

ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ & ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Π.Ε.Ο. ΠΑΤΡΩΝ - ΑΘΗΝΩΝ 11, ΠΑΤΡΑ 26504, τηλ. 2611104200, poadep@gmail.com

www.poadep.gr

Πολιτιστικές Επιδράσεις των νέων μεγάλων συγκοινωνιακών έργων στη δυτική Χώρα (Ολυμπία Οδός, Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, Ιόνια Οδός)

(EXPERT SURVEY)

ΠΑΤΡΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2021

Το παρόν τεύχος εντάσσεται σε σειρά θεματικών τευχών που αφορούν την εκπόνηση πολυδιάστατης μελέτης για τον εντοπισμό και την αξιολόγηση των κοινωνικοοικονομικών επιδράσεων της Ιόνιας Οδού, κατά την κατασκευή της, αλλά – και κυρίως – από την ολοκληρωμένη λειτουργία της από το έτος 2017 και μετά, οπότε κατασκευάστηκε και παραδόθηκε σε λειτουργία.

Η συνολική έρευνα περιλαμβάνει σειρά επιμέρους μελετών, μεταξύ των οποίων και την παρούσα, η οποία αναφέρεται στην κριτική αποτύπωση των στάσεων και αντιλήψεων επιλεγμένων προσωπικοτήτων και εκπροσώπων φορέων (stakeholders) αναφορικά με την Ιόνια Οδό και την ανάδειξη των επιδράσεων από την ολοκληρωμένη λειτουργία της στην περίοδο 2017-2019.

Το παρόν είναι προϊόν συλλογικής εργασίας των παρακάτω στελεχών και συνεργατών του ΠΟΑΔΕΠ:

Σπυριδούλα Τσουκαλά, Πτυχιούχος Τμήματος Πολιτιστικής Διαχείρισης Πανεπιστημίου Πατρών (νυν Ιστορίας-Αρχαιολογίας)

Βασίλειος Βουτσινάς, καθηγητής, Τμήμα Διοίκησης Πανεπιστημίου Πατρών

Ζωή Χριστοφόρου, Επίκουρη καθηγήτρια του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών.

Αναστάσιος Σγούρας, Υποψήφιος Διδάκτορας του Τμήματος Διοίκησης του Πανεπιστημίου Πατρών

(Γενική επιμέλεια μελέτης: Αθαν. Μπέλλας, Ομότιμος καθηγητής Πανεπιστημίου Πατρών)

Ευχαριστούμε όλους τους συμμετέχοντες φορείς στην έρευνα, όπου παρ' όλες τις μεγάλες ευθύνες και το πιεσμένο πρόγραμμά τους ανταποκρίθηκαν θετικά και αποδέχτηκαν πρόθυμα να συμμετέχουν στην διαδικασία των συνεντεύξεων σε μια περίοδο που λόγω της πανδημίας υπήρξαν ποικίλα απρόβλεπτα εμπόδια και δυσκολίες στη διεξαγωγή της.

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Συνοπτική παρουσίαση της Μελέτης και των στόχων της ...1

1. ΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ3

1.1 Γενικά3

1.2 Συγκοινωνιακό δίκτυο4

1.2.1 Ιστορικό κατασκευής συγκοινωνιακού δικτύου4

1.2.2 Ολυμπία Οδός.....5

1.2.3 Ιόνια Οδός.....6

1.2.4 Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου.....7

1.3 Η σημασία της προσβασιμότητας στον πολιτιστικό τουρισμό 7

1.3.1 Γενικά.....7

1.3.2 Ο πολιτιστικός τουρισμός και οι επιδράσεις του στην
οικονομία.....8

1.3.3 Η σημασία της προσβασιμότητας για τον πολιτιστικό
τουρισμό...11

1.3.4 Ο ρόλος των συγκοινωνιακών δικτύων στον πολιτιστικό
τουρισμό...12

2. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ
ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ: ΜΟΝΟΠΑΤΙΑ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ15

2.1 Οι Πολιτιστικές Διαδρομές στην Ευρώπη15

2.2 Οι Πολιτιστικές Διαδρομές στην Ελλάδα20

2.3 Οι Πολιτιστικές Διαδρομές ως εργαλείο τοπικής ανάπτυξης:
Η περίπτωση της Τοσκάνης24

2.4 Πολιτιστικές διαδρομές: Επιτυχής σχεδιασμός και καλές
πρακτικές.....27

3. ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ29

3.1 Εισαγωγή29

3.2 Κριτική ποιοτική θεώρηση29

3.3 Αναλυτική παρουσίαση αποτελεσμάτων31

4. Συμπεράσματα52

5. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ-
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ55

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Συνοπτική παρουσίαση της Μελέτης και των στόχων της

Η παρούσα μελέτη αποτελεί μια ερευνητική εργασία του Παρατηρητηρίου Οδικών Αξόνων Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου (Π.Ο.Α.Δ.Ε.Π). Το πεδίο δράσης του Π.Ο.Α.Δ.Ε.Π περιλαμβάνει τέσσερα μεγάλα οδικά έργα της δυτικής και νότιας Ελλάδας και συγκεκριμένα της Ολυμπίας Οδού, της Ιόνιας Οδού, της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου και της Μορέας. Το Παρατηρητήριο εκπονεί μελέτες αναφορικά με τα παραπάνω έργα, καταγράφοντας, με διάφορες μεθοδολογίες, τις οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και πολιτιστικές επιδράσεις, που αυτά ασκούν στον κοινωνικό ιστό και την περιφερειακή ανάπτυξη..

Η παρούσα έρευνα του Π.Ο.Α.Δ.Ε.Π, αφορά την καταγραφή και παρουσίαση των επιδράσεων από την κατασκευή και λειτουργία, από τα μέσα του 2017, των σύγχρονων οδικών αξόνων της Ιόνιας Οδού και της Ολυμπίας Οδού* (με συνδυαστικό κρίκο μεταξύ τους το παλαιότερο έργο της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου), στον πολιτιστικό τομέα.

Πρωταρχικός στόχος της μελέτης είναι να συμβάλει στην παρουσίαση, με εφαρμοσμένο τρόπο, της πολυεπίπεδης διάστασης των επιδράσεων από την κατασκευή και τη λειτουργία νέων οδικών έργων, με έμφαση στον τομέα

του πολιτισμού. Οι επιδράσεις αυτές συνήθως εντοπίζονται, στην παγκόσμια βιβλιογραφία, στις νέες συνθήκες προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας, καθώς και στα ατυχήματα. Οι επιδράσεις στον πολιτισμό είτε αγνοούνται τελείως, είτε παρουσιάζονται με έμμεσο τρόπο στις επιδράσεις πάνω στον τουρισμό, εσωτερικό και εξωτερικό. Παρά το γεγονός ότι για τη χώρα μας οι επιδράσεις στον τουρισμό γενικά είναι υψίστης σημασίας, η προσπάθεια εξειδίκευσης και ανεξάρτητης μελέτης του τμήματος των τουριστικών ροών που αφορά τον πολιτισμό, αποτελεί, κατά την άποψη μας μια ιδιαίτερη αναγκαιότητα λόγω της διαφορετικότητας των κινήτρων επισκεψιμότητας, του προφίλ των επισκεπτών, των αναγκαίων υποδομών και άλλων σημαντικών παραμέτρων που συνδέονται με την ανάπτυξη και λειτουργία του πολιτιστικού τομέα (μουσεία, αρχαιολογικοί χώροι, φεστιβάλ, συναυλίες, άλλες εκδηλώσεις καλλιτεχνικού χαρακτήρα κλπ).

Ορόσημα σε αυτή την κατηγορία επιδράσεων αποτελούν στη νοτιοδυτική χώρα και Πελοπόννησο τα μεγάλα μουσεία και οι αρχαιολογικοί χώροι της Αθήνας, της Κορίνθου, των Μυκηνών, της Επιδαύρου, καθώς και άλλων προορισμών, όπως του Μυστρά, του Ναυπλίου, της Μάνης κλπ.

* Σχετικά με την Ολυμπία Οδό διευκρινίζεται ότι το νέο τμήμα που κατασκευάστηκε αφορά την Κορίνθου-Πατρών (ΚΟΠΑ), ενώ στη μελέτη η Ολυμπία Οδός λαμβάνεται με το συνολικό μήκος της (Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα)

Είναι διαπιστωμένο ότι η επί πολλά χρόνια καθυστέρηση κατασκευής των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων της νοτιοδυτικής χώρας (εδώ συμπεριλαμβάνεται και ο σιδηρόδρομος, ο οποίος όμως δεν αποτελεί αντικείμενο αυτής της μελέτης), κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης, συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στην επί δεκαετίες συνεχιζόμενη αποκοπή των περιοχών αυτών από την υπόλοιπη Ελλάδα και ειδικά από την Πρωτεύουσα, που από πληθυσμιακή και τουριστική άποψη αποτελεί τον μεγαλύτερο τροφοδότη κινητικότητας προς αυτές τις περιοχές.

Αντίθετα, η επανέναρξη κατασκευής της Κορίνθου-Πατρών και της Ιόνιας Οδού το 2014, συνεισέφερε σημαντικά στο τοπικό εισόδημα και την απασχόληση, ενώ από το 2017 και μετά που τέθηκαν σε λειτουργία αυτά τα έργα, αποκαταστάθηκαν οι συνθήκες ομαλής σύνδεσης με τις λοιπές περιοχές της χώρας. Παράλληλα, υπήρξε μια έκρηξη της κινητικότητας και των τουριστικών ροών στις περιοχές που περιβάλλουν του δύο άξονες, βέβαια μέσα σε ένα κλίμα γενικότερης ταχείας ανόδου του τουρισμού σε ολόκληρη τη χώρα, που είναι όμως εντελώς αβέβαιο ότι θα συνέπιπτε με ανάλογη αύξηση στις μειονεκτικές αυτές περιοχές, αν δεν υπήρχε η νέα, σύγχρονη λειτουργία αυτών των έργων.

Θα πρέπει, επίσης, να τονιστεί ότι οποιαδήποτε θετική εξέλιξη στην κινητικότητα και την επικοινωνία αυτών των περιοχών με την υπόλοιπη χώρα και την άρση του κοινωνικού αποκλεισμού των κατοίκων τους, είναι μεγάλης σημασίας, καθόσον οι περισσότεροι νομοί (Δυτική Ελλάδα, Ήπειρος) βρίσκονται από αναπτυξιακής πλευράς στις χαμηλότερες θέσεις έναντι των άλλων περιφερειών της χώρας. Επίσης, η ειδική κινητικότητα, που αφορά τους πολιτιστικούς προορισμούς αυτών των περιοχών, ήταν, λόγω των συνθηκών αποκλεισμού που επικρατούσαν, πολύ χαμηλή, παρά το γεγονός ότι διαθέτουν αξιόλογους θησαυρούς που επί χρόνια παρέμεναν δυσπρόσιτοι και με χαμηλή ανάπτυξη και αξιοποίηση (Ρωμαϊκή Πάτρα, αρχαία Ελίκη, Ναυμαχία Λεπάντο, αρχαία Καλυδόνα, αρχαία Νικόπολις κλπ).

Στηριζόμενη στο παραπάνω υπόβαθρο, η παρούσα μελέτη κινείται στους εξής τρεις βασικούς άξονες:

α) πραγματοποιεί μια συνοπτική καταγραφή του νέου πολιτιστικού αποθέματος που προέκυψε από την κατασκευή των νέων αυτοκινητόδρομων (κυρίως νέα αρχαιολογικά ευρήματα),

β) ερευνά τη μεταβολή στην κινητικότητα και την επισκεψιμότητα των πάσης νομικής μορφής και κατηγορίας πολιτιστικών φορέων κατά μήκος των οδικών αξόνων, λόγω της βελτίωσης της προσβασιμότητας και της ασφάλειας που παρέχουν τα νέα αυτά έργα, και

γ) παρουσιάζει το θέμα των τουριστικών διαδρομών, ως μιας νέας προσέγγισης της τουριστικής και πολιτιστικής αξιοποίησης των πολιτιστικών προορισμών της δυτικής χώρας, που δυνητικά μπορεί να προκαλέσει μια πρόσθετη ώθηση και αναβάθμιση τους με καλύτερα ποσοτικά και ποιοτικά αποτελέσματα.

