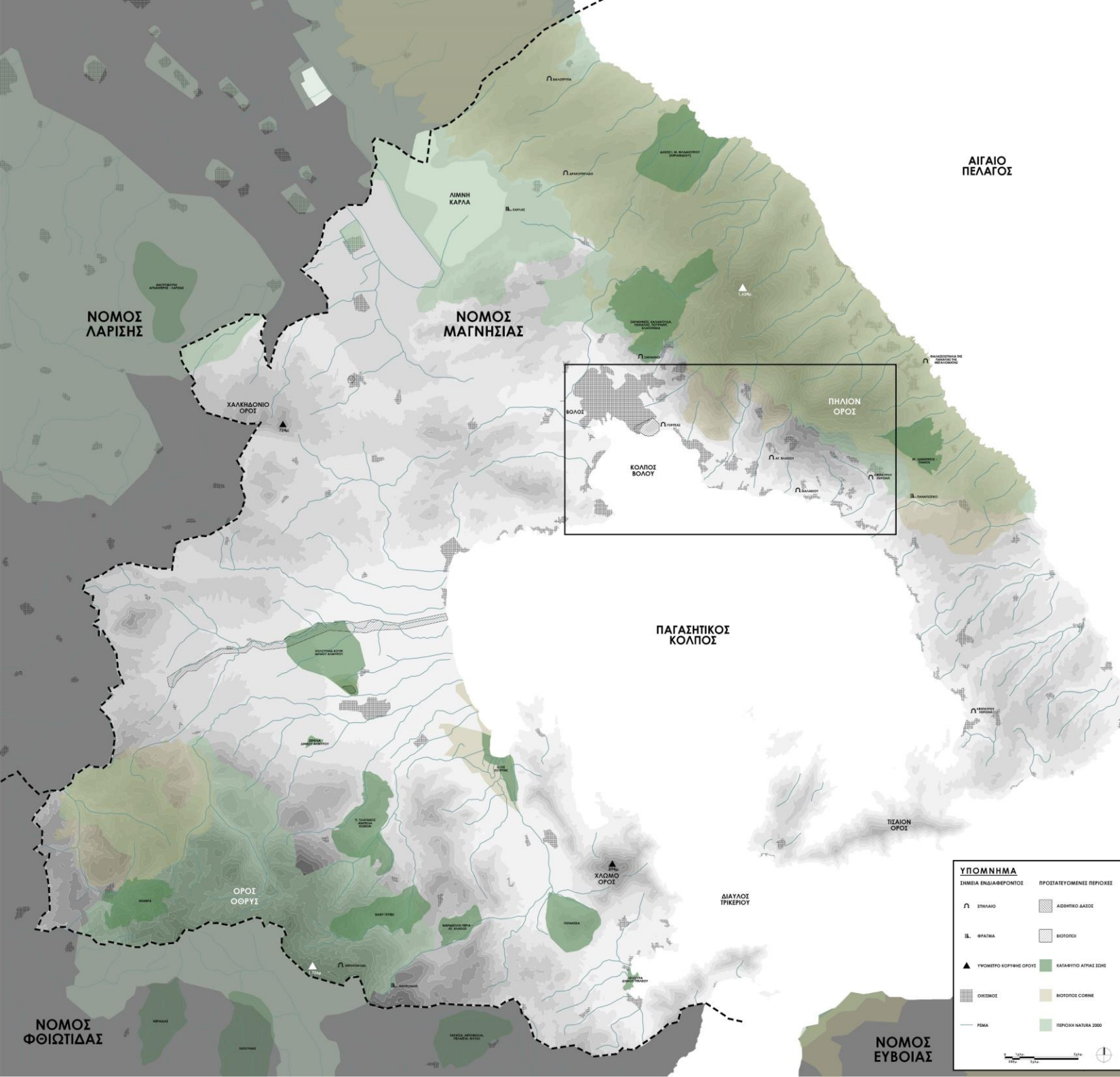
Ο μεγάλος αριθμός των στοιχείων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (μουσεία, αρχαιολογικοί χώροι, μονές), σε συνδυασμό με τους παραδοσιακούς οικισμούς του Πηλίου και τις πολλαπλές δυνατότητες για αναψυχή δημιουργούν ένα ιδιαίτερα ελκυστικό δίκτυο, τόσο για τους Έλληνες όσο και για τους ξένους επισκέπτες. Οι παραθαλάσσιοι οικισμοί του Δυτικού Πηλίου αποτελούν εξαιρετικά δημοφιλείς τουριστικοί προορισμοί, γεγονός το οποίο υποστηρίζεται και από το σημαντικό μέρος του πληθυσμού τους (50-75%) που απασχολείται στον τομέα των υπηρεσιών. Στην πόλη του Βόλου και τις γειτονικές της περιοχές το ποσοστό της δραστηριοποίησης στον τριτογενή τομέα της οικονομίας κυμαίνεται από το 75 έως 100%.

Ταυτόχρονα, στα ορεινά χωριά παρατηρείται έντονη ενασχόληση με τον πρωτογενή τομέα της οικονομίας (25-50% των κατοίκων), καθώς η εύφορη κοιλάδα των Λεχωνίων ευνοεί την ανάπτυξη καλλιεργειών οπωροφόρων και ελιάς. Τα προϊόντα των παραδοσιακών οικισμών του Πηλίου διατίθενται κατά κύριο λόγο από τους αγροτικούς και γυναικείους συνεταιρισμούς. Μερικά από αυτά είναι: χυλοπίτες, τραχανάς, μέλι, τσίπουρο, γλυκά του κουταλιού και τσιτσάραβλα (τουρσί βλαστάρια φιστικιάς). Ο δευτερογενής τομέας είναι ο λιγότερο ανεπτυγμένος από τους τρεις στην περιοχή, με εξαίρεση τη Νέα Ιωνία, η οποία αποτελεί τη «βιομηχανική» περιοχή του Βόλου, και τη γειτονική Αγριά, στην οποία βρίσκονται τα εργοστάσια της ΑΓΕΤ Ηρακλής και της ΕΨΑ.

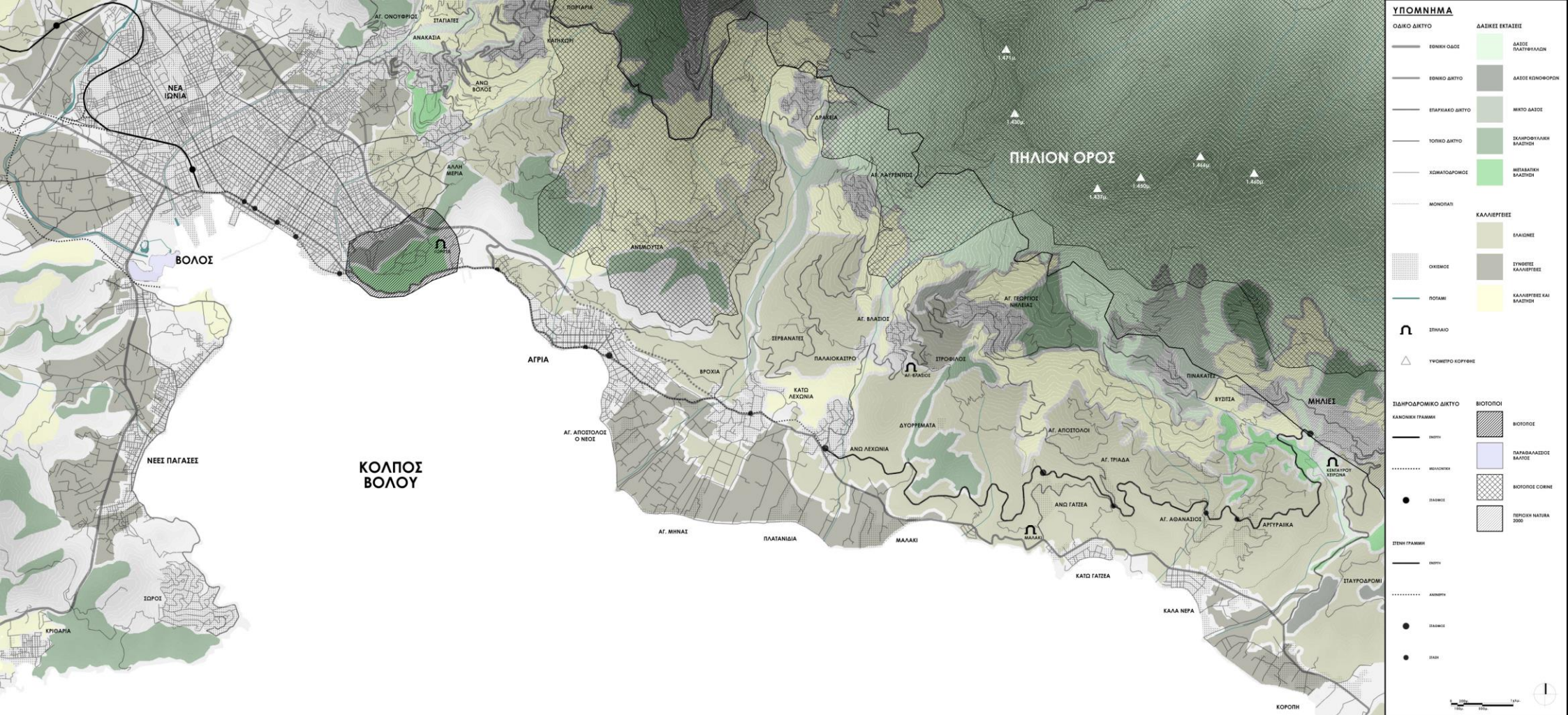
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η διαδρομή του σιδηρόδρομου Πηλίου διαθέτει επίσης έντονο περιβαλλοντικό ενδιαφέρον. Οι σιδηροδρομικές γραμμές αφού εξέλθουν από την πόλη του Βόλου κινούνται στους πρόποδες και στη συνέχεια ανάμεσα στις πλαγιές του Πηλίου, μία περιοχή απείρου φυσικού κάλλους.

Η ψηλότερη κορυφή του Πηλίου βρίσκεται στον Πουριανό Σταυρό και έχει υψόμετρο 1.624μ. Μεγάλο τμήμα του όρους ανήκει στο Δίκτυο Natura 2000 και στους βιότοπους Corine. Επίσης στο Πήλιο εντοπίζονται και τρία από τα δώδεκα Καταφύγια Άγριας Ζωής της Μαγνησίας, έξι σημαντικά σπήλαια και το φράγμα Παναγιώτικο.



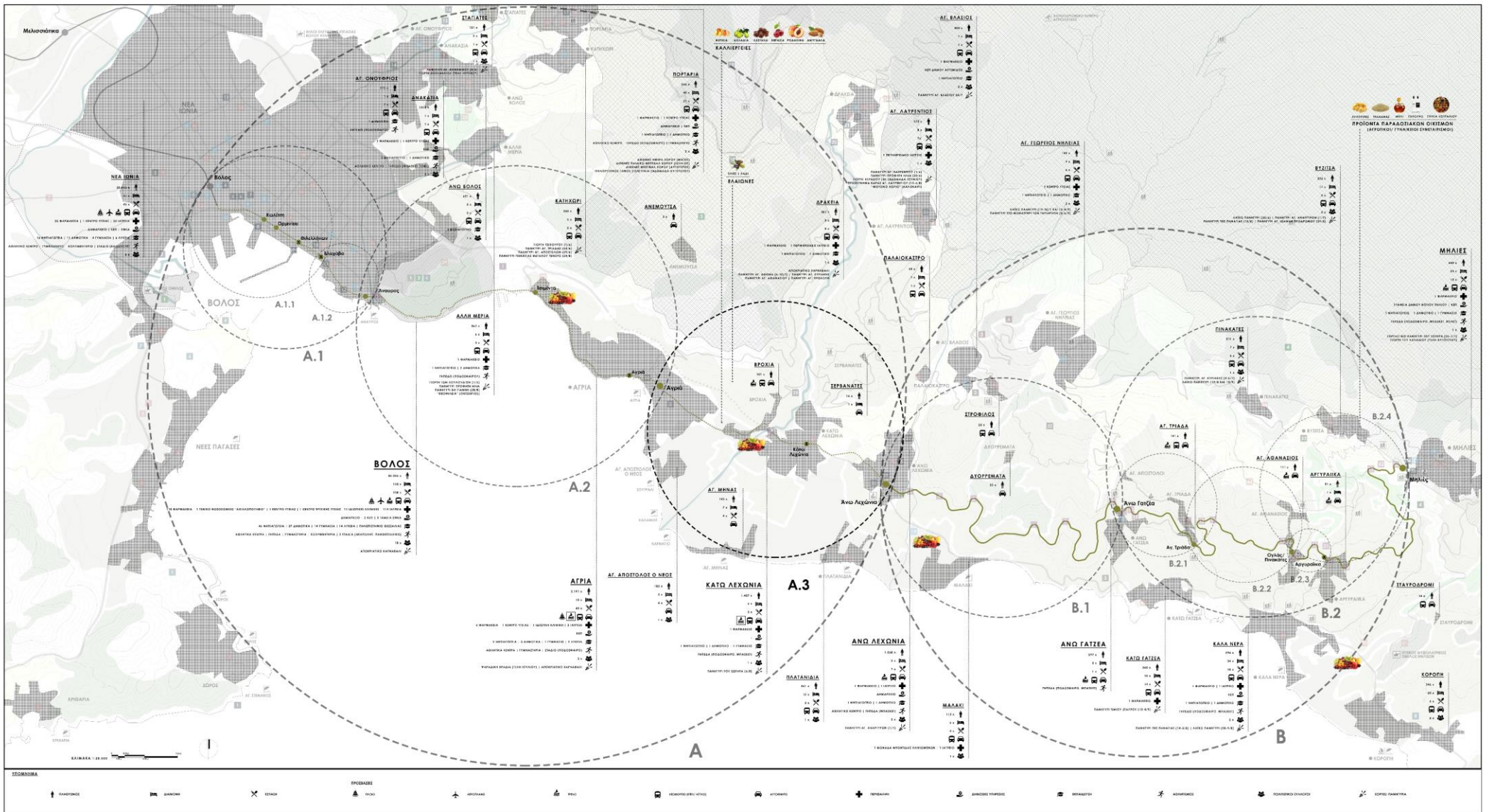
Χάρτης 7. Περιβαλλοντικό ενδιαφέρον νομού Μαγνησίας



Χάρτης 8. Περιβαλλοντικό ενδιαφέρον ευρύτερης περιοχής σιδηρόδρομου

Στον Χάρτη 8 παρουσιάζεται με μεγαλύτερη λεπτομέρεια ο χαρακτήρας της χλωρίδας της περιοχής καθώς και άλλα στοιχεία περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος. Παρατηρείται ότι στα χαμηλά υψόμετρα εντοπίζονται κυρίως ελαιώνες αλλά και σύνθετες καλλιέργειες με παραγωγή οπωροφόρων (φικίρια, αχλάδια, κεράσια, ροδάκινα κ.α.) και καρπών όπως αμύγδαλα και κάστανα. Άλλα στοιχεία της ευμεσογειακής βλάστησης που εντοπίζονται σε αυτά τα υψόμετρα είναι τα άνθη (π.χ. κρόκος και ορχιδέα) και τα διάφορα βότανα και αρωματικά (τσάι του βουνού, φασκόμηλο, θυμάρι). Όσο αυξάνεται το υψόμετρο οι καλλιέργειες αναμιγνύονται με την παραμεσογειακή βλάστηση (καρυδιά, ιτιά, πλάτανος, καστανιά, δρυς, δασική πεύκη, έλατο και λεύκα). Στα μεγαλύτερα υψόμετρα παρατηρείται πως κυριαρχεί το δάσος πλατύφυλλων και συγκεκριμένα το δάσος οξιάς, το οποίο είναι και αυτό που βρίσκεται υπό καθεστώς προστασίας από το Δίκτυο Natura 2000 και τους βιότοπους Corine.

Δύο άλλοι βιότοποι εντοπίζονται στην περιοχή, ο παραθαλάσσιος υγρότοπος Ξηριά στις εκβολές του ρέματος Καλιακούδα κοντά στο Λιμάνι του Βόλου και ο βιότοπος του Λόφου Γορίτσας στο νοτιοδυτικό όριο της πόλης. Άλλα σημαντικά ρέματα της περιοχής είναι ο Κραυσιδώνας ο οποίος αποτελεί όριο μεταξύ Βόλου και Νέας Ιωνίας, ο Άναυρος ο οποίος εκβάλλει στους πρόποδες της Γορίτσας, ο Βρύχωνας στα Κάτω Λεχώνια και το ρέμα Κουφάλας έξω από τα Άνω Λεχώνια. Στην περιοχή επίσης βρίσκονται τέσσερα σπήλαια, εκείνο της Γορίτσας, του Αγίου Βλάσιου, του Μαλακίου και του Κενταύρου Χείρωνα στις Μηλιές.



ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΦΙΛΟΣΕΝΙΑΣ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑ (δεδομένα 2018)

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ	μονάδες	εμβαθμό	κλίσεις
5 αστέρια	27	1.260	2.287
4 αστέρια	128	3.792	6.426
3 αστέρια	141	3.884	7.064
2 αστέρια	244	6.247	10.711
1 αστέρια	18	1.231	2.277
μόναχο	468	18.243	31.047

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ	μονάδες	εμβαθμό	κλίσεις
5 αστέρια	25	628	1.044
4 αστέρια	118	2.291	4.006
3 αστέρια	81	3.128	4.407
2 αστέρια	193	3.932	6.110
1 αστέρια	13	1.028	1.844
μόναχο	463	18.424	31.427

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ	μονάδες	εμβαθμό	κλίσεις
5 αστέρια	27	648	1.203
4 αστέρια	128	3.426	6.264
3 αστέρια	141	4.200	7.843
2 αστέρια	244	9.247	16.441
1 αστέρια	18	1.231	2.277
μόναχο	468	18.243	31.047

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ	μονάδες	εμβαθμό	κλίσεις
5 αστέρια	25	293	548
4 αστέρια	118	1.006	1.886
3 αστέρια	81	1.480	2.637
2 αστέρια	193	3.128	5.549
1 αστέρια	13	1.028	1.844
μόναχο	463	18.424	31.427

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ	μονάδες	εμβαθμό	κλίσεις
5 αστέρια	1	0	0
4 αστέρια	0	0	0
3 αστέρια	0	0	0
2 αστέρια	19	0	0
1 αστέρια	1	0	0
μόναχο	14	0	0

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ	μονάδες	εμβαθμό	κλίσεις
5 αστέρια	1	0	0
4 αστέρια	0	0	0
3 αστέρια	0	0	0
2 αστέρια	0	0	0
1 αστέρια	0	0	0
μόναχο	7	0	0

ΜΕΣΗ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ 30%

ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΓΙΑ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ (μίσθο εισοδήματος)
Βέλγιο, Αρμενία, Νιζαρντ, Λονδίνο, Παρίσι όχι τόσο από κρουαζιέρα

3.269 κλίσεις στο Δόμο Βόλου (2019)

3.615 κλίσεις στο Δόμο Νόσου Παλίου (2019)

ΚΥΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΙΣ ΑΓΟΡΕΣ
Γερμανία, Γαλλία, Ιαπωνία, Βαλκανικές χώρες και Μεγάλη Βρετανία

ΜΕΣΗ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ 25%

Χάρτης 10. Οικισμοί και οικονομία

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Στους Χάρτες 9 και 10 γίνεται μία συγκεντρωτική παρουσίαση των πληροφοριών που προηγουμένως είχαν αναλυθεί στους επιμέρους θεματικούς χάρτες. Στον Χάρτη 9 αποτυπώνεται λεπτομερώς η μεγάλη πυκνότητα των στοιχείων περιβαλλοντικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος (θρησκευτικά και μουσειακά αξιοθέατα, τοπόσημα, βιομηχανικός πλούτος, δραστηριότητες αναψυχής) που εντοπίζονται στην περιοχή. Η σιδηροδρομική γραμμή Πηλίου μπορεί να λειτουργήσει ως ενοποιητικό στοιχείο μεταξύ αυτών των σημείων, συγκροτώντας έτσι ένα εξαιρετικά ελκυστικό δίκτυο, υποστηριζόμενο από την πληθώρα υποδομών διαμονής στην εγγύτητα της διαδρομής. Κατά αυτόν τον τρόπο δημιουργούνται προϋποθέσεις για τη δυναμικότερη εμπλοκή τόσο των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών με την περιοχή. Επίσης, μία τέτοια πρακτική θα ωφελήσει και τα λιγότερο ανεπτυγμένα χωριά του Δυτικού Πηλίου, καθώς θα διευκολύνει την πρόσβασή τους στις παροχές (εκπαίδευση, αθλητισμός, δημόσιες υπηρεσίες, περίθαλψη) των μεγαλύτερων οικισμών της περιοχής, όπως αυτές αποτυπώνονται στον Χάρτη 10.

Συγκεκριμένα για το σιδηρόδρομο Πηλίου, η διαδρομή του χωρίζεται εξ ορισμού σε δύο τμήματα, το ανενεργό κομμάτι μεταξύ Βόλου και Άνω Λεχωνίων (Α) και το ενεργό μεταξύ Άνω Λεχωνίων και Μηλεών (Β). Εκείνα με τη σειρά τους εμφανίζουν υποδιαιρέσεις σε θύλακες, ανάλογα με τον χαρακτήρα κάθε υπό-περιοχής.

Επομένως, η περιοχή Α χωρίζεται σε τρεις βασικούς θύλακες.

- Α.1 – η πόλη (σιδηροδρομικός σταθμός Βόλου – Άναυρος)
- Α.2 – η ακτή (Άναυρος – Αγριά)
- Α.3 – η πεδιάδα (Αγριά – Άνω Λεχώνια)

Αξίζει να σημειωθεί ότι και ο θύλακας Α.1 επίσης εμφανίζει δύο ξεχωριστά υπό-τμήματα.

- Α.1.1 – μέσα στην πόλη του Βόλου (σιδηροδρομικός σταθμός Βόλου – παλιά στάση Βλαχάβα)
- Α.1.2 – παράλληλα με το παραθαλάσσιο πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου (παλιά στάση Βλαχάβα – Άναυρος)

Όσον αφορά την περιοχή Β, εκείνη είναι εξ ολοκλήρου ορεινή.

- Β.1 – εξωστρεφές κομμάτι της διαδρομής, με θέα στον Παγασητικό κόλπο (Άνω Λεχώνια – Άνω Γατζέα)
- Β.2 – εσωστρεφής διαδρομή ανάμεσα σε μικρές χαράδρες, με θέα στη φύτευση και τις πλαγιές του Πηλίου (Άνω Γατζέα – Μηλιές)

Ο θύλακας Β.2 μπορεί να χωριστεί σε τέσσερις επιμέρους μικρότερες περιοχές, με βάση τα σημεία στα οποία εντοπίζονταν παλαιότερα οι στάσεις του σιδηρόδρομου.

- Β.2.1 – Άνω Γατζέα – Αγία Τριάδα
- Β.2.2 – Αγία Τριάδα – Ογλάς/ Πινακάτες
- Β.2.3 – Ογλάς/ Πινακάτες – Αργυραίικα
- Β.2.4 – Αργυραίικα – Μηλιές

ΘΥΛΑΚΑΣ Α.1.1



ΘΥΛΑΚΑΣ Α.1.2



ΘΥΛΑΚΑΣ Α.2

ΘΥΛΑΚΑΣ Α.3

Α
Ν
Ε
Ν
Ε
Ρ
Γ
Ι
Ο

ΘΥΛΑΚΑΣ Β.1

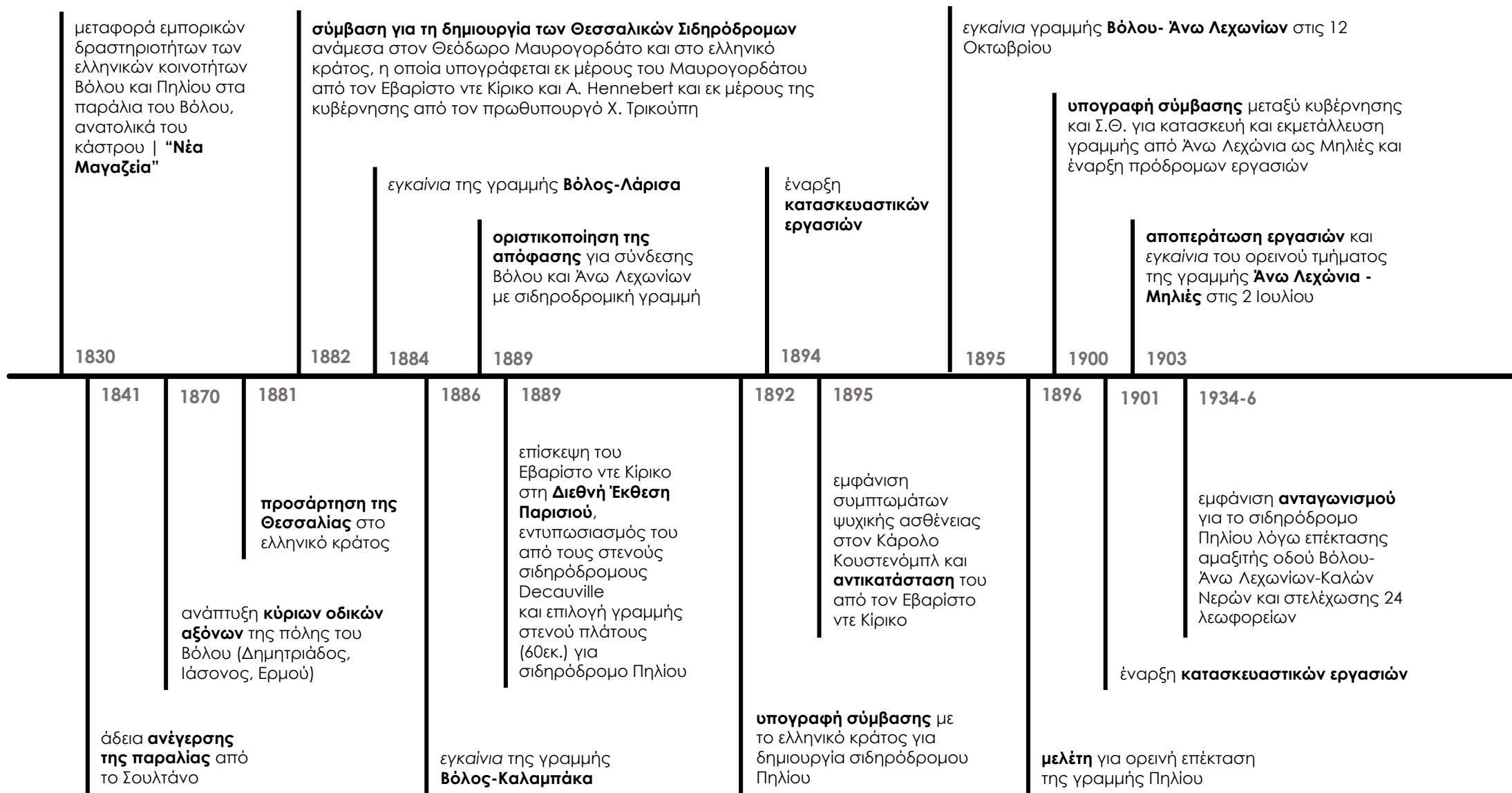


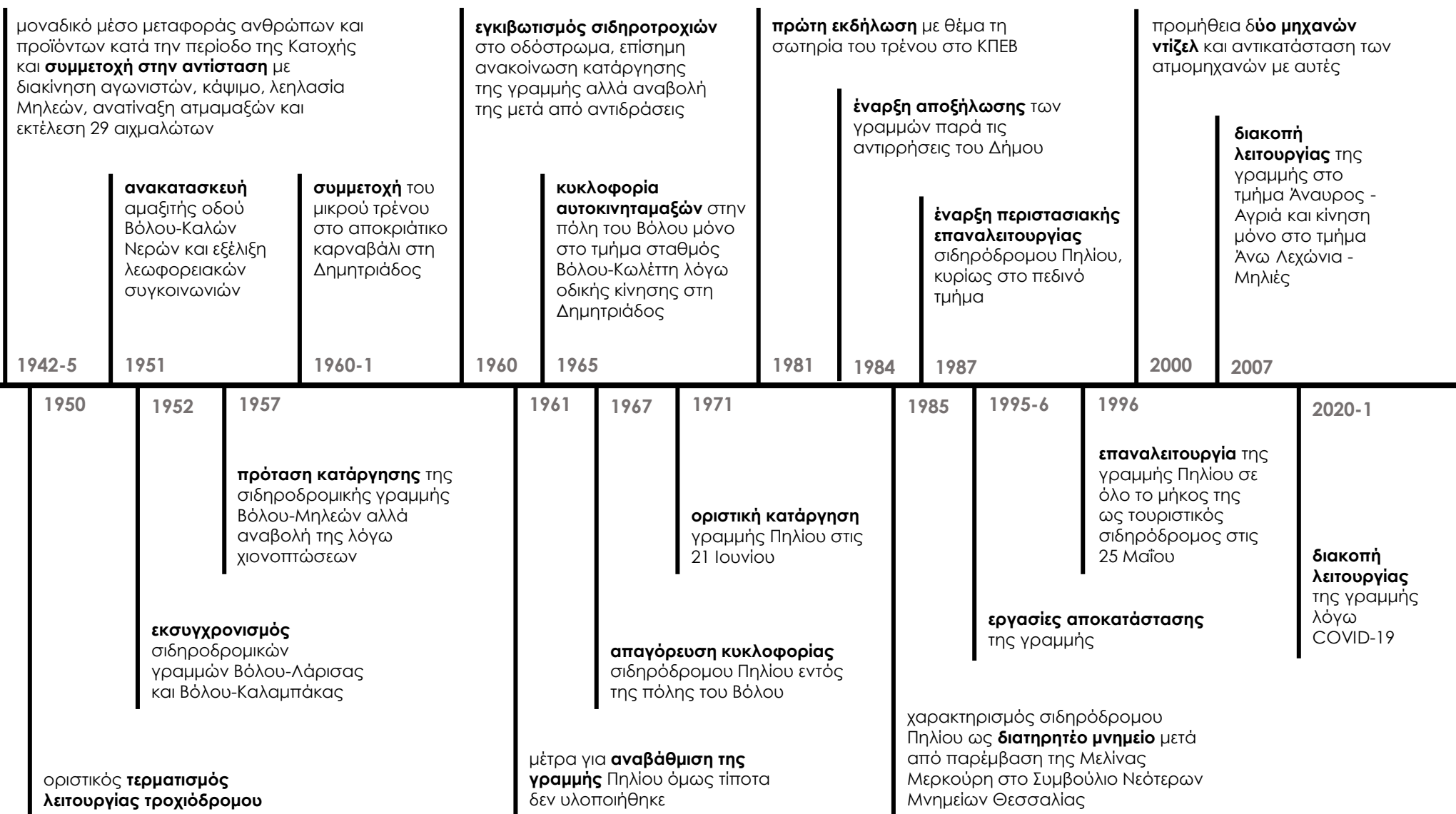
ΘΥΛΑΚΑΣ Β.2



3. Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΠΗΛΙΟΥ

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

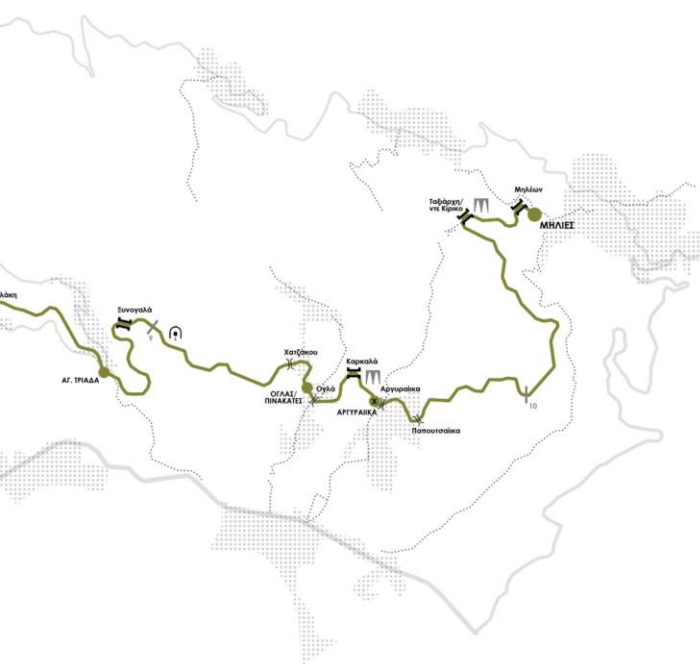
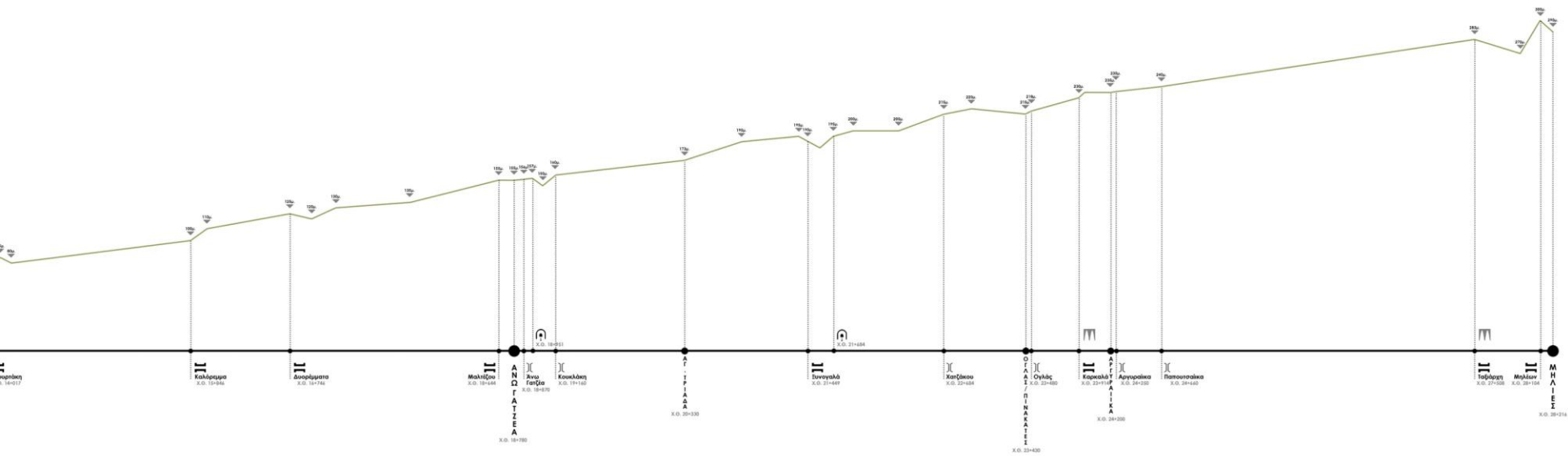




ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΨΟΜΕΤΡΟΥ





ΤΟΜΕΣ – ΧΩΡΙΚΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ



ΤΟΜΗ 1
στο επίπεδο της πόλης



ΤΟΜΗ 2
πλάι στη θάλασσα



ΤΟΜΗ 3
στο επίπεδο του οικισμού με
περιφερειακή φύση



ΤΟΜΗ 4
αιώρηση



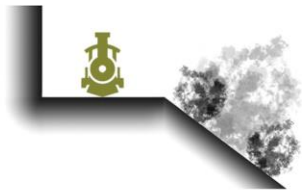
ΤΟΜΗ 5
σημιακή στέγαση από άνω διάβαση



ΤΟΜΗ 6
"μπαλκό
πλαγιές



6
"νι" προς τον Παγασητικό και τις
του Πηλίου με μαλακό όριο



ΤΟΜΗ 7
"μπαλκόνι" προς τον Παγασητικό και τις
πλαγιές του Πηλίου με σκληρό όριο



ΤΟΜΗ 8
περίκλιση από σκληρό στοιχείο

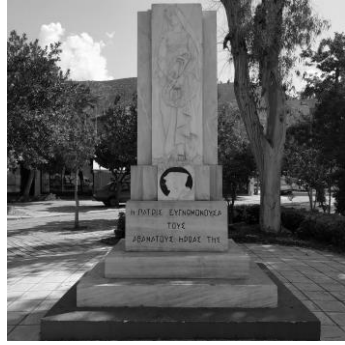


ΤΟΜΗ 9
περίκλιση σε σήραγγα



ΤΟΜΗ 10
περίκλιση από μαλακό στοιχείο

Θ
Ε
Α
Σ
Ε
Ι
Σ



A
N
E
N
E
P
Γ
O

E
N
E
P
Γ
O



Θ
Ε
Α
Σ
Ε
Ι
Σ

ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

ΜΗΧΑΝΕΣ

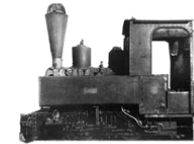
ΑΤΜΟΣ



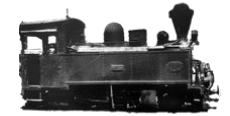
1 ατμήλατη αυτοκινητάμαξα
τροχιόδρομου Serpollet
WEIDKNECHT
(ΓΑΛΛΙΑ)
πρότυπο για την παραγγελία του
ντε Κίρικο το 1895 με στόχο την
ενσωμάτωση στον τροχιόδρομο



2 ατμάμαξες
TUBIZE 1903
(ΒΕΛΓΙΟ)
"ΜΗΛΕΑΙ" | "ΣΑΓΚΑΡΑΔΑ"



2 ατμάμαξες τροχιόδρομου
DECAUVILLE
1912
(ΓΑΛΛΙΑ)
"ΔΗΜΗΤΡΙΑΣ" | "ΑΡΓΩ"



3 ατμάμαξες
HAINE-ST-PIERRE
1912
(ΒΕΛΓΙΟ)
"ΒΟΛΟΣ" | "ΙΑΣΩΝ" | "ΠΗΛΙΟΝ"

ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ



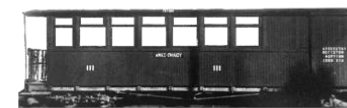
Θερινή επιβατάμαξα ανοιχτού τύπου
Γ' ΘΕΣΗΣ



κλειστή επιβατάμαξα
Α' ΘΕΣΗΣ



κλειστή επιβατάμαξα
Α' και Γ' ΘΕΣΗΣ



κλειστή επιβατάμαξα με σκευοφόρο
Γ' ΘΕΣΗΣ



κλειστή ανακατασκευασμένη
επιβατάμαξα

ΣΩΖΟΝΤΑΙ

"ΜΗΛΕΑΙ" | "ΙΑΣΩΝ" | "ΠΗΛΙΟΝ" | "ΕΛΛΗ" | 6 ΚΛΕΙΣΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ | 5 ΑΝΟΙΧΤΕΣ ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ + 2 ΑΝΟΙΧΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ | 2 ΚΛΕΙΣΤΕΣ ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ (ΔΙΑΘΕΟΝΙΚΗ + ΤΕΤΡΑΘΕΟΝΙΚΗ) | 2 ΗΜΙΑΝΟΙΧΤΕΣ ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ



2 ατμάμαξες τροχιόδρομου
DECAUVILLE
1915 - 17
(ΓΑΛΛΙΑ)
"ΑΝΑΥΡΟΣ" | "ΙΩΛΚΟΣ"



1 ατμάμαξα τροχιόδρομου
BALDWIN 1917
(ΗΠΑ)
"ΕΛΛΗ"



1 ατμάμαξα τροχιόδρομου
JUNG 1929
(ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
"ΜΑΙΡΗ"

3 ατμάμαξες
BALDWIN 1955
(ΗΠΑ)
εκποίηση από το δίκτυο Σαρακλή -
Σταυρός όμως δεν αξιοποιήθηκαν από
το σιδηρόδρομο Πηλίου

ΝΤΙΖΕΛ



2 μηχανές ντιζελ
SCHÖEMA
(ΕΛΒΕΤΙΑ)
"ΔΑ 1" | "ΔΑ 2"

ΦΟΡΤΑΜΑΞΕΣ



ανακατασκευασμένη
φορτάμαξα αποσκευών



ανοιχτή φορτάμαξα
"γόνδολα"

ΔΡΕΖΙΝΕΣ



χειροκίνητη
δρεζίνα



χειροκίνητη
δρεζίνα

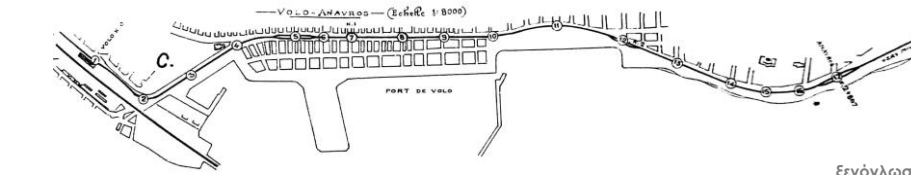


βενζινοκίνητη
δρεζίνα



βενζινοκίνητη
δρεζίνα

σταθμός Άνω Γατζέας



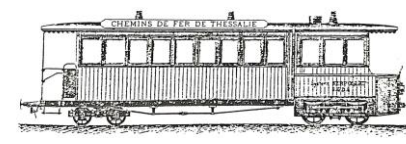
λόφος Γορίτσας

Ξενόγλωσση έκδοση



γέφυρα Μηλεών

ατμήλατη «αυτοκίνητος άμαξα» WEIDKNECHT



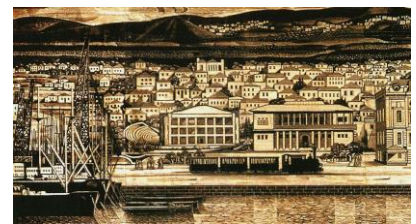
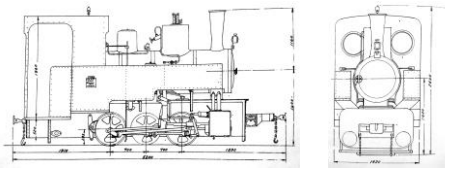
σταθμός Μηλεών



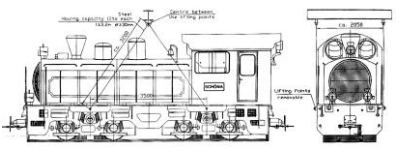
εγκαίνια στα Άνω Λεχώνια



τροχιοδρομικές άμαξες "ΔΗΜΗΤΡΙΑΣ" | "ΑΡΓΩ"



Τάσος



μηχανές ντιζελ "ΔΑ1" | "ΔΑ2"

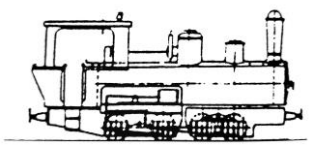
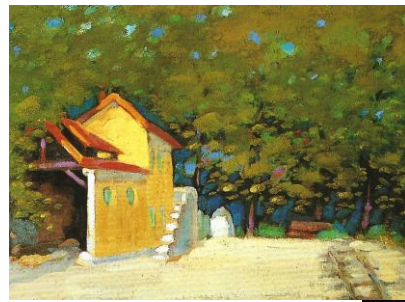


Εβαρίστο ντε Κίρικο

αυτοκόλλητο της καμπάνιας των Φίλων των Τρένων



Ασαντούρ Μπαχαριάν



ατμάμαξα WEIDKNECHT - HAGANS



τελευταίο δρομολόγιο

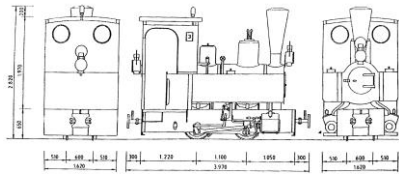
Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Δρομολόγιο Ιεσών από 1^η Νοεμβρίου 1921

ΣΤΑΘΜΟΙ	Χ.Η.	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
ΙΕΣΩΝ	0															
ΟΡΑΝΙΝΙΟΝ	1,0															
ΦΙΛΑΛΗΘΟΝ	1,5															
ΑΝΑΓΡΟΙ	2,8															
ΠΡΙΑΧΕΡΙΣ	3,8	1														
ΣΤΑΘ	4,3	2	3													
ΚΑΤΑΛΕΧΘΙΑ	10,9	3	4	5												
ΑΝΘ	12,4	4	5	6	7											
ΑΝΘ ΓΑΤΖΕΑ	18,8	5	6	7	8	9										
ΑΡΙΑ ΤΡΙΑΣ	20,5	6	7	8	9	10	11									
ΟΡΑΚΑΝΙΝΙΟΝ	22,4	7	8	9	10	11	12	13								
ΑΡΓΥΡΕΙΚΑ	24,2	8	9	10	11	12	13	14	15							
ΜΗΛΕΙΑ	28,2	9	10	11	12	13	14	15	16	17						

Αιτίη 7^η 64 η 65 *αμαξ* θέ ημερομηνία μόνον ορίστην Λεσίων η Λομακίη...