Είναι φανερό ότι το υπό στοιχείο (β) παραπάνω τμήμα της μελέτης είναι και το κύριο ερευνητικό αντικείμενο αυτής, χωρίς να παραγνωρίζεται φυσικά στο ελάχιστο η αναμενόμενη θετική συμβολή των νέων ιστορικών και αρχαιολογικών μνημείων που προκάλεσε η κατασκευή των έργων, ούτε η υπόδειξη νέων μεθόδων και προσεγγίσεων ως προς τη διαχείριση των πολιτιστικών οντοτήτων και εκδηλώσεων. Δεδομένου μάλιστα, -ως προς το τελευταίο- ότι στην επερχόμενη νέα εποχή, οι απαιτήσεις των επισκεπτών, ιδιαίτερα των τουριστών, είναι αυξημένες και απαιτούν, από πλευράς παρόχων των πολιτιστικών υπηρεσιών, καλές υποδομές, σωστή οργάνωση, επαγγελματική εξειδίκευση και συνδυαστική προσέγγιση με άλλους παράγοντες τουριστικού ενδιαφέροντος (φυσικό περιβάλλον, γαστρονομία, βιωματική διάσταση κλπ).

1. ΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ

1.1 Γενικά

Τα δίκτυα μεταφορών φαίνεται να επιδρούν σημαντικά σε πολλές μεταβλητές της κοινωνίας. Μερικά παραδείγματα είναι το κόστος παραγωγής και διανομής, η ανθρώπινη πρόσβαση σε οικονομικές δραστηριότητες, η παραγωγικότητα, η απασχόληση, ακόμα και η ανάπτυξη μιας συγκεκριμένης περιοχής (Todd Litman, 2010).

Στην Ελλάδα ο τομέας αυτός, έχει γνωρίσει δυναμική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, έχοντας μάλιστα τεράστιο αντίκτυπο στην εγχώρια οικονομία. Καθοριστικοί παράγοντες στην ανάπτυξη αυτή είναι: η διάθεση χρηματοδοτικών πόρων για έργα υποδομής, από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η διάθεση κονδυλίων για την υλοποίηση των Ολυμπιακών Έργων και η ιδιωτική πρωτοβουλία (Καλαφάτη, 2018).

Μερικά από τα μεγάλα, σύγχρονα συγκοινωνιακά έργα είναι: ο αυτοκινητόδρομος της Ιόνιας Οδού (Αντίρριο-Ιωάννινα), η Ολυμπία Οδός (Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα), Ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Πελοποννήσου, γνωστός και ως Μορέας (Κόρινθος-Τρίπολη- Καλαμάτα) και η Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, η οποία συνδέει την

Πελοπόννησο με την Στερεά Ελλάδα και ενώνει την Ολυμπία με την Ιόνια Οδό. Έργα με τα οποία θα ασχοληθεί και η μελέτη αυτή.

Μια σημαντική προέκταση των έργων είναι και η πολιτιστική. Η μεγάλης έκτασης κατασκευαστική δραστηριότητα, που ακολούθησε τα έργα αυτά, οδήγησε σε σημαντικές ανασκαφικές ανακαλύψεις, καθώς και στην δημιουργία πλάνου διαχείρισης των αρχαιοτήτων αυτών. Τα ανασκαφικά ευρήματα, με σημαντικότερα αυτά της Ιόνιας Οδού, ανέδειξαν μια καινούργια σχέση μεταξύ του δικτύου συγκοινωνιών και του Πολιτισμού. Μια σχέση, την οποία η παρουσία εργασίας μελετά και προβάλλει.

1.2 Συγκοινωνιακό δίκτυο

Το συγκοινωνιακό δίκτυο της Ελλάδας εξελίσσεται συνεχώς με στόχο να καλύψει τις ανάγκες για κάθε είδους μετακίνηση. Τα συγκοινωνιακά έργα, από την Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία έως και σήμερα, όχι μόνο διευκολύνουν αλλά καθορίζουν σε ένα βαθμό την κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη μιας χώρας.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η παρούσα μελέτη θα εξετάσει τις επιδράσεις που επέφερε η κατασκευή των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων, της Ολυμπίας Οδού, της Ιόνιας Οδού και της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, στο τομέα του

πολιτισμού. Η έρευνα θα αφορά τόσο τις επιπτώσεις που προέκυψαν κατά την κατασκευαστική περίοδο, όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας των έργων. Σημαντικό είναι να τονισθεί, πως εσκεμμένα επιλέχθηκε να παραληφθεί η χρονική περίοδος, από τις αρχές του 2020 και έπειτα. Αυτό διότι, η εμφάνιση του ιού COVID 19 μετέβαλε την κοινωνική πραγματικότητα σε όλους τους τομείς, ενώ ένα τέτοιο δείγμα θα μπορούσε να αλλοιώσει σημαντικά την αντιπροσωπευτικότητα των αποτελεσμάτων της έρευνας

Με βάση τα παραπάνω, κρίνεται απαραίτητο να γίνει μια σύντομη παρουσίαση των έργων και του ιστορικού κατασκευής τους.

1.2.1 Ιστορικό κατασκευής συγκοινωνιακού δικτύου

Το ολοκληρωμένο τμήμα Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα της «Ολυμπίας Οδού» παραδόθηκε το 2017, την ίδια χρονιά που εγκαινιάστηκε ο Αυτοκινητόδρομος της Ιόνιας Οδού, δίνοντας στην κυκλοφορία το τελευταίο του τμήμα Πέρδικα-Εγνατία, μήκους 14 χλμ.

Αναλυτικότερα, Η αναβάθμιση του αυτοκινητοδρόμου Α8 ξεκίνησε το 2008, από την εταιρεία δημοσίων έργων «Ολυμπία Οδός Α.Ε». Ο αρχικός σχεδιασμός τοποθετούσε την παράδοση του έργου 6 χρόνια μετά. Με την

Από την άλλη πλευρά, το σχέδιο για την κατασκευή της Ιόνιας Οδού, με κατασκευάστρια και διαχειρίστρια εταιρία για το τμήμα Αντίρριο-Ιωάννινα την «Νέα Οδός Α.Ε.», ξεκίνησε την δεκαετία του 2000, με τα αρχικά σχέδια να θέλουν διαπλάτυνση στην υφιστάμενη ΕΟ με ταυτόχρονη κυκλοφορία των οχημάτων. Η περιοχή της Κλόκοβας όμως, θεωρήθηκε απαγορευτική λόγω της ιδιομορφίας του έδαφους, ενώ παράλληλα η οικονομική κρίση που γνώρισε η χώρα στα τέλη της δεκαετίας έβαλε φρένο στις διαδικασίες κατασκευής. Το ζήτημα λύθηκε την διάνοιξη σήραγγας η οποία ολοκληρώθηκε ένα χρόνο πριν τα εγκαίνια του Αυτοκινητοδρόμου το 2017. Κάποια από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου που ξεχωρίζουν, είναι: 24 γέφυρες συνολικού μήκους 7 χλμ., 4 σήραγγες συνολικού μήκους 11,2 χλμ., 77 κάτω διαβάσεις και 24 άνω διαβάσεις.

Ο Αυτοκινητόδρομος 8 ή Ολυμπία Οδός διέρχεται από την Αττική και τη βόρεια Πελοπόννησο. Έχει ως αφετηρία την Ελευσίνα και καταλήγει στο Ρίο της Πάτρας, όπου και συνδέεται με τον Αυτοκινητόδρομο Α5, δηλαδή την Ιόνια Οδό, μέσω της Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου.



Το έργο έχει συνολικό μήκος 201,5 χιλιόμετρα, 120 εκ των οποίων αφορούν τον Νέο Αυτοκινητόδρομο Κορίνθου-Πατρών, με τον οποίο και θα ασχοληθούμε στην παρούσα μελέτη. Ο τελευταίος, εκτείνεται στη βόρεια ακτογραμμή της Πελοποννήσου.

Το γεγονός πως ένα μεγάλο μέρος του αυτοκινητοδρόμου κατασκευαζόταν, ενώ ταυτόχρονα ήταν σε λειτουργία, καθώς και το ασταθές γεωλογικά περιβάλλον, ήταν κάποια από τις σημαντικότερες δυσκολίες που ήρθε αντιμέτωπο το έργο, πριν την ολοκλήρωση του.

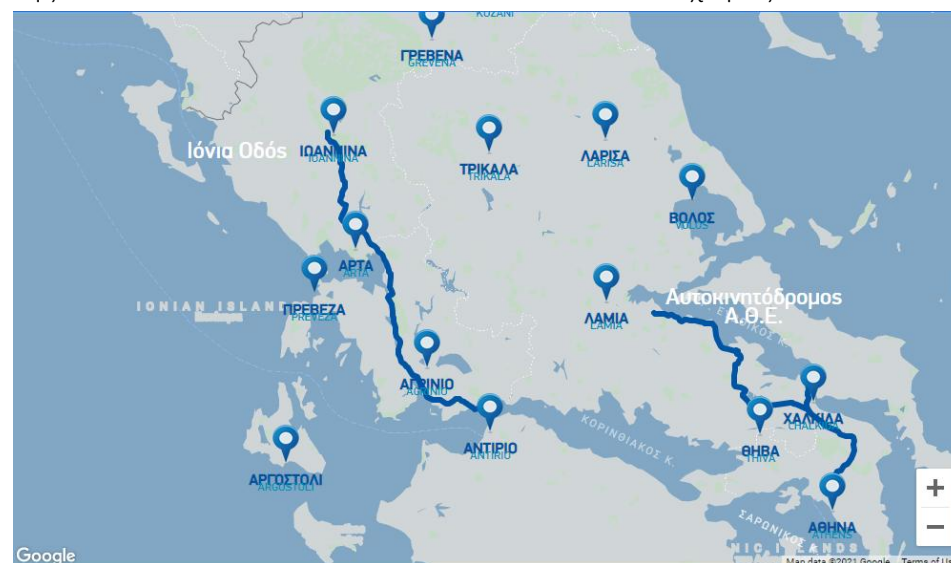
Αξιοσημείωτο είναι πως η σπουδαιότητα του έργου αναγνωρίζεται όχι μόνο σε εγχώριο, αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η βράβευση από την Αμερικανική Ένωση Πολιτικών Μηχανικών (ASCE - American Society of Civil Engineers), ως ένα από τα πέντε κορυφαία τεχνικά έργα στον κόσμο για το 2019.

1.2.3 Ιόνια Οδός

Ο Αυτοκινητόδρομος 5 ή Ιόνια Οδός έχει μήκος 196 χιλιόμετρα. Έχει ως αφετηρία το από Αντίρριο, όπου και συνδέεται μέσω της Γέφυρας με τον Αυτοκινητόδρομο 8, και καταλήγει στα Ιωάννινα, ενώ διασχίζει δύο περιφέρειες και τέσσερις νομούς. Πρόκειται για έναν αυτοκινητόδρομο

σε νέα χάραξη, γεγονός που αύξησε δραματικά την δυσκολία ολοκλήρωσης του έργου, σε συνδυασμό με τις ιδιαιτερότητες των γεωλογικών συνθηκών.

Μια ιδιαίτερη παράμετρος του έργου, με την οποία θα ασχοληθούμε διεξοδικότερα σε επόμενο κεφάλαιο, είναι τα αρχαιολογικά ευρήματα που προέκυψαν κατά την διάρκεια της κατασκευής του και οδήγησαν σε εκτεταμένες ανασκαφικές εργασίες στις περιοχές της Μακύνειας, Γαβρολίμνης και Καλυδώνας. Από αυτές ήρθαν στο φως σπουδαία κινητά και ακίνητα ευρήματα, τα οποία εμπλούτισαν, τον ήδη μεγαλειώδη, αρχαιολογικό θησαυρό της χώρας.



Google Maps 2021,
ΠΗΓΗ: <https://www.neaodos.gr/>

1.2.4 Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτέλεσε όραμα γενεών, αφού αν και ολοκληρώθηκε το 2004, η αρχική μεγαλόπινη ιδέα γεννήθηκε στα τέλη του 19ου αιώνα από τον Χαρίλαο Τρικούπη. Με μήκος 2.252 μέτρα, συνδέει την Πελοπόννησο με την Στερεά Ελλάδα και πιο συγκεκριμένα τις ιστορικές περιοχές της Δυτικής Ελλάδας και της Αιτωλοακαρνανίας.

Αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες καλωδιωτές γέφυρες του κόσμου, ενώ για την κατασκευή της χρειάστηκε η επιστράτευση καινοτόμων μεθόδων και τεχνογνωσίας. Χαρακτηριστικό είναι πως για την κατασκευή της έπρεπε να ξεπεραστούν τα εμπόδια του υπεδάφους, των σεισμών και των ανεμών.

«Το σύνολο των συμμετεχόντων στην ποιοτική έρευνα θεωρεί ότι η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου αποτελεί ένα σημαντικότερο έργο, κορυφαίο σε ποιότητα και με στρατηγική σημασία όχι μόνον για την ευρύτερη περιοχή στην οποία ευρίσκεται, αλλά για ολόκληρη την Ελλάδα» θα διαβάσει κανείς στην Έρευνα Κοινωνικής Αποδοχής για την Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, την οποία διεξήγαγε ο Π.Ο.Α.Δ.Ε.Π σε συνεργασία με τον Δρ. Βασίλη Παππά, τον κ Ιωάννη Καραμολέγκο και την Κα Κατερίνα Καποτά. Το παραπάνω καταδεικνύει την σπουδαιότητα του έργου για την εγχώρα και τοπική πραγματικότητα, παρόλα αυτά η Γέφυρα

αποτελεί ένα τεχνολογικό θαύμα σε παγκόσμιο, γεγονός που επιβεβαιώνεται από τα πολυάριθμα βραβεία του. Ενδεικτικά, το 2019, χρονιά κατά την οποία συμπληρώθηκαν 15 έτη λειτουργίας για την γέφυρα, η αποτίμηση ήταν 61 εκατομμύρια διελεύσεις και 9 διεθνή βραβεία.

1.3 Η σημασία της προσβασιμότητας στον πολιτιστικό τουρισμό

1.3.1 Γενικά

Τις τελευταίες δεκαετίες, το κοινωνικό φαινόμενο της αστικοποίησης, το οποίο οδήγησε στην πληθυσμιακή αύξηση των αστικών κέντρων, καθώς και η ραγδαία ακμάζουσα βιομηχανία, η οποία διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό την κοινωνική πραγματικότητα, ανέδειξαν μια σύγχρονη ανάγκη, την ανάγκη της προσβασιμότητας. Στην κάλυψη αυτής της ανάγκης, καθοριστικό ρόλο έπαιξε η αλματώδης πρόοδος της τεχνολογίας του 21ου αιώνα, Τα σύγχρονα τεχνολογικά μέσα και η ανθρώπινη τεχνογνωσία, κατάφεραν να εκπληρώσουν την ανάγκη για προσβασιμότητα, μέσω της δημιουργίας σύγχρονων συγκοινωνιακών έργων. Η παρούσα μελέτη, έχει ως στόχο

τον εντοπισμό, την καταγραφή και την αξιολόγηση των επιδράσεων που επέφερε η κατασκευή των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων, της Ολυμπίας Οδού, της Ιόνιας Οδού και της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, σε έναν συγκεκριμένο και μείζονος σημασίας τομέα για την Ελλάδα, τον τομέα του πολιτιστικού τουρισμού.

1.3.2 Ο πολιτιστικός τουρισμός και οι επιδράσεις του στην οικονομία

Όπως ήδη αναφέρθηκε, το ενδιαφέρον στην παρούσα μελέτη επικεντρώνεται στον τομέα του πολιτισμού και του πολιτιστικού τουρισμού και στο πως αυτοί επηρεάστηκαν από την κατασκευή και λειτουργία των παραπάνω έργων. Όπως θα φανεί στη συνέχεια, ο τουρισμός, εσωτερικός ή εξωτερικός, ως συνολική έννοια, λαμβάνεται υπόψη ως ένα μέγεθος που επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό, ως προς τη διαμόρφωση του, από τον πολιτιστικό παράγοντα. Ως εκ τούτου, δίνεται έμφαση στον εμπριεχόμενο πολιτιστικό τουρισμό που ενώ από ποιοτική άποψη γίνεται γενικότερα αποδεκτός ως κινητήριος μοχλός των τουριστικών ροών, πλην όμως η ποσοτική του διάσταση ενσωματώνεται στα συνολικά τουριστικά μεγέθη, χωρίς να υπάρχουν ασφαλείς μέθοδοι ακριβούς εκτίμησης του. Μολαταύτα, στην παρούσα μελέτη το κύριο μέρος της έρευνας αναπτύσσεται στην περιοχή των πολιτιστικών

οντοτήτων, σε μια προσπάθεια να προσδιοριστεί η συνάφεια πολιτισμού και συγκοινωνιακών υποδομών εξειδικευμένα στο δικό τους χώρο, παίρνοντας ως δεδομένο ότι η σχέση της επίδρασης του πολιτισμού στις συνολικές τουριστικές ροές παραμένει, τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα, σταθερή. Επομένως μια αύξηση για παράδειγμα στην επισκεψιμότητα των πολιτιστικών μονάδων μιας περιοχής, την οποία διατρέχει ένας από τους δυο παραπάνω οδικούς άξονες μετά το 2017, οπότε αυτός τέθηκε σε λειτουργία, μας παρέχει το δικαίωμα να θεωρήσουμε με ασφάλεια ότι η αύξηση αυτή επηρέασε και τις συνολικές τουριστικές ροές της περιοχής με γενεσιουργό παράγοντα τη βελτίωση της προσβασιμότητας.

Στο σημείο αυτό, γεννάται η ανάγκη για μια σημαντική αποσαφήνιση. Η έννοια του πολιτισμού είναι συνυφασμένη με την έννοια του τουρισμού, λόγω της σχέσης αλληλεξάρτησης που φαίνεται να έχουν οι δύο τομείς, σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο υγιής τουρισμός προάγει, διαδίδει και κρατά ζωντανό τον πολιτισμό. Ο πολιτισμός φαίνεται να παίζει τόσο καταλυτικό ρόλο στην τουριστική εμπειρία, ώστε να δημιουργηθούν νέοι όροι, όπως πολιτιστικός τουρισμός και πολιτιστικοί τουρίστες. Τη σχέση αυτή, τονίζει ο Terzić που υποστηρίζει ότι «ο πολιτισμός ως τουριστικό αξιοθέατο μπορεί να είναι μια ισχυρή δύναμη, η οποία στηρίζει τη θέση ότι το ιστορικό, πολιτιστικό, θρησκευτικό και βιομηχανικό παρελθόν μιας

περιοχής πρέπει να διατηρηθεί» (Terzić, 2014). Το 1994, ο Leon van Nispen, διευθυντής του ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), μετέφερε την δική του οπτική για την σχέση πολιτισμού και τουρισμού, λέγοντας πως «πολιτισμός και τουρισμός προορίζονται να είναι μαζί, μια και για πάντα». Ειδικότερα για την Ευρώπη, φαίνεται πως το πολιτιστικό περιβάλλον αποτελεί τον παλαιότερο και σημαντικότερο παραγωγό τουρισμού (Thorburn, 1986).

Η αρχή του πολιτιστικού τουρισμού θα μπορούσε χρονικά να τοποθετηθεί στην αρχαιότητα. Οι αρχαίες πηγές μας ενημερώνουν πως γεωγράφοι, φιλόσοφοι και ιστορικοί της εποχής, όπως ο Ηρώδωτος, ο Θαλής, ο Πausanίας και άλλοι, ταξίδεψαν στην Μεσόγειο και την Μικρά Ασία, για να γνωρίσουν νέους πολιτισμούς (Τσάρτας, 1996). Στην σύγχρονη εποχή, το φαινόμενο του πολιτιστικού τουρισμού άρχισε να μελετάται συστηματικά από την δεκαετία του 1970 και έπειτα, όποτε και ο τουρισμός βρέθηκε στο επίκεντρο των μελετητών (Τσάρτας, 1996).

Για να αποσαφηνίσουμε τον όρο «πολιτιστικός τουρισμός» θα ανατρέξουμε στον Richards (1996), σύμφωνα με τον οποίο, ο πολιτιστικός τουρισμός είναι η κίνηση των ανθρώπων μακριά από το μέρος κατοικίας τους για πολιτιστικές δραστηριότητες με σκοπό να συγκεντρώσουν νέες πληροφορίες και εμπειρίες που να ικανοποιούν τις πολιτιστικές τους ανάγκες. Σύμφωνα με τον Silberberg (1995), ο πολιτιστικός τουρισμός ορίζεται ως επισκέψεις

των ατόμων εκτός της τοπικής κοινότητας τους, επηρεασμένων πλήρως ή εν μέρει από το ενδιαφέρον ιστορικών, επιστημονικών ή πολιτισμικών πηγών μιας κοινότητας, περιοχής ή ενός ιδρύματος. Είναι αξιοσημείωτο πως για το φαινόμενο του πολιτιστικού τουρισμού, σχετικό ορισμό μας παρέχει και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού: «Ο πολιτιστικός τουρισμός περιλαμβάνει τις μετακινήσεις ατόμων που έχουν ως κίνητρο να μελετήσουν την τέχνη, να παρακολουθήσουν πολιτιστικά δρώμενα και φεστιβάλ, να επισκεφθούν μνημεία και να γνωρίσουν την φύση» (UNWTO, 1985). Για τον πολιτιστικό τουρισμό, ο Csaró (2012) κάνει μια ενδιαφέρουσα διάκριση, κάνοντας λόγο για διάφορα είδη πολιτιστικού τουρισμού: τουρισμός κληρονομιάς (heritage tourism), πολιτιστικές θεματικές διαδρομές (cultural thematic routes), πολιτιστικός τουρισμός πόλεων (cultural city tourism), εθνικός τουρισμός και παραδόσεις (traditions, ethnic tourism), τουρισμός γεγονότων και φεστιβάλ (event and festival tourism), θρησκευτικός και Προσκυνηματικός τουρισμός (religious tourism, pilgrimage routes), καθώς και δημιουργική κουλτούρα και δημιουργικός τουρισμός (creative culture, creative tourism), (Κατερίνα Μουστάκα, 2019).

Αξίζει να επισημανθεί ένα κομβικό σημείο στην ιστορία του πολιτιστικού τουρισμού. Πιο συγκεκριμένα, η έννοια του πολιτιστικού τουρισμού, ενισχύθηκε από την δημιουργία της Ευρωπαϊκής Εκδήλωσης Πολιτιστικής

Πρωτεύουσας, πρόταση την οποία εισηγήθηκε το 1983 η Μελίνα Μερκούρη, Υπουργός Πολιτισμός της Ελλάδας, και υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, κάνοντας την Αθήνα, το 1985, την πρώτη πολιτιστική πρωτεύουσα. Με αυτό τον τρόπο δόθηκε χαρακτήρας συλλογικότητας και μαζικότητας στον πολιτιστικό τουρισμό, ενώ παράλληλα η προβολή και η σημαντική χρηματοδότηση πολιτιστικών δράσεων για κάθε πολιτιστική πρωτεύουσα, ενδυνάμωσαν το ενδιαφέρον για τον πολιτιστικό τουρισμό. ΕΛΕΥΣΙΝΑ....2023

Υπάρχει πλήθος μελετών για την επίδραση του πολιτιστικού τουρισμού στην οικονομία. Το μέγεθος του πολιτιστικού τουρισμού, καταδεικνύει και η σχετική στατιστική εκτίμηση του ΟΟΣΑ (OECD), ο οποίος αναφέρει, πως οι τουριστικές δραστηριότητες σε όλη την Ευρώπη αφορούν τον πολιτισμό, σε ποσοστό άνω του 50% (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2009).

Επιπλέον, ένα ενδιαφέρον στατιστικό στοιχείο είναι το ότι ένας στους τέσσερις Ευρωπαίους επιλέγει τον προορισμό των διακοπών του με κριτήριο την πολιτισμική κληρονομιά (Mintel, 2010). Ο OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development), (2009) αναφέρει πως ενθαρρύνεται η ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού για την τόνωση των θέσεων εργασίας και του εισοδήματος,

γεγονός που μαρτυρά την στενή σχέση πολιτιστικού τουρισμού και οικονομίας.

Σημαντικό παράδειγμα, για να κατανοήσουμε καλύτερα την σχέση μεταξύ πολιτισμού και οικονομίας, αποτελεί η Βαρκελώνη, η οποία « αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες τουριστικές επιτυχίες των τελευταίων δεκαετιών στην Ευρώπη» (Λιώκης, 2014). Ένα κύμα μεγάλων αλλαγών ακολούθησε την έλευση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992 στην πόλη και οδήγησε σε μεγάλες αναπροσαρμογές και στην ανάπτυξη των πολιτιστικών υποδομών της. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τον ζήλο που επέδειξε η πόλη για την ανάπτυξη της πολιτιστικής της δραστηριότητας τα επόμενα χρόνια, οδήγησαν σε μεγάλη αύξηση των τουριστικών ροών. Το έντονο τουριστικό ενδιαφέρον που παρατηρήθηκε, οδήγησε σε αύξηση των επενδύσεων για έργα υποδομής και, όπως προκύπτει, σε βελτίωση της πολιτιστικής και τουριστικής εικόνας της πόλης, δημιουργώντας έναν ενάρετο κύκλο μεταξύ των επενδύσεων σε πολιτιστικές υποδομές και τον πολιτισμό γενικότερα και στην τουριστική αύξηση. Ακόμα πιο εντυπωσιακά είναι τα στοιχεία τα οποία προκύπτουν από την περίπτωση της Βαρκελώνης. Στην περίοδο που ακολούθησε, μετά τους Ολυμπιακούς αγώνες του 1992, η αύξηση των τουριστικών ροών ανήλθε σε ποσοστό 130%, ξεπερνώντας κάθε άλλη Ευρωπαϊκή χώρα, ενώ παράλληλα η αύξηση της επισκεψιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος αυτής της πόλης άγγιξε το 150% (Λιώκης,

2014). Συμπερασματικά, το παράδειγμα της Βαρκελώνης αποτελεί μια πολύ ενδιαφέρουσα και χαρακτηριστική μελέτη περίπτωσης (Case Study), η οποία επιβεβαιώνει την άρρηκτα συνδεδεμένη σχέση μεταξύ πολιτιστικών υποδομών, πολιτιστικού τουρισμού και οικονομίας. Ακόμα, θα πρέπει να τονισθεί πως το παράδειγμα αυτό, είναι αναγκαίο να μην περιοριστεί στο θεωρητικό επίπεδο, αλλά να αποτελέσει έναν οδηγό πολιτιστικής και τουριστικής ανάπτυξης, για χώρες όπως η Ελλάδα, καθώς το «πολιτιστικό μονοπώλιο» που διαθέτουμε μας δίνει τρομερά πλεονεκτήματα αν το αξιοποιήσουμε σωστά. (Καφούρος, 2015).