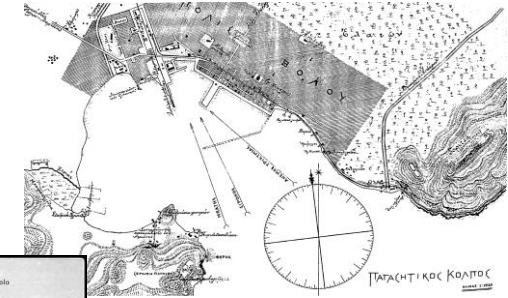
τροχιδομικές άμαξες "ΙΩΛΚΟΣ" | "ΛΕΧΩΝΙΑ" | "ΑΝΑΥΡΟΣ" | "ΑΓΡΙΑ"



Απόκριες



Μαρία Πλωτ



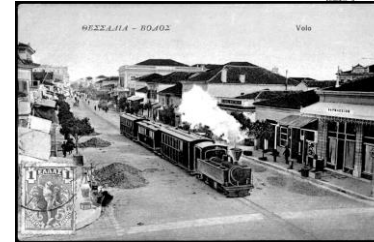
ΠΑΡΑΧΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΟΣ



πεζοδιάβαση
Ανω Γατζίας



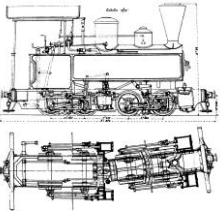
στάση Αγριάς



Δημητριάδος

σταθμός Μηλεών

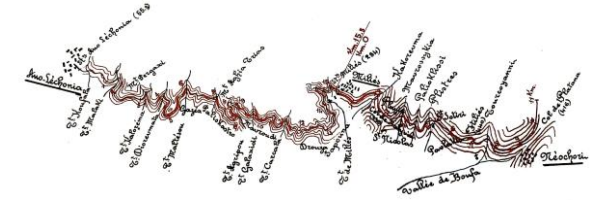
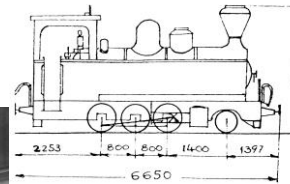
ατμόμαξα τύπου Mallet
από DECAUVILLE



εγκιβωτισμός γραμμών
στο οδόστρωμα



ατμόμαξα Tubize



ατμόμαξα
"ΙΩΛΚΟΣ"

Τζόρτζιο ντε Κίρικο



μηχανή ντιζελ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΠΕΡΕΛΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΝ

αφαιρέσεων της Γραμμής Μίλων-Μελέων και της προεξτεταμένης ύστερης τμήσης από της 25ης Απριλίου 1903

1894. 1904.

Αφαιρέσεις εν Βέλοισι "Αναυρὸς"

ΣΤΑΣΙΣ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Μίλων	0	0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00	2.20	2.40	2.60	2.80	3.00	3.20	3.40	3.60	3.80	4.00	4.20	4.40	4.60	4.80	5.00	5.20	5.40	5.60	5.80	6.00
Μελέων	0	0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00	2.20	2.40	2.60	2.80	3.00	3.20	3.40	3.60	3.80	4.00	4.20	4.40	4.60	4.80	5.00	5.20	5.40	5.60	5.80	6.00
Μελέων	0	0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00	2.20	2.40	2.60	2.80	3.00	3.20	3.40	3.60	3.80	4.00	4.20	4.40	4.60	4.80	5.00	5.20	5.40	5.60	5.80	6.00

Αφαιρέσεις εν Βέλοισι "Αναυρὸς" (συνέχεια)

ΣΤΑΣΙΣ	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	
Μελέων	0	0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00	2.20	2.40	2.60	2.80	3.00	3.20	3.40	3.60	3.80	4.00	4.20	4.40	4.60	4.80	5.00	5.20	5.40	5.60	5.80	6.00
Μελέων	0	0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00	2.20	2.40	2.60	2.80	3.00	3.20	3.40	3.60	3.80	4.00	4.20	4.40	4.60	4.80	5.00	5.20	5.40	5.60	5.80	6.00

Αφαιρέσεις εν Βέλοισι "Αναυρὸς" (συνέχεια)

ΣΤΑΣΙΣ	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	
Μελέων	0	0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00	2.20	2.40	2.60	2.80	3.00	3.20	3.40	3.60	3.80	4.00	4.20	4.40	4.60	4.80	5.00	5.20	5.40	5.60	5.80	6.00
Μελέων	0	0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00	2.20	2.40	2.60	2.80	3.00	3.20	3.40	3.60	3.80	4.00	4.20	4.40	4.60	4.80	5.00	5.20	5.40	5.60	5.80	6.00

Σημειώσεις: 1) Η γραμμή Μίλων-Μελέων... 2) Η γραμμή Μίλων-Μελέων... 3) Η γραμμή Μίλων-Μελέων...



λόφος Γορτίσας



εγκαίνα στη γέφυρα Αναυρού





πρώτο το σταθμό Αγιάς Δύας στο στάδιο της εποχής του 1955 | αμιγώς μηχανοκίνητος | υδατοπέλας | γραμμή | γερμανικό απορρυπαντικό μηχανών | κτίριο | εξατομικευμένες αποβάθρες | προσωνύμιο τρένο της εποχής 1895-1903 και είναι φερώνοι κτιρίου αποβάθρας



από μονόροφο και λατινικού Αίθρου κτίριο με ξύλινο υπόστρεγο και ξύλινη στέγη | ανακατασκευής παρακαμπτήριες γραμμή ανακατασκευής το 1996 μετά από τους σεισμούς των 1984-5 - μνημής αξιόλογη στα επιτεύγματα και το κομμάτι του σταθμού | ολοκληρωθεί υποστήριξη - στέγη 12'18" στα ερωτηλόγια του τουριστικού ενδιαφέροντος για κείνη και Γεωδοξασία



από μονόροφο και λατινικού Αίθρου κτίριο με ξύλινο υπόστρεγο και ξύλινη στέγη | ανακατασκευής με προσωνύμιο κτίριο με προσωνύμιο ανακατασκευής μετά την επέκταση προς Ζαχάρη, η οποία δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ | ανακατασκευής το 1996 μετά από τους σεισμούς των 1984-5 - σαναός από καθύστες | υποστηρίγματα υδατοπέλας | αναπλήρωση οριζώντων συντηρήσεις | πλαστική, τουαλέτες, φουάρες | ξύλινο υπόστρεγο μηχανοστασίου | πυρασφαγή πλακά | τρένο |

Δύο γραμμές σταθμού (δύο μηχανοστάσια και μια πίσω από κτίριο επιβαίων) και δύο κεντρικές τριφυλές γραμμές για φυλάξεις και εφόδους | πάνω της αποβάθρες | κτίριο (στη μέση των πεζονώνων Μελικτών οι οποίοι τοσαρεύσαν από τους Ναζι το 1942) | μέσα στο κτίριο επιβαίων μικρή έκθεση με χρήσιμες πληροφορίες για την ιστορία και λειτουργία του τρένου | παραδοσιακοί φράγες και ταβάνες στην περιοχή του σταθμού | κεντρικό που σε 15' οδηγεί στην έκταση του χρόνου (κεκλιμένο Παλαιόντιον Τσινταρόν, βελωθήκη Ψυχής Αίας) | σπηλιό Κενταύρου Λίρα



κτιριο Αίθρου φαλάκα ανακατασκευής το 1996 | διατηρηθεί κτίριο με τη αποβάθρα και γραμμή πάνω από τη διεύθυνση του τρένου βρισκόμενα στη θέση του κέντρου και κτίριο μετά τη Μεγάλη Αίθρας του Αγίου Φρόσος



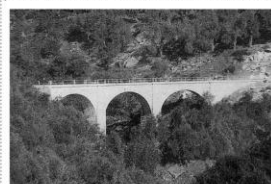
σφαγή ένα στεγασμένο από στέγη άμεση αποβάθρα στην διεύθυνση του 30 σε σταθμό και κατασκευαστική Αίθρου φαλάκα (ανακατασκευής το 1996) από πλάκα μάρμας του κεντρικού Αγ. Αθανάσιου Ουλά (κρησίδα των Πιστοτών)



ξύλινο φαλάκα που βρισκόμεται εκτός από το κτίριο κατασκευής στο χρόνο εγκατάλειψής της γραμμής και δεν επανακατασκευήθηκε μετά την επανεπίλυση λειτουργίας της | παραμένει μόνο μία πινακίδα με το όνομά της οδού



Αίθρου τριφυλές γέφυρα άνοιγμα 30μ. | γέφυρα από πέτρα Μισσοροβί | ελαστικότητα με γέφυρα πλάσι από τρία μικρά σχήματα από το μηχανικό Ματζίλι



Αίθρου τριφυλές γέφυρα άνοιγμα 30μ. | σχεδιασμένη από το μηχανικό Ματζίλι



μεταλλική γέφυρα με εύθλιμους φορείς πάνω στον οποίο η γραμμή διαγράφει καρπώδη τριφυλές | μήκος 36μ. | πάνω από βράχιο 40μ. | γεφύρα από σιδηροβότα Μπελερινίου γέφυρα "Παύλου" από το αρχαιότερο εκκλησάκι πάνω στο βράχο ή γέφυρα "της Αγίας" από το μηχανικό που κλείνει ένα το ελαστικό άνοιγμα | σχεδιασμένη από το μηχανικό Schneider | πάνω ελαστικό μεταλλικό ζυγό με τριφυλές "ένα διαδρομή" χωρίς ενδιάμεση αποβάθρα, παρατηρείται ως έργο αντιστάσεως του Πύργου του Σαφά



Αίθρου μονόφυλλη γέφυρα άνοιγμα 40μ. | γέφυρα "του σταθμού" | μπροστά καταρράκτης ανάμεσα στους βράχους



κλειότερα της προηγούμενης | μεταμορφώσεως στην οριζόντια της κορμούς | οι ενδοδομή δομήτες, ανακατασκευής στο κτίριο του διαβόλου της



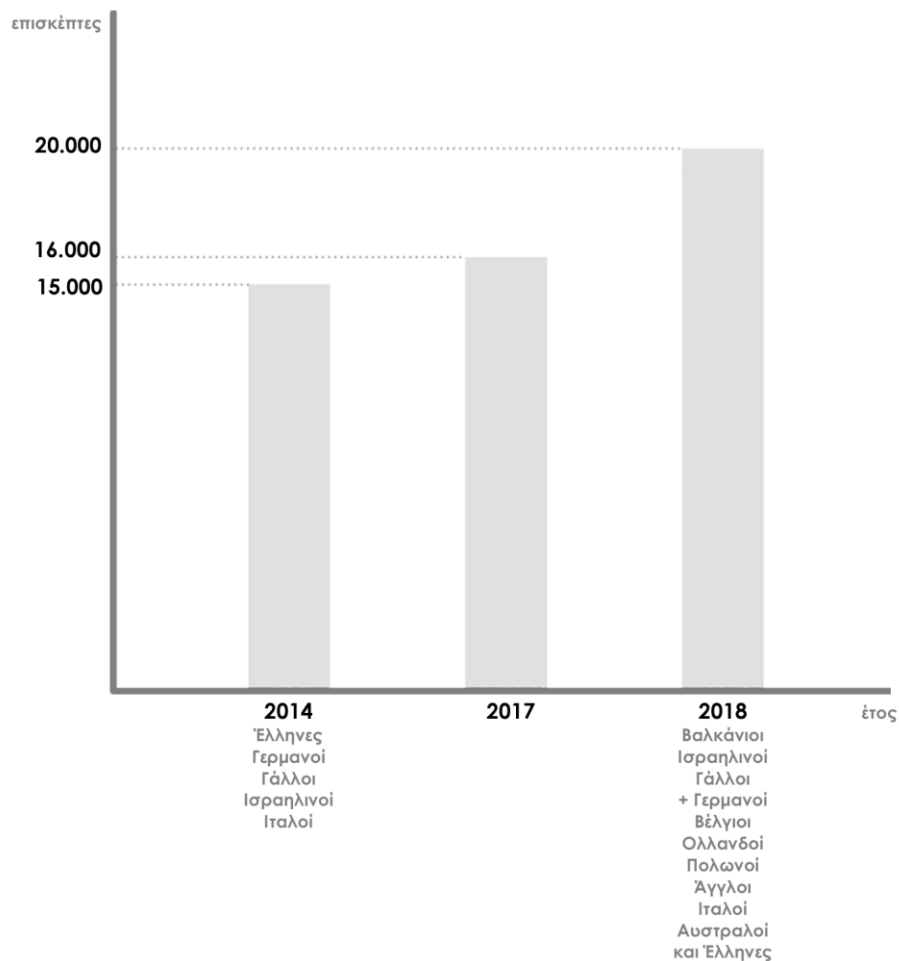
μήκος 40.5μ. | η μεγαλύτερη από τις δύο σηράγγες | επανορθώθηκε από τους γερμανούς ως υπόγειο



μήκος 34μ. | σποκαιοθηκός χαρακτήρας

Πηγή εικόνων στάσεις Βλαχάβα, Αργυραϊκών & γεφυρών Βρύχωνα, Κουφάλας, Μουρτάκη, Καλορρέματος, Δυσορέματα, Ξυνογαλά, Καρκαλά : Νάθενας & Καραθάνου, 2004. Το τρένακι του Πηλίου.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑΣ



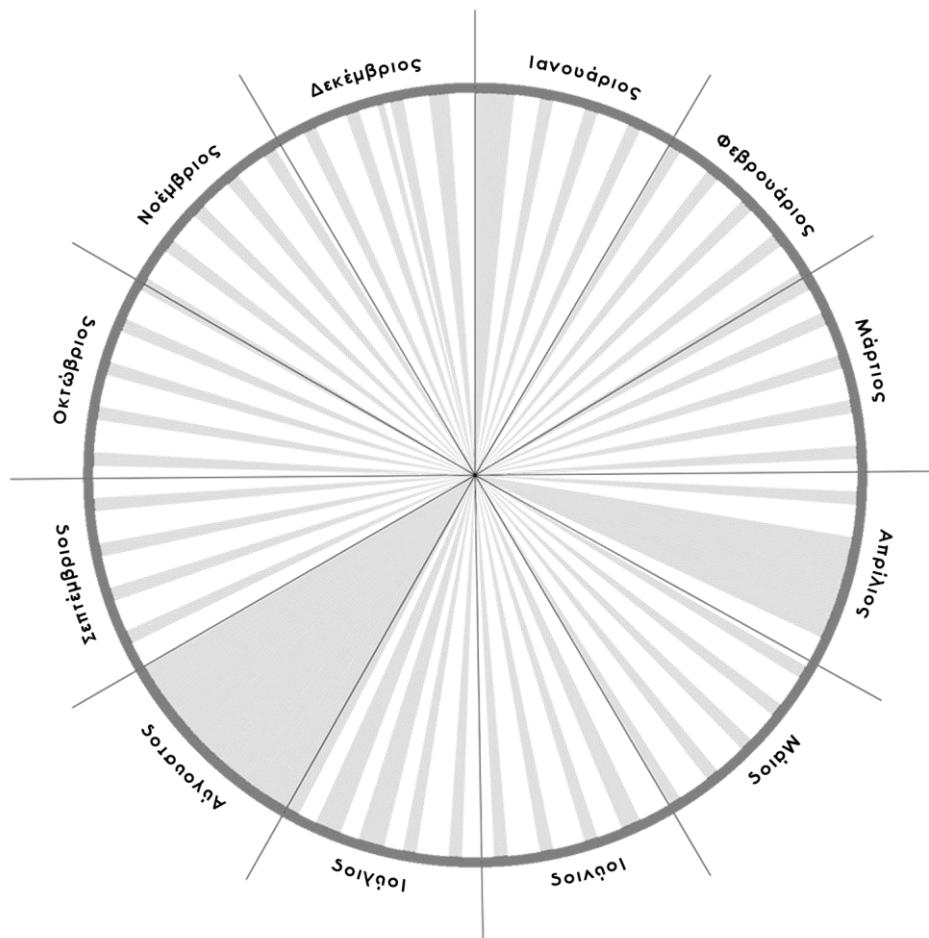
Στο διάγραμμα απεικονίζεται η κατακόρυφη αύξηση της επισκεψιμότητας του σιδηρόδρομου Πηλίου τα τελευταία χρόνια πριν την πανδημία της νόσου COVID-19, η οποία ξέσπασε στις αρχές του 2020.

Το 2014 καταγράφηκαν 15.000 επιβάτες, οι οποίοι στην πλειονότητά τους ήταν Έλληνες, Γερμανοί, Γάλλοι, Ισραηλινοί και Ιταλοί, ενώ το 2017 ο αριθμός των ετήσιων επισκεπτών ανήλθε στους 16.000, σηματοδοτώντας μία σταδιακή αύξηση.

Το 2018, παρατηρήθηκε μία «έκρηξη» ενδιαφέροντος τόσο από ξένους όσο και από Έλληνες τουρίστες για το σιδηρόδρομο Πηλίου. Οι ετήσιοι επισκέπτες άγγιξαν τους 20.000, σημειώνοντας αύξηση 25% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Ο κύριος όγκος των επιβατών προήλθε από ευρωπαϊκές χώρες όπως Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία και Αγγλία αλλά και Βέλγιο, Ολλανδία και Πολωνία. Ιδιαίτερη αύξηση παρατηρήθηκε στους επισκέπτες από τα Βαλκάνια (κυρίως τη Βουλγαρία) και το Ισραήλ, ενώ δεν έλειψαν οι τουρίστες από την Αυστραλία. Ο πολλαπλασιασμός των επιβατών οφείλεται στα διπλά και τα επιπλέον δρομολόγια που πραγματοποιήθηκαν σε αργίες και εορταστικές περιόδους, το οποίο αποτέλεσε την αφορμή για τον προγραμματισμό της επέκτασης της λειτουργίας του σιδηρόδρομου το 2020, όπως εκείνη παρουσιάζεται στο επόμενο διάγραμμα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟ 2020



Η κανονική λειτουργία του σιδηρόδρομου Πηλίου περιλαμβάνει όλα τα σαββατοκύριακα της θερινής περιόδου (Απρίλιος-Οκτώβριος). Όμως λόγω της εκθετικής αύξησης των επισκεπτών τα τελευταία χρόνια πριν το 2019, προτάθηκε η ετήσια λειτουργία του τρένου του Πηλίου για το έτος 2020 χωρίς διακοπή για όλο το χρόνο. Στο διάγραμμα παρατηρείται η προγραμματισμένη λειτουργία του σιδηρόδρομου για όλα τα σαββατοκύριακα του έτους συν επιπλέον δρομολόγια τον Ιούλιο και στις εορταστικές περιόδους (Χριστούγεννα και Πάσχα) αλλά και καθημερινή λειτουργία καθ' όλη τη διάρκεια του Αυγούστου.

Δυστυχώς το πλάνο αυτό δεν υλοποιήθηκε ποτέ λόγω της πανδημίας, καθώς έπρεπε να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα προφύλαξης έναντι της νόσου COVID-19. Η λειτουργία του τρένου του Πηλίου για το 2020 και το 2021 πραγματοποιήθηκε τελικά μόνο τα σαββατοκύριακα κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού (Ιούνιος-Σεπτέμβριος).

Από το 2022 και μετά τα δρομολόγια του σιδηρόδρομου πραγματοποιούνται σύμφωνα με το κανονικό πρόγραμμα που ίσχυε μέχρι και το 2019 και προς το παρόν δε φαίνεται να υπάρχουν σχέδια για την αύξηση τους, όπως προγραμματιζόταν για το 2020. Παρόλα αυτά, η ελπίδα για την επέκταση της λειτουργίας του σιδηρόδρομου όλο το χρόνο μέσα στα επόμενα έτη εξακολουθεί να υπάρχει και θα αποτελούσε μία ιδιαίτερα ευχάριστη και προσοδοφόρα εξέλιξη, καθώς έχει ήδη αποδειχτεί η επικείμενη επιτυχία της.

γεωγραφική θέση
 σχετικά εύκολη πρόσβαση από την πόλη του Βόλου
 φυσικό κάλλος διαδρομής
 Παγασητικός κόλπος | χλωρίδα στις πλαγιές του Πηλίου
 πολιτιστική σημασία διαδρομής
 παραδοσιακοί οικισμοί
 συνδυασμός αστικού, παραθαλάσσιου, αγροτικού και ορεινού περιβάλλοντος
 σημαντική βιομηχανική κληρονομιά
 μοναδικότητα γραμμής 60εκ. | σταθμοί και στάσεις σε άριστη κατάσταση | τεχνικά έργα εξαιρετικής αισθητικής + ευαισθησίας (γέφυρες, άνω διαβάσεις, σήραγγες, έργα αντιστήριξης)
 καλή κατάσταση γραμμής στα τμήματα Βλαχάβα-Αγριά και Άνω Λεχώνια-Μηλιές
 ενοικιάσεις για ειδικές λειτουργίες (φωτογράφιση από ομάδες "Φίλων του Τρένου", φωτογράφων, πεζοπόρων, σχολείων και άλλων ενδιαφερόμενων)
 οικολογικό μέσο μεταφοράς

S

υψηλή τιμολόγηση εισιτηρίων το οποίο το καθιστά μη προσβάσιμο από το ευρύ κοινό
 μικρός αριθμός δρομολογίων + προσωπικού
 μη αξιοποίηση μεγάλου τμήματος της διαδρομής και εγκατάλειψή του
 κακή κατάσταση γραμμής σε ορισμένα σημεία + κάλυψη από ασφαλτο
 εντός της πόλης του Βόλου
 Αγριά - Κάτω Λεχώνια
 μη αξιοποίηση σταθμού Αγριάς
 μη ανάδειξη/ χρήση τροχαίου υλικού λόγω ελλιπούς συντήρησής του
 ανεπαρκής χρήση σταθμών της διαδρομής (κυρίως Άνω Γατζέας και Μηλέων)
 περιορισμένη ανάδειξη του σιδηρόδρομου στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης
 απουσία διαφήμισης/ μάρκετινγκ καθώς και προσφοράς τουριστικών πακέτων
 ελλιπής πληροφόρηση (ξεναγοί, τουριστικοί οδηγοί) για τη σημασία του τρένου, ειδικά στο ανενεργό τμήμα της διαδρομής, παρόλο που υπάρχει πρόθεση | απουσία σήμανσης
 απουσία "αλληλεπίδρασης" της διαδρομής με άλλες δραστηριότητες (π.χ. πεζοπορία, μουσειακοί χώροι) + υπηρεσίες (αναψυκτήρια)

W

O

προγραμματισμένη αύξηση δρομολογίων και λειτουργία όλο το χρόνο
 περαιτέρω αξιοποίηση αυτής της μορφής τουρισμού ειδικού σκοπού
 ανάδειξη ως Μνημείου Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO
 2021: Ευρωπαϊκό έτος σιδηροδρόμων
 οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής
 δημιουργία νέων θέσεων εργασίας
 εκπαίδευση ατόμων σε παραδοσιακά επαγγέλματα
 συμμετοχή σε ερευνητικά και αναπτυξιακά προγράμματα σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο
 συνεργασία φορέων δημόσιου, ιδιωτικού και εθελοντικού τομέα

T

ελλιπής χρηματοδότηση
 επιπτώσεις του COVID-19 (μείωση επισκεψιμότητας)
 υψηλός ανταγωνισμός σε ευρωπαϊκό επίπεδο
 ελλιπής γνώση του ευρύτερου κοινού για αυτή τη μορφή τουρισμού στην Ελλάδα
 απροθυμία φορέων για επένδυση σε έργα αναβάθμισης του σιδηρόδρομου του Πηλίου (TRAINOSE, περιφέρεια Θεσσαλίας)
 εμπόδια από θεσμικό πλαίσιο

ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

_επαναλειτουργία ολόκληρης διαδρομής Βόλος-Μηλιές όλο το χρόνο

_επαναλειτουργία γραμμής στο τμήμα Άναυρος-Αγριά

_δημιουργία σιδηροδρομικού μουσείου (υπαιθριο ή κλειστό) αποκλειστικά για το σιδηρόδρομο του Πηλίου

_αξιοποίηση χώρου σιδηροδρομικού σταθμού Αγριάς

_ευαισθητοποίηση και ενημέρωση τοπικής κοινωνίας σε συνδυασμό με εθελοντική εργασία

_συνδυασμός λειτουργίας του τρένου με άλλες δραστηριότητες με ενιαίο εισιτήριο (π.χ. αναψυκτήριο, εστιατόριο, χώροι εκθέσεων)

_συνδυασμός λειτουργίας του τρένου με άλλες πολιτιστικές δράσεις π.χ. φεστιβάλ

_συσχετισμός με το καλλιτεχνικό έργο του ντε Κίρικο

_προτάσεις μέσω προγράμματος ECOSERT

περισσότερα δρομολόγια

δημιουργία οπτικοακουστικού υλικού

_άλλα προγραμματισμένα έργα

νέα γραμμή στο τμήμα Αγριά-Άνω Λεχώνια

διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου σταθμών

διαπλάτυνση και καθαρισμός εθνική οδού από την Αγριά ως το χείμαρρο Βρύχωνα

στάση στον Άναυρο και χρήση περιστροφικής πλάκας

λειτουργία μηχανοστασίου στην Αγριά

σηματοδότηση γραμμής από το χείμαρρο Βρύχωνα ως τα Άνω Λεχώνια

επισκευή και έκθεση τροχαίου υλικού

_δημιουργία σιδηροδρομικού μονοπατιού, ποδηλατοδρόμου και μίας ενιαίας πολιτιστικής διαδρομής (με περιστασιακή χρήση ποδηλατοδρεζίνας)
στο τμήμα Αγριά-Άνω Λεχώνια

_δημιουργία σιδηροδρομικού πάρκου στο πάρκο Αγίου Κωνσταντίνου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

Η ΠΡΟΤΑΣΗ



1. MASTER PLAN

Σε συνέχεια των υπάρχουσών προτάσεων με στόχο την ανάδειξη του τρένου του Πηλίου δημιουργήθηκε ένα γενικότερο master plan το οποίο αφορά όλη την έκταση της περιοχής του σιδηρόδρομου. Αρχικά σημειώθηκαν όλα τα σημεία και οι περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος κατά μήκος της γραμμής, με αυτά να αποτελούν είτε κάποιο υπάρχον στοιχείο της διαδρομής (π.χ. σταθμός, στάση, τεχνικό έργο) είτε κάποια τοποθεσία με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (π.χ. πλάτωμα, σημείο με θέα) τα οποία προσφέρονται για τη συγκρότηση ενός ενιαίου δικτύου διαδρομών και δραστηριοτήτων.

Βασική επιδίωξη της πρότασης αποτέλεσε η επαναλειτουργία του σιδηρόδρομου σχεδόν στο σύνολο της διαδρομής, συγκεκριμένα από τη στάση Βλαχάβα στο Πάρκο Αγίου Κωνσταντίνου στο Βόλο μέχρι τις Μηλιές. Για να υλοποιηθεί αυτός ο στόχος κρίνεται απαραίτητο να γίνουν οι απαραίτητες εργασίες αποκατάστασης και καθαρισμού της γραμμής στο τμήμα Βλαχάβα – Άνω Λεχώνια. Το τμήμα Βλαχάβα – Αγριά βρίσκεται σε αρκετά καλή κατάσταση όμως το πλέον προβληματικό κομμάτι της διαδρομής αποτελεί εκείνο ανάμεσα στην Αγριά και τα Άνω Λεχώνια καθώς οι σιδηροδρομικές γραμμές είναι καλυμμένες από το οδόστρωμα της ΕΟ Βόλου – Νεοχωρίου, της βασικής οδού που συνδέει το Βόλο με τους οικισμούς του Δυτικού και Νότιου Πηλίου. Η ολοκλήρωση του περιφερειακού Βόλου μέχρι τη γέφυρα του Βρύχωνα στα Κάτω Λεχώνια, όπως έχει σχεδιαστεί και προγραμματιστεί, θα αποσυμφορήσει την πεδινή οδό και θα δημιουργήσει προϋποθέσεις για την εκτέλεση των αναγκαίων έργων αποκατάστασης. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα ήταν δυνατή η λειτουργία του σιδηρόδρομου μέχρι τις παρυφές της πόλης του Βόλου. Επιπλέον, παράλληλα με τη διαδρομή του σιδηρόδρομου προτείνεται ο σχεδιασμός ενός σιδηροδρομικού μονοπατιού, του οποίου η σύνδεση με άλλα πολιτιστικά και περιβαλλοντικά μονοπάτια θα δημιουργούσε ένα εκτενές δίκτυο που θα συνένωνε όλα τα στοιχεία ενδιαφέροντος σε μία σφιχτή δομή, βοηθώντας τους επισκέπτες και τους ντόπιους να ανακαλύψουν την περιοχή.

Παρακάτω παρατίθεται ένα συνοπτικό διάγραμμα λειτουργιών, στο οποίο αναγράφονται επιγραμματικά τα χαρακτηριστικά και οι λειτουργίες του κάθε σημείου και της κάθε περιοχής ενδιαφέροντος που εντοπίστηκαν κατά μήκος της διαδρομής. Η περαιτέρω ανάλυση όλων των σημείων/ περιοχών ξεφεύγει από τους στόχους της συγκεκριμένης εργασίας, επομένως πραγματοποιείται μία ιδιαίτερη εστίαση στο Θύλακα Α.3, ο οποίος όπως αναφέρθηκε πολλές φορές αποτελεί το πιο προβληματικό τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής. Παρόλα αυτά, παραμένει σημαντική η θέση ορισμένων προδιαγραφών για την αντιμετώπιση του συνόλου της διαδρομής.