Για την Ελλάδα ο τουρισμός αποτελεί την κινητήρια δύναμη οικονομικής ανάπτυξης. Στα στατιστικά στοιχεία του ΣΕΤΕ (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων), παρατηρούμε πως ο τουρισμός καταλαμβάνει σταθερά από το 1990 και έπειτα, ποσοστό άνω του 15% του ΑΕΠ. Το εύκρατο, μεσογειακό κλίμα σε συνδυασμό με την πλούσια ιστορία, τις παραδόσεις και τον πολιτισμό, έχουν καταστήσει την χώρα έναν κορυφαίο τουριστικό προορισμό για όλους και ειδικότερα για τους πολιτιστικούς τουρίστες. Η έρευνα μάλιστα, που διεξήγαγε η Country Brand Index (2012–13), τοποθετεί την Ελλάδα στην 18η θέση, σε σύνολο 25 χωρών, ως κορυφαίο φορέα πολιτισμού και κουλτούρας.

1.3.3 Η σημασία της προσβασιμότητας για τον πολιτιστικό τουρισμό

Σύμφωνα με τον Munteanu (2010) διακρίνουμε 4 βασικούς τύπους προσβασιμότητας: Την γεωγραφική, την οικονομική, την ψυχολογική και την κοινωνική, ενώ η παρούσα μελέτη θα ασχοληθεί αποκλειστικά με την γεωγραφική προσβασιμότητα. Το ζήτημα της προσβασιμότητας είναι ζωτικής σημασίας για οποιονδήποτε φορέα, του οποίου η βιωσιμότητα εξαρτάται από την εισροή επισκεπτών. Οι πολιτιστικοί φορείς ανήκουν, ως επί το πλείστον, σε αυτή την κατηγορία. Η πολιτιστική εμπειρία, την οποία προσφέρουν, ανεξάρτητα από την σπουδαιότητα της, δεν μπορεί να καλύψει το κενό της προσβασιμότητας, το οποίο θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό εάν θα αποτελέσουν έναν επισκέψιμο, τουριστικό προορισμό (Dewilly & Flament, 1993).

Όταν η προσβασιμότητα αφορά συγκοινωνιακά έργα, όπως στην παρούσα μελέτη, στο περιεχόμενο της προστίθεται η έννοια της απόστασης, η οποία επηρεάζει άμεσα τον χρόνο και το κόστος της διαδρομής. Υπάρχουν πολλοί τρόποι να προσεγγίσει κανείς την ταξιδιωτική συμπεριφορά και τους παράγοντες που θα κάνουν ένα άτομο να επισκεφτεί έναν προορισμό. Μια προσέγγιση είναι μέσω της

μεγιστοποίησης της ωφέλειας. Σύμφωνα με αυτή, ένα άτομο θα επιλέξει έναν προορισμό βάσει της σχέσης πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων. Ο χρόνος, το κόστος, η απόσταση και η άνεση είναι κάποιοι παράμετροι που θα διαμορφώσουν την τελική επιλογή, ενώ είναι πιο εύκολο να μελετηθούν σε σύγκριση με άλλους, όπως η διάθεση και η προσωπικότητα (Anna-Lena Lindström Olsson, 2003). Σύμφωνα με τον Rosik (2012), ένα άτομο θα επιλέξει έναν προορισμό σε κοντινή απόσταση, καθώς μια μεγαλύτερη απόσταση θα μειώσει την ελκυστικότητα του ταξιδιού. Παρατηρούμε λοιπόν, μια σχέση αντιστρόφως ανάλογη μεταξύ απόστασης και ελκυστικότητας, αναφορικά με έναν προορισμό. Συμπερασματικά, θα ήταν ασφαλές να πούμε πως η σχέση του συγκοινωνιακού δικτύου με τον πολιτιστικό χώρο, είναι μια σχέση πολλών παραμέτρων και παραγόντων.

1.3.4 Ο ρόλος των συγκοινωνιακών δικτύων στον πολιτιστικό τουρισμό

Ο ρόλος των συγκοινωνιών στον πολιτιστικό τουρισμό, στο μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς έρευνας, είναι ρόλος διευκόλυνσης της ταξιδιωτικής εμπειρίας. Παρόλα αυτά, μια άλλη οπτική τοποθετεί τις συγκοινωνίες σε έναν πιο ουσιαστικό ρόλο, όχι ως μέσο πρόσβασης αυτή τη φορά, αλλά ως ολοκληρωμένο μέρος του τουρισμού (Cooper,

1998). Αυτή η οπτική έθεσε τις βάσεις για την δημιουργία της έννοιας “transport tourism”. Αυτό το είδος τουρισμού δεν αναιρεί την αξία των συγκοινωνιών ως μέσων, αλλά την επαναπροσδιορίζει. Η φιλοσοφία αυτή άνοιξε νέους δρόμους, τόσο στον χώρο του τουρισμού, όσο και στον χώρο του πολιτισμού. Ένα σημαντικό παράδειγμα, το οποίο θα αναλυθεί εκτενώς σε επόμενο κεφάλαιο, είναι η δημιουργία πολιτιστικών διαδρομών (Murray & Graham 1997), οι οποίες τα τελευταία χρόνια βρίσκονται στο προσκήνιο, σαν μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση της πολιτιστικής κληρονομιάς.

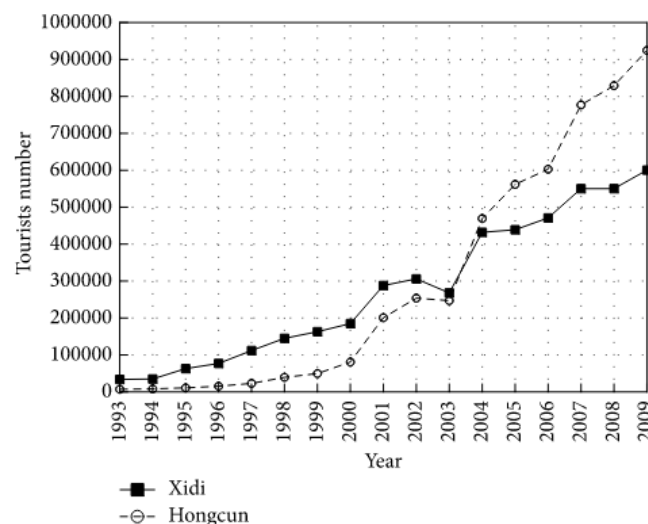
« Για την Ελλάδα από τις πιο βασικές υποδομές που διαμορφώνουν τους πολιτιστικούς, αλλά και τους τουριστικούς πόλους έλξης είναι τα δίκτυα μεταφορών » (Swarbrooke, 2002, Goeldner & Ritchie, 2009). Η φράση αυτή συνοψίζει τη σχέση, δύο φαινομενικά ασύνδετων τομέων, του πολιτιστικού τουρισμού και των συγκοινωνιακών δικτύων. Σημαντικό είναι το γεγονός πως ο OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) (2009) αναφέρει πως η αυξανόμενη συσχέτιση μεταξύ πολιτισμού και τουρισμού προκαλείται από διάφορους παράγοντες που εμπίπτουν στο πλαίσιο τόσο της ζήτησης, όσο και της προσφοράς. Από την πλευρά της ζήτησης, μεταξύ άλλων, σημειώνεται ο παράγοντας της αυξημένης κινητικότητας και της ευκολότερης πρόσβασης σε άλλους πολιτισμούς.

Για να κατανοήσουμε καλύτερα την σχέση των συγκοινωνιακών υποδομών με τον πολιτιστικό τουρισμό θα χρησιμοποιήσουμε το παράδειγμα των χωριών Xidi και Hongcun, τα οποία ανήκουν στην επαρχία Anhui της Κίνας και συγκαταλέγονται από το 2000, στα πολιτιστικά μνημεία της Unesco. Τρία σημαντικά δεδομένα για αυτά τα χωριά, είναι τα εξής:

- Και τα δύο χωριά, αν και ήταν άριστα διατηρημένα, ήταν γεωγραφικά απομονωμένα.
- Μοιράζονταν την ίδια τουριστική αγορά.
- Η τοπική διοίκηση θεωρούσε πως ο μοναδικός τρόπος, για την τουριστική ανάπτυξη των χωριών, ήταν η δημιουργία σύγχρονου οδικού δικτύου.

Τα Xidi και Hongcun είχαν τουριστικές ροές ήδη από το 1986. Όπως είναι λογικό, η ένταξη τους στον κατάλογο παγκόσμιας κληρονομιάς της Unesco, δημιούργησε μια κατακόρυφη άνοδο της τουριστικής επισκεψιμότητας από το 2000 και μετά. Συγκριτικό πλεονέκτημα, από άποψη προσβασιμότητας, είχε το Xidi έως το 2003, οπότε και ένας νέος οδικός άξονας, το Hong-Ru, δημιουργήθηκε, ο οποίος συνέδεε το Hongcun με το Mt. Huang, βελτιώνοντας έτσι την προσβασιμότητα για το χωριό Hongcun και συνδέοντας ΔΕΝ ΒΓΑΙΝΕΙ ΝΟΗΜΑ το με μια μεγαλύτερη τουριστική αγορά. Αυτό, είχε ως άμεσο επακόλουθο την αύξηση των τουριστών. Το παράδειγμα του χωριού Hongcun

ακολούθησε το Xidi, δημιουργώντας κι αυτό έναν νέο άξονα, τον Xi-Ru, ο οποίος αντίστοιχα, ωφέλησε την τουριστική του ανάπτυξη, όπως καταδεικνύει και ο παρακάτω πίνακας.



Σύγκριση τουριστών μεταξύ των χωριών Xidi και Hongcun
ΠΗΓΗ: <https://doi.org/10.1155/2015/962028>

Η μελέτη των J.Li, W.Zhang, H.Xu, J.Jiang (2015) καταλήγει στο συμπέρασμα πως η δημιουργία νέων οδικών αξόνων μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην τουριστική ανάπτυξη μιας περιοχής, αλλά και στην επέκταση της σε άλλες αγορές.

Καταληκτικά, τα έργα οδικών υποδομών φαίνεται να παίζουν σημαντικό ρόλο στον πολιτιστικό τουρισμό και την οικονομική ανάπτυξη, τα οποία σαφώς επηρεάζονται από ζητήματα γεωγραφικής απομόνωσης ή εύκολης προσβασιμότητας.

2. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ: ΜΟΝΟΠΑΤΙΑ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

2.1 Οι Πολιτιστικές Διαδρομές στην Ευρώπη

Οι πολιτιστικές διαδρομές αποτελούν ένα, σχετικά καινούργιο, φαινόμενο για τον τομέα του πολιτισμού. Όπως ορίζεται από το Διεθνές Συμβούλιο Πολιτιστικών Μονοπατιών (ICCS- International Committee on Cultural Routes) και το ICOMOS, σύμφωνα με την μελέτη του Majdoub W. (2010), Πολιτιστικές διαδρομές αποτελούν : «Οποιαδήποτε οδός επικοινωνίας, είτε πρόκειται για γη, νερό είτε για κάποιο άλλο τύπο, ο οποίος οριοθετείται φυσικά και χαρακτηρίζεται επίσης από το ότι έχει τη δική του συγκεκριμένη δυναμική και ιστορική λειτουργικότητα, η οποία πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις: Πρέπει να προκύπτει και να αντανakλά αμφίδρομες μετακινήσεις ανθρώπων, καθώς και πολυδιάστατες, συνεχείς και αμοιβαίες ανταλλαγές αγαθών, ιδεών, γνώσεων και αξιών μεταξύ λαών, χωρών, περιφερειών ή ηπείρων για σημαντικές χρονικές περιόδους. Πρέπει επομένως να έχει προωθήσει τη διασταύρωση των

πολιτισμών στο χώρο και το χρόνο , και να αντικατοπτρίζει τόσο την απτή όσο και την άυλη κληρονομιά τους »

Το ICOMOS δίνει έμφαση σε συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των πολιτιστικών διαδρομών, όπως να συνδέονται με την υλική ή άυλη πολιτιστική κληρονομιά, να υπηρετούν συγκεκριμένο ιστορικό σκοπό, και να εμπεριέχουν πολιτιστικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές αξίες (Γ. Θεωρή, 2019)

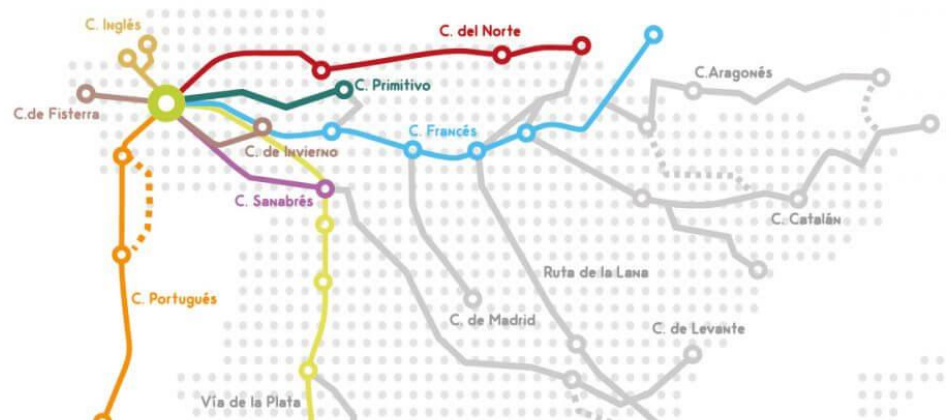
Ανατρέχοντας στην ιστορία, σημαντική ημερομηνία για την ανάπτυξη των πολιτιστικών διαδρομών αποτέλεσε το έτος 1983. Το έτος αυτό δημιουργήθηκε το πρόγραμμα πολιτιστικών διαδρομών από το Συμβούλιο της Ευρώπης, με πρώτη πολιτιστική διαδρομή αυτή του Santiago de Compostela, όνομα της αυτόνομης κοινότητας της Γαλικίας στην Ισπανία. Ένας άλλος όρος, ο οποίος αναφέρεται στην διαδρομή αυτή είναι «Ο Camiño de Santiago», το οποίο μεταφράζεται ως :Ο Δρόμος του Αγίου Ιακώβου, και αποτελεί μια από τις σημαντικότερες προσκυνηματικές διαδρομές του κόσμου. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως, αρκετούς αιώνες πριν χαρακτηριστεί μνημείο παγκόσμιας κληρονομιάς από την UNESCO, συγκέντρωνε πλήθος πιστών, οι οποίοι ήθελαν να ακολουθήσουν τα βήματα του Αγίου Ιακώβου, ενός εκ των μαθητών του Χριστού, και να προσκυνήσουν τα λείψανα του. Σήμερα, η Santiago de Compostela, περιέχει αρκετές κύριες και

δευτερεύουσες δημοφιλής διαδρομές, με σημεία ενδιαφέροντος, όπως μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους κ.α

Αναλυτικότερα, οι κύριες και πιο δημοφιλής διαδρομές που εμπεριέχει είναι:

- Camino Francés (French Way)
- Camino de Finisterre & Muxia
- Camino Aragonés
- Le Puy Route
- Camí de Sant Jaume
- Camino de Madrid
- Camino Ingles
- Camino Primitivo
- Camino Portugués
- Tunnel Route
- Via de la Plata
- Camino del Salvador
- Camino del Norte (Northern Way)

Συνολικά, μέχρι στιγμής, το Συμβούλιο της Ευρώπης έχει δημιουργήσει 38 πολιτιστικές διαδρομές⁴⁵ που επεκτείνονται σε 70 χώρες και σε 4 ηπείρους. Το Συμβούλιο Πολιτιστικής Συνεργασίας (Council for Cultural Co-operation) όρισε ως εξής τις Ευρωπαϊκές πολιτιστικές διαδρομές (Council of Europe, 2015):



1 CAMINO DE SANTIAGO MAP: ROUTES & STAGES

ΠΗΓΗ: <https://www.pilgrim.es/en/routes/>



Μια διαδρομή η οποία μπορεί να διασχίζει μια ή δύο ακόμη χώρες ή περιφέρειες, οργανώνεται γύρω από ένα θέμα το οποίο είναι ιστορικού, καλλιτεχνικού ή κοινωνικού ενδιαφέροντος και εμφανώς αφορά την Ευρώπη, είτε βάση της γεωγραφικής διαδρομής που ακολουθεί, είτε εξαιτίας της φύσης και του εύρους του φάσματος της και της σημασία της.

Η εφαρμογή του όρου «Ευρωπαϊκή» σε μια διαδρομή, πρέπει να σημαίνει μια σημαντική και πολιτιστική διάσταση, η οποία δεν περιορίζεται σε τοπικό επίπεδο. Η διαδρομή πρέπει να βασίζεται σε έναν αριθμό αξιοθέατων,

τα οποία είναι ιδιαιτέρως πλούσια σε ιστορικές ενώσεις, οι οποίες επίσης αντιπροσωπεύουν τον Ευρωπαϊκό πολιτισμό στο σύνολο του.

Με βάση τον παραπάνω ορισμό των πολιτιστικών διαδρομών, το CDCC εξέδωσε τρεις βασικούς στόχους, τους οποίους θα πρέπει να εκπληρώνουν οι Ευρωπαϊκές πολιτιστικές διαδρομές (Council of Europe, 2015):

1. Να ενημερώνουν τους Ευρωπαίους πολίτες σχετικά με την πραγματική Ευρωπαϊκή πολιτιστική ταυτότητα.
2. Να διατηρούν και να ενισχύουν το Ευρωπαϊκό πολιτιστικό περιβάλλον, ως μέσο βελτίωσης του χώρου όπου κατοικούν άνθρωποι, και ως πηγή κοινωνικής, οικονομικής και πολιτιστικής ανάπτυξης.
3. Να προσφέρει ένα ξεχωριστό μέρος στον πολιτιστικό τουρισμό, ανάμεσα σε άλλες Ευρωπαϊκές δραστηριότητες αναψυχής.

Το πρόγραμμα πολιτιστικών διαδρομών, αναπτύχθηκε σε τεχνικό επίπεδο, αρκετά χρόνια μετά την ανακήρυξη του πρώτου μονοπατιού. Μόλις στα τέλη του 20ου αιώνα δημιουργήθηκε το Ευρωπαϊκό Ίδρυμα Πολιτιστικών Μονοπατιών (European Institute of Cultural Routes), το οποίο ανέλαβε την τεχνική υποστήριξη του προγράμματος, με βασικές αρμοδιότητες την επίβλεψη των ήδη

υπαρχουσών διαδρομών και την διασφάλιση της συνέχειας του, καθώς και την εξέταση νέων προτάσεων πολιτιστικών διαδρομών. Επιπλέον, το EICR παρείχε συμβουλευτικές και διαχειριστικές υπηρεσίες, ενώ βασικός του στόχος ήταν η προώθηση και η διάχυση γνώσης σχετικά με τον τομέα των πολιτιστικών διαδρομών.

Για να κατανοήσουμε καλύτερα τη φύση και την λειτουργία των πολιτιστικών διαδρομών, αναγκαία είναι η κατηγοριοποίηση του. Φυσικά η κατηγοριοποίηση αυτή, μπορεί να γίνει με πολλούς τρόπους. Από μιας μεγάλης κλίμακα κατηγοριοποίηση θα μπορούσε να προκύψει ο εξής διαχωρισμός (Berti E., 2010):

- Χωρικές διαδρομές: Ολόκληρες περιοχές, οι οποίες σχετίζονται με μια θεματική, την οποία αντιλαμβάνονται οι επισκέπτες μέσω συγκεκριμένων προτεινόμενων διαδρομών.
- Γραμμικές διαδρομές: Φυσικά διαμορφωμένες διαδρομές ή δίκτυα διαδρομών.
- Διαδρομές αρχιπελάγους: Δίκτυα μνημείων ή άλλων αγαθών, τα οποία οι επισκέπτες μπορούν να προσεγγίσουν μέσα από διάφορες διαδρομές.

Σημαντικό χαρακτηριστικό των πολιτιστικών διαδρομών είναι πως συνδυάζουν πολλά και διαφόρων ειδών

γεωγραφικά στοιχεία, αφού μπορεί να εκτείνονται σε ακτίνα μερικών χιλιομέτρων ή χιλιάδων χιλιομέτρων, να συνδέουν πόλεις και χωριά ή ολόκληρες χώρες. Το στοιχείο αυτό μας δίνει τη δυνατότητα για την παρακάτω κατηγοριοποίηση. Με βάση την έκταση που καλύπτουν, μπορούν να χωριστούν ως εξής (Richards G., 2011):

- Τοπικό επίπεδο
- Περιφερειακό επίπεδο
- Εθνικό επίπεδο
- Διεθνές επίπεδο

Η πιστοποίηση μιας πολιτιστικής διαδρομής από το Συμβούλιο της Ευρώπης «αποτελεί εγγύηση αριστείας» (Routes4U Project, 2017-2020). Για να λάβει μια πολιτιστική διαδρομή την πιστοποίηση θα πρέπει να πληροί κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, τα οποία εμπεριέχονται στο ψήφισμα CM/Res(2013)67, της Επιτροπής Υπουργών του Συμβουλίου της Ευρώπης. Επίσης, η αξιολόγηση των υποψηφιοτήτων γίνεται κάθε τρία χρόνια.

Τα τελευταία χρόνια οι πολιτιστικές διαδρομές λαμβάνουν όλο και περισσότερο ενδιαφέρον από τα θεσμικούς ευρωπαϊκούς φορείς. Ένα από τα πιο πρόσφατα

προγράμματα που διενεργήθηκαν από το Συμβούλιο της Ευρώπης σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι το «"Routes4U"» (2017-2020).

Το πρόγραμμα αυτό έχει ως βασικό άξονα την ανάπτυξη των πολιτιστικών διαδρομών που αφορούν τις εξής μακροπεριφέρειες: Αδριατική-Ιόνιο, οι Άλπεις, τη Βαλτική Θάλασσα και την περιοχή του Δούναβη.

Πιο συγκεκριμένα, οι στόχοι που θέτει το πρόγραμμα είναι οι εξής (Routes4U Project, 2017-2020):

- Προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης για τους δημιουργικούς κλάδους και τον τουριστικό τομέα στις μακροπεριφέρειες της ΕΕ
- Ενίσχυση του τομέα του πολιτιστικού τουρισμού και ανάπτυξη έργων πολιτιστικών διαδρομών στις μακροπεριφέρειες της ΕΕ
- Βελτίωση της προβολής των πολιτιστικών διαδρομών του Συμβουλίου της Ευρώπης στις μακροπεριφέρειες της ΕΕ
- Ενθάρρυνση περιφερειακών επενδύσεων κατά μήκος των πολιτιστικών διαδρομών του Συμβουλίου της Ευρώπης

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, οι φορείς δημιούργησαν ειδικές δράσεις και εργαλεία. Αναλυτικότερα, για την ενίσχυση του βιώσιμου πολιτιστικού τουρισμού και της περιφερειακής ανάπτυξης προχώρησαν στις παρακάτω ενέργειες (Routes4U Project, 2017-2020):

- Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας, η οποία παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις πολιτιστικές διαδρομές και τα αξιοθέατά τους, διευκολύνοντας έτσι την οργάνωση ταξιδιών στις μακροπεριφέρειες
- Κάρτα Πολιτιστικών Διαδρομών, η οποία προσφέρει στον κάτοχο της εκπτώσεις και άλλα πλεονεκτήματα
- Σύστημα επιχορήγησης για επιλεγμένες δράσεις πολιτιστικών διαδρομών του Συμβουλίου της Ευρώπης, οι οποίες θα συμβάλουν στη μακροπεριφερειακή ανάπτυξη και στην περαιτέρω ενίσχυση του Πολιτιστικού Δικτύου διαδρομών

Επιπλέον, ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε σε δράσεις εκπαίδευσης και συμβουλευτικής, όπως (Routes4U Project, 2017-2020):

- Μαθήματα εκπαίδευσης και ηλεκτρονικής μάθησης για τα δίκτυα πολιτιστικών διαδρομών, τις περιφερειακές και τοπικές αρχές
- Παροχή βοήθειας σε έργα πολιτιστικών διαδρομών που εντοπίστηκαν στις μακροπεριφέρειες της ΕΕ ενόψει της πιστοποίησης «Πολιτιστική διαδρομή του Συμβουλίου της Ευρώπης » και σε πιστοποιημένες Πολιτιστικές Διαδρομές για την επέκτασή τους.
- Προσδιορισμός πρακτικών και εργαλείων που χρησιμοποιούνται στις μακροπεριφέρειες της ΕΕ
- Πρόταση διατομεακών κατευθυντήριων γραμμών με στόχο να εφαρμοστούν στις Πολιτιστικές διαδρομές του Συμβουλίου της Ευρώπης
- Ανταλλαγή γνώσεων και πληροφορίες σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές μέσω της διοργάνωσης μακροπεριφερειακών εργαστηρίων. Οι συναντήσεις θα παρέχουν την ευκαιρία να έρθουν σε επαφή οι ενδιαφερόμενοι των μακροπεριφερειών της ΕΕ με τις Πολιτιστικές Διαδρομές

Στο συγκεκριμένο πρόγραμμα συμμετείχε και η Ελλάδα με την μακροπεριφέρεια Αδριατικής-Ιονίου, με πολιτιστικές διαδρομές ελληνικού ενδιαφέροντος, όπως είναι «Οι Δρόμος της Ελιάς», που θα εξεταστούν αναλυτικότερα σε επόμενο υποκεφάλαιο.