Τέλος, προτείνεται μία νέα διαμόρφωση των δρομολογίων του σιδηρόδρομου τα οποία διαφέρουν ανάλογα με το αν αφορούν τη θερινή ή χειμερινή περίοδο, όπως επίσης αν πρόκειται για σαββατοκύριακο ή όχι. Η μεγαλύτερη πυκνότητα των δρομολογίων εντοπίζεται τα σαββατοκύριακα της θερινής περιόδου, με κίνηση και των δύο μηχανών ντίζελ με δύο βαγόνια η κάθε μία. Η «ΔΑ 1» πραγματοποιεί δύο ολόκληρα δρομολόγια από τη στάση Βλαχάβα μέχρι τις Μηλιές, με ένα της βαγόνι να λειτουργεί μία φορά την εβδομάδα ως κινητό Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών, ενώ η «ΔΑ 2» πραγματοποιεί δύο δρομολόγια από τη στάση Βλαχάβα μέχρι τα Άνω Λεχώνια. Τις καθημερινές η «ΔΑ 1» πραγματοποιεί ένα μόνο δρομολόγιο ενώ η «ΔΑ 2» δύο. Τη χειμερινή περίοδο η κίνηση του σιδηρόδρομου γίνεται μόνο τα σαββατοκύριακα, με ένα μόνο δρομολόγιο σε όλο το μήκος της διαδρομής.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ

ΘΥΛΑΚΑΣ Α.1.1

ΠΕΡΙΟΧΗ 1 ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΛΟΥ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Εκδοτήριο
Πληροφόρηση για τοπόσημα
Καθιστικό
Αναψυκτήριο
Χώρος στάθμευσης
Ενοικίαση ποδηλάτων
Χώροι υγιεινής
Σιδηροδρομικό πάρκο
Υπαιθρια διαμόρφωση

ΣΗΜΕΙΟ 1 ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΧΝΗΣ ΤΖΟΡΤΖΙΟ ΝΤΕ ΚΙΡΙΚΟ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για τοπόσημα
Μικρό καθιστικό
Αναψυκτήριο
Υπαιθρια διαμόρφωση
Συσχετισμός με το έργο του ντε Κίρικο

ΠΕΡΙΟΧΗ 2 ΠΑΡΚΟ ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Εκδοτήριο
Πληροφόρηση για τοπόσημα
Πληροφόρηση για θρησκευτικό πλούτο
Καθιστικό
Αναψυκτήριο
Ενοικίαση ποδηλάτων/
ποδηλατοδρεζίνας
Σιδηροδρομικό πάρκο
Υπαιθρια διαμόρφωση
Περιτροφική πλάκα
Διακλάδωση διαδρομής
Σιδηροδρομική εκπαίδευση

ΘΥΛΑΚΑΣ Α.1.2

ΣΗΜΕΙΟ 2 ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για τοπόσημα
Πληροφόρηση για θρησκευτικό πλούτο
Παραθαλάσσιο καθιστικό

ΠΕΡΙΟΧΗ 3 ΠΑΡΚΟ ΑΝΑΥΡΟΥ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Εκδοτήριο
Πληροφόρηση για τοπόσημα
Πληροφόρηση για πολιτιστικές
δραστηριότητες
Παραθαλάσσιο καθιστικό
Αναψυκτήριο
Σιδηροδρομικό πάρκο
Υπαιθρια διαμόρφωση
Σιδηροδρομική εκπαίδευση

ΣΗΜΕΙΟ 3 ΣΤΑΣΗ ΑΝΑΥΡΟΥ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για τοπόσημα
Πληροφόρηση για πολιτιστικές
δραστηριότητες
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Μικρό καθιστικό
Επέκταση και σύνδεση με μονοπάτι
Διακλάδωση διαδρομής

ΘΥΛΑΚΑΣ Α.2

ΣΗΜΕΙΟ 4+5 ΓΟΡΙΤΣΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για τοπόσημα
Πληροφόρηση για φυσικό πλούτο
Μικρό καθιστικό
Υπαιθρια διαμόρφωση
Σημείο θέασης

ΣΗΜΕΙΟ 6 ΑΓΕΤ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για οικονομική
δραστηριότητα
Μικρό παραθαλάσσιο καθιστικό

ΣΗΜΕΙΟ 7+8+9 ΑΓΡΙΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Μικρό παραθαλάσσιο καθιστικό
Σημείο θέασης
Υπαιθρια διαμόρφωση
Προβλήτα

ΣΗΜΕΙΟ 10 ΣΤΑΣΗ ΑΓΡΙΑΣ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για τοπόσημα
Πληροφόρηση για πολιτιστικές
δραστηριότητες
Μικρό παραθαλάσσιο καθιστικό
Σημείο θέασης
Προβλήτα

ΘΥΛΑΚΑΣ Α.3

ΠΕΡΙΟΧΗ 4 ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΓΡΙΑΣ

ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Εκδοτήριο
Καθιστικό
Καφετέρια
Εστίαση
Χώρος στάθμευσης
Χώροι υγιεινής
Ενοικίαση ποδηλάτων/
ποδηλατοδρεζίνας
Χώρος εκδηλώσεων
Μουσικακός χώρος για το τρενάκι
Κατάστημα με αναμνηστικά
Υπαιθριο σιδηροδρομικό μουσείο
Υπαιθρια διαμόρφωση
Μηχανοστάσιο
Διακλάδωση διαδρομής
Βοηθητικός εξοπλισμός
Υδατόπυργος
Βιβλιοθήκη
Χώροι εργασίας με στόχο την προβολή
του δικτύου

ΣΗΜΕΙΟ 11 ΕΨΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Μικρό καθιστικό

ΠΕΡΙΟΧΗ 5 ΒΡΟΧΙΑ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για τοπότητα
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για φυσικό πλούτο
(βιότοποι + ευμεσογειακή ζώνη)
Πληροφόρηση για παραγωγικές
δραστηριότητες
Πληροφόρηση για παραδοσιακούς
οικισμούς (Αγ. Λαυρέντιος + Δράκεια)
Καθιστικό
Αναψυκτήριο
Συλλογικές καλλιέργειες
Μικρός χώρος στάθμευσης
Χώροι υγιεινής
Επέκταση και σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 12 ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΤΩ ΛΕΧΩΝΙΩΝ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για θρησκευτικό πλούτο
Πληροφόρηση για παραδοσιακούς
οικισμούς (Κάτω Λεχώνια)
Μικρό καθιστικό
Σημείο θέασης
Διακλάδωση γραμμής

ΣΗΜΕΙΟ 13 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΚΑΤΩ ΛΕΧΩΝΙΩΝ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Μικρό καθιστικό
Σημείο θέασης

ΠΕΡΙΟΧΗ 6 ΕΛΑΙΩΝΑΣ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για φυσικό πλούτο
(ευμεσογειακή ζώνη)
Καθιστικό
Αναψυκτήριο
Σταθμός περιβαλλοντικής εκπαίδευσης
Παρατηρητήριο πτηνών
Υπαίθρια διαμόρφωση
Παρεμβάσεις μικρής κλίμακας

ΠΕΡΙΟΧΗ 7 ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΩ ΛΕΧΩΝΙΩΝ

ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Εκδοτήριο
Πληροφόρηση για τοπότητα
Πληροφόρηση για θρησκευτικό πλούτο
Πληροφόρηση για παραδοσιακούς
οικισμούς (Άνω Λεχώνια + Αγ. Βλάσιος)
Καθιστικό
Αναψυκτήριο
Εστίαση
Χώρος στάθμευσης
Ενοικίαση ποδηλάτων/
ποδηλατοδρεζίνας
Χώροι υγιεινής
Αναψυχή
Μηχανοστάσιο
Διακλάδωση διαδρομής
Βοηθητικός εξοπλισμός
Σιδηροδρομική εκπαίδευση
Υπαίθρια διαμόρφωση
Αποτύπωση εντυπώσεων επισκεπτών

ΘΥΛΑΚΑΣ Β.1

ΣΗΜΕΙΟ 14 ΓΕΦΥΡΑ ΚΟΥΦΑΛΑΣ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για φυσικό πλούτο
(ρέμα Κουφάλας)
Καθιστικό
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 15 ΑΝΩ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΤΑ ΠΕΤΡΑΛΩΝΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 16 ΓΕΦΥΡΑ ΜΟΥΡΤΑΚΗ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Καθιστικό
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 17 ΜΑΛΑΚΙ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για πολιτιστικές
δραστηριότητες
Μικρό καθιστικό
Σημείο θέασης
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 18 ΓΕΦΥΡΑ ΚΑΛΟΡΡΕΜΑΤΟΣ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Μικρό καθιστικό
Σημείο θέασης
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 19 ΓΕΦΥΡΑ ΔΥΟΡΡΕΜΑΤΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Μικρό καθιστικό

ΣΗΜΕΙΟ 20+21 ΘΕΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για οικονομική
δραστηριότητα
Μικρό καθιστικό
Σημείο θέασης
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 22 ΓΕΦΥΡΑ ΜΑΛΤΕΖΟΥ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για τοπότητα
Πληροφόρηση για φυσικό πλούτο
(παραμεσογειακή ζώνη)
Πληροφόρηση για θρησκευτικό πλούτο
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Μικρό καθιστικό
Σύνδεση με μονοπάτι

ΠΕΡΙΟΧΗ 8
ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΩ ΓΑΤΖΕΑΣ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Εκδοτήριο
Πληροφόρηση για τοπόσημα
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για παραδοσιακούς οικισμούς (Άνω Γατζέα + Αγ. Βλάσιος + Αγ. Γεώργιος Νηλείας)
Πληροφόρηση για οικονομική δραστηριότητα
Καθιστικό
Αναψυκτήριο
Σημείο θέασης
Αναψυχή
Χώροι υγιεινής
Διακλάδωση γραμμής
Σύνδεση με μονοπάτι

ΘΥΛΑΚΑΣ Β.2.1

ΣΗΜΕΙΟ 23
ΑΝΩ ΔΙΑΒΑΣΗ ΚΟΥΚΛΑΚΗ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για φυσικό πλούτο
Μικρό καθιστικό
Σημείο θέασης
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 24
ΣΤΑΣΗ ΑΓ. ΤΡΙΑΔΑΣ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για θρησκευτικό πλούτο
Μικρό καθιστικό
Σημείο θέασης
Διακλάδωση διαδρομής
Σύνδεση με μονοπάτι

ΘΥΛΑΚΑΣ Β.2.2

ΣΗΜΕΙΟ 25
ΘΕΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Μικρό καθιστικό
Σημείο θέασης
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 26
ΓΕΦΥΡΑ ΞΥΝΟΓΑΛΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για θρησκευτικό πλούτο
Μικρό καθιστικό
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 27
ΘΕΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Σημείο θέασης
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 28
ΑΝΩ ΔΙΑΒΑΣΗ ΧΑΤΖΑΚΟΥ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Μικρό καθιστικό
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 29
ΣΤΑΣΗ ΟΓΛΑ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για θρησκευτικό πλούτο
Πληροφόρηση για παραδοσιακούς οικισμούς (Ογλάς, Αγ. Αθανάσιος, Πινακάτες
Μικρό καθιστικό
Σύνδεση με μονοπάτι
Διακλάδωση διαδρομής

ΘΥΛΑΚΑΣ Β.2.3

ΣΗΜΕΙΟ 30 ΣΤΑΣΗ ΑΡΓΥΡΑΪΚΑ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για τοπόσημα
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για θρησκευτικό πλούτο
Πληροφόρηση για παραδοσιακούς οικισμούς (Αργυραίικα + Βυζίτσα)
Καθιστικό
Σημείο θέασης
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 31 ΑΝΩ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΤΑ ΠΑΠΟΥΤΣΑΪΚΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Μικρό καθιστικό
Σημείο θέασης
Σύνδεση με μονοπάτι

ΘΥΛΑΚΑΣ Β.2.4

ΣΗΜΕΙΟ 32+33 ΘΕΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για φυσικό πλούτο
Μικρό καθιστικό
Σημείο θέασης
Σύνδεση με μονοπάτι

ΣΗΜΕΙΟ 34 ΣΠΗΛΑΙΟ ΧΕΙΡΩΝΑ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για φυσικό πλούτο
Σημείο θέασης
Σύνδεση με μονοπάτι

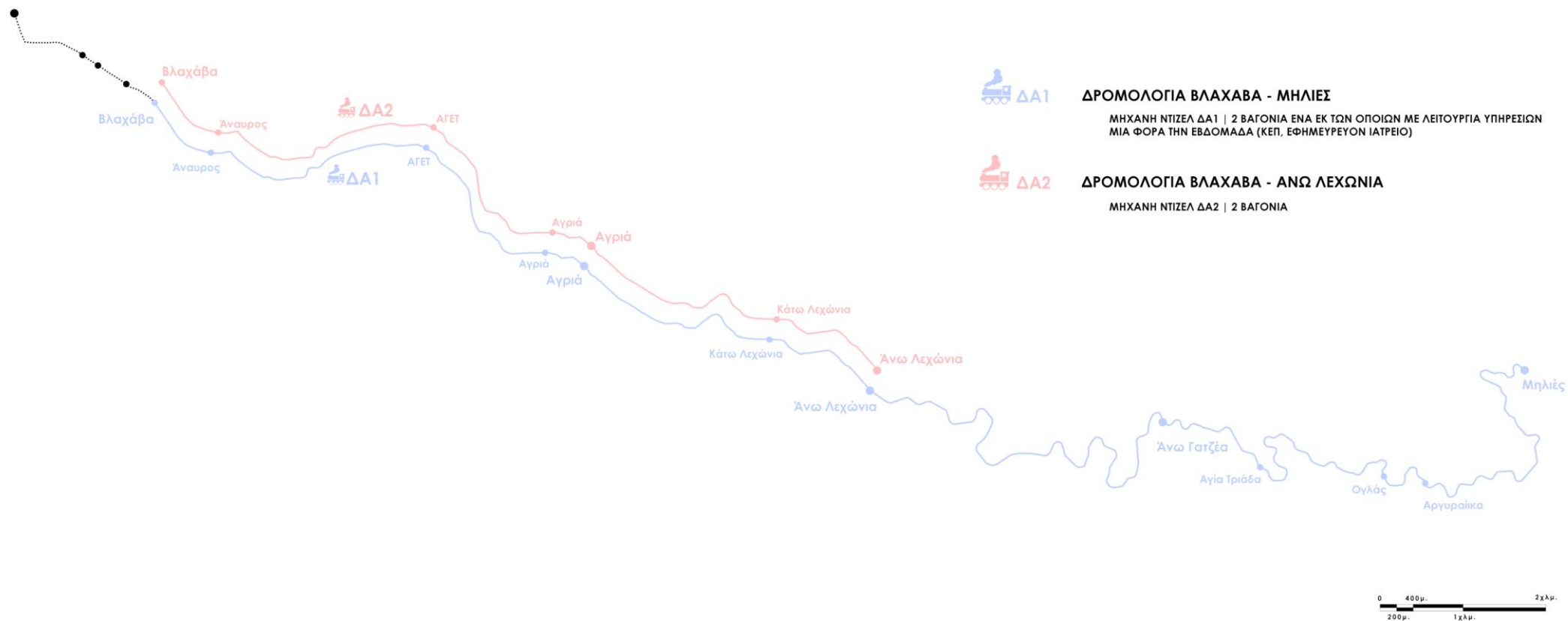
ΣΗΜΕΙΟ 31 ΓΕΦΥΡΑ ΤΑΞΙΑΡΧΗ

Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για θρησκευτικό πλούτο
Μικρό καθιστικό
Σύνδεση με μονοπάτι

ΠΕΡΙΟΧΗ 9 ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΗΛΕΩΝ

ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
Ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
Εκδοτήριο
Πληροφόρηση για τοπόσημα
Πληροφόρηση για πολιτιστικές δραστηριότητες
Πληροφόρηση για βιομηχανικό πλούτο
Πληροφόρηση για θρησκευτικό πλούτο
Πληροφόρηση για φυσικό πλούτο (ζώνη οξιάς)
Πληροφόρηση για παραδοσιακούς οικισμούς (Μηλιές)
Πληροφόρηση για οικονομική δραστηριότητα
Καθιστικό
Αναψυκτήριο
Χώρος στάθμευσης
Ενοικίαση ποδηλάτων/
ποδηλατοδρεζίνας
Καταλύματα
Χώροι υγιεινής
Αναψυχή
Μουσειακός χώρος
Μηχανοστάσιο
Διακλάδωση διαδρομής
Περιστροφική πλάκα
Βοηθητικός εξοπλισμός
Σιδηροδρομική εκπαίδευση
Σύνδεση με μονοπάτι
Αποτύπωση εντυπώσεων επισκεπτών

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ



ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΣΑΒΒΑΤΟΚΥΡΙΑΚΟ

	ΠΡΟΣ ΑΓΡΙΑ/ ΑΝΩ ΛΕΧΩΝΙΑ/ ΑΝΩ ΓΑΤΖΕΑ/ ΜΗΛΙΕΣ					
ΒΛΑΧΑΒΑ	8:00	11:00	14:00	17:00	20:00	
ΑΓΡΙΑ	8:30	11:30	14:30	17:30	20:30	
ΑΝΩ ΛΕΧΩΝΙΑ	9:00	12:00	15:00	18:00	21:00	
ΑΝΩ ΓΑΤΖΕΑ	9:30		15:30			
ΜΗΛΙΕΣ	10:30		16:30			

	ΠΡΟΣ ΒΛΑΧΑΒΑ					
ΜΗΛΙΕΣ			11:00		17:00	
ΑΝΩ ΓΑΤΖΕΑ			12:00		18:00	
ΑΝΩ ΛΕΧΩΝΙΑ		9:30	12:30	15:30	18:30	21:30
ΑΓΡΙΑ	7:00	10:00	13:00	16:00	19:00	22:00
ΒΛΑΧΑΒΑ	7:30	10:30	13:30	16:30	19:30	

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ

	ΠΡΟΣ ΑΓΡΙΑ/ ΑΝΩ ΛΕΧΩΝΙΑ/ ΑΝΩ ΓΑΤΖΕΑ/ ΜΗΛΙΕΣ				
ΒΛΑΧΑΒΑ	8:00	11:00	14:00	17:00	
ΑΓΡΙΑ	8:30	11:30	14:30	17:30	
ΑΝΩ ΛΕΧΩΝΙΑ	9:00	12:00	15:00	18:00	
ΑΝΩ ΓΑΤΖΕΑ	9:30				
ΜΗΛΙΕΣ	10:30				

	ΠΡΟΣ ΒΛΑΧΑΒΑ				
ΜΗΛΙΕΣ			11:00		
ΑΝΩ ΓΑΤΖΕΑ			12:00		
ΑΝΩ ΛΕΧΩΝΙΑ		9:30	12:30	15:30	18:30
ΑΓΡΙΑ	7:00	10:00	13:00	16:00	19:00
ΒΛΑΧΑΒΑ	7:30	10:30	13:30	16:30	

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ**ΣΑΒΒΑΤΟΚΥΡΙΑΚΟ**

	ΠΡΟΣ ΑΓΡΙΑ / ΑΝΩ ΛΕΧΩΝΙΑ / ΑΝΩ ΓΑΤΖΕΑ / ΜΗΛΙΕΣ	
ΒΛΑΧΑΒΑ	8:30	16:00
ΑΓΡΙΑ	9:00	16:30
ΑΝΩ ΛΕΧΩΝΙΑ	9:30	17:00
ΑΝΩ ΓΑΤΖΕΑ	10:00	
ΜΗΛΙΕΣ	11:00	

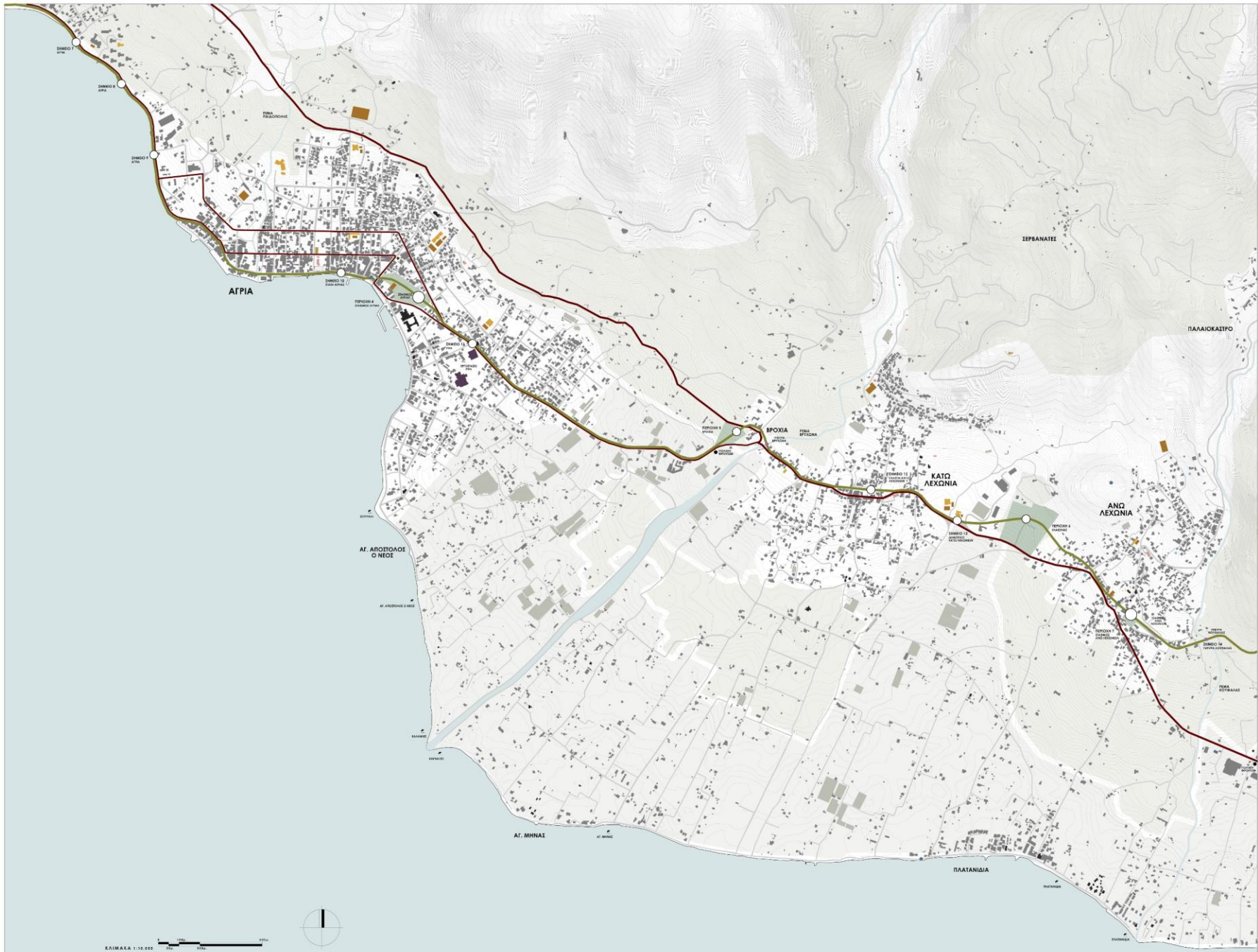
	ΠΡΟΣ ΒΛΑΧΑΒΑ	
ΜΗΛΙΕΣ		13:00
ΑΝΩ ΓΑΤΖΕΑ		13:30
ΑΝΩ ΛΕΧΩΝΙΑ	7:00	14:30
ΑΓΡΙΑ	7:30	15:00
ΒΛΑΧΑΒΑ	8:00	15:30



2. ΘΥΛΑΚΑΣ Α.3

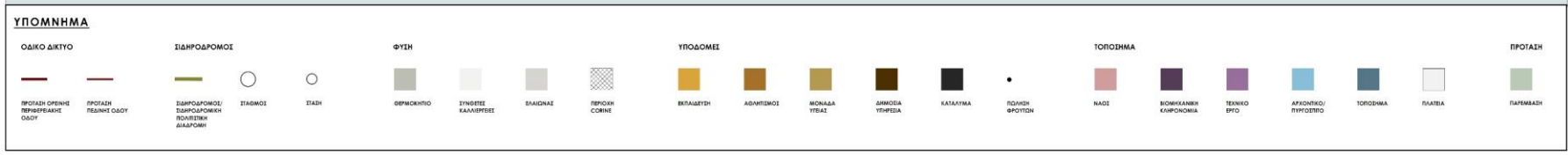






Ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον εντοπίστηκε στο ανενεργό τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής που συνδέει την Αγριά με τα Άνω Λεχώνια (θύλακας Α.3).

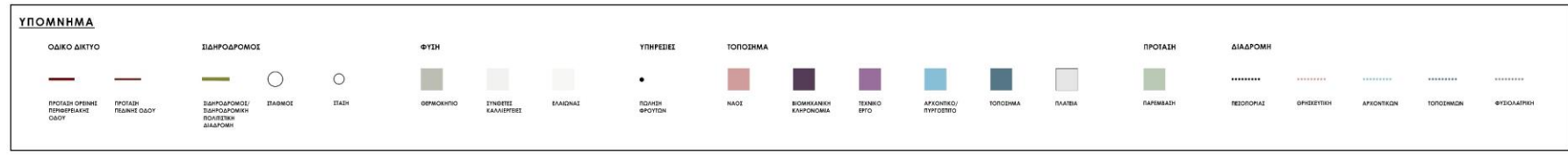
Οι σιδηροδρομικές γραμμές διασχίζουν την Αγριά, αφήνοντας ένα ίχνος μνήμης στον πιο κεντρικό δρόμο του οικισμού και δημιουργώντας μία αστική ασυνέχεια στο εγκαταλελειμμένο οικόπεδο του σιδηροδρομικού σταθμού. Ύστερα συνεχίζουν κατά μήκος της πεδινής οδού καλυμμένες από ασφάλτο, με εξαίρεση δύο σημεία. Το ένα σημείο εντοπίζεται στη Βροχιά, δίπλα από τη γέφυρα του Βρύχωνα και το δεύτερο σε έναν ελαιώνα κοντά στον οικισμό των Άνω Λεχωνίων.



Χάρτης 12. Χωρική ανάλυση θύλακα Α.3

Σε αυτές τις τρεις περιοχές σημασίας, οι σιδηροδρομικές γραμμές παρεκκλίνουν από το οδικό δίκτυο, δημιουργώντας χώρους που προσφέρονται για έναν πιο λεπτομερή αστικό σχεδιασμό μέσω του οποίου τονίζεται ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της κάθε περιοχής.

Ταυτόχρονα, ύστερα από την ολοκλήρωση της περιφερειακής οδού, προτείνονται μεταρρυθμίσεις στο οδικό δίκτυο της Αγριάς, έτσι ώστε το παραλιακό μέτωπο να εξυπηρετεί αποκλειστικά και μόνο την κίνηση πεζών. Η στρατηγική ολοκληρώνεται με την ενσωμάτωση ενός εκτεταμένου δικτύου πολιτιστικών και φυσιολατρικών διαδρομών, οι οποίες συνδέουν όλα τα σημεία ενδιαφέροντος μεταξύ τους και ενεργοποιούν την περιοχή.



Χάρτης 13. Διάγραμμα στρατηγικής χωρικής ανάπτυξης

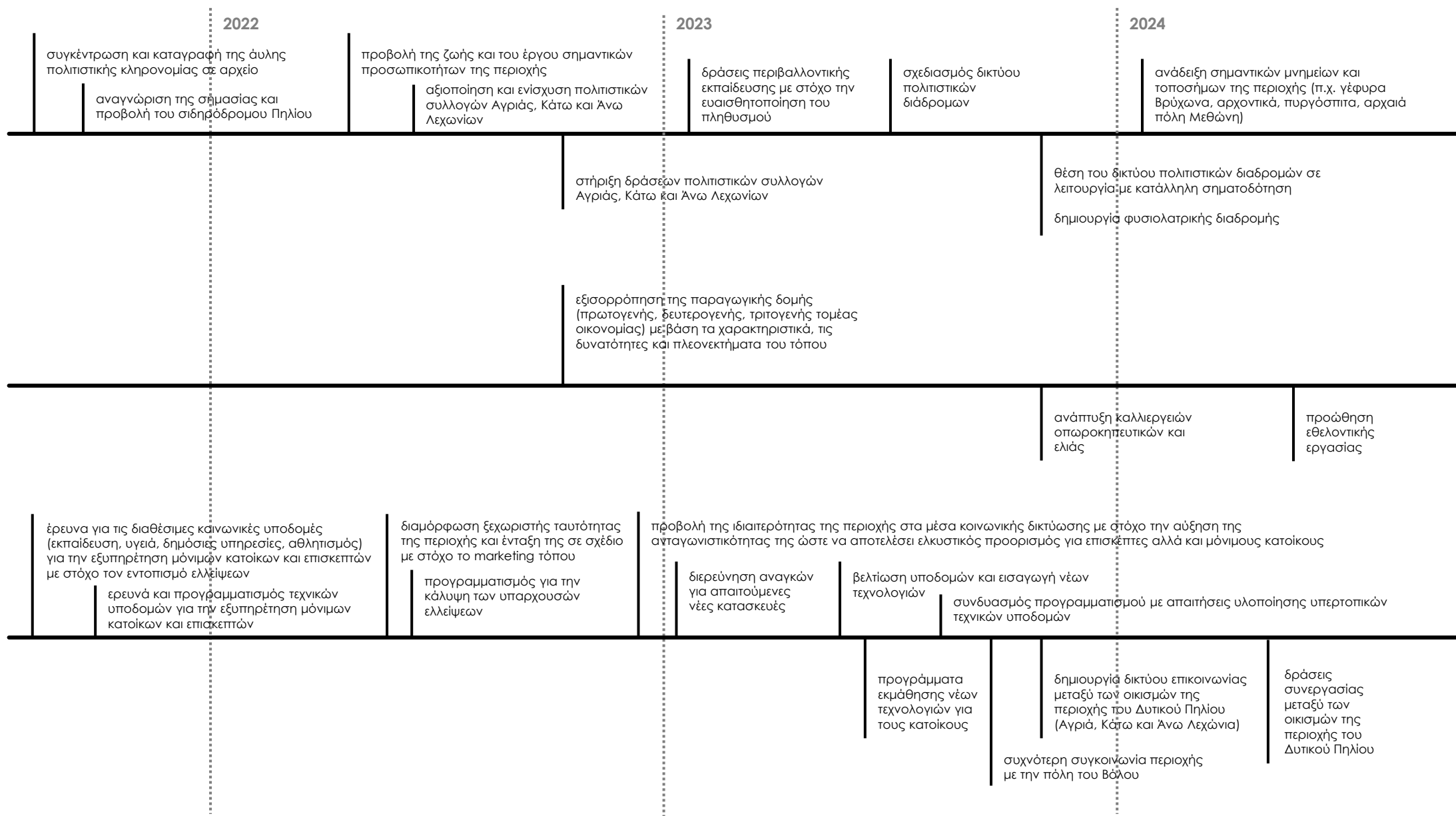
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

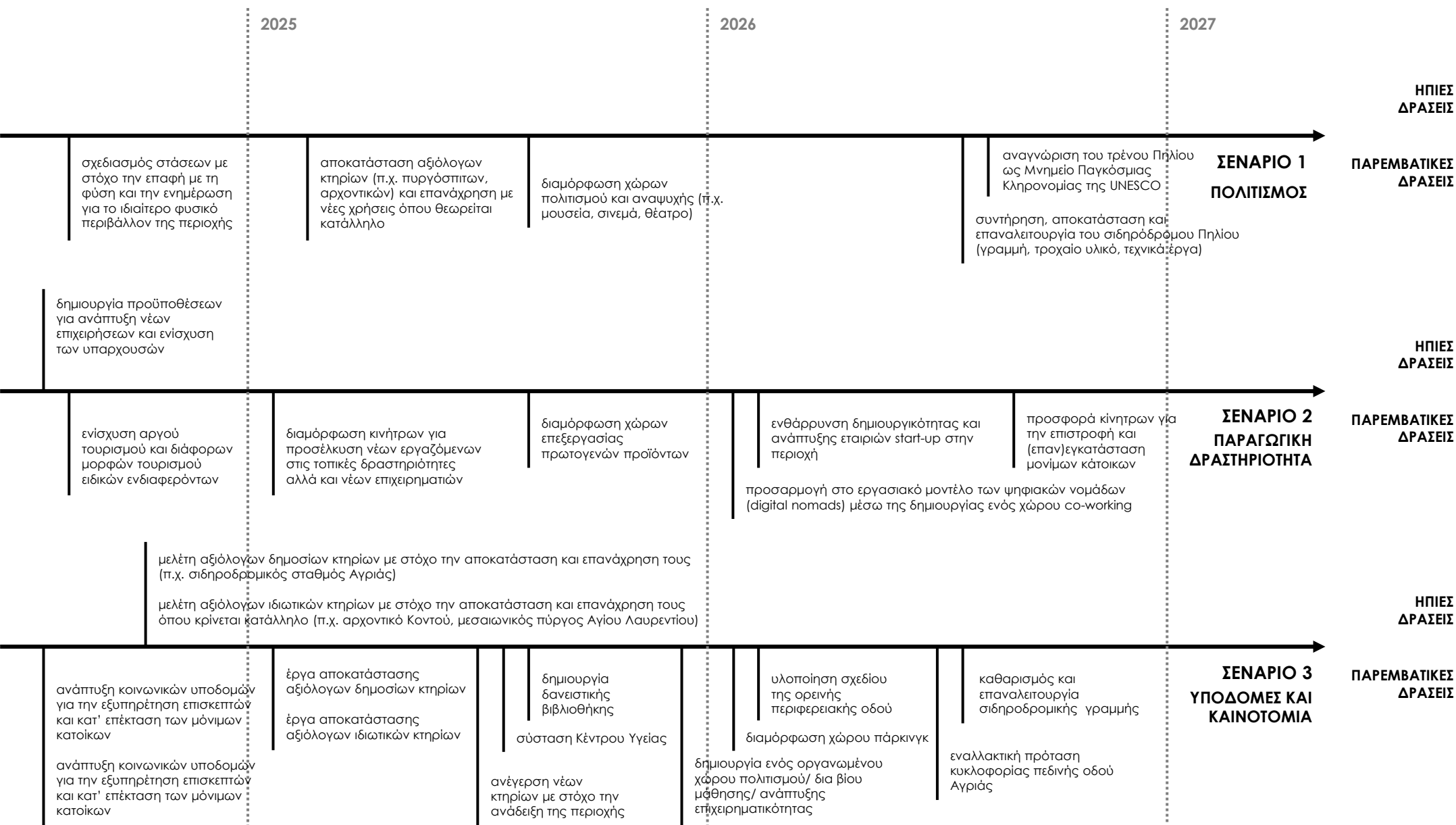
ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ	ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
ΗΠΙΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ	<p>προβολή της ζωής και του έργου σημαντικών προσωπικοτήτων της περιοχής _Τζόρτζιο και Εβαρίστο ντε Κίρικο _Βαγγέλης Παπαθανασίου _Οικογένεια Τόπαλη</p> <p>αξιοποίηση και ενίσχυση πολιτιστικών συλλογών Αγριάς, Κάτω και Άνω Λεωνίων</p> <p>προσέλκυση επισκεπτών μέσω προβολής του τόπου</p>	<p>σχεδιασμός δικτύου πολιτιστικών διαδρομών</p> <p>αναγνώριση της σημασίας και προβολή του σιδηρόδρομου Πηλίου</p> <p>ανάδειξη σημαντικών μνημείων και τοποσήμων της περιοχής (π.χ. γέφυρα Βρύχωνα, αρχοντικά, πυργόσπιτα, αρχαία πόλη Μεθώνη)</p> <p>συγκέντρωση και καταγραφή της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς σε αρχείο</p>	<p>μελέτη αξιόλογων δημοσίων κτηρίων με στόχο την αποκατάσταση και επανάχρησή τους (π.χ. σιδηροδρομικός σταθμός Αγριάς)</p> <p>μελέτη αξιόλογων ιδιωτικών κτηρίων με στόχο την αποκατάσταση και επανάχρησή τους όπου κρίνεται κατάλληλο (π.χ. αρχοντικό Κοντού, μεσαιωνικός πύργος Αγίου Λαυρεντίου)</p> <p>διερεύνηση αναγκών για απαιτούμενες νέες κατασκευές</p>	<p>ανάδειξη περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους _περιοχή Corine _ρέματα (Παιδόπολης, Βρύχωνα, Κουφάλας)</p> <p>δράσεις περιβαλλοντικής εκπαίδευσης με στόχο την ευαισθητοποίηση του πληθυσμού</p> <p>εντοπισμός αξιόλογων φυσικών στοιχείων της περιοχής (ιδιαίτερη χλωρίδα και πανίδα)</p>
ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ	<p>στήριξη δράσεων πολιτιστικών συλλογών Αγριάς, Κάτω και Άνω Λεωνίων</p> <p>προσφορά κινήτρων για την επιστροφή και (επαν)εγκατάσταση μονίμων κατοίκων</p> <p>προώθηση εθελοντικής εργασίας</p>	<p>θέση του δικτύου πολιτιστικών διαδρομών σε λειτουργία με κατάλληλη σηματοδότηση</p> <p>συντήρηση, αποκατάσταση και επαναλειτουργία του σιδηρόδρομου Πηλίου (γραμμή, τροχαιο υλικό, τεχνικά έργα)</p> <p>αναγνώριση του σιδηρόδρομου Πηλίου ως Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO</p> <p>αποκατάσταση αξιόλογων κτηρίων (π.χ. πυργόσπιτων, αρχοντικών) και επανάχρησή με νέες χρήσεις όπου θεωρείται κατάλληλο</p> <p>διαμόρφωση χώρων πολιτισμού και αναψυχής (π.χ. μουσεία, σινεμά, θέατρο)</p>	<p>έργα αποκατάστασης αξιόλογων δημοσίων κτηρίων</p> <p>έργα αποκατάστασης αξιόλογων ιδιωτικών κτηρίων</p> <p>ανέγερση νέων κτηρίων με στόχο την ανάδειξη της περιοχής</p>	<p>δημιουργία φυσιολατρικής διαδρομής και σχεδιασμός στάσεων με στόχο την επαφή με τη φύση και την ενημέρωση για το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής (π.χ. παρατηρητήριο πτηνών)</p> <p>μέτρα για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος</p>

ΔΙΚΤΥΩΣΗ	ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
<p>διαμόρφωση ξεχωριστής ταυτότητας της περιοχής και ένταξη της σε σχέδιο με στόχο το marketing τόπου</p> <p>προβολή της ιδιαιτερότητας της περιοχής στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ώστε να αποτελέσει ελκυστικός προορισμός για επισκέπτες αλλά και μόνιμους κατοίκους</p> <p>δημιουργία δικτύου επικοινωνίας μεταξύ των οικισμών της περιοχής του Δυτικού Πηλίου (Αγριά, Κάτω και Άνω Λεχώνια)</p>	<p>έρευνα για τις διαθέσιμες κοινωνικές υποδομές (εκπαίδευση, υγεία, δημόσιες υπηρεσίες, αθλητισμός) για την εξυπηρέτηση μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών με στόχο τον εντοπισμό ελλείψεων</p> <p>προγραμματισμός για την κάλυψη των υπαρχουσών ελλείψεων</p>	<p>έρευνά και προγραμματισμός τεχνικών υποδομών για την εξυπηρέτηση μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών</p> <p>συνδυασμός προγραμματισμού με απαιτήσεις υλοποίησης υπερτοπικών τεχνικών υποδομών</p>	<p>εξισορρόπηση της παραγωγικής δομής (πρωτογενής, δευτερογενής, τριτογενής τομέας οικονομίας) με βάση τα χαρακτηριστικά, τις δυνατότητες και πλεονεκτήματα του τόπου</p> <p>συγκεκριμένα ανάπτυξη καλλιεργειών οπωροκηπευτικών και ελιάς διαμόρφωση χώρων επεξεργασίας πρωτογενών προϊόντων</p> <p>δημιουργία προϋποθέσεων για ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων και ενίσχυση των υπαρχουσών</p>	<p>βελτίωση υποδομών και εισαγωγή νέων τεχνολογιών</p> <p>εκπαίδευση κατοίκων σε νέες τεχνολογίες</p>
<p>δράσεις συνεργασίας μεταξύ των οικισμών της περιοχής του Δυτικού Πηλίου</p>	<p>ανάπτυξη κοινωνικών υποδομών για την εξυπηρέτηση επισκεπτών και κατ' επέκταση των μόνιμων κατοίκων</p> <p>συγκεκριμένα Κέντρου Υγείας, βιβλιοθήκης και ενός οργανωμένου χώρου πολιτισμού/ διαβίου μάθησης/ ανάπτυξης επιχειρηματικότητας</p>	<p>ανάπτυξη τεχνικών υποδομών με στόχο την εξυπηρέτηση μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών</p> <p>συγκεκριμένα υλοποίηση σχεδίου της ορεινής περιφερειακής οδού με παράκαμψη Βόλου και Αγριάς, εναλλακτική πρόταση κυκλοφορίας πεδινής οδού Αγριάς καθαρισμός και επαναλειτουργία σιδηροδρομικής γραμμής συχνότερη συγκοινωνία περιοχής με την πόλη του Βόλου διαμόρφωση χώρου παρκινγκ</p>	<p>διαμόρφωση κινήτρων για προσέλκυση νέων εργαζόμενων στις τοπικές δραστηριότητες αλλά και νέων επιχειρηματιών</p> <p>ενθάρρυνση ανάπτυξης εταιριών start-up στην περιοχή</p> <p>προσαρμογή στο εργασιακό μοντέλο των ψηφιακών νομάδων (digital nomads) μέσω της δημιουργίας ενός χώρου co-working</p> <p>ενίσχυση αργού τουρισμού και διάφορων μορφών τουρισμού ειδικών ενδιαφερόντων</p>	<p>προγράμματα εκμάθησης νέων τεχνολογιών για τους κατοίκους</p>