2.2 Οι Πολιτιστικές Διαδρομές στην Ελλάδα

«Τα πολιτιστικά ταξίδια στην Ελλάδα έχουν τις ρίζες τους στις περιηγήσεις της αρχαιότητας και της Τουρκοκρατίας μέχρι τους φιλέλληνες επισκέπτες των νεότερων χρόνων που επιθυμούσαν τη γνωριμία του ελληνικού πολιτισμού» (Αυγερινού – Κολώνια, 1995». Είναι γεγονός πως η Ελλάδα αποτελούσε ήδη από την αρχαιότητα προορισμό με πολιτιστικό, ιστορικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον και ως χώρα με σημαντική πολιτιστική ιστορία και πλούτο, έγινε κράτος-μέλος της Διευρυμένης Μερικής Συμφωνίας (ΕΡΑ) για τις πολιτιστικές διαδρομές, το 2011, ένα χρόνο μετά την σύσταση του ΕΡΑ.

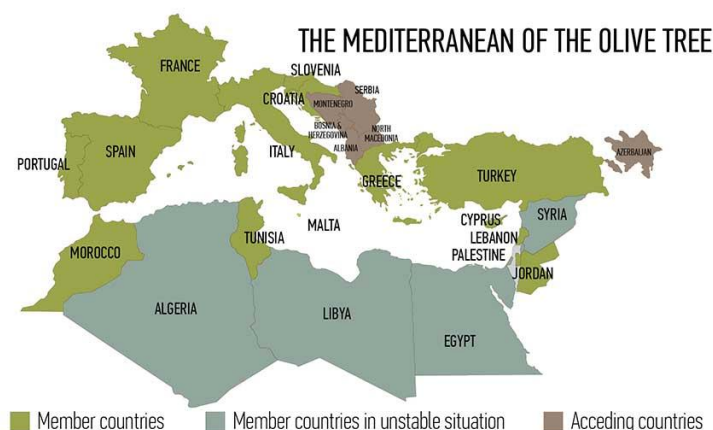
Με έναυσμα την Ευρωπαϊκή κατεύθυνση, αναπτύχθηκε στην Ελλάδα η πρωτοβουλία για την πολιτιστική διαδρομή «Οι δρόμοι της Ελιάς». Η διαδρομή αυτή αν και πιστοποιήθηκε από το Συμβούλιο της Ευρώπης το 2005, είχε γεννηθεί σαν ιδέα αρκετά χρόνια νωρίτερα το 1998-1999, από τον Γιώργο Καραμπάτο, Προέδρο του Επιμελητηρίου Μεσσηνίας. Η ιδέα αρχικά αναπτύχθηκε στην περιοχή της Μεσογείου με «Πρωτόκολλα Συνεργασίας» φορέων σε όλες τις χώρες. Με κοινό πολιτισμικό στοιχείο της ελιά δημιουργήθηκε ένας

διαπολιτισμικός διάλογος και έτσι το 2002 ιδρύθηκε ο Πολιτιστικός Οργανισμός «Δρόμοι της Ελιάς» με έδρα την Ελλάδα (Καλαμάτα), με στόχο την « υλοποίηση των δραστηριοτήτων αυτής της ευρω-μεσογειακής πρωτοβουλίας που στόχο έχει να συμβάλλει στη δημιουργία συνθηκών βιώσιμης ανάπτυξης στις ελαιοπαραγωγικές περιοχές μέσω της αξιοποίησης του τεράστιου δικτύου που πλέκει η ελιά γύρω από τους μεσογειακούς λαούς και τους δένει μαζί της». Το 2003, η πολιτιστική διαδρομή αναγνωρίζεται και σε διεθνές επίπεδο από την Ολομέλεια της Unesco. Ένα χρόνο αργότερα εντάσσεται στις διαδρομές του Συμβουλίου της Ευρώπης και το 2005 παίρνει τον τίτλο «Μεγάλη Ευρωπαϊκή Πολιτιστική Διαδρομή». Στο παρόν, στην διαδρομή συμμετέχουν εκτός από την Ελλάδα άλλες 13 χώρες.

Οι λαοί της Μεσογείου και ειδικότερα η Ελλάδα, έχουν στενή πολιτισμική σχέση με την ελιά. Για την Ελλάδα, η ελιά αποτέλεσε σύμβολο των Ολυμπιακών Αγώνων, ενώ μυθολογικά συνδέεται με την απαρχή της πόλης των Αθηνών και την ίδια τη Θεά Αθηνά. Πέραν όμως της πολιτισμικής διάστασης, θα ήταν σημαντική παράληψη η μη αναφορά στον οικονομικό και περιβαλλοντικό αντίκτυπο της διαδρομής «Οι Δρόμοι της Ελιάς».

Ο οργανισμός «Δρόμοι της Ελιάς» κατανοώντας το πολυδιάστατο φαινόμενο της ελιάς, πραγματοποιεί

δράσεις οι οποίες συμβάλλουν στην ανάπτυξη των ελαιοπαραγωγικών περιοχών της Μεσογείου, ενώ παράλληλα στοχεύει στο «να προωθηθούν καινοτόμες δράσεις υπέρ μιας βιώσιμης οικολογικής καλλιέργειας ελιάς και μιας κυκλικής οικονομίας που θα προκύψει από τα απόβλητα των ελαιοτριβείων», καταδεικνύοντας έτσι την οικολογική διάσταση της διαδρομής.



Οι Δρόμοι της Ελιάς

Πηγή: <https://olivetreeroute.gr/culturalroutes-el/routesolivetree-el/>

Σημαντική διάσταση της διαδρομής είναι και η εκπαιδευτική. Οι τουρίστες έχουν την δυνατότητα να παρατηρήσουν η ακόμα και να συμμετέχουν στην εμπειρία

του κλαδέματος και τους μαζέματος της ελιάς, φτάνοντας και στην τελική επεξεργασία της ελιάς στο ελαιοτριβείο, δίνοντας άμεσο, συμμετοχικό και εκπαιδευτικό χαρακτήρα στην διαδρομή.

Αναφερόμενοι στην πολιτιστική πραγματικότητα και τις πολιτιστικές διαδρομές, δεν θα μπορούσαμε να παραλείψουμε έναν φορέα με σημαντικό έργο, στην ανάπτυξη και την προάσπιση του ελληνικού πολιτισμού, το ΔΙΑΖΩΜΑ.

Το ΔΙΑΖΩΜΑ, ιδρύθηκε το 2008 και αποτελεί μια πρωτοβουλία του τέως Υπουργού Πολιτισμού Σταύρου Μπένου. Στόχος του ΔΙΑΖΩΜΑΤΟΣ είναι "Η κοινωνικοποίηση των μνημείων, σε συνδυασμό με τη βιώσιμη ανάπτυξη της Ελλάδος", λαμβάνοντας πάντα υπόψιν τους κανόνες της αειφορίας και αξιοποιώντας τα σύγχρονα ψηφιακά μέσα (Κομκότου Ζ.,2020)

Άξια αναφοράς, σχετικά με το έργο του ΔΙΑΖΩΜΑΤΟΣ, είναι η δημιουργία της Πολιτιστικής Διαδρομής της Ηπείρου, που αποτελεί την «πρώτη οργανωμένη προσπάθεια βιώσιμης ανάπτυξης», (Σκαμάγκου Φ., 2018). Η συγκεκριμένη διαδρομή, εκτείνεται σε 344 χιλιόμετρα, τα οποία περιλαμβάνουν 4 περιφερειακές ενότητες, 5 αρχαιολογικούς χώρους (Αρχαιολογικός χώρος Δωδώνης, Αρχαιολογικός χώρος Νικόπολης, Αρχαιολογικός χώρος Κασσώπης, Αρχαιολογικός χώρος Αμβρακίας και Αρχαιολογικός χώρος Γιτάνων) και 8 αρχαία θέατρα,

συγκεντρώνοντας 2.300 χρόνια ιστορίας (Διάζωμα - Πολιτιστική διαδρομή των αρχαίων θεάτρων της Ηπείρου).

Άξια αναφορά είναι η συνολική δράση του ΔΙΑΖΩΜΑΤΟΣ, η οποία επεκτείνεται στην ενασχόληση και στην συμβολή με πλήθος διαδρομών. Κάποιες διαδρομές που προτείνει το σωματείο είναι οι εξής (Ταγκα Ν., 2019):

1. Πολιτιστική και περιβαλλοντική διαδρομή Θεσσαλίας
2. Πολιτιστική και περιβαλλοντική διαδρομή Αιτωλοακαρνανίας
3. Πολιτιστική και περιβαλλοντική διαδρομή Νήσου Κέας
4. Πολιτιστική και περιβαλλοντική διαδρομή κατά μήκος της Ολυμπίας Οδού (Ολυμπία διαδρομή)
5. Πολιτιστική διαδρομή στην Κρήτη, από τους μινωικούς χρόνους μέχρι τα νεότερα χρόνια, με όχημα τους θεατρικούς χώρους
6. Πολιτιστική διαδρομή νότιας Πελοποννήσου
7. Πολιτιστική διαδρομή κεντρικής Μακεδονίας

Μια ακόμα ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα δράση του ΔΙΑΖΩΜΑΤΟΣ είναι η Πολιτιστική Διαδρομή Via Egnatia, η οποία μάλιστα καταδεικνύει την άμεση σχέση που έχουν τα οδικά δίκτυα με τον πολιτισμό, αφού η ίδια η διαδρομή βασίζει την ύπαρξη της σε έναν οδικό άξονα, αυτόν της Εγνατίας Οδού. Η πολιτιστική διαδρομή αυτή είναι «ένα επώνυμο και ολιστικό προϊόν πολιτιστικού τουρισμού», που ως στόχο έχει «ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων και μνημείων που περιβάλλουν την Εγνατία Οδό». Μέσα από την περιηγητική διαδρομή γίνεται η προσπάθεια να παρουσιαστούν 2.500 χρόνια ιστορίας, η οποία περιλαμβάνει τμήματα της προϊστορικής ιστορίας, της κλασσικής αρχαιότητας, της Ρωμαϊκής εποχής, της Βυζαντινής εποχής και της Οθωμανικής κατάκτησης, καθώς και της νεότερης ιστορίας.

Στην διαδρομή, μεταξύ άλλων, θα συναντήσει ο περιηγητής τα παρακάτω (Τάγκα Ν., 2019):

- Αρχαιολογικός χώρος και θέατρο Φιλίππων
- Αρχαιολογικός χώρος Κεφαλαρίου Δράμας
- Μνημεία Δράμας
- Αρχαιολογικός χώρος και αρχαίο θέατρο Θάσου
- Αρχαιολογικός χώρος Αβδήρων

- Θέατρο Μαρώνειας
- Μνημεία Ξάνθης
- Κάστρο και μνημεία Κομοτηνής
- Λουτρά Τραϊανούπολης
- Αρχαιολογικός χώρος Μάκρης (Αλεξανδρούπολη)
- Σωζόμενα τμήματα Αρχαίας Εγνατίας Οδού
- Αρχαιολογικός χώρος Σαμοθράκης
- Αρχαιολογικοί χώροι Διδυμότειχου
- Αρχαιολογικοί χώροι Καβάλας
- Αρχαιολογικός χώρος Μαρώνειας

Για την ελληνική πραγματικότητα, μια διαδρομή με σημαντικές επιδράσεις σε θρησκευτικό, πολιτισμικό και αναπτυξιακό επίπεδο είναι η θρησκευτική διαδρομή με τίτλο «Τα βήματα του αποστόλου Παύλου». Η πολιτιστική αυτή διαδρομή καλύπτει ένα μεγάλο μέρος του ελλαδικού χώρου, ξεκινώντας με πρώτοσταθμό τη Σαμοθράκη, από εκεί περνάει στην Καβάλα και οδικώς πάει στους Φιλίππους και στην Αμφίπολη. Έπειτα φτάνει στην Θεσσαλονίκη, την Βέροια, την Αθήνα, την Κόρινθο και τέλος καταλήγει στην Κεφαλλονιά.

Σημαντικό είναι να τονισθεί πως εδώ και χιλιάδες χρόνια, ο θρησκευτικός τουρισμός έχει ταυτιστεί με τον ελληνικό χώρο. Πιο συγκεκριμένα, «από την αρχαιότητα, αφού μεγάλος αριθμός προσκυνητών από την Ελλάδα αλλά και απ' ολόκληρο τον τότε γνωστό κόσμο, κατέφθαναν σε ιερά κέντρα λατρείας, προκειμένου να προσεγγίσουν το «θείο», να ζητήσουν επιείκεια ή ίαση και να συμμετάσχουν σε εορτές που πραγματοποιούνταν προς τιμήν κάποιου θεού.» (Πολυζώνη, 2020).

Ο θρησκευτικός τουρισμός, ο οποίος αποτελεί μορφή εναλλακτικού τουρισμού και προέκταση του πολιτιστικού τουρισμού (Τζόβολος, 2016), έχει γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη τις τελευταίες δεκαετίες. Στον ελληνικό χώρο, παρατηρείται μεγαλύτερη εισροή ομόθρησκων ορθόδοξων λαών, από χώρες όπως η Ρωσία, η Βουλγαρία, η Σερβία κ.α. Το φαινόμενο αυτό, φαίνεται να ενισχύουν και οι πάροχοι τουριστικών υπηρεσιών, οι οποίοι αφουγκραζόμενοι την ζήτηση, προωθούν τον θρησκευτικό και πολιτιστικό πλούτο της Χώρας.

Στην διαδρομή με τίτλο «Τα βήματα του αποστόλου Παύλου», καλύπτεται η γεωγραφική περιοχή των τεσσάρων προσκυνηματικών περιοδίων του αποστόλου Παύλου, καθώς και κάποια ανεκτίμητης αξίας μνημεία, όπως οι αποστολικές εκκλησίες τις οποίες ο ίδιος ίδρυσε, ναοί, μοναστήρια, αλλά και άλλα μη θρησκευτικά μνημεία.

Η θρησκευτική διαδρομή φαίνεται να επιδρά στην τοπική ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες δραστηριοποιείται, με την Πόλη της Αρχαίας Κορίνθου με την οποία σχετίζεται περισσότερο ο απόστολος Παύλος και στην οποία βρίσκονται τα περισσότερα αρχαιολογικά ευρήματα σχετικά με τον βίο του. Σημαντικό είναι να τονισθεί πως η Αρχαία Πόλη της Κορίνθου διατηρείται σε εξαιρετική κατάσταση παρά το πέρας των αιώνων, γεγονός που φαίνεται να επηρεάζει θετικά της επισκεψιμότητα της. Αναλυτικότερα, τα έσοδα του αρχαιολογικού χώρου της Αρχαίας Κορίνθου, έφτασαν κατά την πενταετία 2014-2019, τα 5.026.982 ευρώ. Ένας ακόμα χώρος ενδιαφέροντος σχετικά με την διαδρομή του Αποστόλου Παύλου, είναι η Ρωμαϊκή Αγορά της Αθήνας, ο αρχαιολογικός χώρος της οποίας έφτασε σε εισπράξει το 1.931.121 ευρώ, κατά την πενταετία 2014-2019. Επόμενος, κατά φθίνουσα σειρά εσόδων, είναι ο αρχαιολογικός χώρος Φιλίππων, ο οποίος είναι στενά συνδεδεμένος με την δράση του Αποστόλου Παύλου και κατά τα έτη 2014 – 2019 είχε εισπράξεις της τάξεως των 993.591 ευρώ. Ακολουθεί ο αρχαιολογικός χώρος της Σαμοθράκης με το σύνολο των εσόδων για την ίδια περίοδο να φτάνει τις 155.293 ευρώ.

Τελευταία έρχεται η Ρωμαϊκή Αγορά της Θεσσαλονίκης, που κατά την ίδια πενταετία το σύνολο των εισπράξεων έφτασε τις 106.704 ευρώ, με σταθερή άνοδο να παρατηρείται, ανά έτος. Συνολικά και οι πέντε

αρχαιολογικοί χώροι, είχαν κατά τα έτη 2014-2015 εισπράξεις της τάξεως των 8.213.691 ευρώ (Πολυζώνη, 2020).

Σημαντικό είναι να αναφερθεί πως οι παράγοντες που καθορίζουν τα έσοδα ποικίλουν ανά περίπτωση και η επιτυχία δεν οφείλεται εξ' ολοκλήρου στην διαδρομή. Σημαντικοί παράγοντες είναι η ποιότητα των αρχαιολογικών χώρων, αλλά και η προώθηση τους. Στην τελευταία διαδικασία φαίνεται να συμβάλουν σημαντικά και τα τουριστικά πρακτορεία, που και μέσω της διαδρομής με τίτλο «Τα βήματα του αποστόλου Παύλου» προωθούν στο εσωτερικό και το εξωτερικό τους πολιτιστικούς και θρησκευτικούς αυτούς χώρους.

2.3 Οι Πολιτιστικές Διαδρομές ως εργαλείο τοπικής ανάπτυξης: Η περίπτωση της Τοσκάνης

Αποτελεί γενική παραδοχή, το γεγονός πως οι πολιτιστικές διαδρομές επηρεάζουν την τουριστική δραστηριότητα των περιοχών με τις οποίες αλληλεπιδρούν και συμβάλουν ως εκ τούτου στην τοπική τους ανάπτυξη. Η παραπάνω συνθήκη επιβεβαιώνεται και από την πολιτική που ακολουθεί το Συμβούλιο της Ευρώπης, δίνοντας στις

πολιτιστικές διαδρομές μεγάλες αναπτυξιακές προεκτάσεις.

Οι τρόποι με τους οποίους συμβάλουν οι πολιτιστικές διαδρομές στην τοπική ανάπτυξη είναι αρκετοί και ποικίλουν. Ένας τρόπος είναι μέσω τη δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας, που προκύπτει από την αύξηση των επισκεπτών και οδηγεί σε γενικότερη οικονομική τόνωση της περιοχής (Κόνσολα και Καραχάλης, 2010). Άξιο αναφοράς είναι πως το μεγαλύτερο μέρος των νέων θέσεων εργασίας που προκύπτουν από τον πολιτιστικό τουρισμό αφορά ευαίσθητες κοινωνικά ομάδες, όπως γυναίκες και νέους (Σωτηριάδης, 2020). Επιπλέον, άμεσα ευνοούνται και οι πολιτιστικοί φορείς όπως τα μουσεία και οι αρχαιολογικοί χώροι, αλλά και οι επιχειρήσεις εστίασης, διαμονής, αναψυχής.

Η οικονομική αναζωογόνηση που προσφέρουν στην τοπική κοινωνία οι πολιτιστικές διαδρομές, συνδράμει καταλυτικά στην συντήρηση του πολιτιστικού της πλούτου και τους φυσικού της περιβάλλοντος (Χατζηνικολάου κ.α. 2015) , ενώ συνολικά βοηθούν στην αναγνωρισιμότητα και την προβολή της περιοχής.

Ένα ενδιαφέρον παράδειγμα για το πως το φαινόμενο των πολιτιστικών διαδρομών επηρεάζει την τοπική ανάπτυξη, μπορούμε να συναντήσουμε στην γειτονική Ιταλία και πιο συγκεκριμένα στην περιφέρεια της Τοσκάνης. Είναι γεγονός πως η Ιταλία, αλλά και ειδικότερα η Τοσκάνη,

αποτελούν προορισμούς έντονου ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Η Τοσκάνη αποτέλεσε κέντρο της Αναγέννησης και τόπο σπουδαίων καλλιτεχνών, όπως ο Μικελάντζελο και ο Πιέρο Ντε Λα Φραντσεσκα. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως η ιστορικότητα της δεν περιορίζεται σε ένα μέρος, αλλά απλώνεται στα σοκάκια με τους μεσαιωνικούς πύργους, τα κάστρα και τις πλατείες, αλλά και σε όλη την φυσική της ομορφιά, με τις οροσειρές και τα αγροκτήματα. Αυτή η σύντομη περιγραφή της Τοσκάνης καταδεικνύει τους λόγους για τους οποίους ευνοείται η ύπαρξη πολιτιστικών διαδρομών στον τόπο της. Αρκετά νωρίς μάλιστα, δημιουργήθηκε και η πρώτη πολιτιστική διαδρομή «Via Francigena», πιστοποιημένη από το Συμβούλιο της Ευρώπης το 1994.

Η πολιτιστική διαδρομή των 1.800 χιλιομέτρων διασχίζει τέσσερις χώρες, την Αγγλία, την Γαλλία την Ελβετία και την Ιταλία και όσοι την επιλέξουν να την ακολουθήσουν θα έρθουν σε επαφή με σημαντικά θρησκευτικά μεσαιωνικά μνημεία και την Ρωμαϊκή τέχνη και αρχιτεκτονική (Council of Europe, Via Francigena).

Μέσα σε μια δεκαετία, από την έγκριση της διαδρομής, έγιναν σημαντικές κινήσεις για την ανάπτυξη της, οι οποίες έφτασαν τα 24 εκατομμύρια ευρώ, και περιελάμβαναν:

- έργα ασφάλειας και σηματοδότησης

- έργα ανάπτυξης και ενοποίησης του οδικού δικτύου
- ανάπτυξη ασύρματου δικτύου
- Πολιτιστικά και τουριστικά έργα
- Πολιτιστική και τουριστική καμπάνια, μάρκετινγκ

Από τα στοιχεία που αντλούμε από το Περιφερειακό Ινστιτούτο Οικονομικού Σχεδιασμού στην Τοσκάνη (2015), προκύπτει πως το μεγαλύτερο μέρος, πάνω από το 50% των δαπανών, αφορά στα έργα υποδομής, όπως είναι η ανάπτυξη του οδικού δικτύου και η συντήρηση μνημείων σημαντικής αρχιτεκτονικής αξίας.

Σημαντικό είναι να τονισθεί, πως οι περιοχές τις οποίες διασχίζει η πολιτιστική διαδρομή Via Francigena, εμφανίζουν ετερομορφία μεταξύ τους. Πιο συγκεκριμένα, οι 37 δήμοι της Τοσκάνης, τους οποίους αφορά η διαδρομή, έχουν διαφορετικά γεωγραφικά, αναπτυξιακά και τουριστικά χαρακτηριστικά, με κάποιους δήμους να αποτελούν δημοφιλή πολιτιστικά και τουριστικά κέντρα του αστικού ιστού και άλλους να βρίσκονται εκτός του αστικού ιστού, σε ορεινές περιοχές με μη ανεπτυγμένη τουριστική δραστηριότητα.

Το φαινόμενο αυτό της ετερομορφίας δεν είναι κάτι παράλογο ή σπάνιο, ειδικά όταν μιλάμε για πολιτιστικές διαδρομές. Ειδικότερα, όταν μια πολιτιστική διαδρομή

καλύπτει μεγάλη έκταση και περιλαμβάνει διαφορετικές περιοχές, δήμους και χώρες, είναι αναμενόμενο να υπάρχουν πολιτισμικές, οικονομικές και άλλες διαφορές μεταξύ τους, με το γεγονός αυτό να φέρει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα.

Η επένδυση στην ανάπτυξη της Via Francigena, όπως φαίνεται και από την μελέτη του Περιφερειακού Ινστιτούτου Οικονομικού Σχεδιασμού στην Τοσκάνη (2015), είχε άμεσο αντίκτυπο στην τουριστική ανάπτυξη και κατά συνέπεια στην ενίσχυση της τοπικής κοινότητας, με την μεγαλύτερη τουριστική ανάπτυξη να εντοπίζεται στις μέχρι τότε λιγότερο ανεπτυγμένες και αφανείς περιοχές. Τα στοιχεία δείχνουν πως σε περίοδο μιας δεκαετίας (2002-2012), επήλθε κατακόρυφη αύξηση των τουριστών, της τάξης του 79%, στους 27 αγροτικούς και κατοικημένους δήμους, που έως τότε γνώριζαν την μικρότερη ανάπτυξη, ενώ οι υπόλοιποι 10 τουριστικοί δήμοι γνώρισαν σαφώς μικρότερη τουριστική αύξηση, κατά 15,7%

Συμπερασματικά, φαίνεται πως η ενίσχυση που έλαβε η πολιτιστική διαδρομή, μέσω των περιφερειακών χρηματοδοτήσεων, συντέλεσαν στην τουριστική ανάπτυξη των περιοχών που σχετίζονται με την διαδρομή. Η Via Francigena, αποτελεί ένα παράδειγμα επιτυχίας για το πως μπορούν οι πολιτιστικές διαδρομές να λειτουργήσουν ως μοχλός τοπικής και οικονομικής ανάπτυξης. Ένα ακόμα

όμως σημαντικό στοιχείο που προκύπτει από το παράδειγμα της, είναι ο καίριος ρόλος που παίζει η περιφερειακή χρηματοδότηση, αφού ουσιαστικά αποτελεί την κινητήρι δύναμη για την ανάπτυξη τέτοιων έργων, που στην περίπτωση της Τοσκάνης φαίνεται να αποδίδουν σε βάθος μερικών ετών, τα πολλαπλάσια για την τοπική κοινότητα.