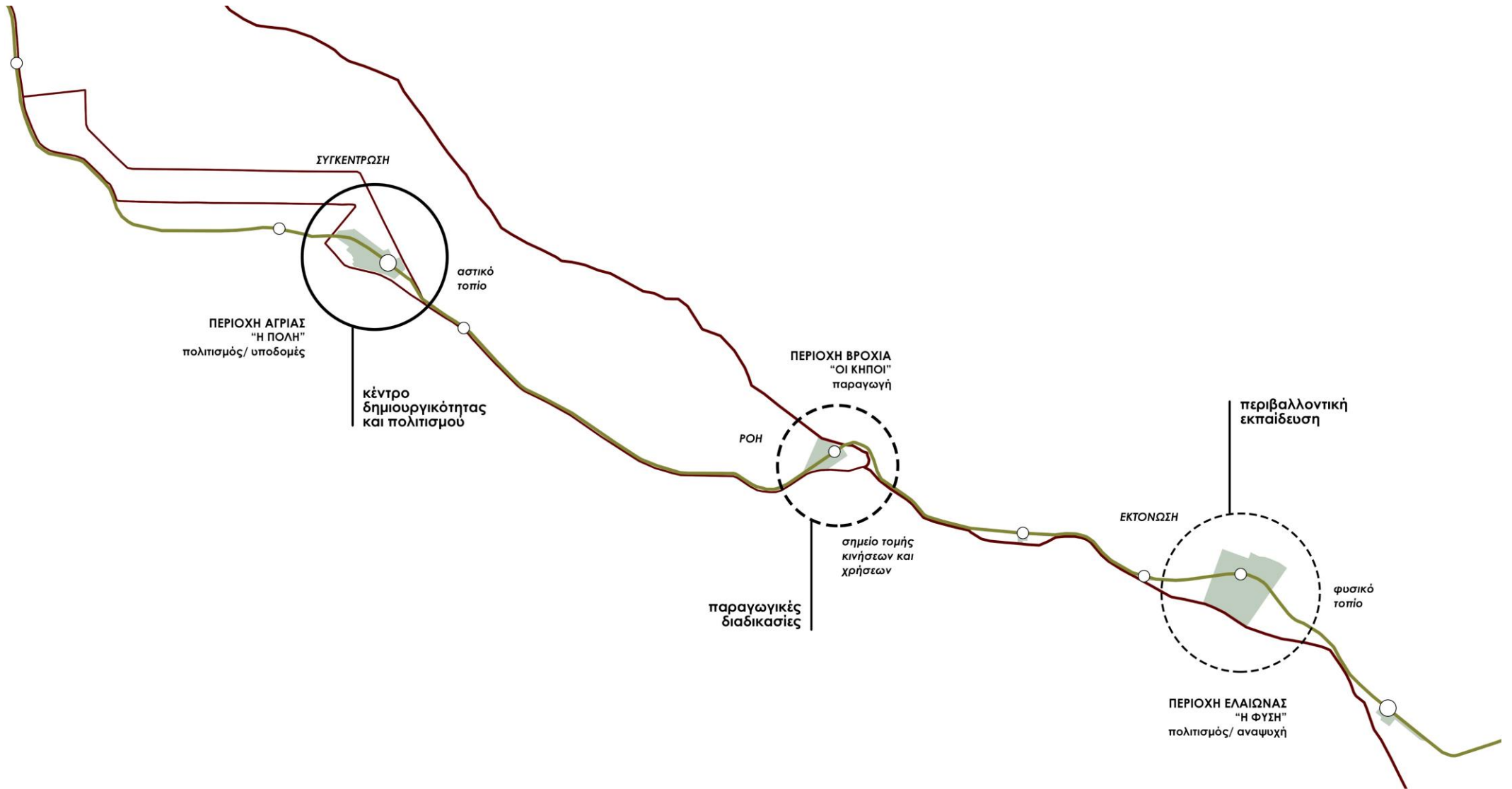
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΣΕΝΑΡΙΑ





ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ



ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΡΙΑΣ “Η ΠΟΛΗ”

κέντρο δημιουργικότητας και πολιτισμού

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

- _αφετηρία δρομολογίων
- _ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων
- _εκδοτήριο
- _μηχανοστάσιο
- _διακλάδωση διαδρομής
- _βοηθητικός εξοπλισμός

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

- _σιδηροδρομικό μονοπάτι
- _χώρος πολιτισμού
 - _οργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων
 - _συνάντηση πολιτιστικών συλλογών οικισμών Δυτικού Πηλίου
 - _συγκέντρωση και έκθεση αρχείου ύλης πολιτιστικής κληρονομιάς
 - _κέντρο ανάδειξης Δυτικού Πηλίου και σημαντικών προσωπικοτήτων
- _βιβλιοθήκη/ αναγνωστήριο
- _ (υπαιθριο/ ημι-υπαιθριο) μουσείο σιδηρόδρομου
- _εστίαση/ αναψυκτήριο
- _ (θερινός) κινηματογράφος
- _ενοικίαση ποδηλάτων/ ποδηλατοδρεζίνας

ΥΠΟΔΟΜΕΣ

- _χώρος συνεργασίας/ δημιουργικότητας για ψηφιακούς νομάδες και start-up επιχειρήσεις με δραστηριοποίηση στον τομέα του πολιτισμού, συγκεκριμένα τη λειτουργία του δικτύου πολιτιστικών διαδρομών και δραστηριοτήτων με βάση τη σιδηροδρομική γραμμή
- _χώρος τεχνολογίας (υπολογιστές κλπ.)
- _χώρος παρκινγκ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΒΡΟΧΙΑ “ΟΙ ΚΗΠΟΙ”

παραγωγικές διαδικασίες

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

- _στάση δρομολογίων
- _ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων

ΠΑΡΑΓΩΓΗ

- _επισκέψιμες συλλογικές καλλιέργειες
 - _οπωροκηπευτικά
 - _ελαιώνας

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

- _σιδηροδρομικό μονοπάτι
- _ενημέρωση και συμμετοχή ενδιαφερομένων στις παραγωγικές διαδικασίες
- _καθιστικό
- _αναψυκτήριο
- _αφετηρία/στάση πολιτιστικών και φυσιολατρικών διαδρομών

ΥΠΟΔΟΜΕΣ

- _μικρός χώρος παρκινγκ
- _κόμβος οδικής κυκλοφορίας

ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΑΙΩΝΑΣ “Η ΦΥΣΗ”

περιβαλλοντική εκπαίδευση

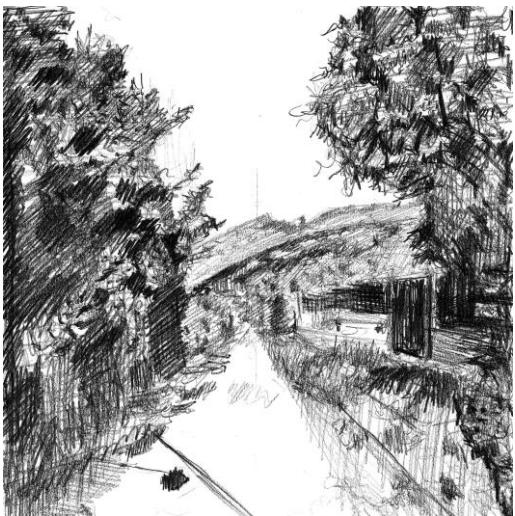
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

- _στάση δρομολογίων
- _ενημέρωση δικτύου και δρομολογίων

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ/ ΑΝΑΨΥΧΗ

- _σιδηροδρομικό μονοπάτι
- _σταθμός περιβαλλοντικής εκπαίδευσης
- _περίπατος + στάσεις απόλαυσης της φύσης
- _παρατηρητήριο πτηνών
- _καθιστικό
- _μικρό αναψυκτήριο
- _παρεμβάσεις μικρής κλίμακας
 - _καθιστικά
 - _πλατώματα
 - _χώροι πικνίκ
 - _χώροι για ψήσιμο - μπάρμπεκιου

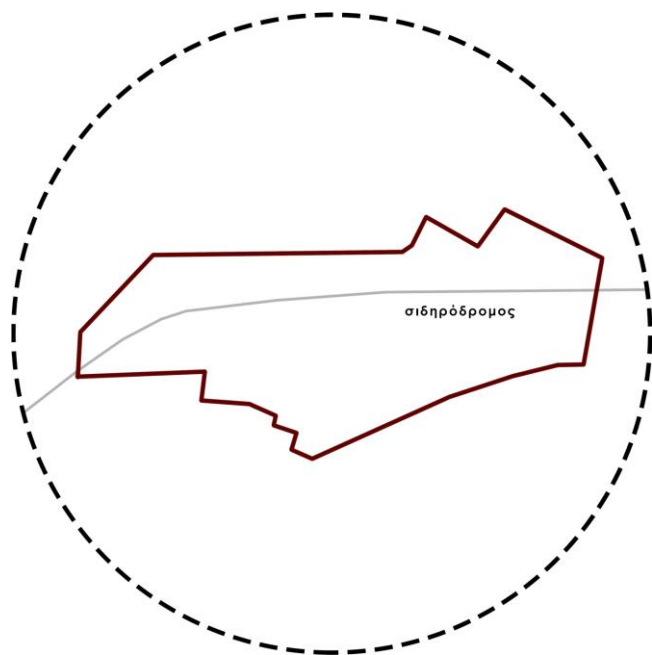






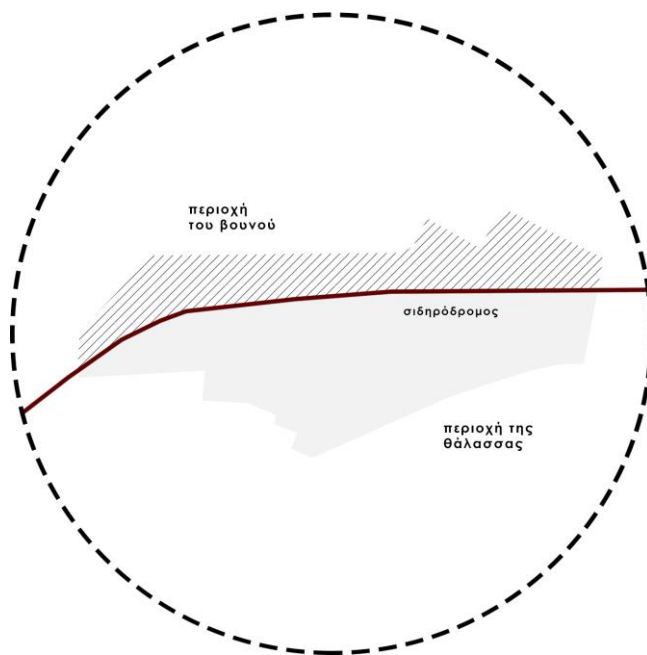
3. ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΡΙΑΣ

ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



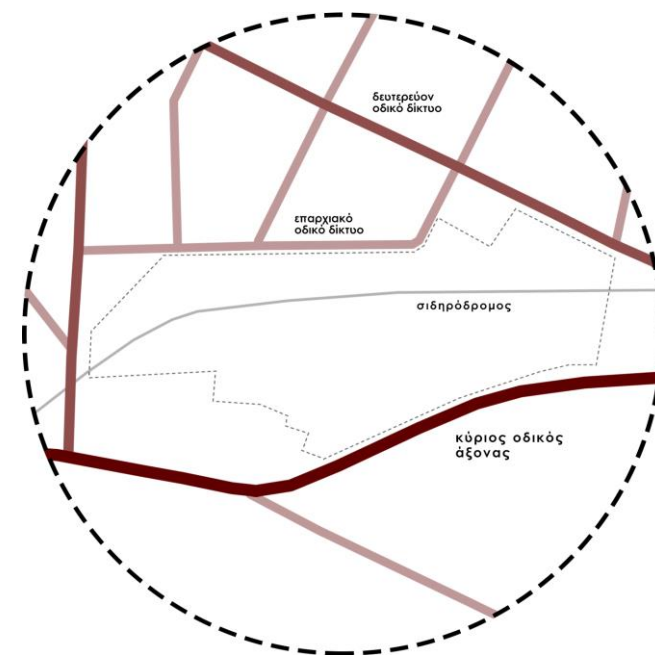
1. ΤΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ

έκταση 19.000τ.μ.

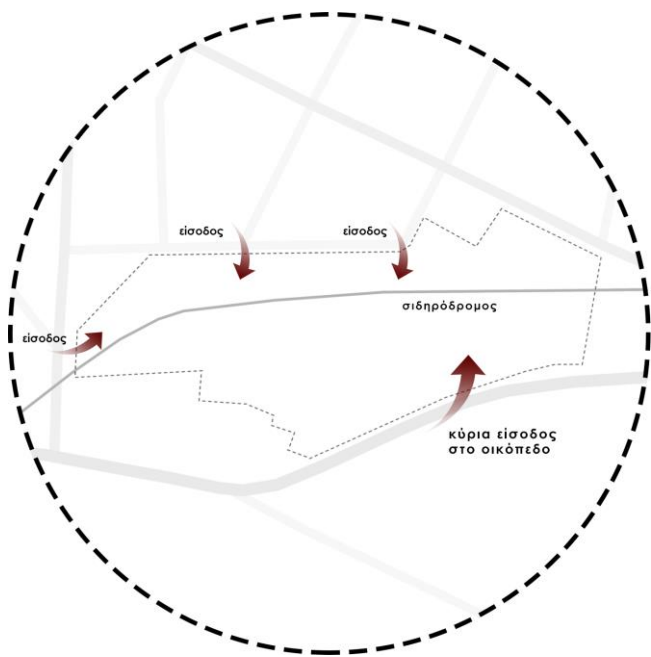


2. ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

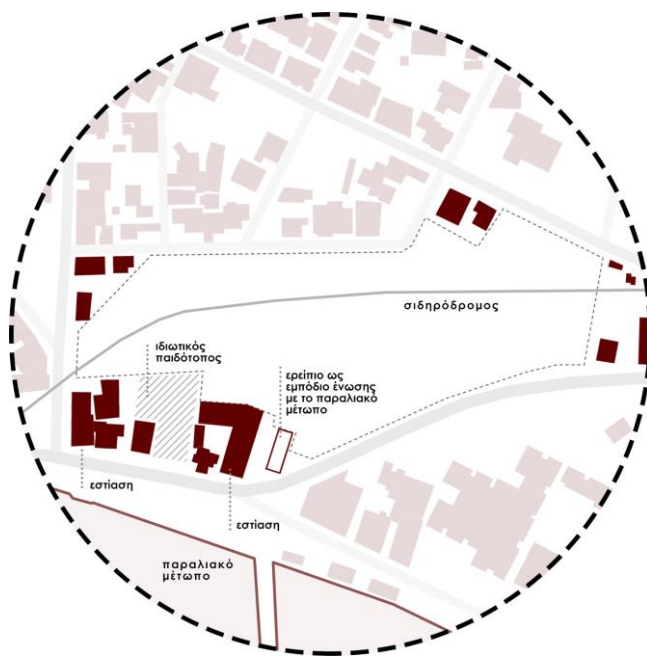
περιοχή του βουνού
περιοχή της θάλασσας



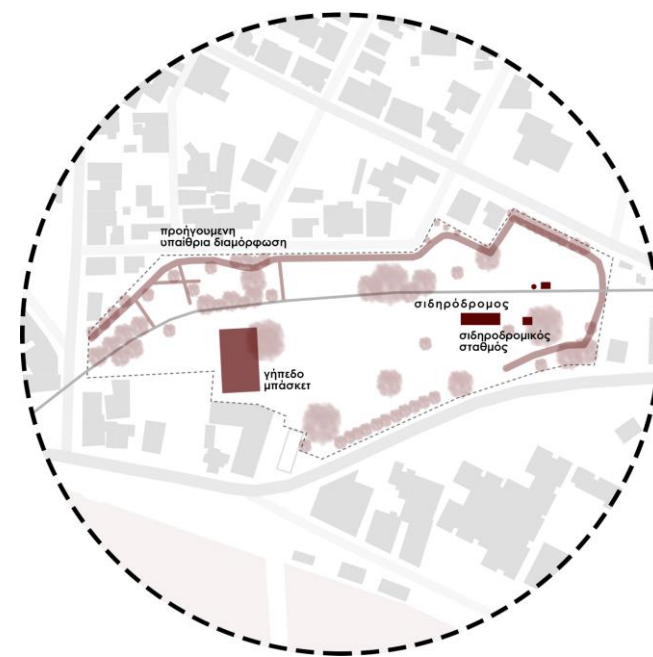
3. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ



4. ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ



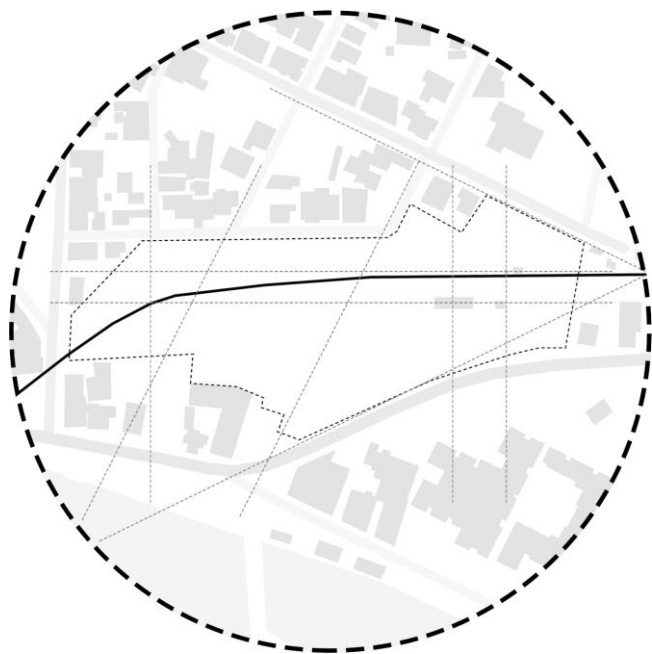
5. ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ



6. ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

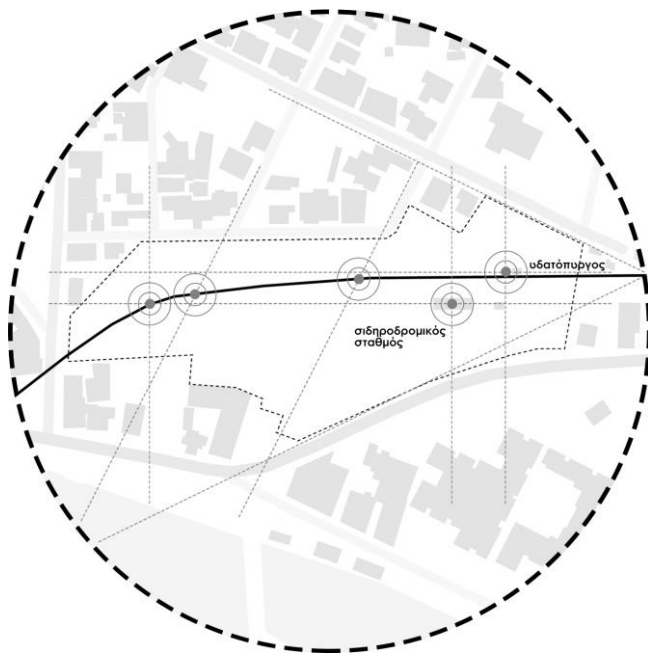
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ

ΕΥΡΕΣΗ ΧΑΡΑΞΕΩΝ



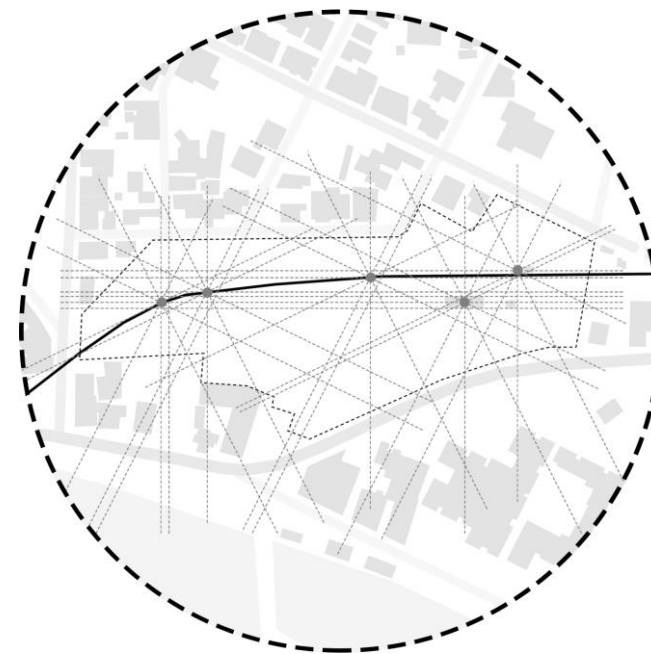
1. ΑΡΧΙΚΕΣ ΧΑΡΑΞΕΙΣ

προέκταση των χαράξεων των δρόμων



2. ΚΕΝΤΡΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

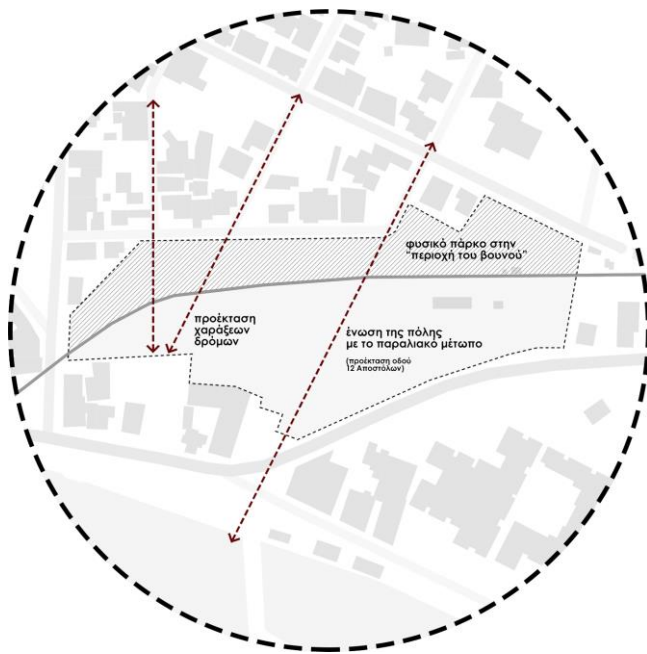
υπάρχοντα στοιχεία οικοπέδου (σταθμός + υδατόπυργος)
σημεία τομής χαράξεων των δρόμων με τον σιδηρόδρομο



3. ΠΛΕΓΜΑ ΧΑΡΑΞΕΩΝ

περιστροφή και αντιγραφή αξόνων με βάση τα σημεία ενδιαφέροντος

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

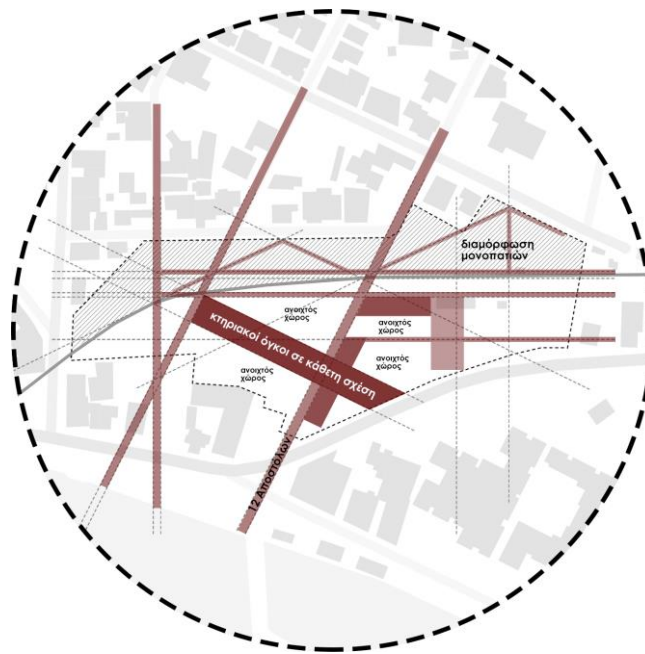


1. ΑΡΧΙΚΕΣ ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ

διαχωρισμός του οικοπέδου σε δυο περιοχές - η περιοχή του βουνού ως φυσικό πάρκο και η περιοχή της θάλασσας συμπληρώνει το μέτωπο της πόλης

ένωση της πόλης με τη θάλασσα μέσω της προέκτασης της οδού Δώδεκα Αποστόλων

προέκταση των χαράξεων των δρόμων στο οικόπεδο



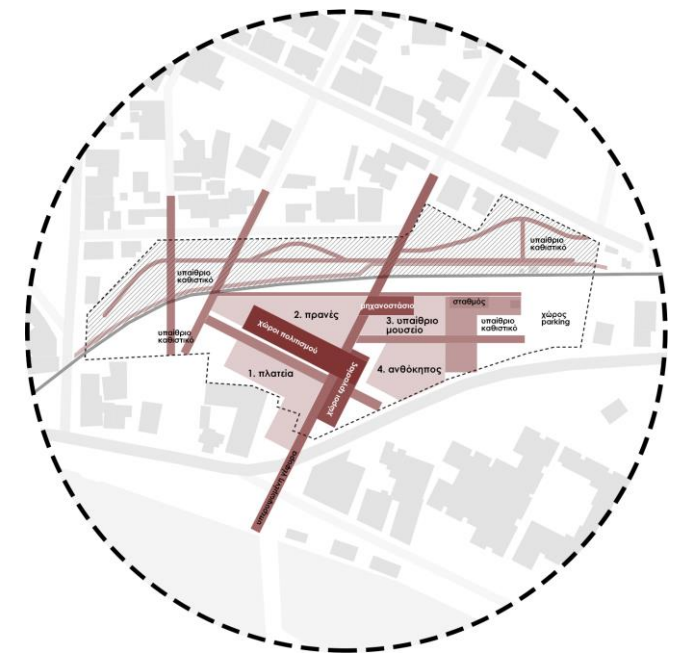
2. ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΧΑΡΑΞΕΩΝ

βασικοί κτηριακοί όγκοι σε άμεση σχέση με την προέκταση της οδού Δώδεκα Αποστόλων + σε κάθετη σχέση μεταξύ τους

δημιουργία ανοιχτών χώρων σε κάθε πλευρά των κτηριακών όγκων

προεκτάσεις χαράξεων δρόμων ως μονοπάτια στο οικόπεδο

διαμόρφωση μονοπατιών στο φυσικό πάρκο στην πλευρά του βουνού



3. ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ

χώροι πολιτισμού κάθετα στην προέκταση της οδού Δώδεκα Αποστόλων

χώροι εργασίας παράλληλα στην προέκταση της οδού Δώδεκα Αποστόλων

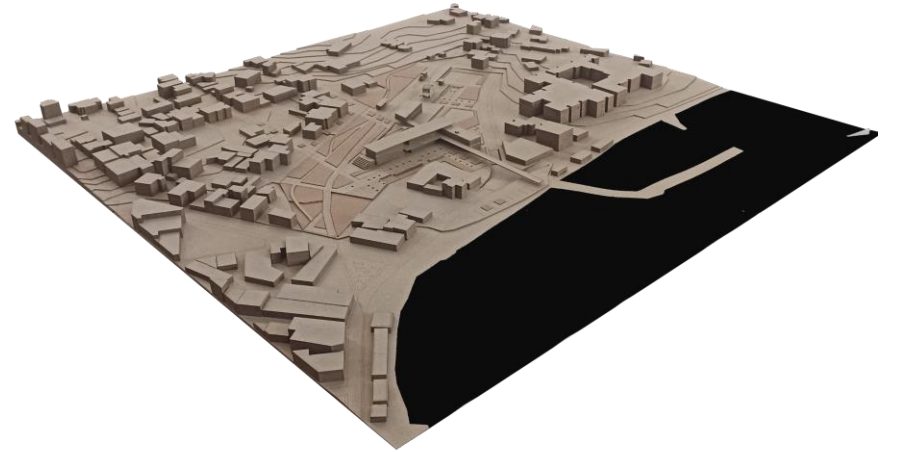
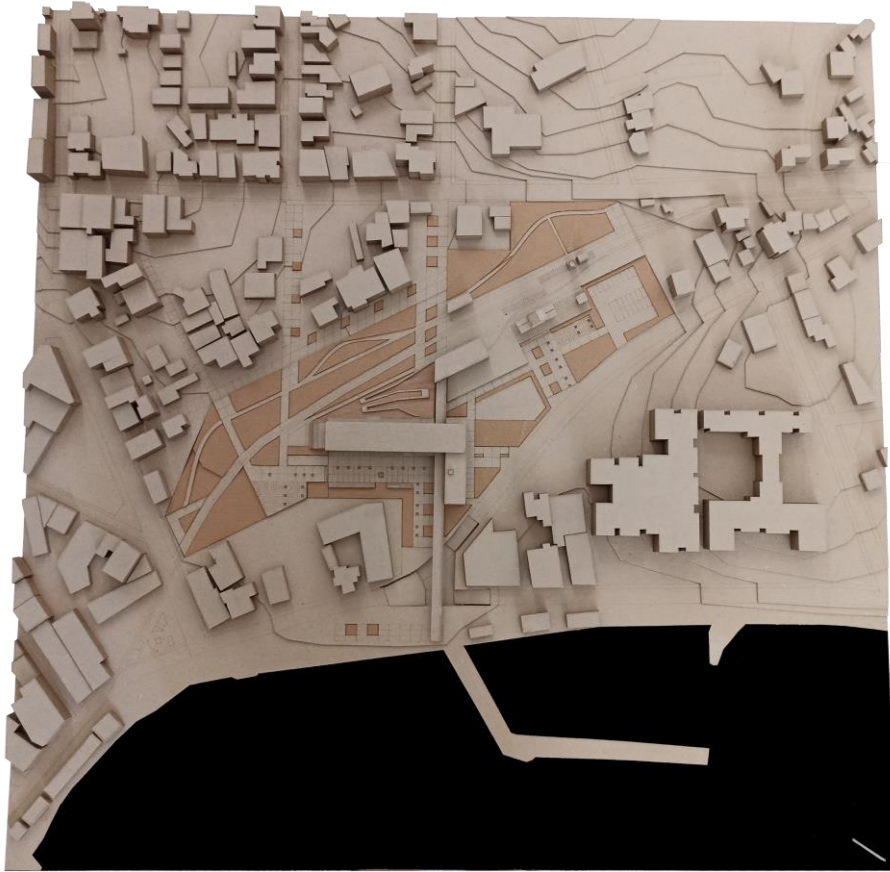
μηχανοστάσιο σε άμεση σχέση με το σταθμό

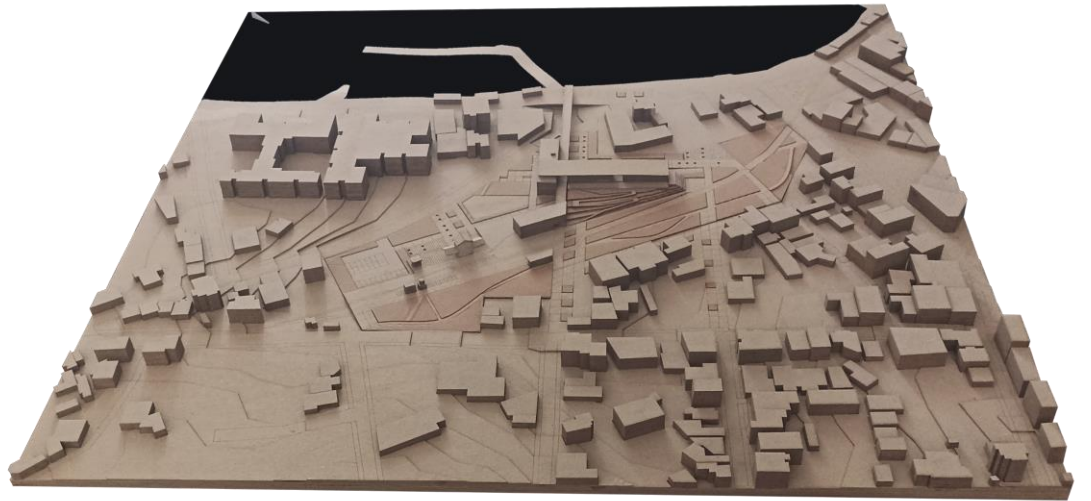
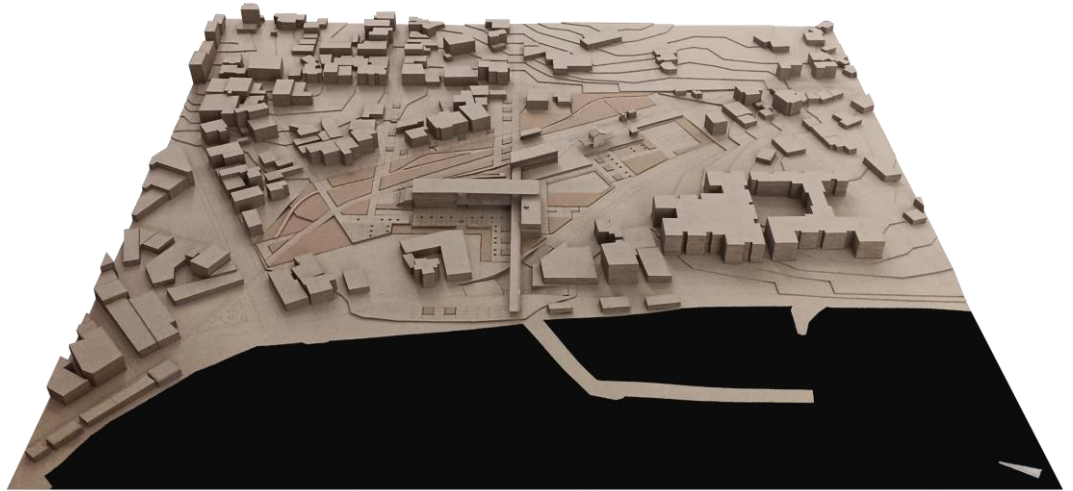
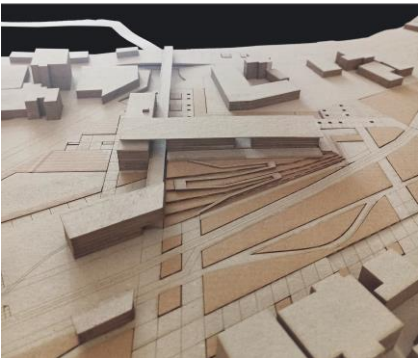
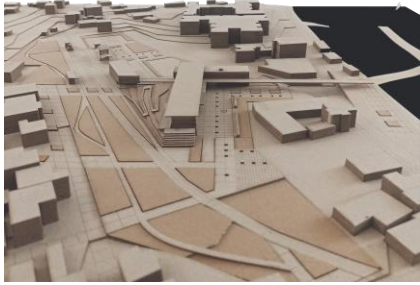
ένωση κτηρίων με υπερυψωμένη πεζογέφυρα

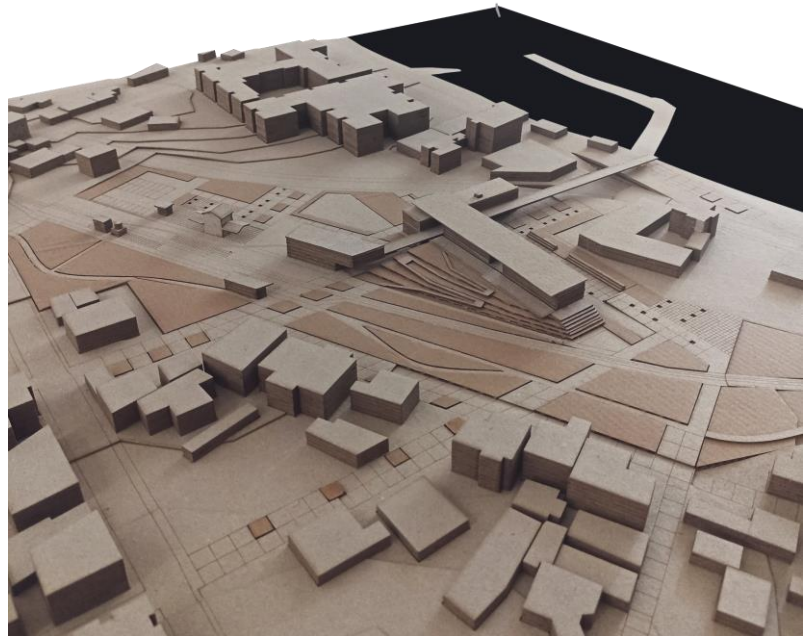
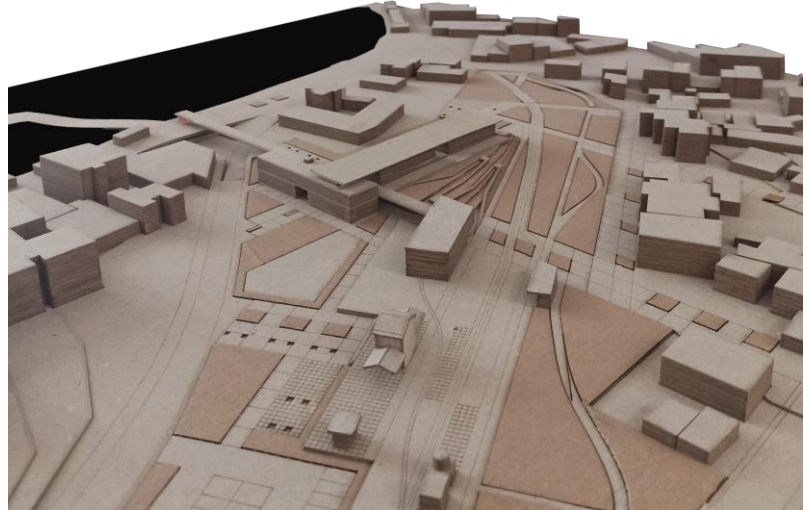
τέσσερις ανοιχτοί χώροι, ένας σε κάθε πλευρά

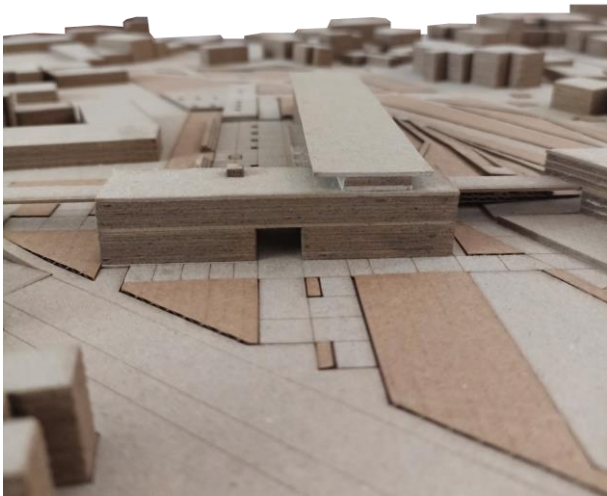
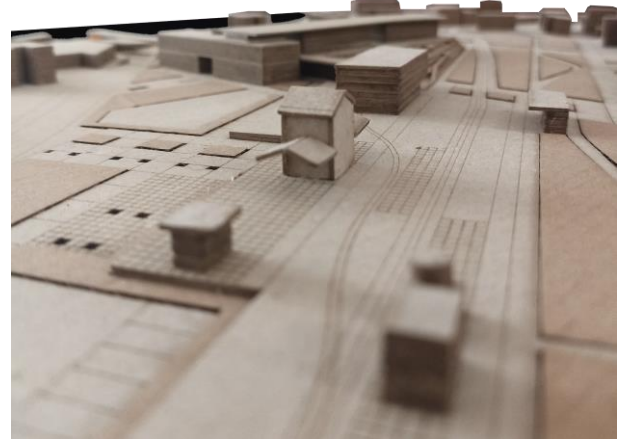
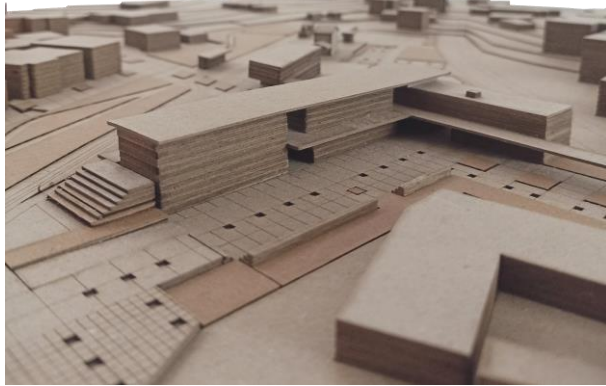
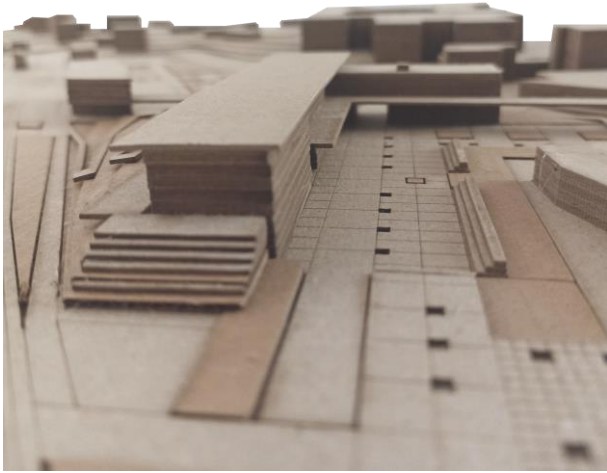
1. εσωστρεφής πλατεία
2. πρανές με ανάβαση
3. υπαίθριο σιδηροδρομικό μουσείο
4. ανθόκηπος

συμπλήρωση του χώρου με παρκινγκ + υπαίθρια καθιστικά





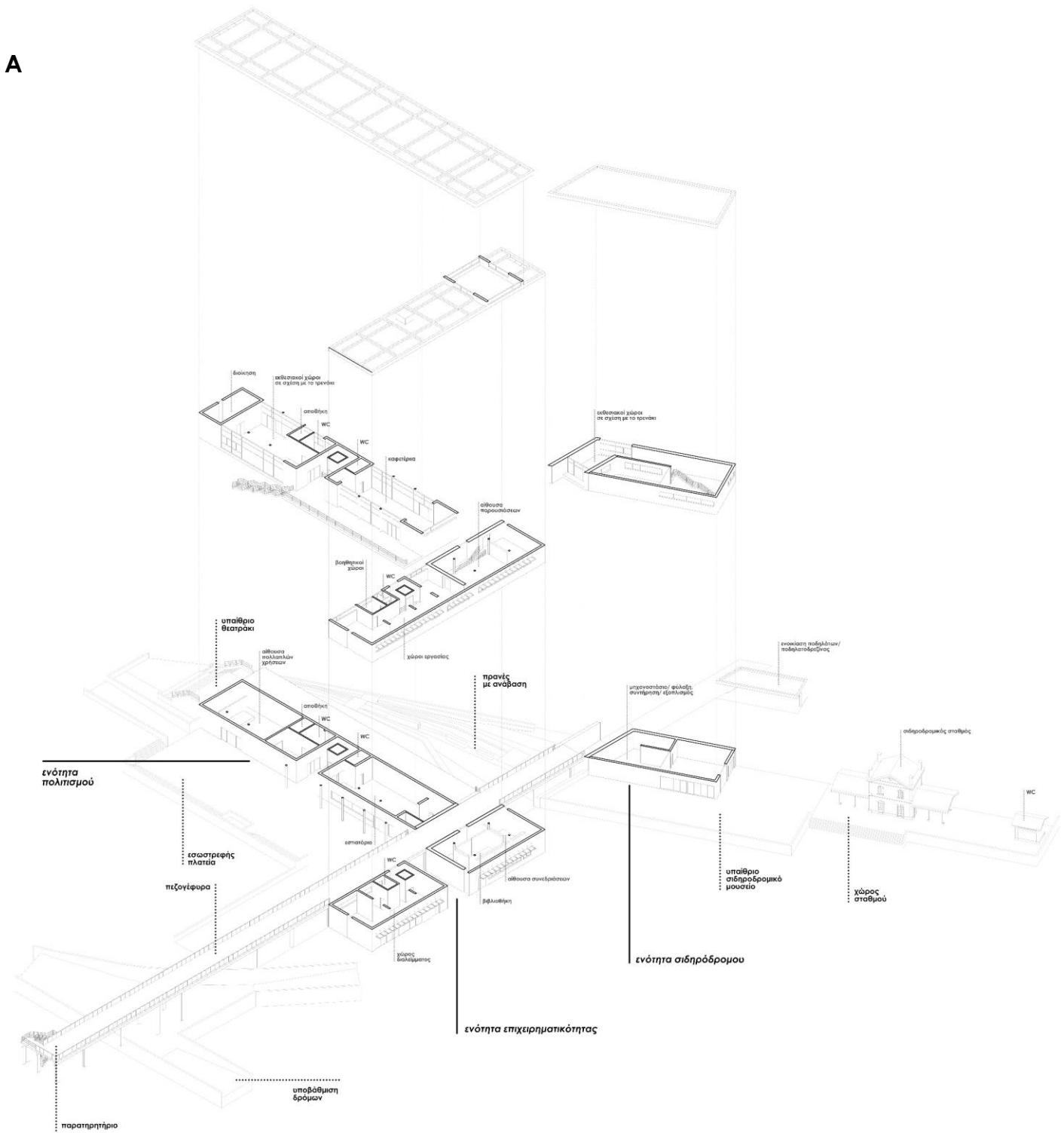




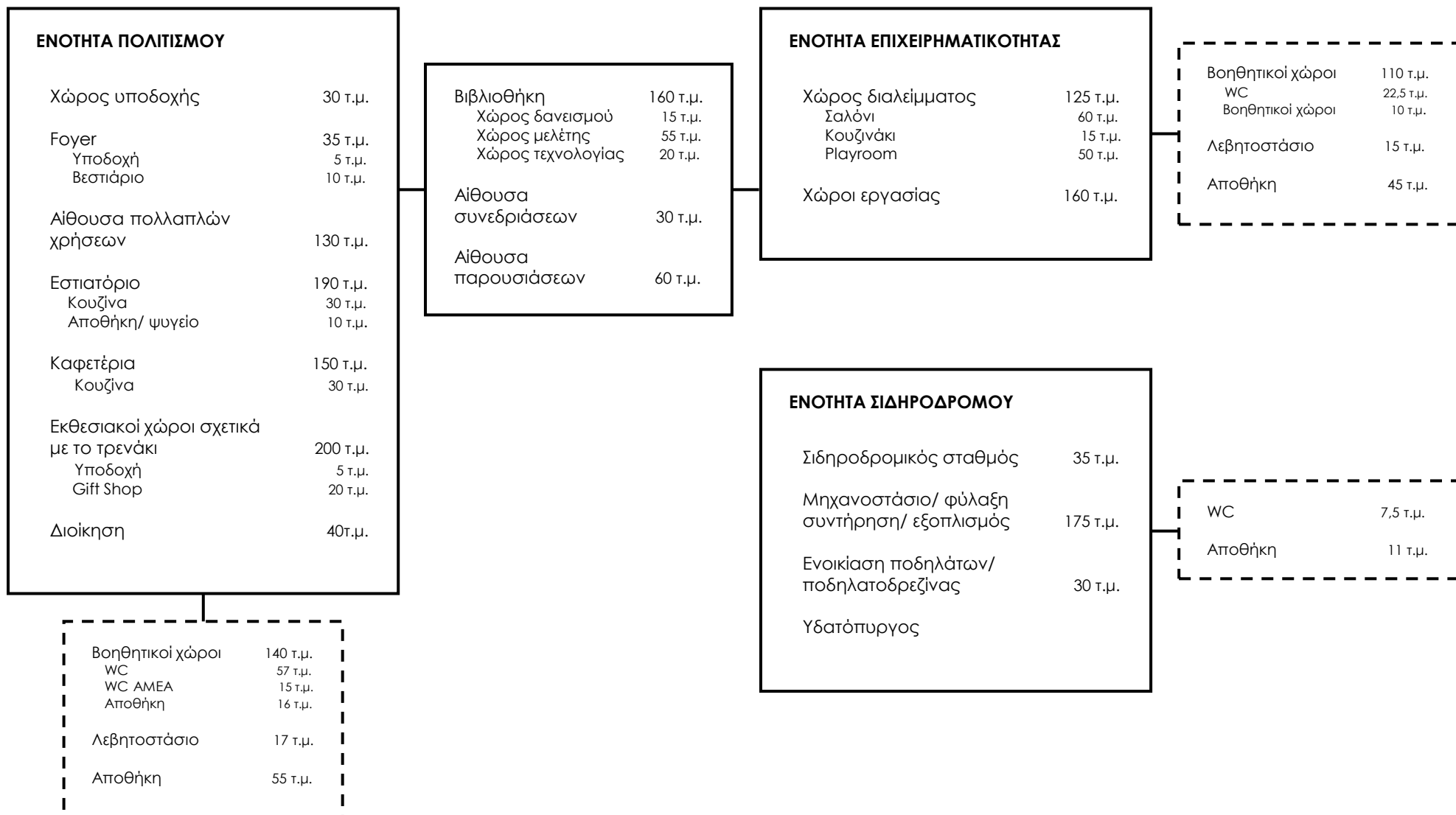


4. Η ΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ



ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



Η ΚΤΗΡΙΑΚΗ ΔΟΜΗ

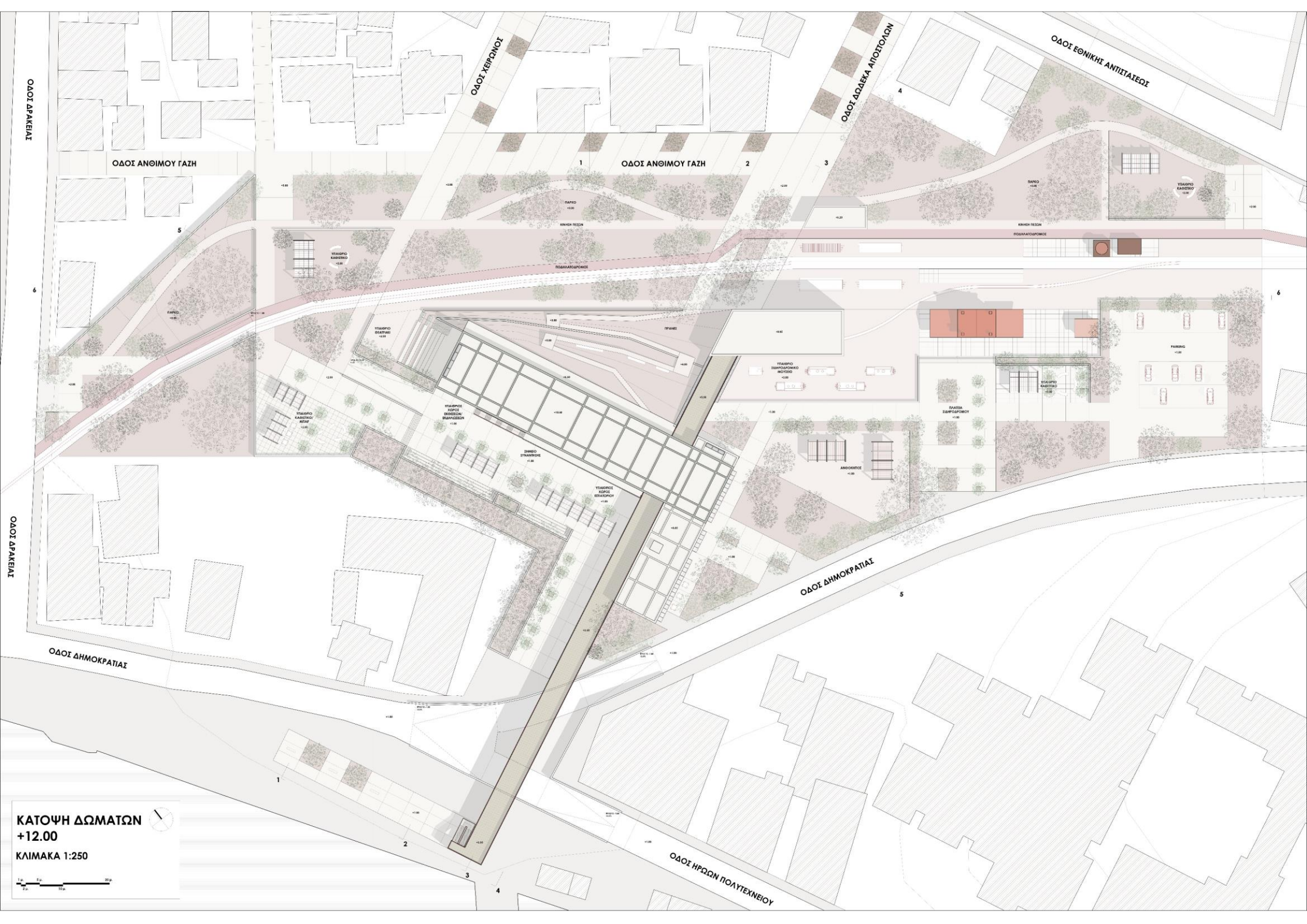
Η κύρια είσοδος στο οικόπεδο πραγματοποιείται από την οδό Δημοκρατίας και βρίσκεται σε συνέχεια της προέκτασης της οδού Δώδεκα Αποστόλων, η οποία διασχίζει το οικόπεδο και καταλήγει στο παραλιακό μέτωπο της Αγριάς, σε μία προσπάθεια ενοποίησης της πόλης με τη θάλασσα. Δευτερεύουσες εισοδοί δημιουργούνται μέσω της επέκτασης των χαράξεων των δρόμων με τη μορφή μονοπατιών στο οικόπεδο, καθώς και από όλες τις περιμετρικές οδούς σε αυτό. Οι κύριες κινήσεις στο οικόπεδο καθώς και οι τεχνητές πλατείες διαστρώνονται με πατητή τσιμεντοκονία ενώ ως δάπεδο των υπαίθριων καθιστικών επιλέγεται η πλακόστρωση. Τα μονοπάτια του φυσικού πάρκου διαστρώνονται με πατημένο χώμα, όπως και το υπαίθριο σιδηροδρομικό μουσείο. Όσον αφορά τη φύτευση του οικοπέδου, έγινε προσπάθεια να διατηρηθεί σε μεγάλο βαθμό η υπάρχουσα, η οποία στη συνέχεια εμπλουτίστηκε με στοιχεία της πεδινής βλάστησης της περιοχής όπως πικροδάφνες, ευκάλυπτοι, πλατάνια και πεύκα αλλά και διάφορα οπωροφόρα δέντρα (μουριές, μηλιές, αμυγδαλιές, κερασιές).

Οι κτηριακοί όγκοι αναπτύσσονται σε άμεση σχέση με την προέκταση της οδού Δώδεκα Αποστόλων, η οποία αποτελεί και κύρια χάραξη του οικοπέδου. Ο μεγαλύτερος όγκος, ο οποίος συγκεντρώνει χρήσεις πολιτισμού, την τέμνει κάθετα ενώ ο όγκος με τους χώρους εργασίας βρίσκεται παράλληλα σε εκείνη. Το κτηριακό συγκρότημα συμπληρώνει ο χώρος του μηχανοστασίου, ο οποίος εντοπίζεται πλησίον του σιδηροδρομικού σταθμού. Όλα τα οικοδομήματα συνδέονται μεταξύ τους μέσω μίας υπερυψωμένης πεζογέφυρας, η οποία ακολουθεί τη βασική χάραξη.

Οι βασικές κατόψεις των δύο κύριων κτηρίων έχουν παραλληλόγραμμο σχήμα και είναι συμμετρικές, παραλληλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την κάτοψη του σιδηροδρομικού σταθμού. Στο κέντρο του ισόγειου του κτηρίου πολιτισμού βρίσκεται ένας ημι-υπαίθριος χώρος υποδοχής, εκατέρωθεν του οποίου εντοπίζονται το εστιατόριο και η αίθουσα πολλαπλών χρήσεων αντίστοιχα, η οποία συμπληρώνεται με τους απαραίτητους βοηθητικούς χώρους και το βεστιάριο. Οι χώροι αυτοί εκτονώνονται σε εσωστρεφή πλατεία με τις χαμηλές κερκίδες και την έντονη φύτευση να δημιουργούν μία πλάτη στο γεινιάζον κτήριο. Από την οδό Δημοκρατίας ξεκινά επίσης μία κάθετη κίνηση στην κύρια χάραξη του οικοπέδου, η οποία οριοθετεί τη μία πλευρά του ανθόκηπου και καταλήγει στην εσωστρεφή πλατεία αφού περάσει ανάμεσα από τους δύο ξεχωριστούς όγκους που απαρτίζουν το ισόγειο της ενότητας της επιχειρηματικότητας. Στον έναν εντοπίζεται η βιβλιοθήκη με χώρους μελέτης και μία αίθουσα συνεδριάσεων, ενώ στον άλλον βρίσκεται η είσοδος και ο χώρος διαλείμματος και εκτόνωσης των εργαζομένων, ο οποίος περιλαμβάνει ένα σαλόνι με κουζίνα και ένα playground. Οι δύο αυτοί όγκοι ενοποιούνται στον όροφο, στον οποίο εντοπίζονται οι χώροι εργασίας, είτε συλλογικοί είτε ατομικοί, καθώς και χώροι με υπολογιστές και μία αίθουσα παρουσιάσεων με τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν τόσο από τους εργαζόμενους στο συγκρότημα όσο και από οποιονδήποτε άλλο ενδιαφέρεται.

Η πρόσβαση στον όροφο του κτηρίου πολιτισμού γίνεται με πολλαπλούς τρόπους. Αρχικά, ο επισκέπτης μπορεί να ανέβει από το κλιμακοστάσιο στο χώρο υποδοχής είτε από την εξωτερική σκάλα στη νοτιοδυτική όψη του κτηρίου, καταλήγοντας στη βεράντα της καφετέρας. Ο όροφος επίσης περιλαμβάνει εκθεσιακούς χώρους αποκλειστικά σε σχέση με το σιδηρόδρομο του Πηλίου, ένα κατάστημα με αναμνηστικά και το τμήμα της διοίκησης. Εναλλακτική πρόσβαση σε αυτόν γίνεται και μέσω της ομαλής ανάβασης από το πρανές στη βορειοανατολική πλευρά του κτηρίου μέχρι μία ημι-υπαίθρια πλατφόρμα, η οποία στη μία της πλευρά οδηγεί σε ένα υπαίθριο θεατράκι με κερκίδες ενώ από την άλλη συνδέεται με την υπερυψωμένη γέφυρα, ενοποιώντας όλες τις διαφορετικές κινήσεις μεταξύ τους. Στη μία απόληξη της γέφυρας εντοπίζεται ο όροφος του μηχανοστασίου, από τον οποίο ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να παρατηρήσει τις διαδικασίες συντήρησης και επισκευής της μηχανής και ύστερα, κατεβαίνοντας την εσωτερική σκάλα, καταλήγει στον ανοιχτό χώρο του μηχανοστασίου όπου βρίσκεται το υπαίθριο σιδηροδρομικό μουσείο. Στην άλλη της κατεύθυνση, η γέφυρα συνεχίζει πάνω από την οδό Δημοκρατίας και καταλήγει σε ένα παρατηρητήριο στο παραλιακό μέτωπο της Αγριάς.

Τα ανοίγματα στις όψεις αντιμετωπίστηκαν κατά κύριο λόγο ως ενιαίες οριζόντιες και κατακόρυφες επιφάνειες, με εξαίρεση το ισόγειο του κτηρίου πολιτισμού. Εκεί υιοθετήθηκε η λογική λιγότερων ανοιγμάτων έτσι ώστε το ισόγειο να δώσει την εντύπωση της στιβαρής βάσης η οποία συγκρατεί τα χώματα του πρανούς και στηρίζει έναν πιο ανάλαφρο όροφο με διαμπερή ανοίγματα. Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν βρίσκονται σε συμφωνία με την λιτή δομή του κτηρίου. Η κύρια κίνηση κατά μήκος της προέκτασης της οδού Δώδεκα Αποστόλων οροθετείται από δύο παράλληλους πέτρινους τοίχους, σε ανάμνηση της παραδοσιακής αρχιτεκτονικής του Πηλίου αλλά και της πλειονότητας των τεχνικών έργων της σιδηροδρομικής γραμμής. Το κτήριο είναι συμβατικής κατασκευής, με εξωτερική επίστρωση σοβά σε υπόλευκο χρώμα έτσι ώστε να μην έρχεται σε σύγκρουση με το κτήριο του σιδηροδρομικού σταθμού και να ενταχθεί όσο το δυνατόν πιο ομαλά στο κατά τα άλλα ανομοιόμορφο αστικό περιβάλλον της Αγριάς, ενώ τα εμφανή κύρια δομικά στοιχεία (π.χ. πλάκες, υποστυλώματα) βάζονται σε λαδί χρώμα. Η ίδια λογική χρωματισμού ακολουθείται και στον μεταλλικό φέροντα οργανισμό της γέφυρας καθώς και των στοιχείων σκίασης (πέργκολα, παραπέτασμα). Τα συμπληρωματικά γραμμικά και επιφανειακά μεταλλικά στοιχεία κατασκευάζονται από το επανομαζώμενο χάλυβα corten.



ΟΔΟΣ ΔΡΑΚΕΙΑΣ

ΟΔΟΣ ΑΝΘΙΜΟΥ ΓΑΖΗ

ΟΔΟΣ ΧΕΙΡΩΝΟΣ

ΟΔΟΣ ΑΝΘΙΜΟΥ ΓΑΖΗ

ΟΔΟΣ ΔΑΔΕΚΑ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ

ΟΔΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ

ΟΔΟΣ ΔΡΑΚΕΙΑΣ

ΟΔΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

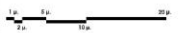
ΟΔΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

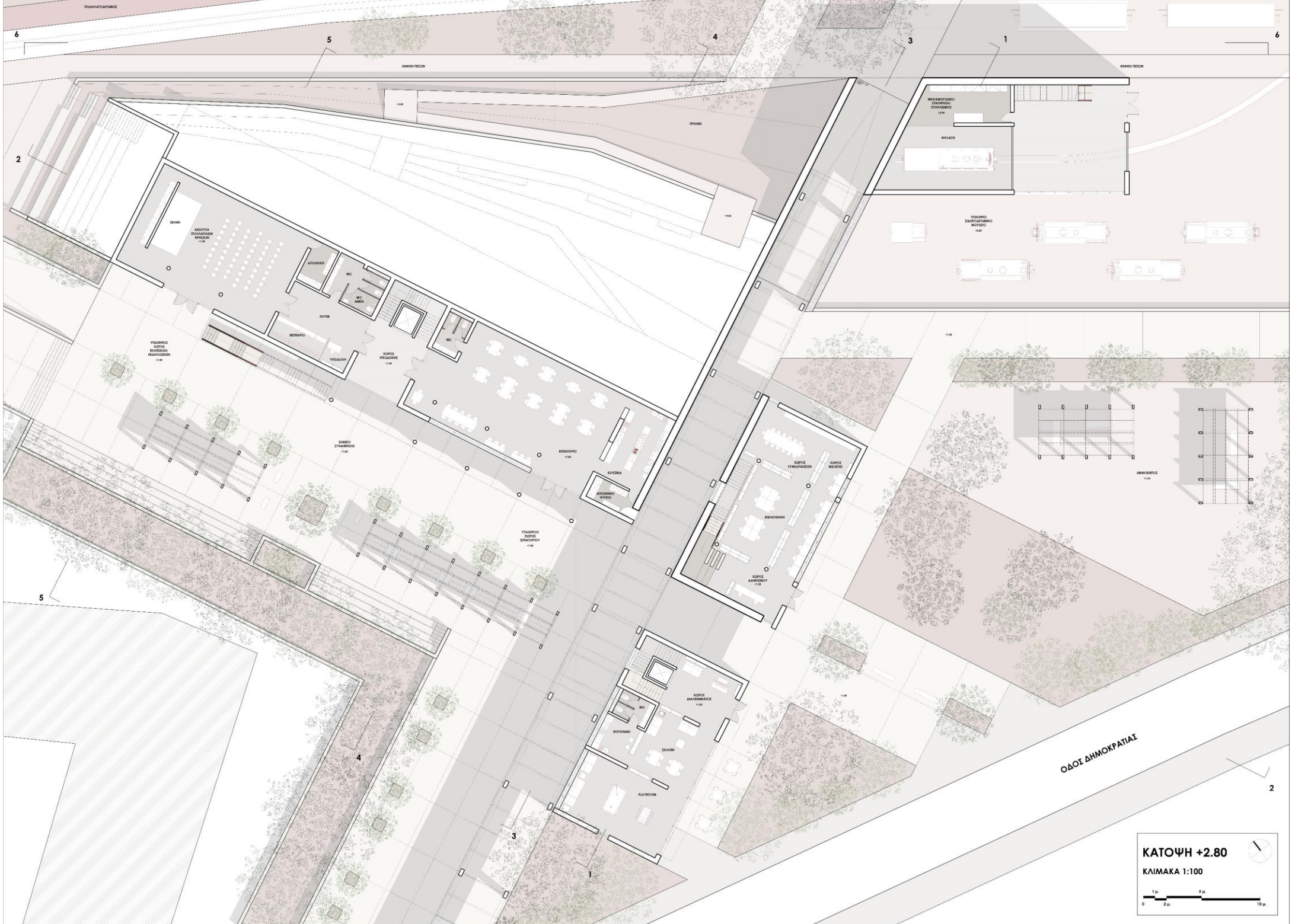
ΟΔΟΣ ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ

ΚΑΤΩΦΗ ΔΩΜΑΤΩΝ

+12.00

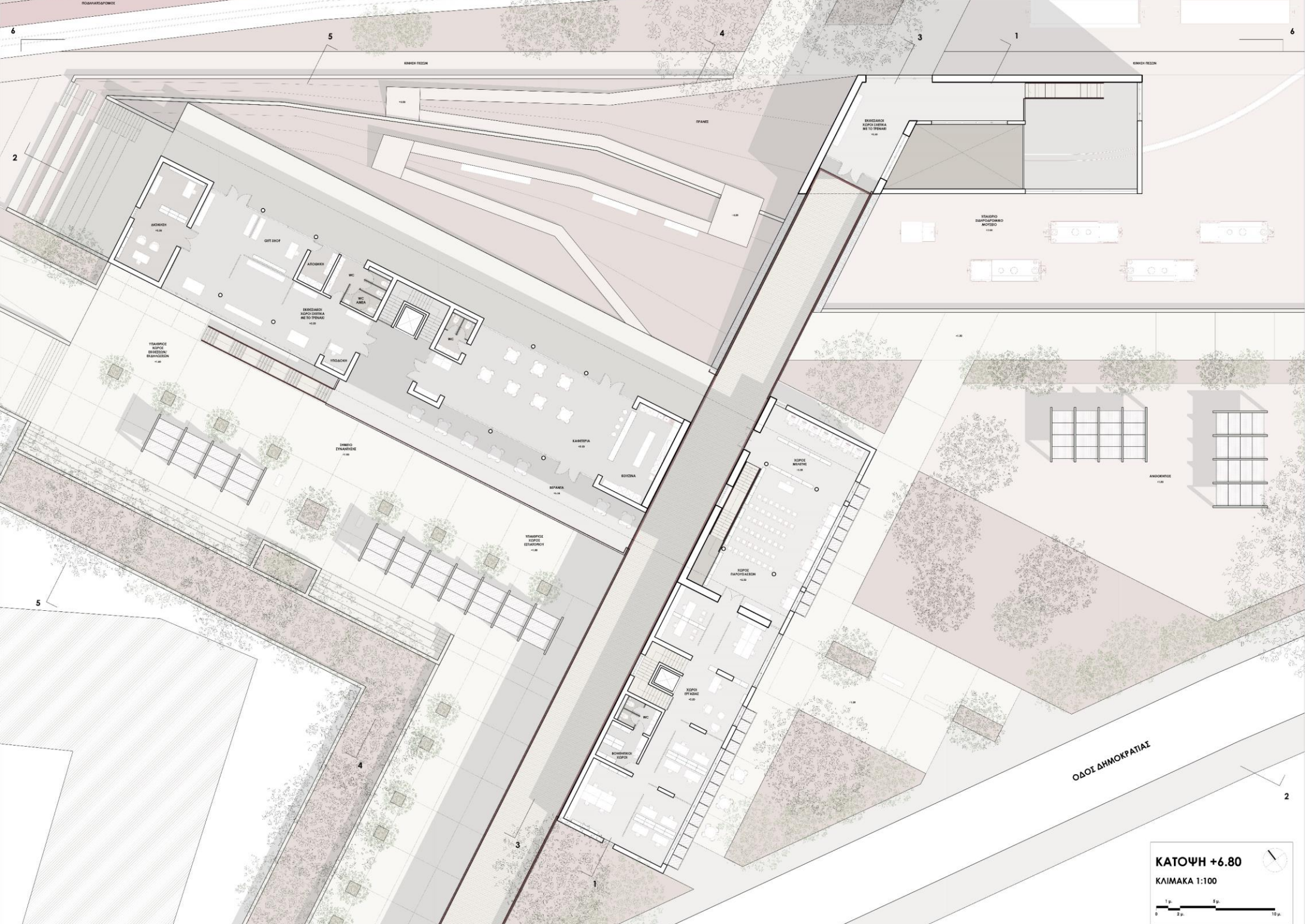
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:250





ΚΑΤΟΨΗ +2.80
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100

0 2 μ 5 μ 10 μ



6

5

4

3

1

6

2

ΒΙΒΛΙΟΤΗΚΗ
+0.14

GIT SPOT

ΑΠΟΘΗΚΗ

WC

WC AREA

ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΕ ΤΟ ΠΡΩΑΝ

ΠΡΩΑΝ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΕΡΙΑ ΚΕΝΤΡΟ ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

ΚΑΡΤΕΡΙΑ
+0.13

ΚΟΥζίνα

ΒΕΡΑΝΔΑ
+1.14

ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΕΡΙΑ ΚΕΝΤΡΟ ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
+0.14

ΧΩΡΟΣ ΜΑΧΗΣ
+0.14

ΧΩΡΟΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΩΝ
+0.13

ΧΩΡΟΣ ΕΥΧΑΙΡΕΣΕΩΝ
+0.13

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
+0.13

ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΕΡΙΑ ΚΕΝΤΡΟ ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
+0.14

ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΕΡΙΑ ΚΕΝΤΡΟ ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
+0.14

ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΕΡΙΑ ΚΕΝΤΡΟ ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
+0.14

ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΕΡΙΑ ΚΕΝΤΡΟ ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
+0.14

ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΚΕΝΤΡΟ
+0.14

ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΚΕΝΤΡΟ
+0.14

5

4

3

1

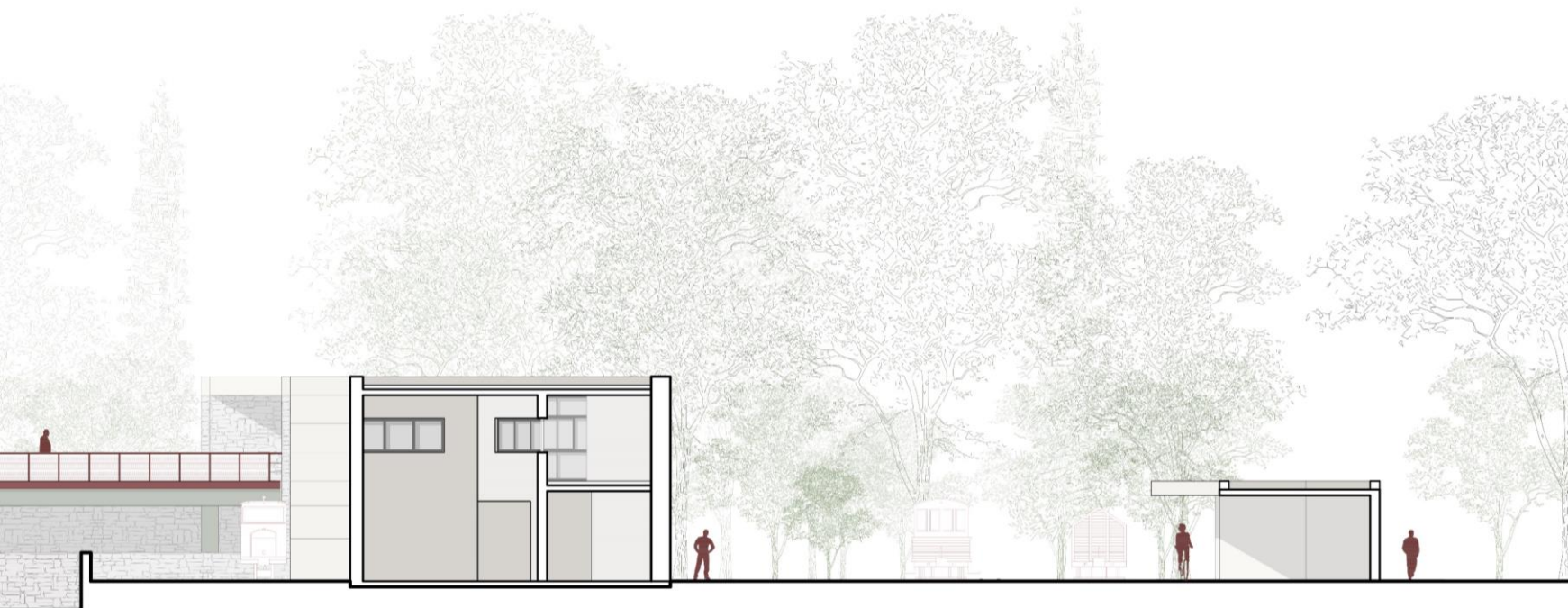
ΟΔΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

2

ΚΑΤΟΨΗ +6.80

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100





ΥΠΑΙΘΡΙΟ
ΣΙΑΦΟΡΩΜΙΚΟ
ΜΟΥΣΕΙΟ

ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ/
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ/
ΕΞΟΦΛΗΜΟΣ/
ΦΥΛΑΞΗ

ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ

ΣΙΑΦΟΡΩΜΟΣ

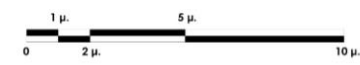
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΕΝΟΚΙΑΣΗ
ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ



ΤΟΜΗ 1-1
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100





KINHEK FIEZDN



ΥΠΑΙΘΡΙΟ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ
ΜΟΥΣΕΙΟ

ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ/
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ/
ΕΣΘΙΑΣΜΟΣ/
ΦΥΛΑΞΗ

ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ



ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΟΨΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100





ΥΠΑΙΘΡΙΟ
ΘΕΑΤΡΑΚΙ

ΚΕΡΚΙΔΕΣ

ΙΧΝΗ

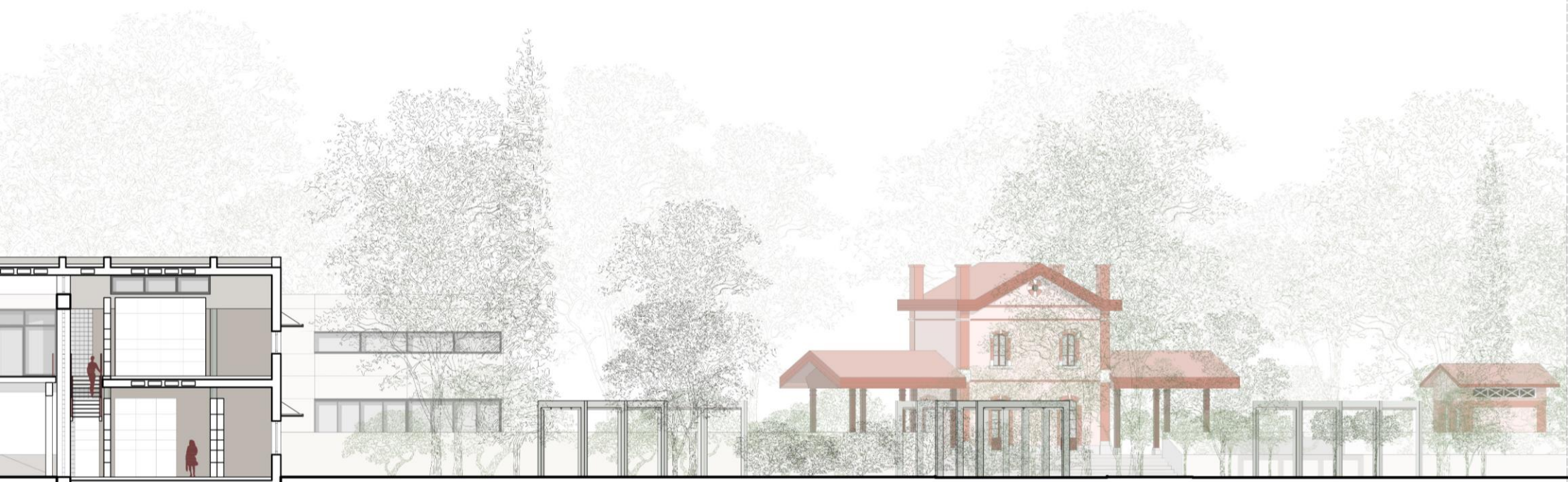
ΑΙΘΟΥΣΑ
ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ
ΧΡΗΣΕΩΝ

ΛΕΗΤΟΤΗΤΑΙΟ

ΑΠΟΘΗΚΗ

ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ

ΚΙΝΗΤΗ

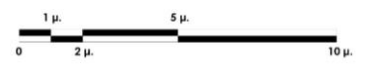


ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΧΩΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΟΔΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ



ΤΟΜΗ 2-2
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100





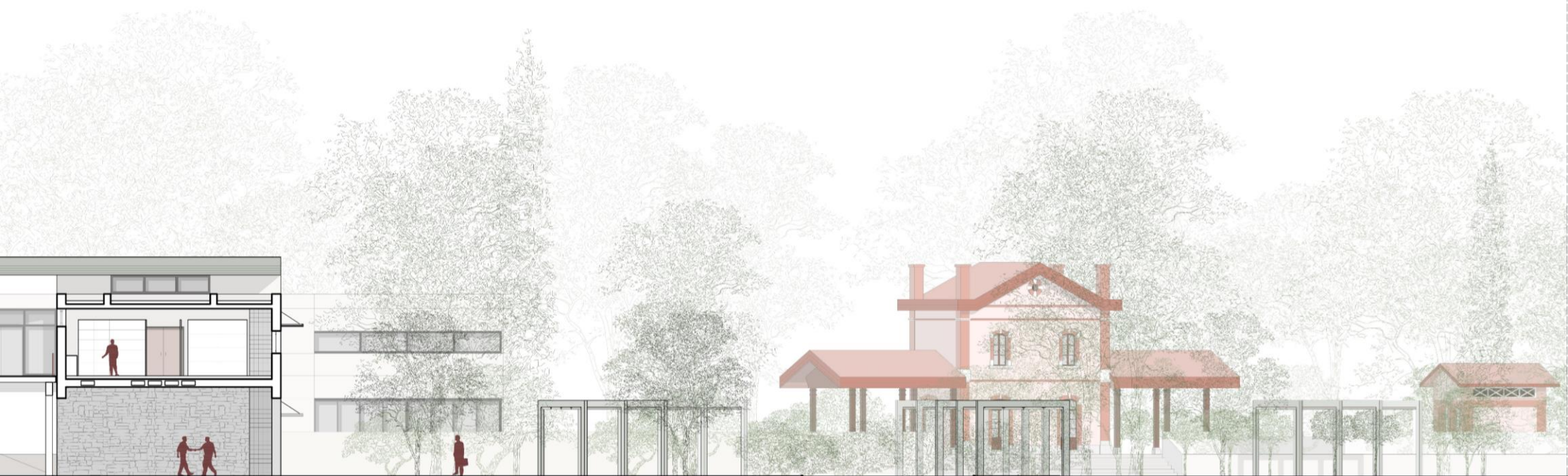
ΠΑΜΠΑ
ΑΝΑΒΑΣΗ

ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ
ΧΩΡΟΙ
ΕΚΘΕΣΕΩΝ

ΕΙΣΟΔΟ
ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΩΝ

ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ
ΧΩΡΟΙ
ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟΥ

ΚΙΝΗΜΑ



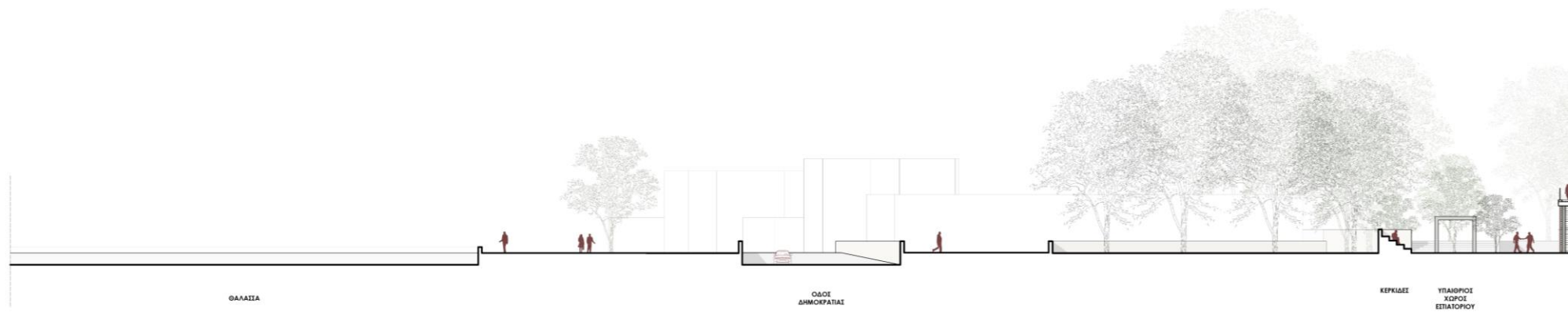
ΠΕΡΙΟΧΗ

ΟΛΟΓΙ
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ



ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗ ΟΨΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100





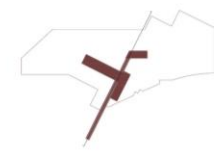


ΣΤΑΘΡΟΔΡΟΜΟΣ

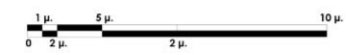
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
ΚΙΝΗΣΗ
ΠΕΖΩΝ

ΟΔΟΣ ΑΝΘΙΜΟΥ
ΓΑΖΗ

ΟΔΟΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ
ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ



TOMH 3-3
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200



ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ

ΠΡΑΝΕΣ

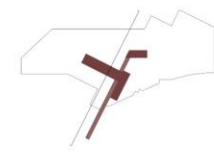
ΚΙΝΗΣΗ
ΠΕΖΩΝ

ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΚΙΝΗΣΗ
ΠΕΖΩΝ

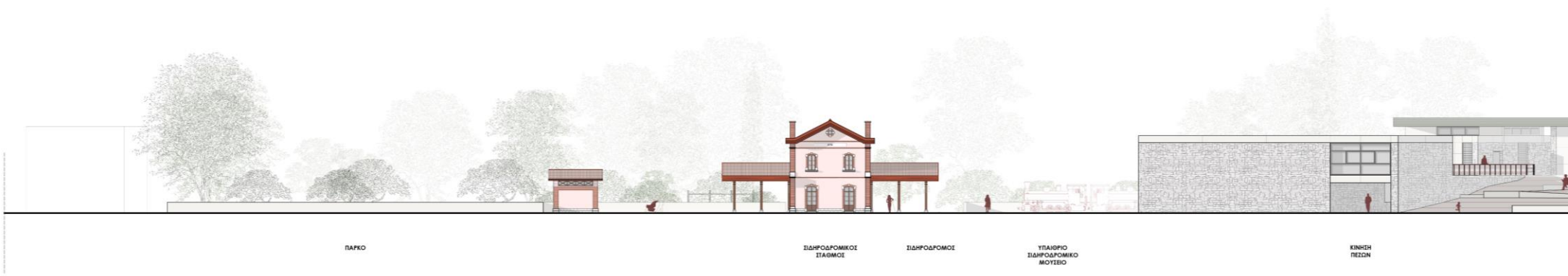
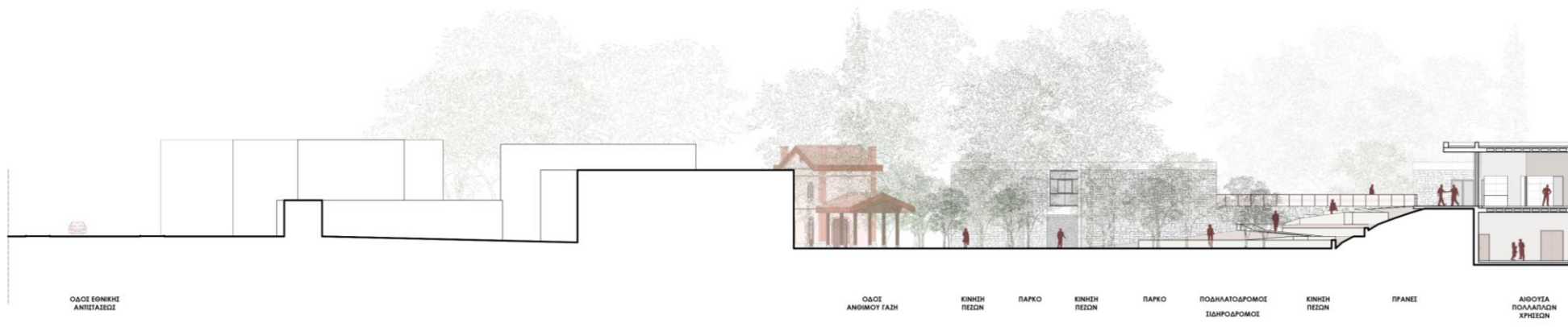
ΟΔΟΣ ΑΝΘΙΜΟΥ
ΓΑΖΗ

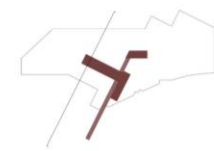
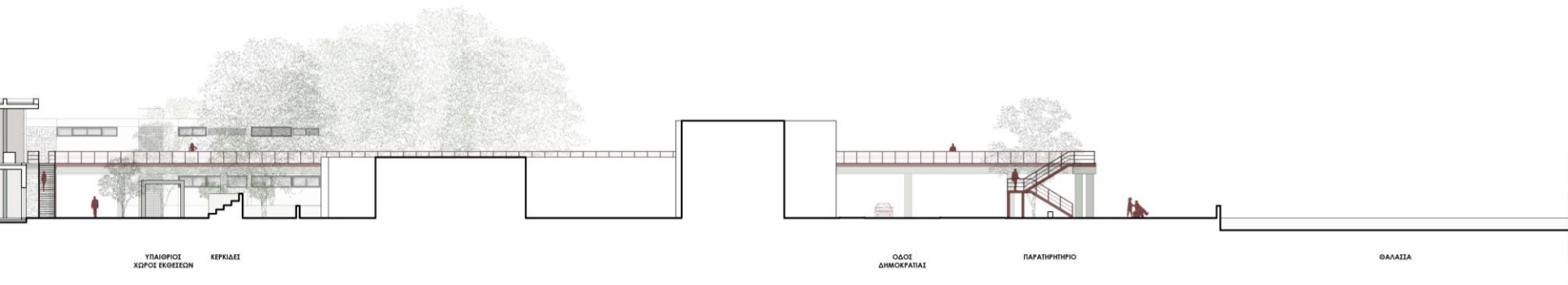
ΟΔΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ
ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ



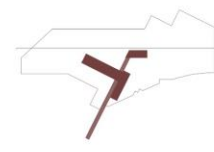
TOMH 4-4
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200





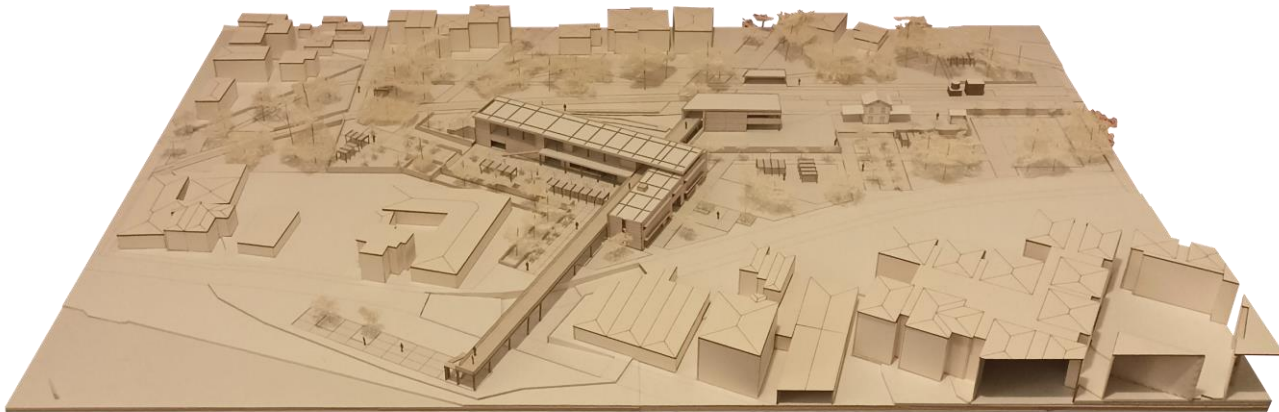


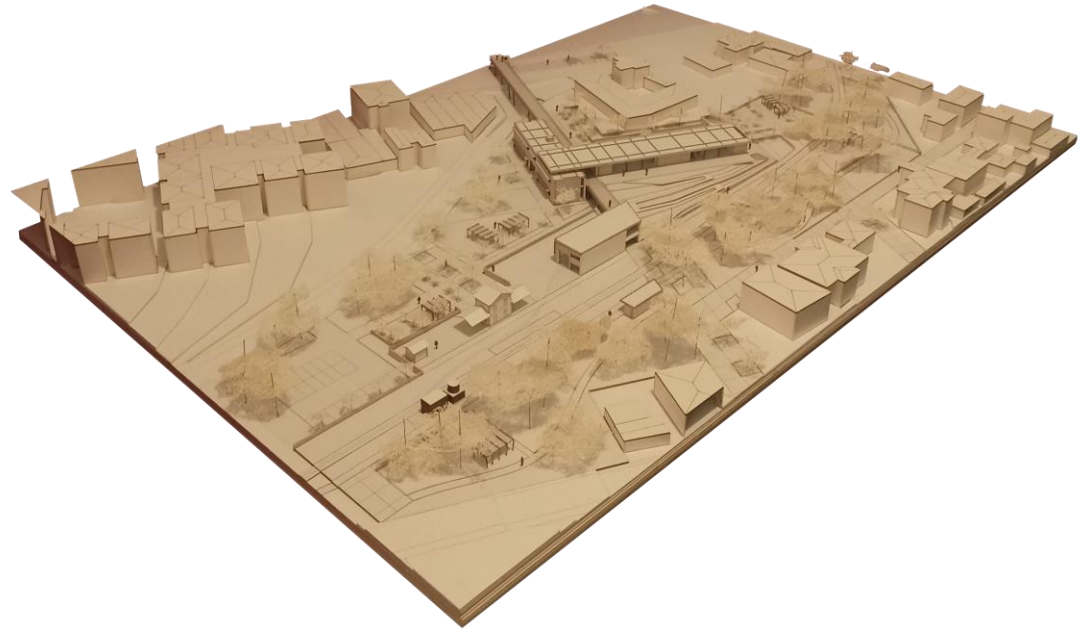
ΤΟΜΗ 5-5
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200

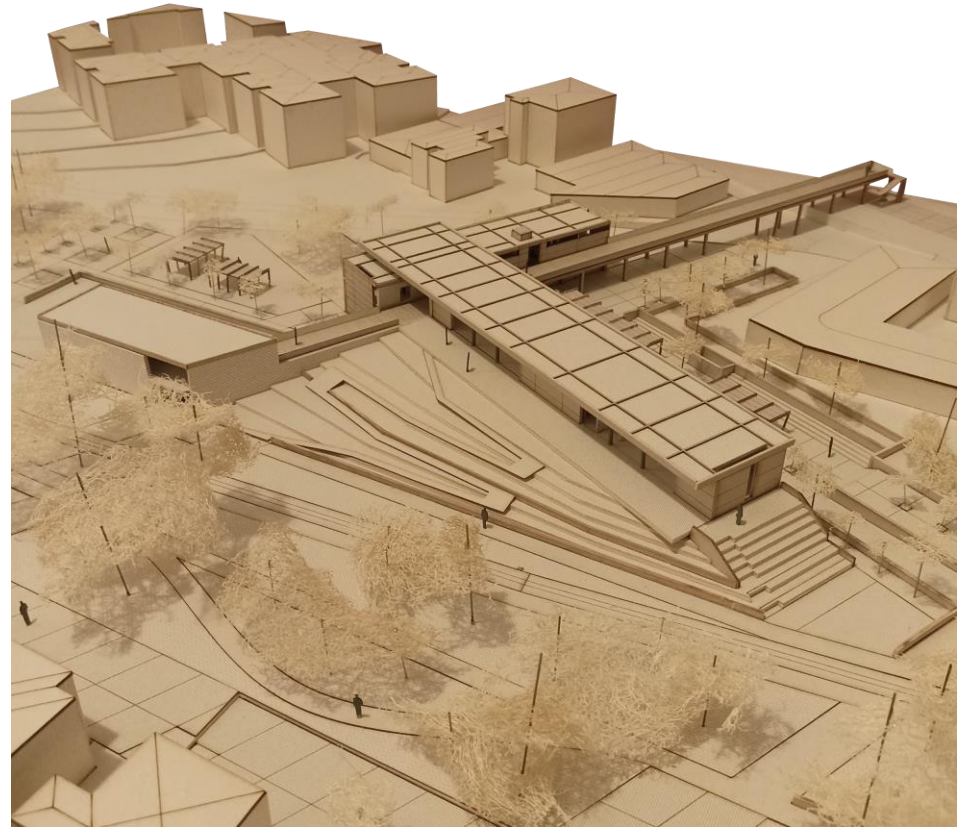
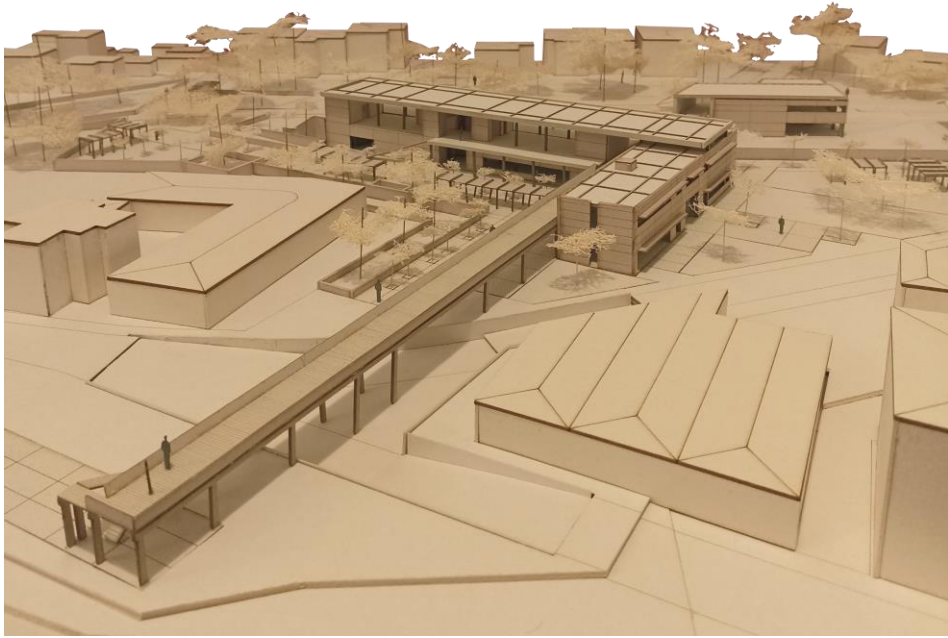


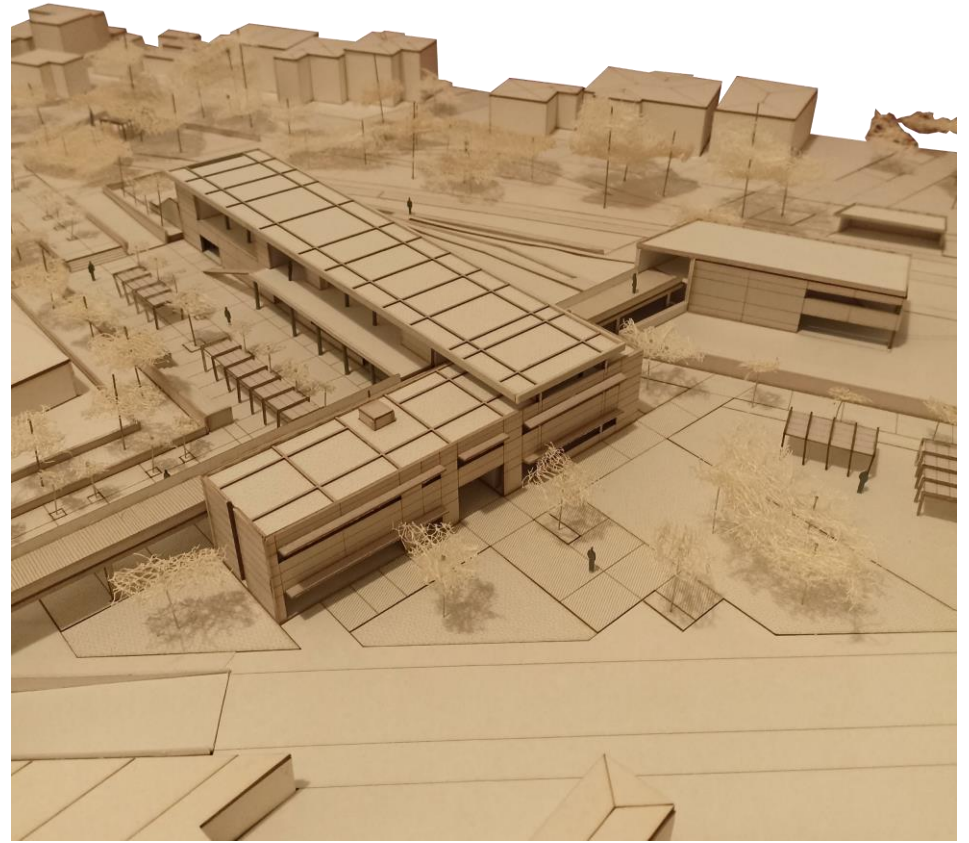
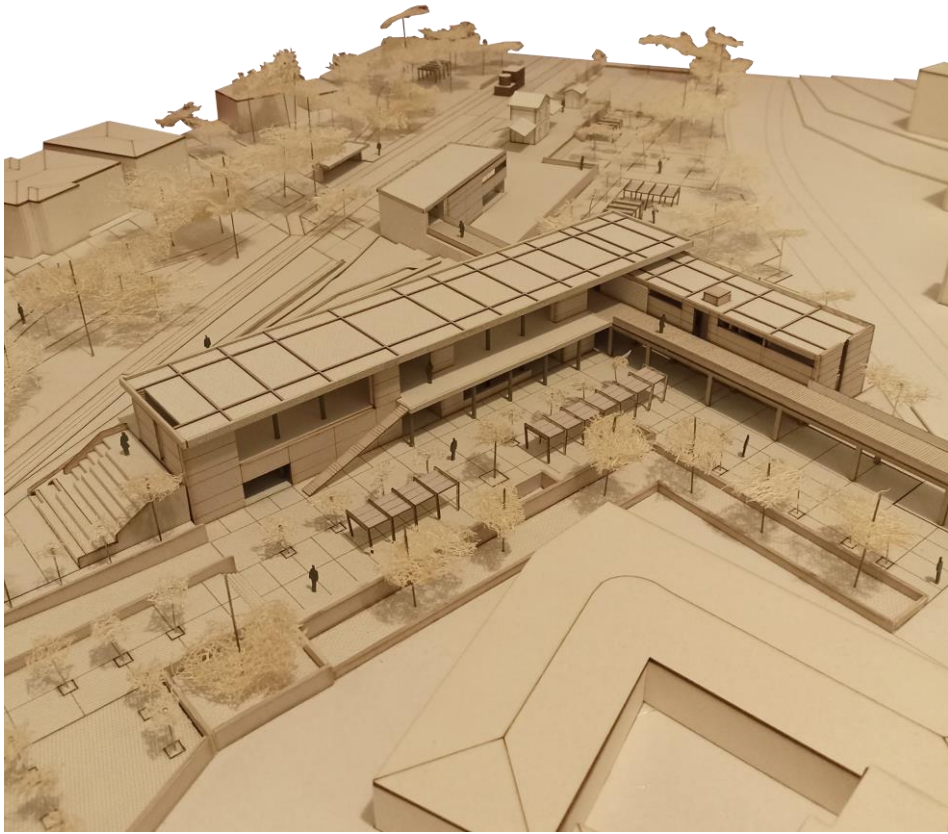
ΤΟΜΗ 6-6
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200

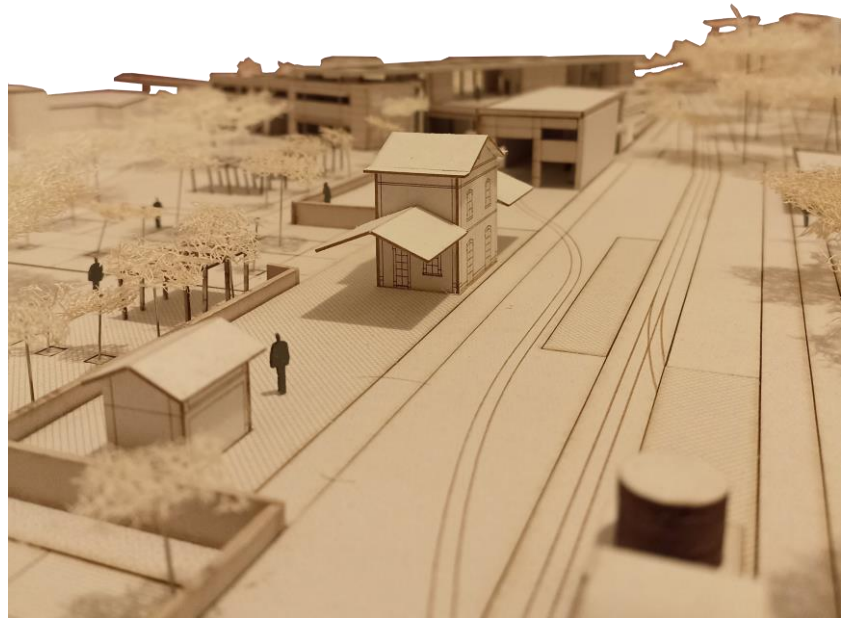
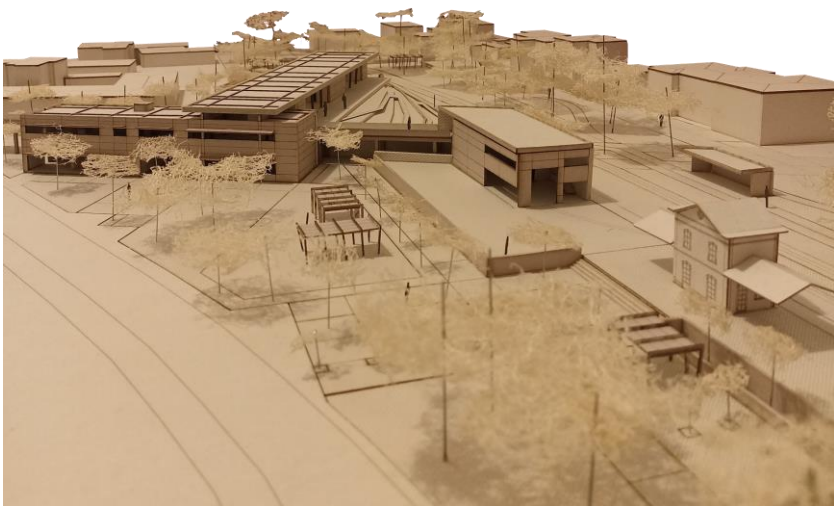
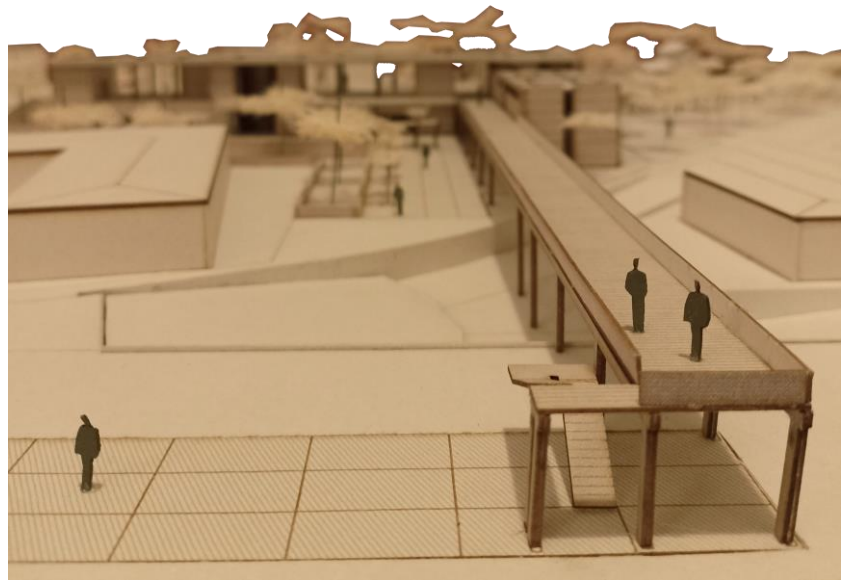
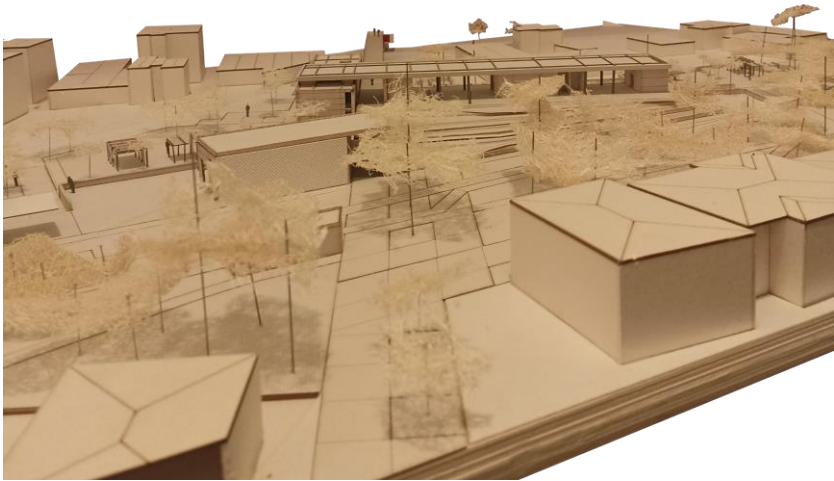


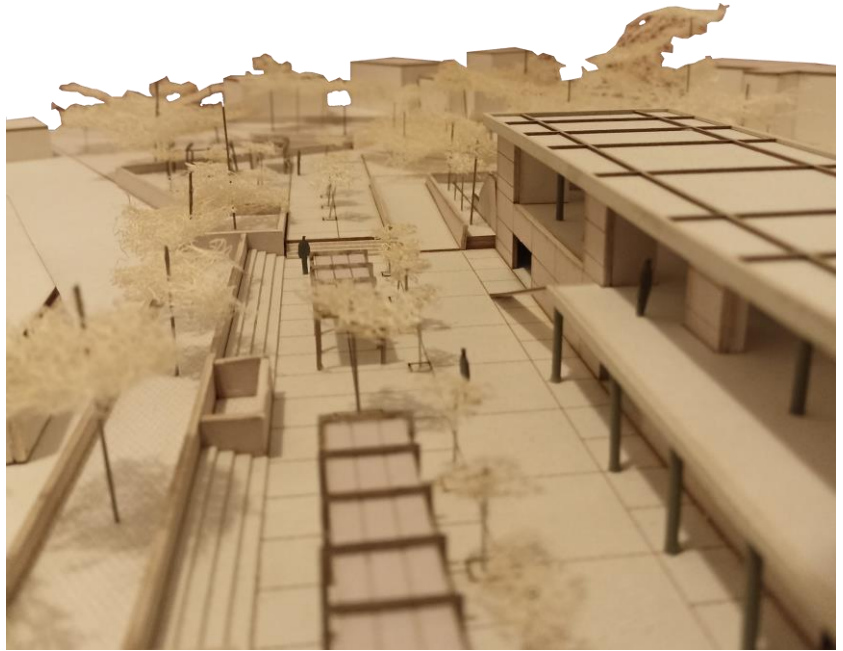
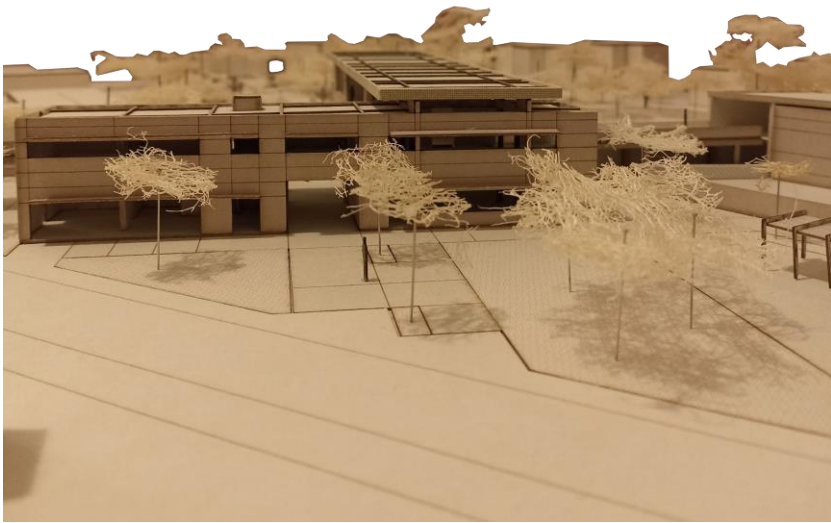














Όψη του συγκροτήματος από τη θάλασσα



Η εσωστρεφής πλατεία



Το φυσικό πάρκο και ο σιδηροδρομικός σταθμός



Όψη από την ανυψωμένη πεζογέφυρα προς τη θάλασσα

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ

Απογραφές πληθυσμού 1991, 2001, 2011 σύμφωνα με την κωδικοποίηση της Απογραφής 2011.

ΒΙΒΛΙΑ

Νάθενας, Γ. & Καραθάνου, Μ. (2004) *Το τραινάκι του Πηλίου Από την πόλη των Αργοναυτών στο βουνό των Κενταύρων*. Αθήνα, Εκδόσεις Μίλητος.

ΓΕΝΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

Αναθεώρηση – επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου (Οκτώβριος 2020).

ΕΚΘΕΣΕΙΣ

World Tourism Organization (2015), *Affiliate Members Global Reports, Cultural Routes and Itineraries*. UNWTO, Madrid. Αριθμός 12.

(2012) *Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου και κάμπινγκ κατά Περιφέρεια, 2003-2012*. SETE, επεξεργασία στοιχείων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής.

(2012) *Πληρότητα κλινών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου ανά νομό, 2008-2012 (φθίνουσα κατάταξη)*. SETE, επεξεργασία στοιχείων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής.

(2019) *Περιφέρεια Θεσσαλίας: Ετήσια έκθεση ανταγωνιστικότητας και διαρθρωτικής προσαρμογής στον τομέα του τουρισμού για το έτος 2018*. INSETE Intelligence.

(2020) *Ξενοδοχειακό δυναμικό Περιφερειών Ελλάδος, Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος*.

(2021) *Στατιστικό Δελτίο, Ειδική έκδοση – Απολογισμός 2020*. INSETE Intelligence. Αριθμός 66.

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Ζαχαράκη, Μ., (2009) *Ανάπτυξη δικτύων και αστικών εξυπηρετήσεων – ενσωμάτωση και διαμόρφωση ελευθέρων χωρών, για μια βιώσιμη ανάπτυξη μικρών παραλιακών οικισμών του Πηλίου. Μελέτη περίπτωσης: Αγριά Μαγνησίας*. Διπλωματική εργασία, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Κτηρίων, Σχολή Θετικών Επιστημών και Τεχνολογίας, Πάτρα.

Ζωγραφοπούλου, Β., (2011) *Χάρτης του Νομού Μαγνησίας*. Διπλωματική Εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, ΔΜΠΣ Τεχνικές και Μέθοδοι στην Ανάλυση, Σχεδίαση & Διαχείριση του Χώρου, Τμήμα Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη.

Κουρεμένου, Α., (2021) *Ο σιδηροδρομικός τουρισμός στην περιφερειακή ενότητα Μαγνησίας*. Εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΔΠΜΣ Σχεδιασμός και Ανάπτυξη Τουρισμού, ΤΜΧΠΠΑ Τμήμα Οικονομικών Επιστημών, Βόλος.

Ραβασόπουλος-Πετράκης, Μ., (2012) *Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου: Εντός ή Εκτός των Τειχών;* Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.

Φωτιάδης, Ν. (2016) *Χαρακτηριστικά στοιχεία της βλάστησης και της χλωρίδας του Πηλίου*. Εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Εργαστήριο Δασικής Βοτανικής – Γεωβοτανικής, Τμήμα Δασολογίας και Φυσικού Περιβάλλοντος, Θεσσαλονίκη.

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

(2020) Πολεοδομική και χωρική υποστήριξη του προγράμματος αναβίωσης της Βαμβακούς: Διαμόρφωση μιας χωρικής αναπτυξιακής στρατηγικής. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.

ΜΕΛΕΤΕΣ

Ελληνικός Τουρισμός – Η επόμενη μέρα. PwC.

Τζανακάκης, Κ., (2006) Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης σιδηροδρομικής υποδομής στην Ελλάδα. ΟΣΕ, Θεσσαλονίκη.

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

Αnon., 2009. Ταχυδρόμος. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.taxydromos.gr/m/16691/ola-ta-kalokairina-panhgyria-ths-magnhsias.html> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2011. Χαρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <http://panoramaps.statistics.gr/panorama/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2014. *topoGuide.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: https://www.topoguide.gr/hiking_in_greece/best_trails_greece.php [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2014. *topoGuide.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: http://www.topoguide.gr/mountains/thessaly/advn_pelion/pelion_central/pelion_central_flora.php [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2017. *Mouseiologia Museology*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.mouseiologia-museology.gr/l/moyseia-mnimeia-tis-magnhsias/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2018. *Η Καθημερινή*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.kathimerini.gr/society/994501/to-thryliko-trenaki-toy-pilioy-mageyei-chiliades-episkeptes/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2018. Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ). [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: http://mapsportal.ypen.gr/layers/geonode:gr_clc2018 [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2019. *istigmes*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://istigmes.com/chilies-klines-perissoteres-apo-aytes-ton-xenodocheion-oi-klines-airbnb-stin-magnisia/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2019. *metaforespress.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.metaforespress.gr/sidirodromos/%CF%84%CE%BF%CE%BD-%CE%BC%CE%AC%CF%81%CF%84%CE%B9%CE%BF-%CE%BF-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%B3%CF%89%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B7%CE%BB%CE%B5%CE%BA%CF%84/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2019. *thessaliaeconomy.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.thessaliaeconomy.gr/blog/toyrismos/i-magnisia-me-ta-19-pentastera-kai-tis-20-137-klines> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2020. *typosthes*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: https://www.typosthes.gr/oikonomia/217947_thessaloniki-kabala-me-treno-se-mia-molis-ora [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2021. *ecopress*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://ecopress.gr/sidirodromiki-grammi-neon-poron-plat/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αnon., 2021. *magnesianews.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://magnesianews.gr/thessalia/drezines-apo-fi-larisa-xana-stin-koilada-ton-fempon.html> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., 2021. *onlarissa.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.onlarissa.gr/2021/05/14/sidirodromikoi-katangelloun-doli-offhora-stin-palaia-sidirodromiki-grammi-metaxy-ton-tempon-kai-tis-rapsanis/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., 2021. *onlarissa.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.onlarissa.gr/2021/06/13/volta-me-drezina-sti-larisa-i-protasi-gia-tin-touristiki-diadromi-stin-palia-grammi-rapsanis-tempon-aro-tous-sidirodromikous-foto-vinteo/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., 2021. *Archaiologia*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.archaiologia.gr/blog/2021/11/17/17/%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CE%B9-%CE%B8%CE%B5%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CE%B1%CF%82-%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%AF%CE%B4%CE%B9-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%BF/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., 2022. *Hellenic Train*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.hellenictrain.gr/etaireia> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., 2022. *metaforespress.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.metaforespress.gr/sidirodromos/%ce%b5%cf%85%cf%87%ce%ac%cf%81%ce%b9%cf%83%cf%84%ce%b1-%ce%bd%ce%ad%ce%b1-%ce%b3%ce%b9%ce%b1-%cf%84%ce%bf-%ce%bb%ce%b9%ce%bc%ce%ac%ce%bd%ce%b9-%cf%84%ce%bf%cf%85-%ce%b2%cf%8c%ce%bb%ce%bf%cf%85-%ce%bf/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., 2022. *pierianews*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.pierianews.gr/2022/01/23/titloi-telous-gia-ti-sidirodromiki-grammi-tou-platamona-foto-video/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., 2022. *Βικιπαίδεια, η ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9F%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82_%CE%A3%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CF%89%CE%BD_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1%CF%82 [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., 2022. *Ελληνικό Κτηματολόγιο*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.ktimanet.gr/geoportal/cadastreviewer/index.html> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., 2022. *ΟΣΕ – Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://ose.gr/%cf%83%ce%b9%ce%b4%ce%b7%cf%81%ce%bf%ce%b4%cf%81%ce%bf%ce%bc%ce%b9%ce%ba%cf%8c-%ce%b4%ce%af%ce%ba%cf%84%cf%85%ce%bf/%cf%87%ce%ac%cf%81%cf%84%ce%b7%cf%82/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., 2022. *ΟΣΕ – Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://ose.gr/%cf%83%ce%b9%ce%b4%ce%b7%cf%81%ce%bf%ce%b4%cf%81%ce%bf%ce%bc%ce%b9%ce%ba%cf%8c-%ce%b4%ce%af%ce%ba%cf%84%cf%85%ce%bf/%cf%87%ce%ac%cf%81%cf%84%ce%b7%cf%82-%ce%b4%ce%b9%ce%ba%cf%84%cf%8d%ce%bf%cf%85/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., 2022. *ΣΠΕΛΕΟ*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.speleo.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Around Pelion*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.aroundpelion.com/el/cultural-events> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *ε-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <http://gis.epoleodomia.gov.gr/v11/#/23.0716/39.3491/12> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Filoxeno*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.filoxeno.com/articles/intercept?type=destination&place=%CE%A0%CE%AE%CE%BB%CE%B9%CE%BF&lat=39.144241&lon=23.274649&polygonType=municipality> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Geodata.gov.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <http://geodata.gov.gr/maps/?package=37468daf-d548-49f7-bce9-55b77661ea63&resource=6a315845-2033-4fc5-a3f5-587f6b664b0c&locale=el> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *gtp* – Greek Travel Pages. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.gtp.gr/LocInfo.asp?Infold=16&Code=EGRTMG21MIMKNM00061&PrimeCode=EGRTMG21MIMKNM00061&Level=10&PrimeLevel=10&lng=1> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Pelio.com.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <http://www.pelio.com.gr/el/kataxoriseis/xlorida-kai-panida-pilioy?page=0,0> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *SETE*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://sete.gr/el/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Visit Pilio*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.visit-pilio.gr/pilio/%CF%87%CE%AC%CF%81%CF%84%CE%B7%CF%82-%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BF%CF%87%CE%AE%CF%82-%CF%80%CE%B7%CE%BB%CE%AF%CE%BF%CF%85-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BC%CE%B1%CE%B3%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%AF%CE%B1%CF%82/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Αστικές Συγκοινωνίες Βόλου*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://astikonolou.gr/%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%AD%CF%82-%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CE%BB%CF%8C%CE%B3%CE%B9%CE%B1/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *ΒΙ.Δ.Α. - Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: https://vida-omada.blogspot.com/2020/04/blog-post_7.html [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <http://web.gys.gr/GeoSearch/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Μαγνησίας*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: https://dipe.mag.sch.gr/?page_id=147 [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Ελληνική Στατιστική Αρχή*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.statistics.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Ελληνικό Κτηματολόγιο*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://gis.ktimanet.gr/gis/forestsuspension> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Ελληνικό Κτηματολόγιο*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <http://gis.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/default.aspx> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Επιμελητήριο Μαγνησίας*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.cci-magnesia.gr/articles/displayArticles/8> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Κοινωνικό Εισόδημα Αλληλεγγύης*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://keaprogram.gr/pubnr/MySchool> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *ΚΤΕΛ Υπεραστικών Γραμμών Μαγνησίας*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://ktelvolou.gr/el/content/Pelio.52/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Μουσειακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://thessalyrailways.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Μουσειακός Σιδηρόδρομος Πλαταμώνα Πιερίας*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://web.archive.org/web/20150629155957/http://platamon-railway.blogspot.com/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Νομαρχιακή Διοίκηση Μαγνησίας*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <http://www.magnesia.gr/gytp/parag.html> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Νομαρχιακή Διοίκηση Μαγνησίας*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: http://www.magnesia.gr/politistika/politistika_arxika/politistika_silogi.htm [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ)*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: http://mapsportal.ypen.gr/thema_natenvmanage [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Anon., χ. χ. *ΦΙΛΟΤΗΣ – Βάση Δεδομένων για την Ελληνική Φύση*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://filotis.itia.ntua.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Waite, J., χ. χ. *International Steam*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.internationalsteam.co.uk/trains/greece02.htm> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αδαμακόπουλος, Τ., 2014. *topoGuide.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: https://www.topoguide.gr/mountains/thessaly/advs_pelion/pelion_central/pelion_central_hiking.php [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Αδαμακόπουλος, Τ., 2014. *topoGuide.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: https://www.topoguide.gr/mountains/thessaly/advs_pelion/pelion_western/pelion_western_hiking.php [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Βαρδάκης, Ν., 2021. *e-thessalia.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://e-thessalia.gr/sta-monopatia-toy-kosmoy-gia-tin-anavathmisi-toy-sidirodromoy-voloy-velestinoy-palaiofarsaloy/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Γκιάστας, Κ., 2021. *Ελευθερία*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.eleftheria.gr/%CE%BB%CE%AC%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%B1/item/291119.html> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Καραγιάννης, Ν., 2020. *ypodomes.com*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://ypodomes.com/giati-prepei-na-xekinisei-o-schediasmos-tis-epektasis-toy-trenoy-stin-ipeiro/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Καραγιάννης, Ν., 2020. *ypodomes.com*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://ypodomes.com/karamanlis-nea-sidirodromiki-grammi-enonei-ti-sidirodromiki-egnatia-me-serres-kai-promachona/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Καραγιάννης, Ν., 2020. *ypodomes.com*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://ypodomes.com/to-treno-epistrefei-ston-pyrgo-pos-schediazai-o-ose-tin-epanaleitourgia-tis-grammis/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Καραγιάννης, Ν., 2021. *ypodomes.com*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://ypodomes.com/sidirodromiki-egnatia-xekinoyon-meletes-gia-nees-grammes-pros-kozani-ioannina-kai-igoumenitsa/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Καραγιάννης, Ν., 2021. *ypodomes.com*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: https://ypodomes.com/tesseris-mnistires-gia-tin-ilektrokini-sti-sidirodromiki-grammi-larisa-volos/?fbclid=IwAR1Wef8tqic_hDanqfxB-wGXG8HbLl6b3AtKna4D7r0qSx_dnlbfeXacx6w [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Καραγιάννης, Ν., 2022. *ypodomes.com*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://ypodomes.com/nea-grammi-thessaloniki-kavala-xanthi-poio-einai-to-megalytero-sidirodromiko-ergo-olon-ton-epochon/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Καράτζιου, Ν., 2021. *ecopress*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://ecopress.gr/ti-tha-ginei-me-ti-sidirodromiki-grammi-neon-poron-platamona/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Κισσάβου, Λ., 2019. *thessaliaeconomy.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.thessaliaeconomy.gr/blog/toyrismos/protasi-gia-aksiopoiisi-ton-palasion-grammon-sti-thessalia> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Ντιγριντάκης, 2022. *tourismtoday.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.tourismtoday.gr/%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B5%CE%AF-%CE%BF-%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CF%80%CE%B5%CE%BB/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Σ., Δ., 2020. *ellinikoisidirodromoi.blogspot.com*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <http://ellinikoisidirodromoi.blogspot.com/2020/08/blog-post.html> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Σκούρας, Γ., 2022. *mag24*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.mag24.gr/me-treno-ydrogonou-i-aksiopoiisi-tis-palaias-grammis-tithorea-lianokladi/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Τυλιγάδα, Ρ., 2021. *tvstar*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://tvstar.gr/2021/03/11/oikonomou-topiki-kai-touristiki-i-grammi-tithorea-leianokladi-me-arofasi-ose/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Τυλιγάδα, Ρ., 2022. *tvstar*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://tvstar.gr/2022/04/12/oikonomou-8-epidotoumena-dromologia-kathimerina-sti-grammi-tithorea-amfikleia-bralos-lianokladi-stylida/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

Φωτεινός, Φ., 2021. *metaforespress.gr*. [Ηλεκτρονικό] Διαθέσιμο από: <https://www.metaforespress.gr/sidirodromos/%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B5%CE%AF-%CE%BD%CE%B1-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B2%CE%B9%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9-%CE%BF-%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%83%CF%84/> [Τελευταία πρόσβαση 13/9/2022].

BINTEO

Αναβίωση σιδηροδρομικής γραμμής με τουρίστες στο Βελεστίνο, Φοίβος Παπαγεωργίου, Μουσικό Βαγόνι, <https://www.youtube.com/watch?v=-V8aLBRzAgl>.

Όλες οι φωτογραφίες, τα σκίτσα, οι χάρτες, τα διαγράμματα και τα σχέδια προέρχονται από το προσωπικό αρχείο της συγγραφέως και έχουν προκύψει μετά από ίδια επεξεργασία, εκτός και αν αναγράφεται αλλιώς.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ πολύ

τους καθηγητές μου, κ. Σερράο και κ. Λάββα, για το ενδιαφέρον και την καθοδήγησή τους καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας,

την κ. Μπουγιατιώτη για τις συμβουλές της σχετικά με τον φέροντα οργανισμό της γέφυρας,

τον κ. Νικόλαο Βογιαζίδη, εξωτερικό διδάσκοντα στο ΤΜΧΠΠΑ του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, για την ενδιαφέρουσα συζήτησή μας η οποία σηματοδότησε την έναρξη της έρευνάς μου για το σιδηρόδρομο Πηλίου σε επίπεδο διάλεξης και διπλωματικής,

τον Παναγιώτη Μανέτο, τοπογράφο μηχανικό και ΕΔΥΠ στο ΤΜΧΠΠΑ του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, για τη βοήθειά του στη διαμόρφωση του υποβάθρου των χαρτών της ευρύτερης περιοχής του σιδηρόδρομου,

τους αγαπημένους μου φίλους, Δήμητρα, Χαρίττα, Μάρκο, Αθηνά, Τάσο, Χαράλαμπο, Χαρά, Κατερίνα και Θεοδώρα, για την ψυχολογική υποστήριξη και την έμπρακτη βοήθειά τους,

τους γείτονές μου στα καμαρίνια, οι οποίοι έκαναν τους δύο τελευταίους μήνες της σχολής πολύ ευχάριστους,

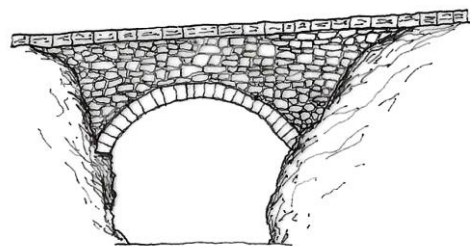
και τέλος τους γονείς μου και την οικογένειά μου για την απεριόριστη αγάπη τους και τη στήριξή τους σε κάθε μου προσπάθεια.



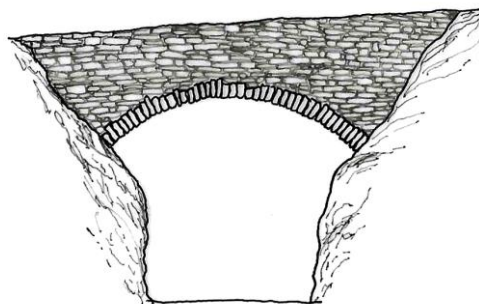
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

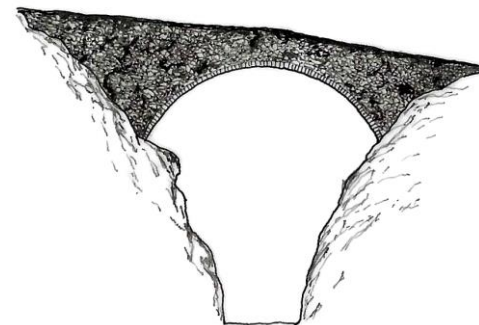
ΑΝΩ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ



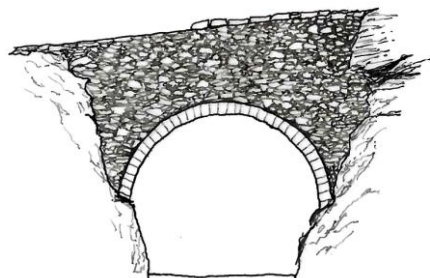
Πετράλωνα



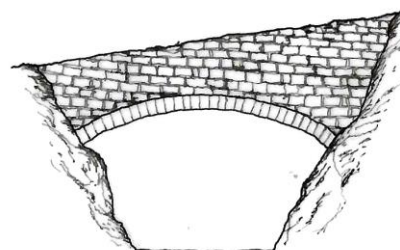
Σταθμός Άνω Γατζέας



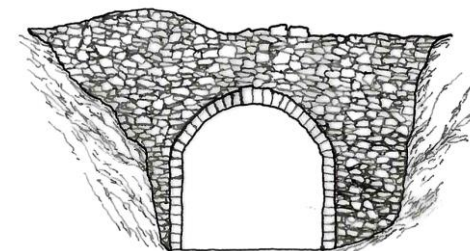
Κουκλάκη



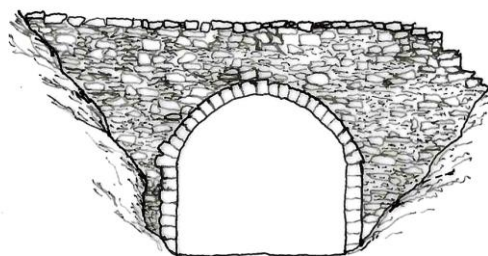
Χατζάκου



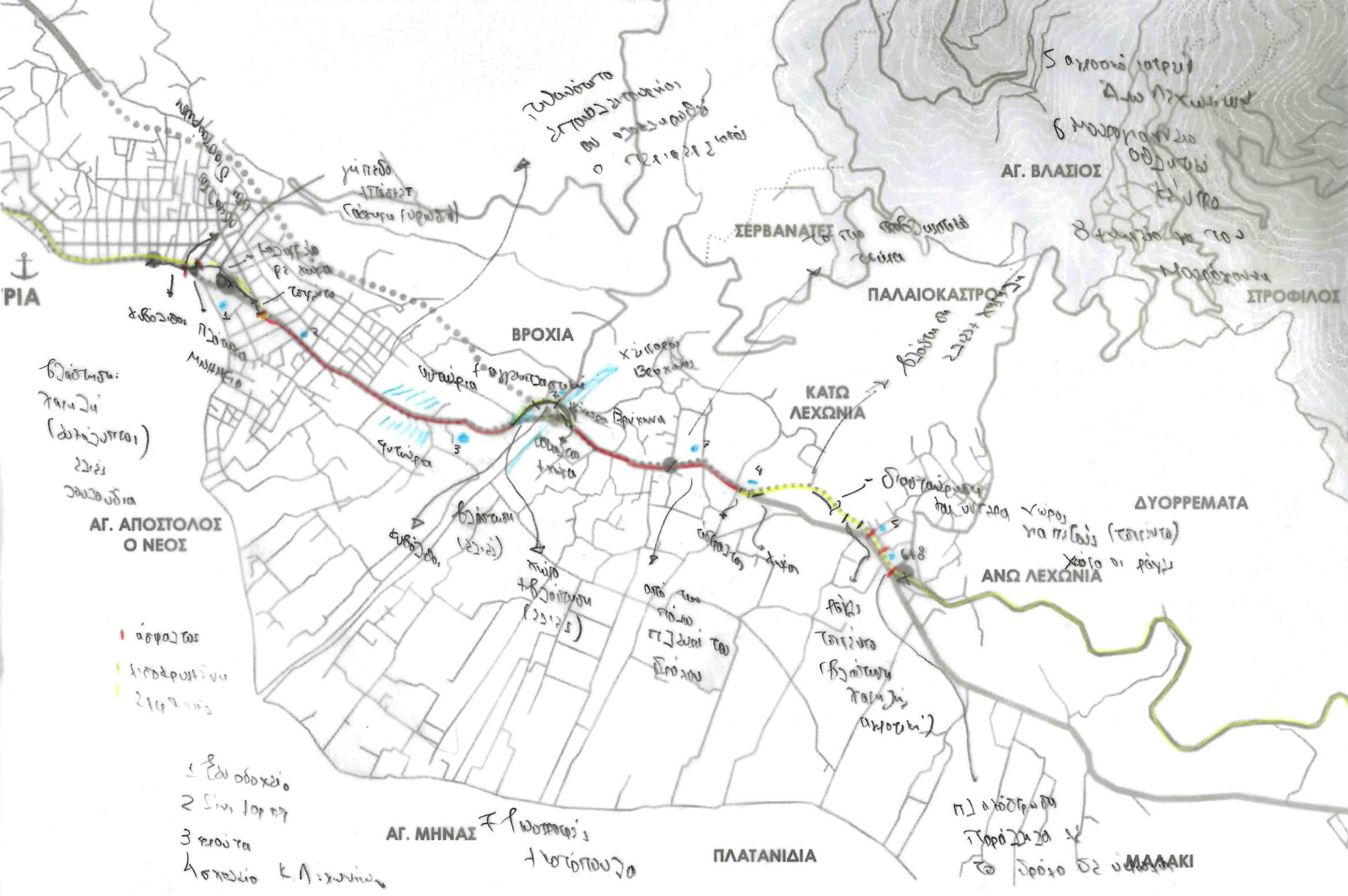
Πινκάτες



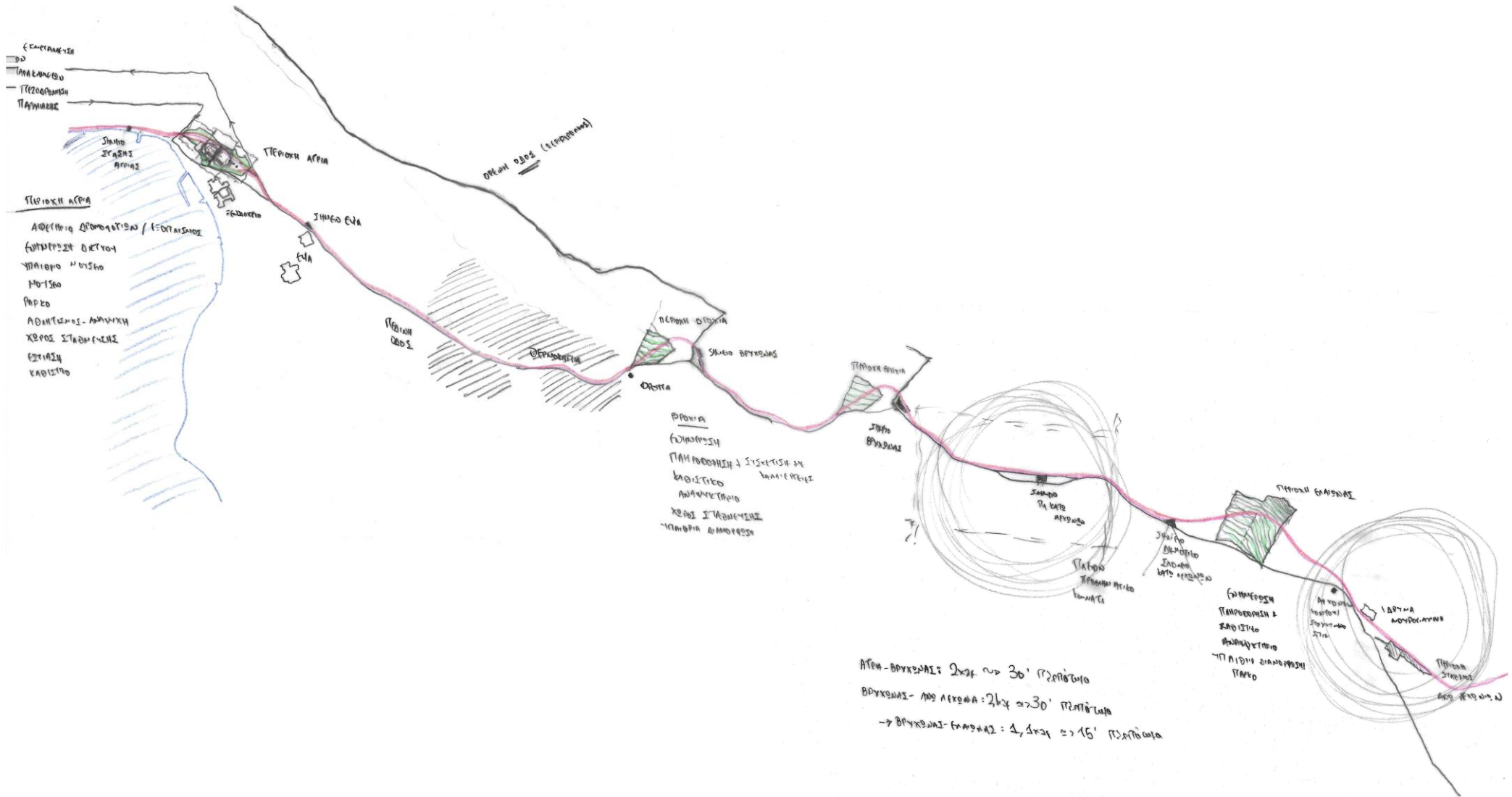
Αργυραίικα

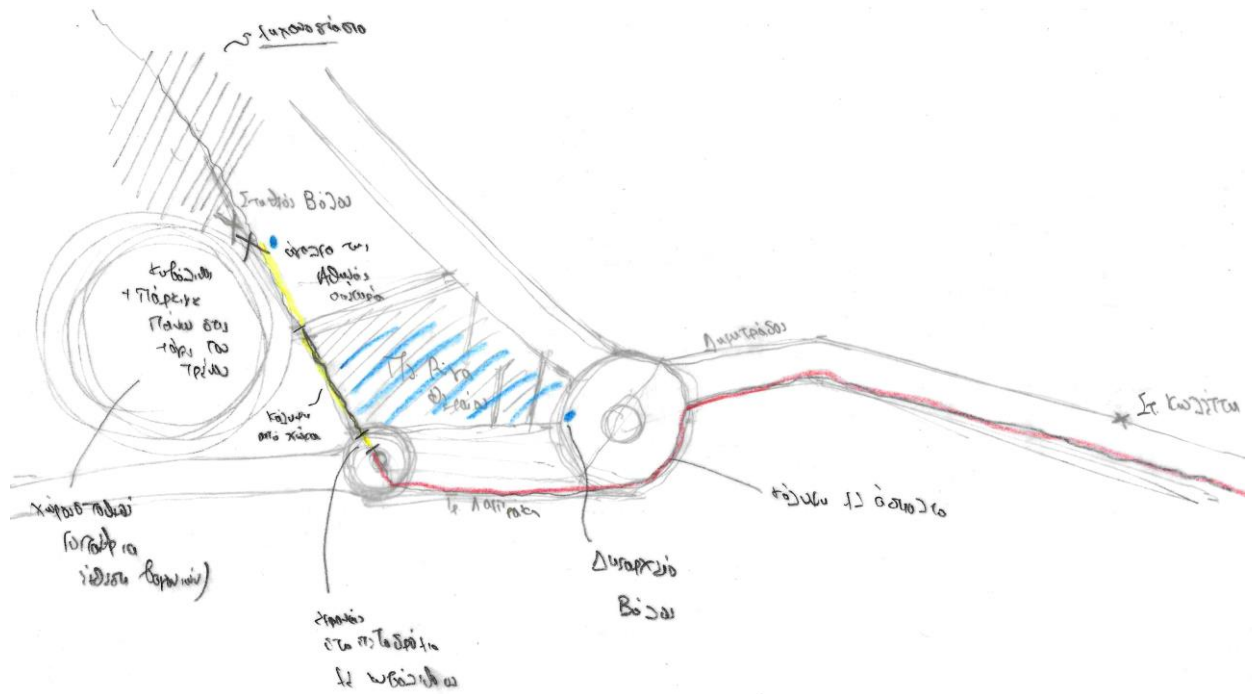


Παπουτσαίικα



Ανάλυση Θύλακα Α.3





Ανάλυση περιοχή σιδηροδρομικού σταθμού Αγριάς

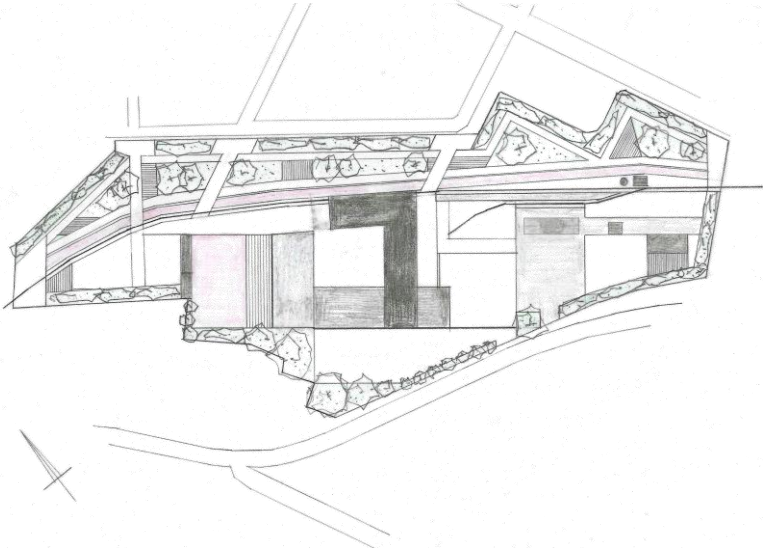
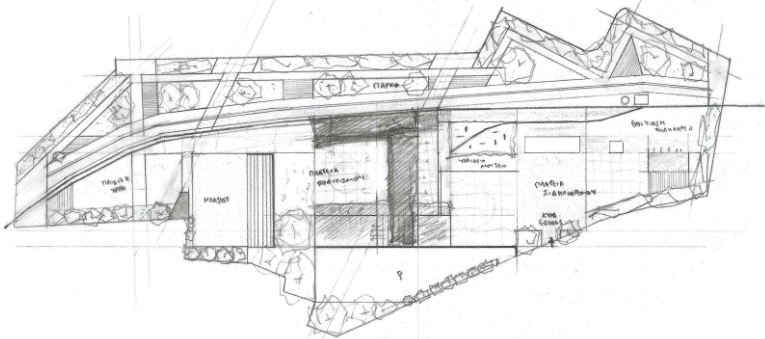
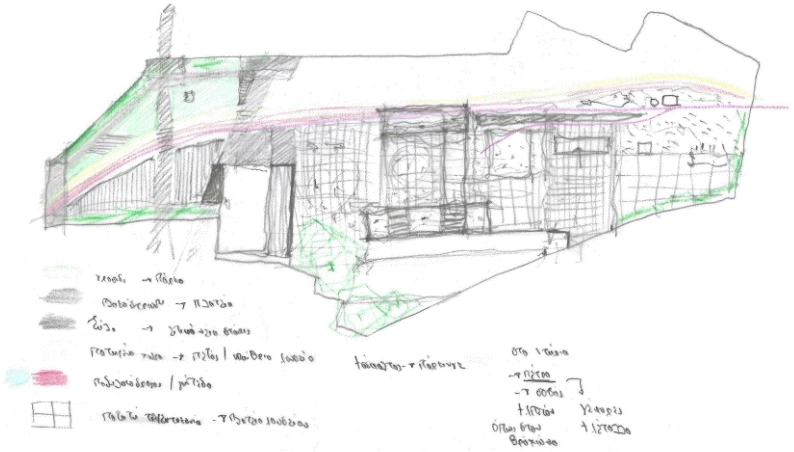


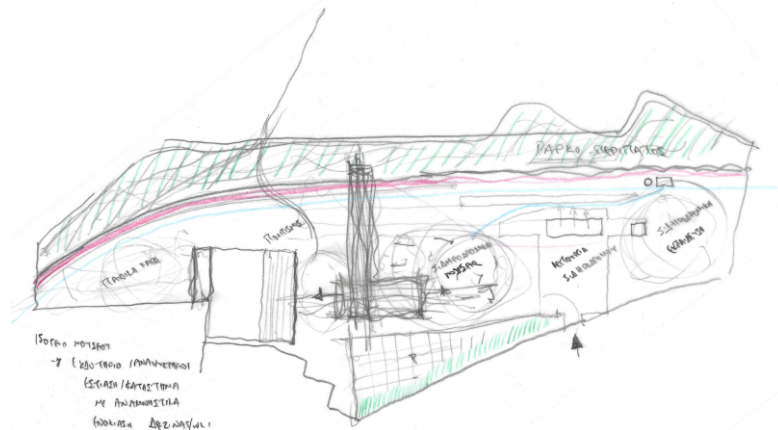
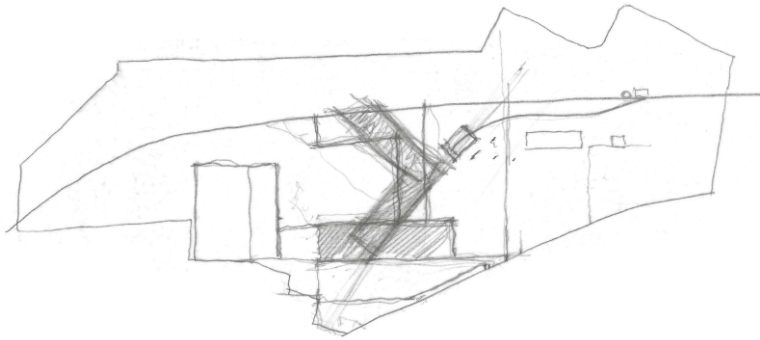
Ανάλυση κόμβου κοντά στο σιδηροδρομικό σταθμό Βόλου

ΔΥΟ ΓΙΑΘΑ ΔΙΑΥΣΠΡΙΣΤΩΝ
 -> ΒΟΥΛΟΣ - ΘΑΛΑΣΣΑ
 ↓ ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΥΤΕΙΣΙΑ ↓ ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΙΣΜΟΣ
 -> ΑΝΑΨΥΧΗ - ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
 ΣΗΜΕΙΟ ΤΟΜΗΣ ΤΟ ΜΟΤΣΕΟ
 ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΥΟ

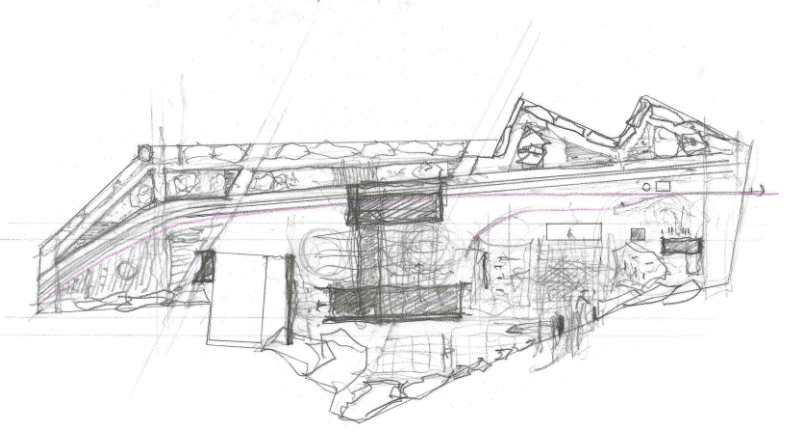
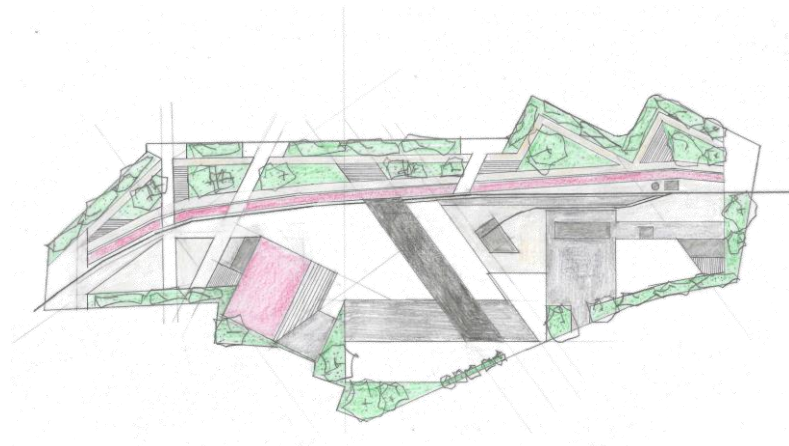
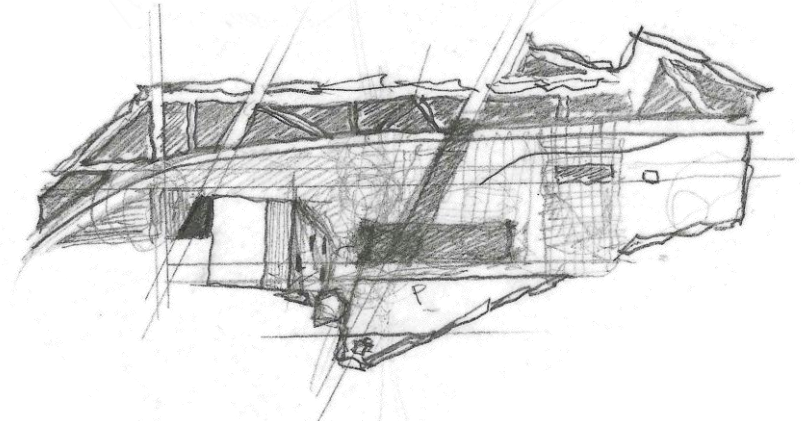
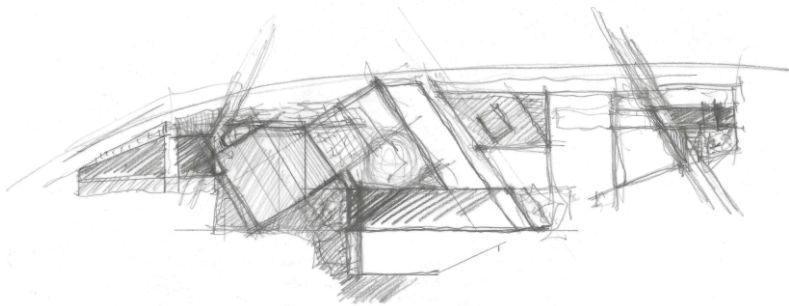
- ΟΔΗΓΗ ΕΚΚΕΛΟΔΟΡΙΑ
- ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
- ΡΕΞΟΔΡΟΜΟΣ ΠΡΩΜΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
- ΑΝΑΨΥΧΗ ΙΑΘΗΤΟΣΜΟΣ
- ΑΠΟΤΟΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
- ΕΝΩΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΜΟΤΣΕΟ

ΑΡΧΙΚΕΣ ΑΝΑΖΗΤΗΣΕΙΣ

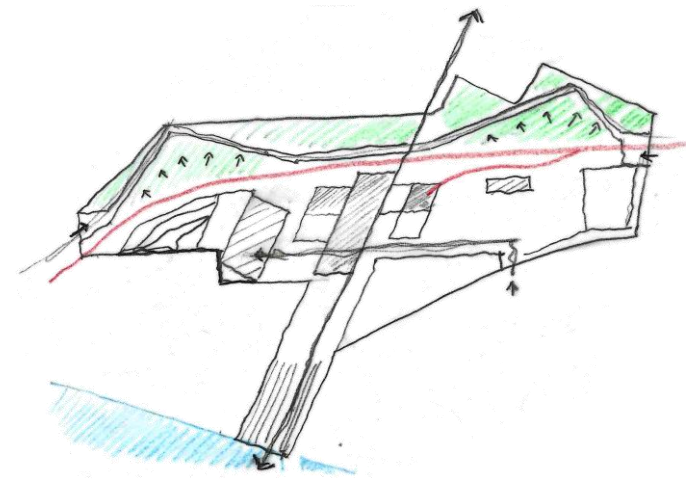
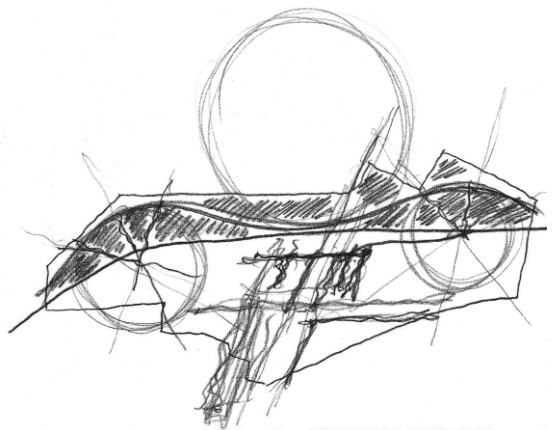
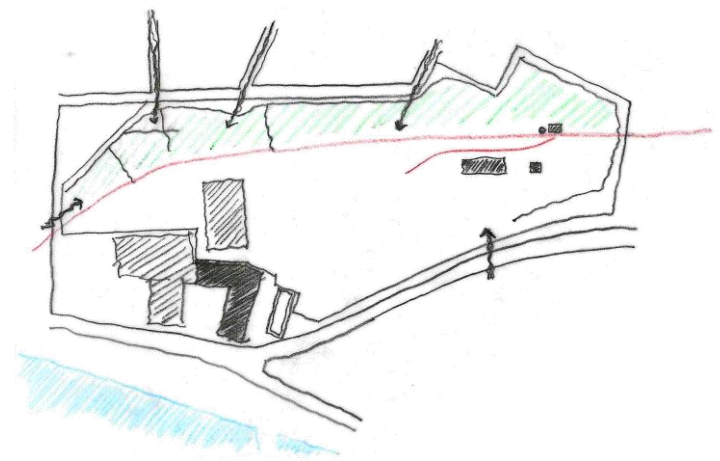
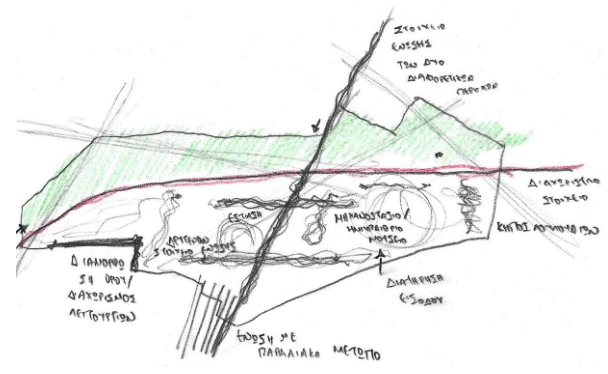
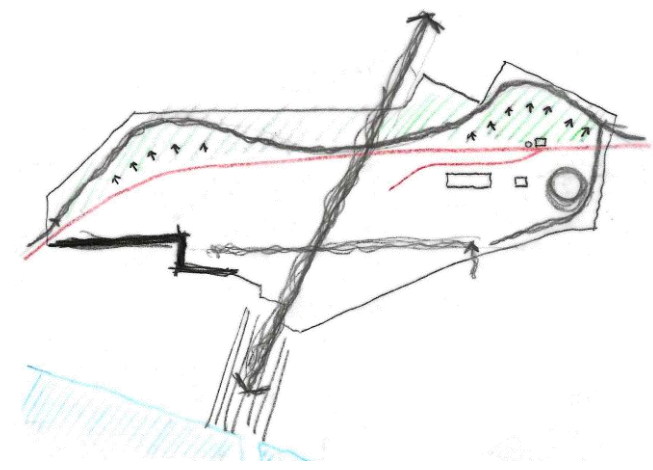
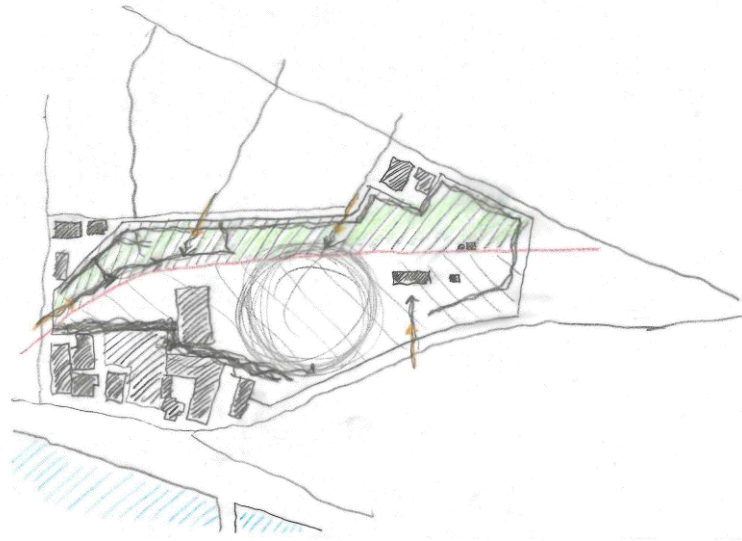


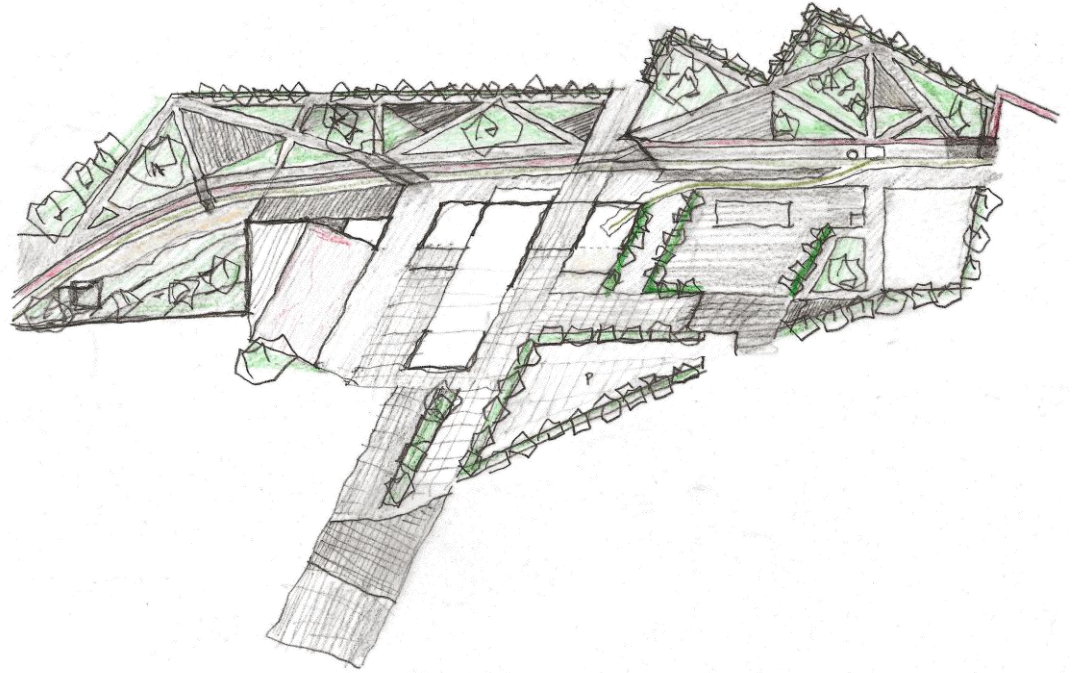
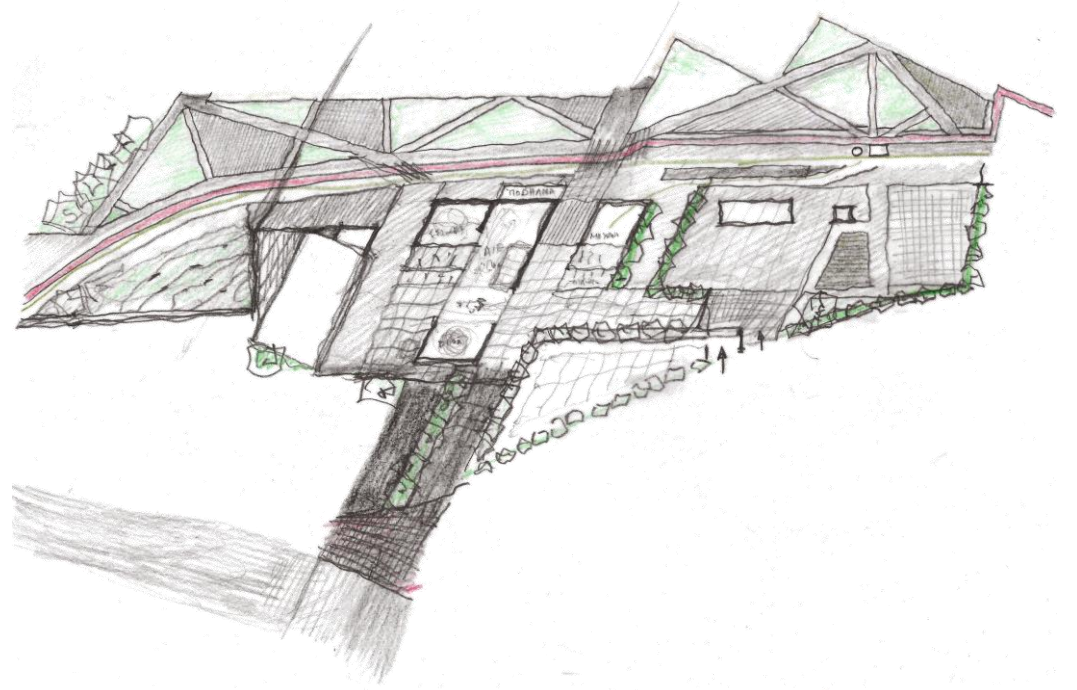
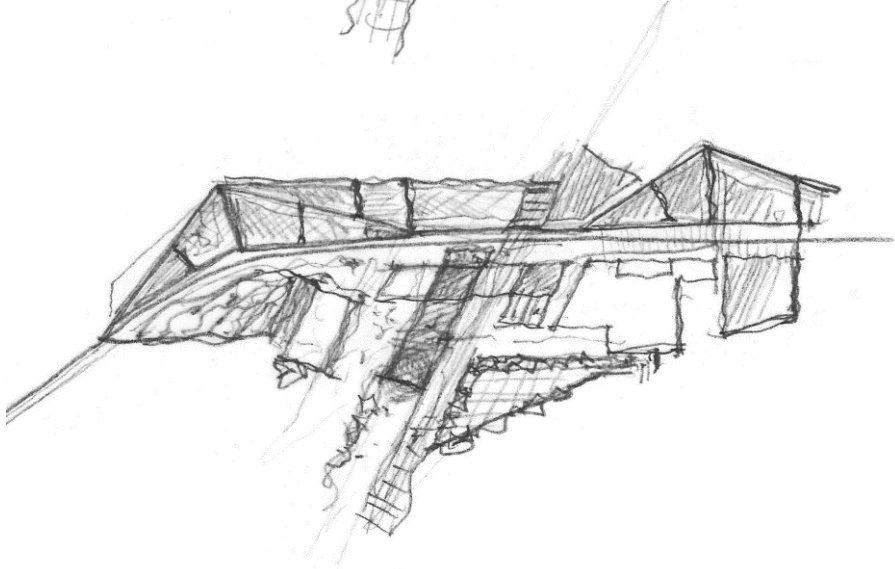
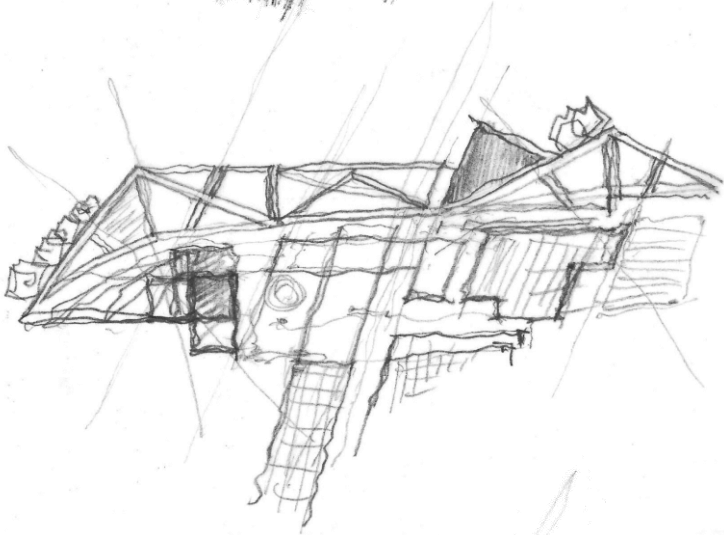


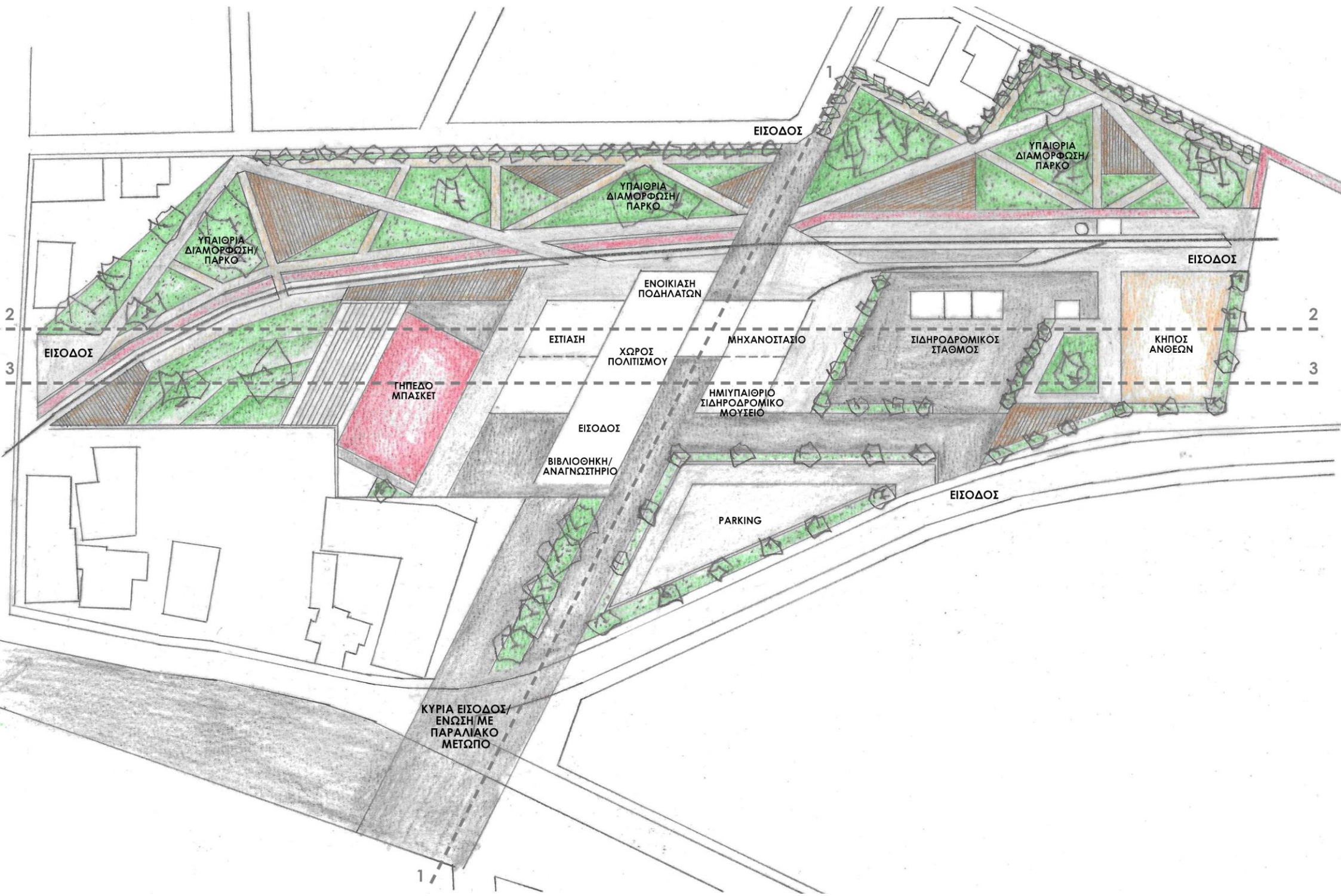
ISTEPO PONSER
 -> ERO-TRON I MANHETTON
 ESTASI / ENTASTINA
 ME ANIMASTIA
 GONASA ERE.MYUL
 PONSER
 -> ANIMASTIA PONSER
 ANIMASTIA PONSER
 BUBONORA / ANIMASTIA PONSER

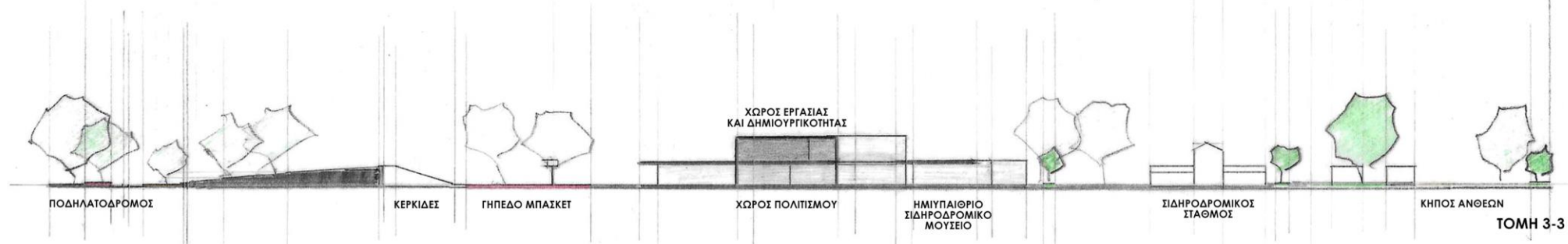
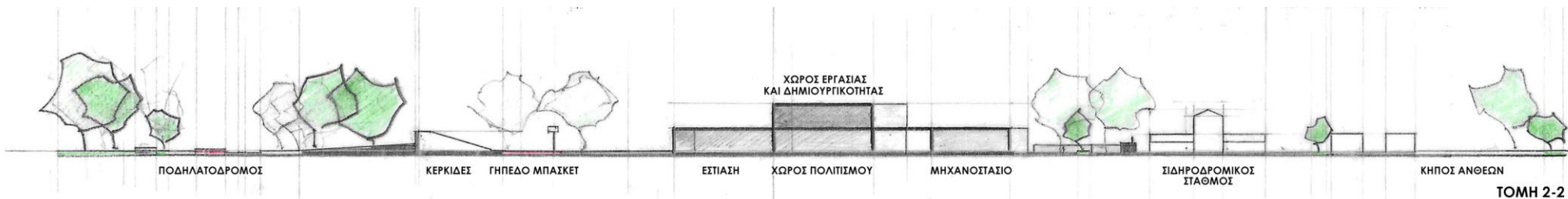
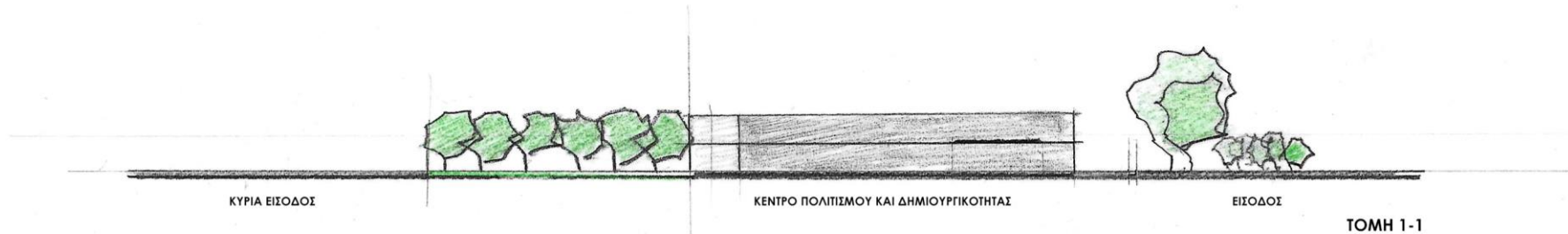


ΠΡΩΤΗ ΙΔΕΑ

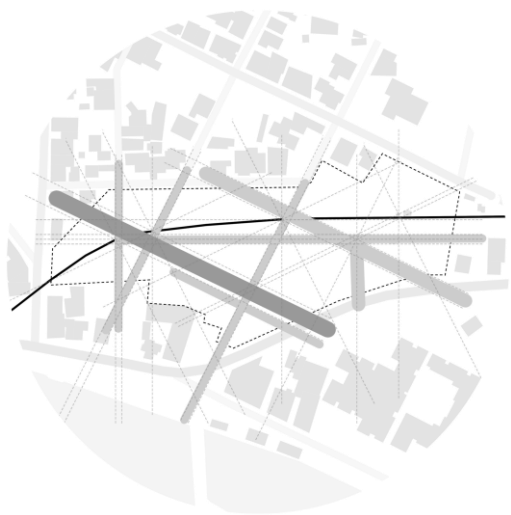




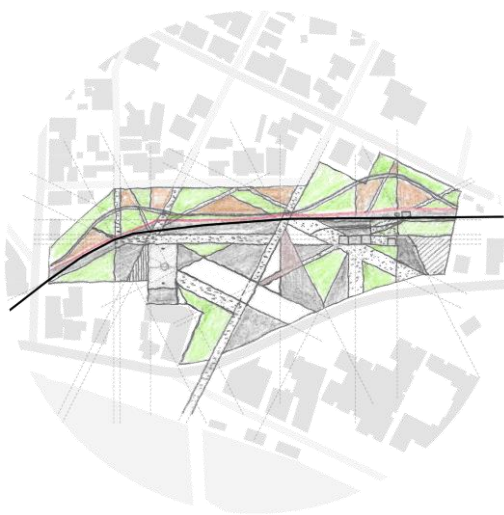




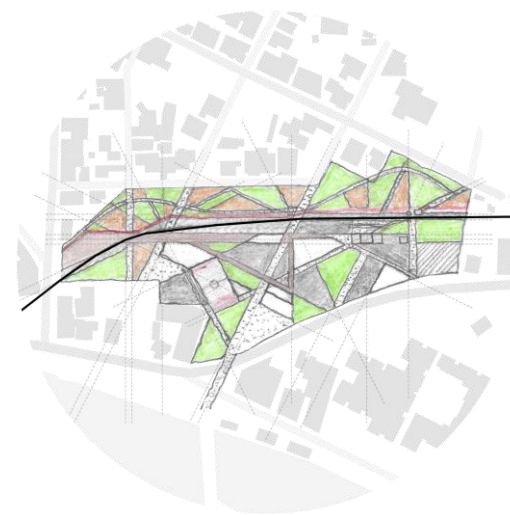
ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΕΥΡΕΣΗ ΧΑΡΑΞΕΩΝ



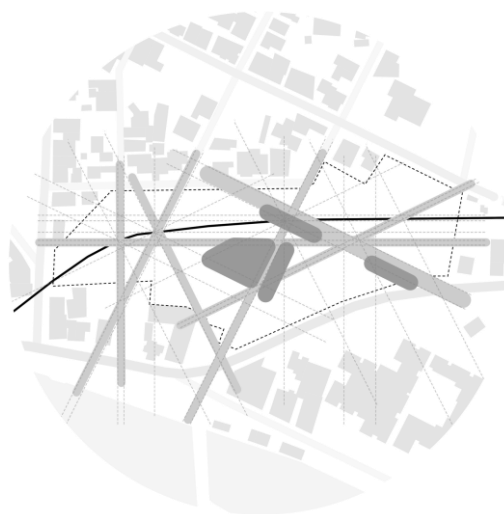
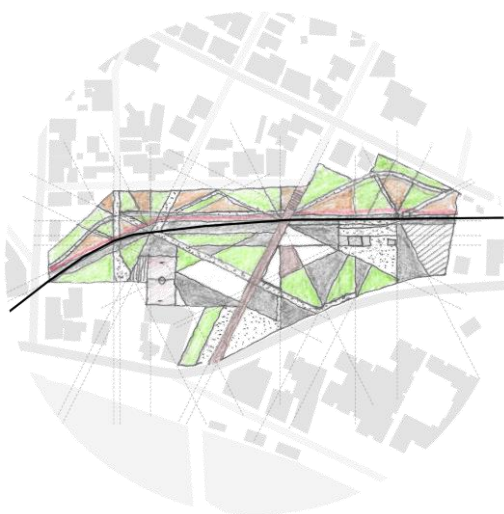
1. Παράλληλια στο παραλιακό μέτωπο



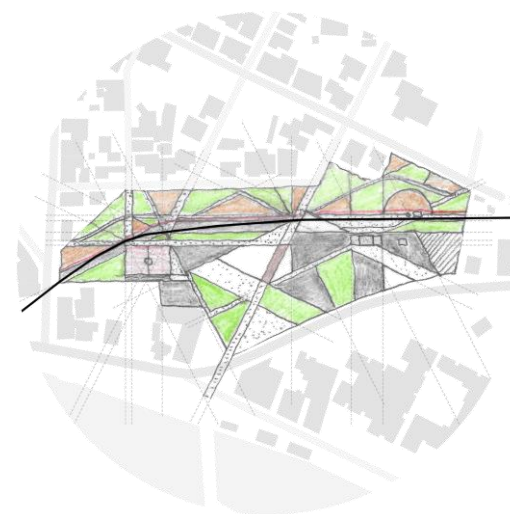
2. Σύνδεση με γέφυρα κάθετα στον άξονα διέλευσης



3. Γέφυρα στον άξονα διέλευσης

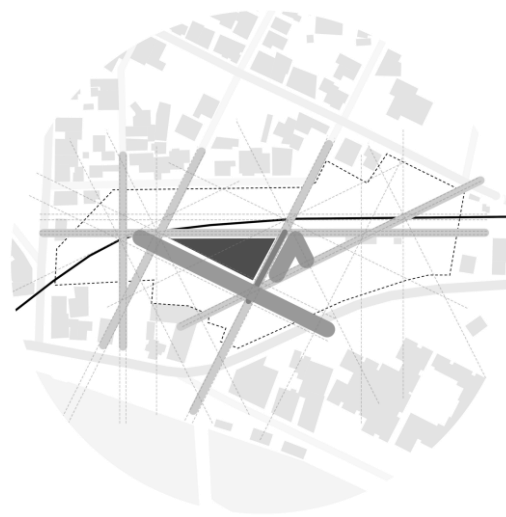
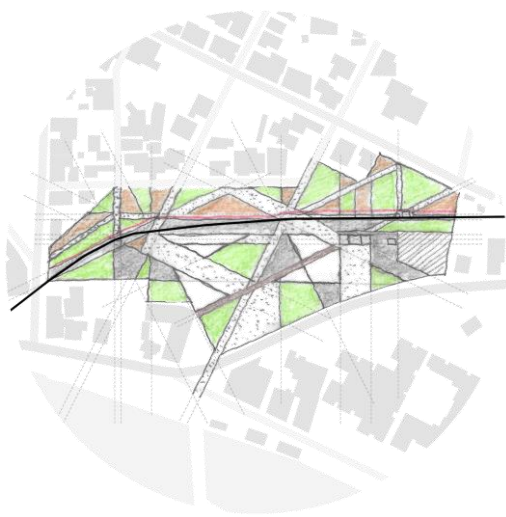


4. Διάσπαση λειτουργιών

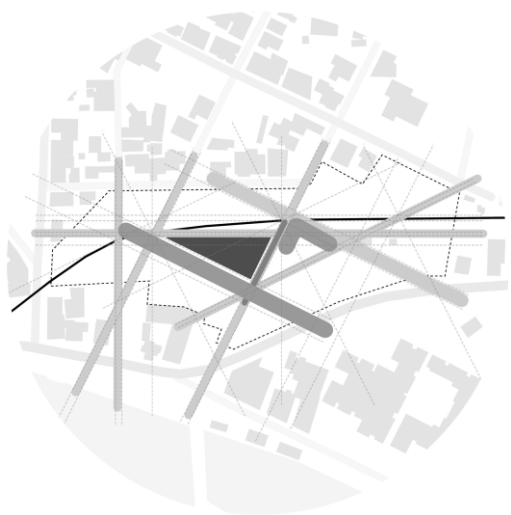
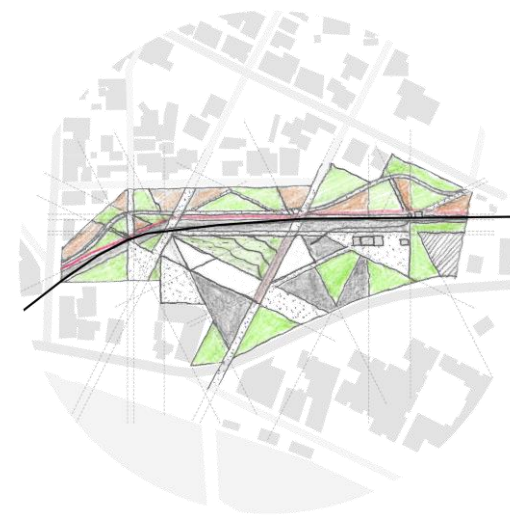




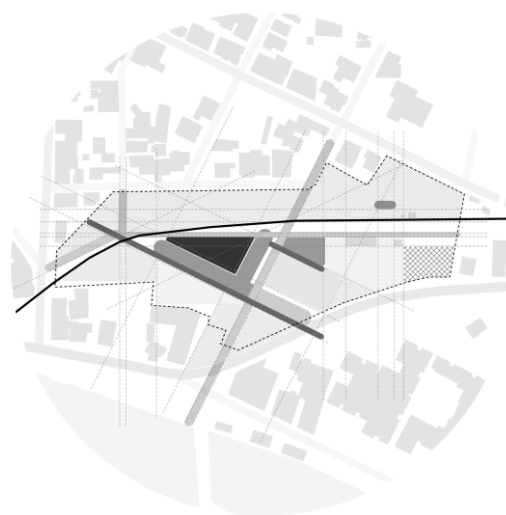
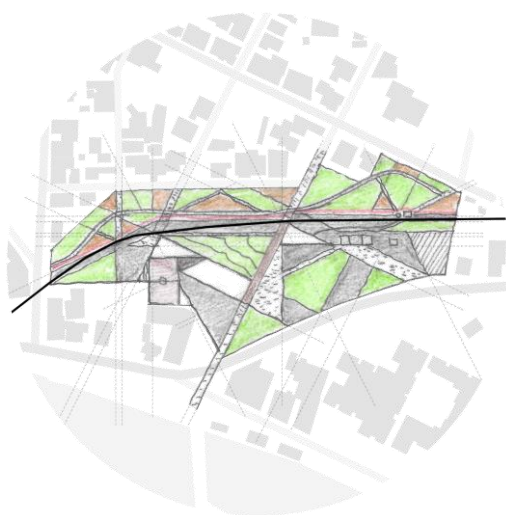
5. Σύνδεση με γέφυρα παράλληλα στον άξονα κύριας οδού



6. Σταδιακή ανάβαση και πλατφόρμα με θέα τη θάλασσα



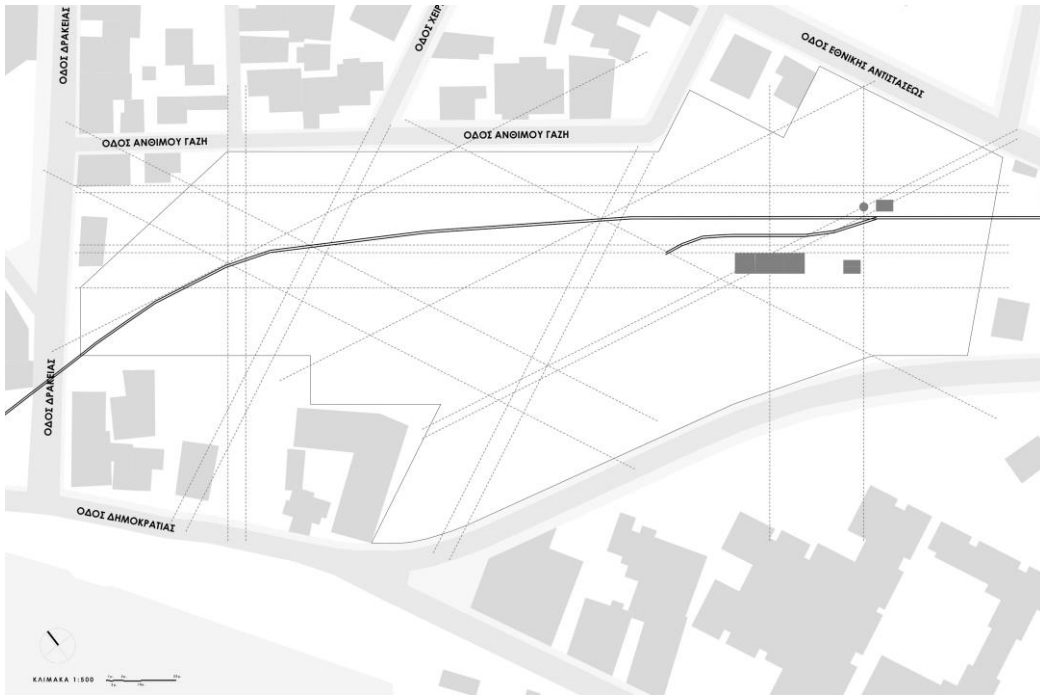
7. Σταδιακή ανάβαση και πλατφόρμα με θέα τη θάλασσα



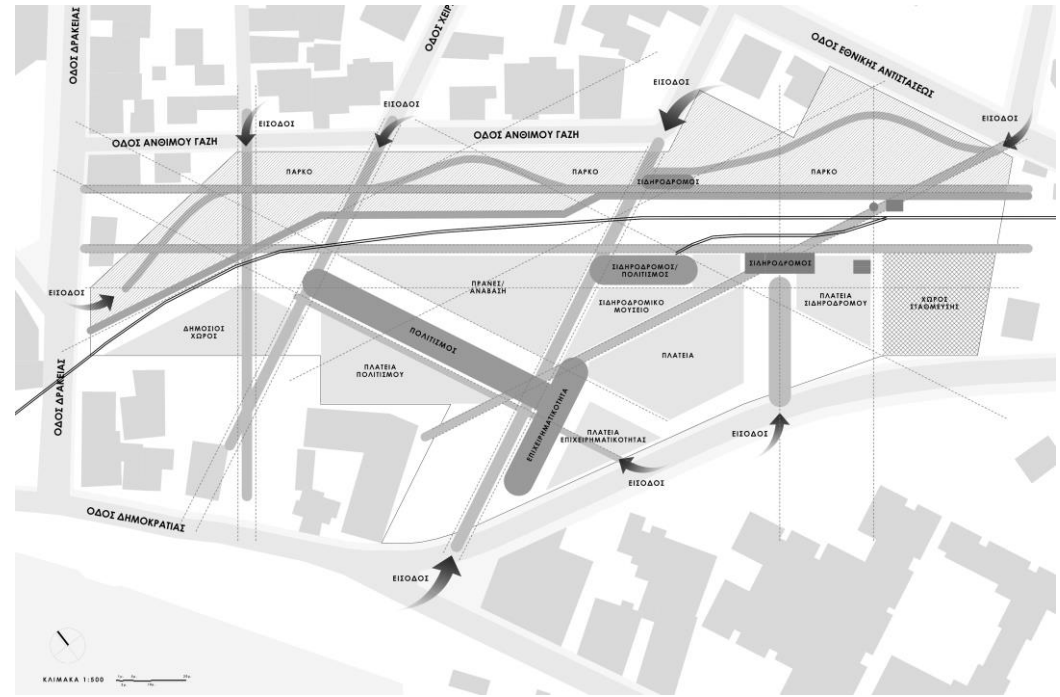
8. Σταδιακή ανάβαση και καθετότητα κύριων όγκων



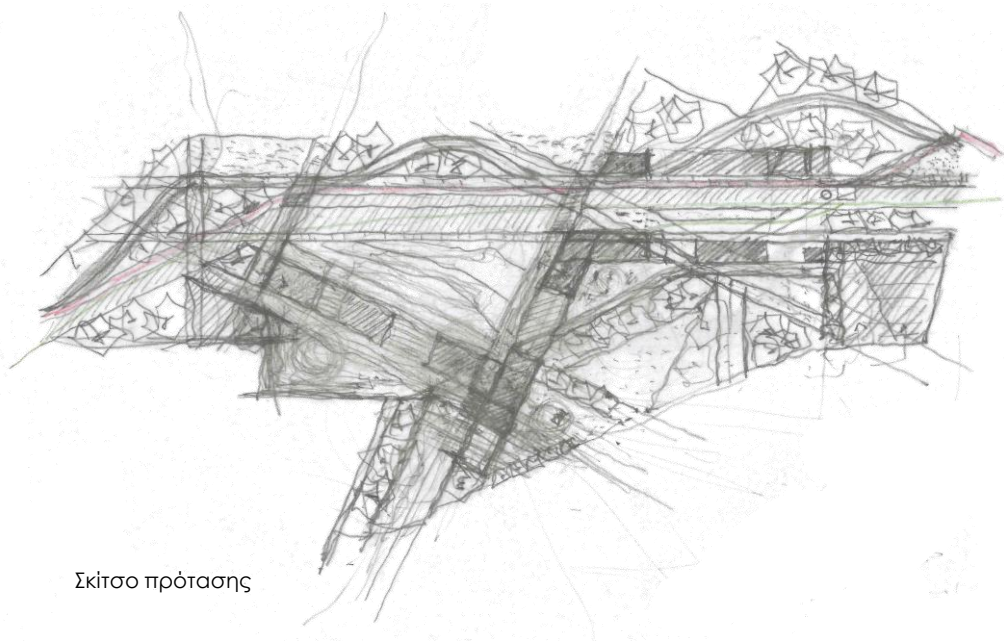
Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ



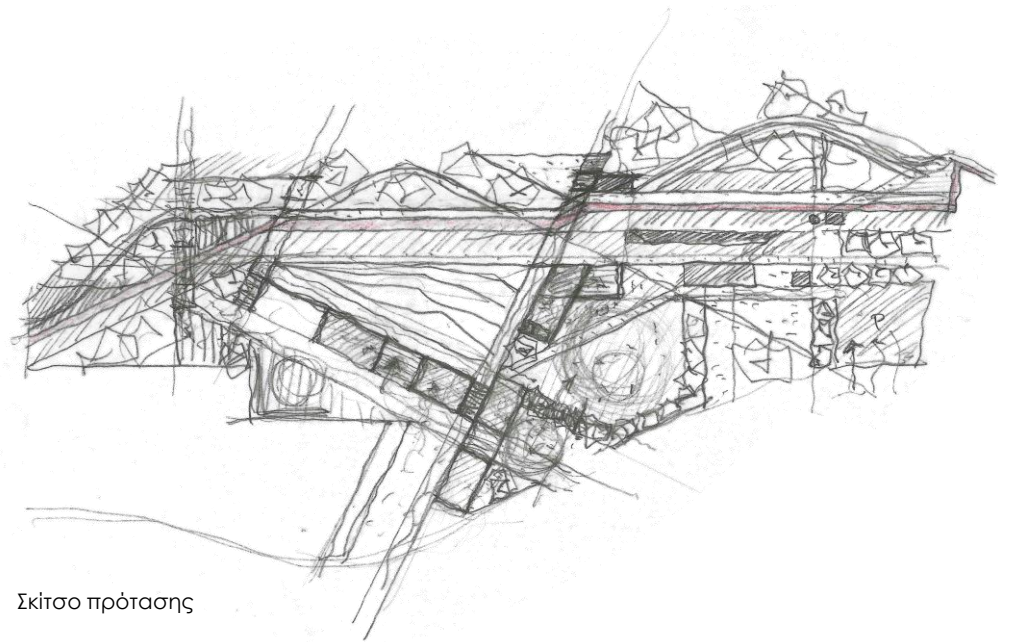
Βασικές χαράξεις



Η πρόταση

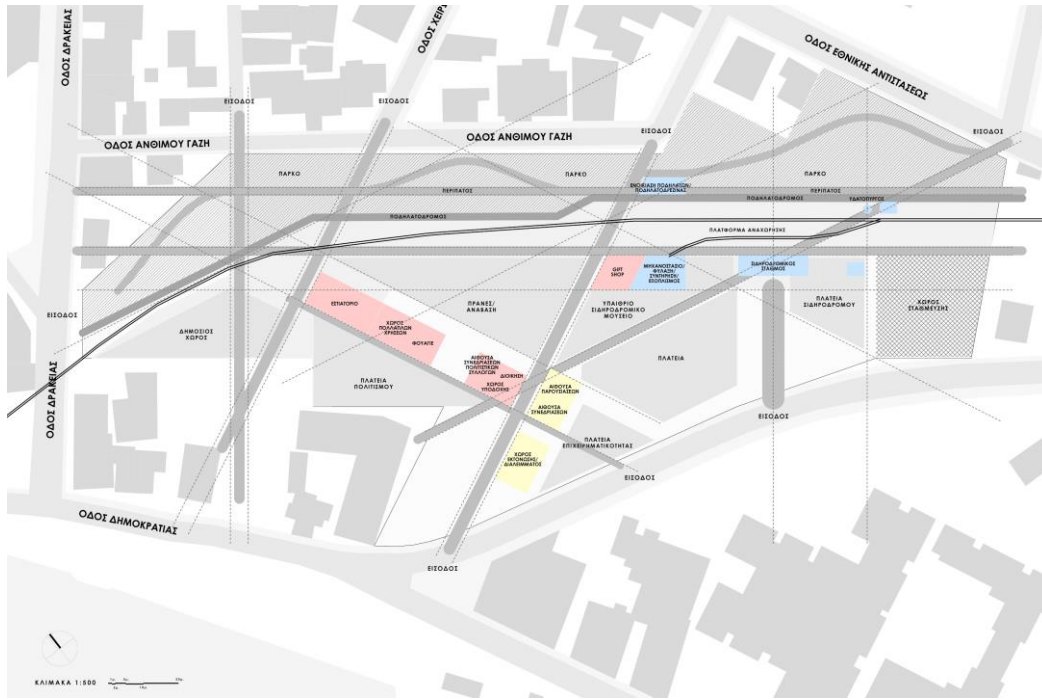


Σκίτσο πρότασης

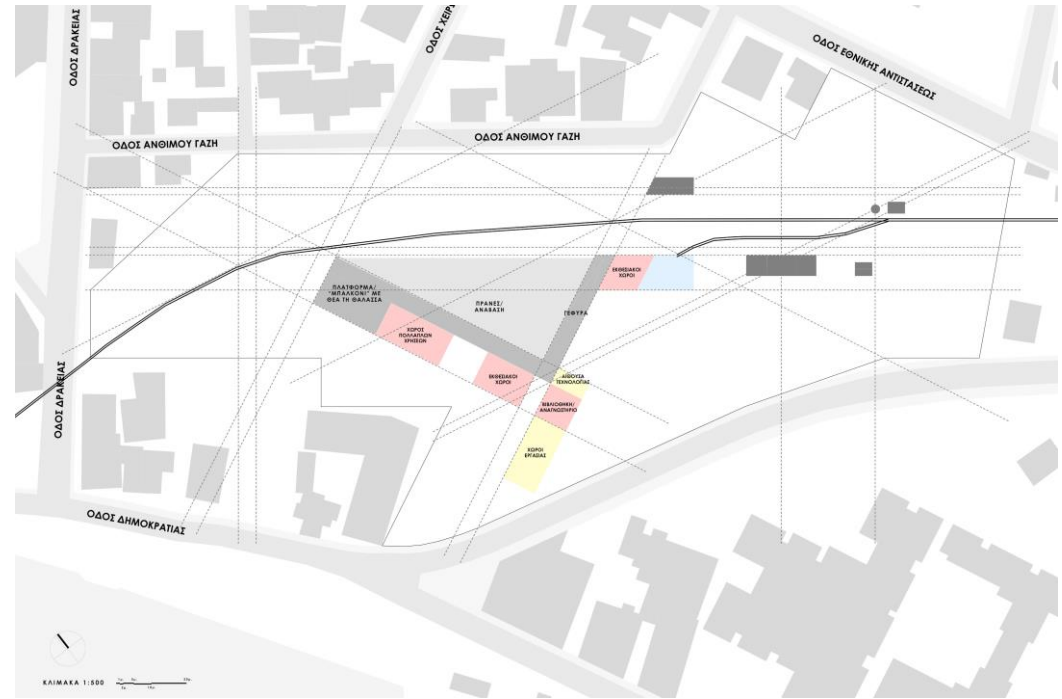


Σκίτσο πρότασης

ΑΡΧΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ



Ισόγειο



Όροφος



Σιδηροδρομικός σταθμός Αγριάς - έγχρωμο