2.4 Πολιτιστικές διαδρομές: Επιτυχίες σχεδιασμός και καλές πρακτικές

Η διαδικασία σχεδιασμού μιας διαδρομής, ανεξάρτητα από την πολιτιστική αξία που φέρει η διαδρομή, παίζει καθοριστικό ρόλο στην επιτυχία και την βιωσιμότητα της. Είναι λογικό, οι παράγοντες οι οποίοι θα κρίνουν την επιτυχία μιας πολιτιστικής διαδρομής να διαφέρουν ανά περίπτωση, παρόλα αυτά υπάρχουν κάποιες βασικές κατευθύνσεις, οι οποίες φαίνεται να οδηγούν σε επιτυχημένα αποτελέσματα. Καταρχήν, σημαντικός παράγοντας επιτυχίας μιας πολιτιστικής διαδρομής είναι το περιεχόμενο της και πιο συγκεκριμένα η υλική και άυλη πολιτιστική της κληρονομιά, καθώς και το φυσικό της περιβάλλον. Ένας επιπλέον σημαντικός παράγοντας, ο οποίος αποτελεί και το βασικό θέμα της παρούσας έρευνας, είναι το ζήτημα της προσβασιμότητας και του οδικού δικτύου.

Αποτελεί γενική παραδοχή στην διεθνή βιβλιογραφία, μέρος της οποίας αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο,

αλλά και προκύπτει από πολυάριθμα case studies, κάποια από τα οποία επίσης αναφέραμε ήδη στην μελέτη, πως ένα σύγχρονο, συντηρημένο οδικό δίκτυο αποτελεί βασική υποδομή υποστήριξης μιας πολιτιστικής διαδρομής, ως εργαλείο σύνδεσης και περιήγησης (Πορανίδου Κυριακή, 2018).

Επιπλέον, αναγκαία κρίνεται και η συνεργασία των τοπικών κυβερνητικών φορέων και των τοπικών επιχειρήσεων. Όπως είδαμε και στο παράδειγμα της Τοσκάνης, η εξεύρεση πόρων για την ανάπτυξη μιας διαδρομής, αφορά το σύνολο της τοπικής κοινότητας και καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την επιτυχία η όχι του εγχειρήματος. Σύμφωνα με την μελέτη της Πορανίδου Κ. (2018), έχοντας μια πολιτιστική διαδρομή η οποία διαθέτει όλα τα παραπάνω, δηλαδή πολιτιστική και φυσική αξία, σύγχρονο οδικό δίκτυο και έργα υποδομής, στήριξη των τοπικών φορέων και οικονομικούς πόρους, έχοντας δηλαδή έναν ολοκληρωμένο πυρήνα, μπορούμε να προχωρήσουμε στην διαδικασία σχεδιασμού της πολιτιστικής διαδρομής. Τα τέσσερα παραπάνω βασικά στοιχεία μπορούμε να τα αναγνωρίσουμε σε πάρα πολλές επιτυχημένες διαδρομές. Ένα παράδειγμα που μας έρχεται από τον ελληνικό χώρο είναι το παράδειγμα της Πολιτιστικής Διαδρομής στα Αρχαία Θέατρα της Ηπείρου την οποία δημιούργησε το ΔΙΑΖΩΜΑ και αναφερθήκαμε σύντομα παραπάνω. Αρχικά, ξεκινώντας από την πολιτιστική αξία της διαδρομής, εντοπίζουμε 5 αρχαιολογικούς χώρους και 8

αρχαία θέατρα, όλα με μεγάλη ιστορική, πολιτιστική αξία και αναγνωρισιμότητα. Πέραν της σπουδαίας πολιτιστικής αξίας, μπορούμε στο παράδειγμα αυτό να διακρίνουμε και την έντονη φυσική αξία, αφού η Ήπειρος αποτελεί στο σύνολο της μιας από της πιο αγροτικές περιοχές της Ελλάδας, που από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα βασίζει την οικονομία της σε αγροτικές δραστηριότητες. Στην ανάπτυξη της διαδρομής καίριος παράγοντας είναι η δημιουργία του έργου της Ιόνιας οδού, το οποίο "έχει τεράστια σημασία- κοινωνική και αναπτυξιακή, αφού:

- ✓ Συνδέει όλη τη Δυτική Ελλάδα αναβαθμίζοντας σημαντικά αστικά και αγροτικά κέντρα όπως τα Ιωάννινα, την Άρτα και το Αγρίνιο.
- ✓ Προσφέρει επαρκέστερη σύνδεση των λιμανιών Πάτρας, Αστακού και Ηγουμενίτσας.
- ✓ Συμβάλλει στην ευρύτερη ανάπτυξη της περιοχής βελτιώνοντας την προσβασιμότητα σε περιοχές με υψηλό τουριστικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον, αφού με την ολοκλήρωση της κατασκευής του, το ταξίδι από Αντίρριο έως και Ιωάννινα διαρκεί πλέον 1 ώρα και 40 λεπτά σε σχέση με τις 3 ώρες και 30 λεπτά."

Πέρα από την βασική ανάγκη του σύγχρονου οδικού δικτύου, την οποία καλύπτει το έργο της Ιόνιας οδού, το σχέδιο του ΔΙΑΖΩΜΑΤΟΣ προβλέπει προϋπολογισμό σχεδόν 37 εκατομμυρίων ευρώ, ο οποίος θα αξιοποιηθεί

για την ανάπτυξη των βασικών υποδομών. Επιπρόσθετα, για την υλοποίηση την πολιτιστικής διαδρομής συνεργάζονται αρκετοί σημαντικοί και αξιόλογοι φορείς και πιο συγκεκριμένα: Το Υπουργείο Πολιτισμού, το Υπουργείο

Τουρισμού, Η Περιφέρεια Ηπείρου, Το σωματείο ΔΙΑΖΩΜΑ, η Αναπτυξιακή Ηπείρου Α.Ε, το πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Εφορείες Αρχαιοτήτων, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, Ερευνητικά Κέντρα, Επαγγελματίες στον Τουρισμό και Τοπικοί Παραγωγοί Προϊόντων. Το πλήθος των ανωτέρω συνεργαζόμενων φορέων, αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα για τις συνεργίες που απαιτούνται ώστε να στηριχθεί και να υλοποιηθεί μια πολιτιστική διαδρομή. Στο σχέδιο "Ολοκληρωμένη Εδαφική Επένδυση. Περιφέρεια Ηπείρου Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή", ο προϋπολογισμός που προβλέπεται για το έργο αγγίζει τα 37 εκατομμύρια ευρώ και αποτελεί προϊόν συγχρηματοδότησης κατά 80% από τα διαρθρωτικά ταμεία του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και κατά 20% από εθνικούς πόρους. Συμπερασματικά, το παράδειγμα της Πολιτιστικής Διαδρομής στα Αρχαία Θέατρα της Ηπείρου, του ΔΙΑΖΩΜΑΤΟΣ αποτελεί έναν καλό και πρακτικό οδηγό για

τα στοιχεία εκείνα που σε πρώτο χρόνο πρέπει να πληροί μια πολιτιστική διαδρομή.

3. ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

3.1 Εισαγωγή

Η έρευνα αποτελείται κυρίως από ερωτήσεις «κλειστού άκρου» που εμπεριέχονται στο δομημένο ερωτηματολόγιο. Οι ερωτήσεις αφορούν τις επιδράσεις των οδικών αξόνων στον πολιτιστικό τομέα.

Στο πλαίσιο αυτό, το δείγμα των 52 πολιτιστικών φορέων/επιχειρήσεων που ανταποκρίθηκαν στην πρόσκληση του ΠΟΑΔΕΠ είναι αντιπροσωπευτικό στατιστικό δείγμα αφού επηρεάζονται άμεσα από την λειτουργία των οδικών αξόνων. Στο πλαίσιο αυτό, τα αποτελέσματα, διαγράμματα, πίνακες και στατιστικά στοιχεία που ακολουθούν, αποτελούν μια απεικόνιση της εικόνας του δείγματος και δεν έχουν γενική αντιπροσωπευτικότητα στον πληθυσμό. Κρίνεται λοιπόν

απαραίτητη μία κριτική ποιοτική θεώρηση της συνολικής εικόνας των αποτελεσμάτων από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων για να εξαχθούν αντίστοιχα σχετικώς ασφαλή συμπεράσματα.

3.2 Κριτική ποιοτική θεώρηση

Κατά γενικό κανόνα, η εικόνα που αποτυπώνεται από τους ερωτηθέντες για την επίδραση των οδικών αξόνων στους πολιτιστικούς φορείς είναι θετική τόσο ως προς την αύξηση της επισκεψιμότητας όσο και στην αναπτυξιακή δυναμική των έργων. Στην πλειονότητα τους, οι ερωτηθέντες χρησιμοποιούν τους οδικούς άξονες τόσο για προσωπικούς όσο και για επαγγελματικούς σκοπούς. Η συχνότητα χρήσης των οδικών αξόνων εμφανίζεται αυξημένη και για τους δύο παραπάνω σκοπούς χρήσης. Η πλειοψηφία επίσης θεωρεί ότι η επισκεψιμότητα αποτελεί βασικό παράγοντα οικονομικής επιβίωσης των φορέων η οποία προέρχεται από την τουριστική κίνηση. Η επισκεψιμότητα των νέων στους φορείς διχάζει τους ερωτηθέντες, καθώς οι φορείς που ανήκουν στο δημόσιο θεωρούν ότι δεν αποτελεί μεγάλο μέρος την συνολικής τους επισκεψιμότητας σε αντίθεση με τους ιδιωτικούς φορείς.

Κατά πλειοψηφία οι ερωτηθέντες υποστηρίζουν ότι οι Έλληνες αποτελούν το μεγαλύτερο παράγοντα επισκεψιμότητας σε ποσοστό μεγαλύτερο του 70%, ενώ σε ποσοστό πάνω από 60% υποστηρίζουν ότι παρουσιάζεται μία χειμερινή εποχικότητα.

Επίσης, αξιόλογη θεωρείται η μεταβολή της κινητικότητας στους φορείς αυτούς από την ολοκλήρωση των έργων της Ιόνιας και Ολυμπίας Οδού, χαρακτηρίζοντας το μέγεθος της μεταβολής αυτής ως πολύ θετικό. Επίσης, οι φορείς θεωρούν ότι θα υπάρξουν διάφορα μελλοντικά οφέλη με την καλύτερη οργάνωση του τουριστικού κλάδου. Μεγάλη επιρροή θεωρείται ότι έχει στους φορείς αυτούς η λειτουργία της Γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου, καθώς και των υπόλοιπων οδικών αξόνων, αφού έχει βελτιώσει κατά πολύ την προσβασιμότητα στους πολιτιστικούς φορείς.

Η πλειοψηφία των φορέων δεν έχουν ασχοληθεί με τουριστικές διαδρομές παρότι πιστεύουν ότι αυτό μπορεί να προσδώσει αναπτυξιακή δυναμική. Τέλος, η πλειοψηφία θεωρεί ότι υπάρχει μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης στο μέλλον.

Για ποιους λόγους χρησιμοποιείτε τους οδικούς άξονες;

	#	%
Επαγγελματικοί Λόγοι	1	2,04%
Προσωπικοί Λόγοι	10	20,41%
Όλα τα παραπάνω	38	77,55%
		0,00%
Σύνολο	49	100,00%

3.3 Αναλυτική παρουσίαση αποτελεσμάτων



Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

Το 77,55% των φορέων χρησιμοποιεί τους οδικούς άξονες τόσο για προσωπικούς όσο και για επαγγελματικούς λόγους. Αυτό το 77,55% αποτελείται από το 100% των φορέων του δημόσιου τομέα και το 65,63% του ιδιωτικού τομέα.

Συμπερασματικά, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων χρησιμοποιούν τους οδικούς άξονες και για τους δύο λόγους.

Πόσο συχνά τον/τους χρησιμοποιείτε για επαγγελματικούς λόγους;

	#	%
Πολύ συχνά	2	4,08%
Αρκετά συχνά	19	38,78%
Μερικές φορές	14	28,57%
Σπάνια	13	26,53%
Καθόλου	1	2,04%
Σύνολο	49	100,00%



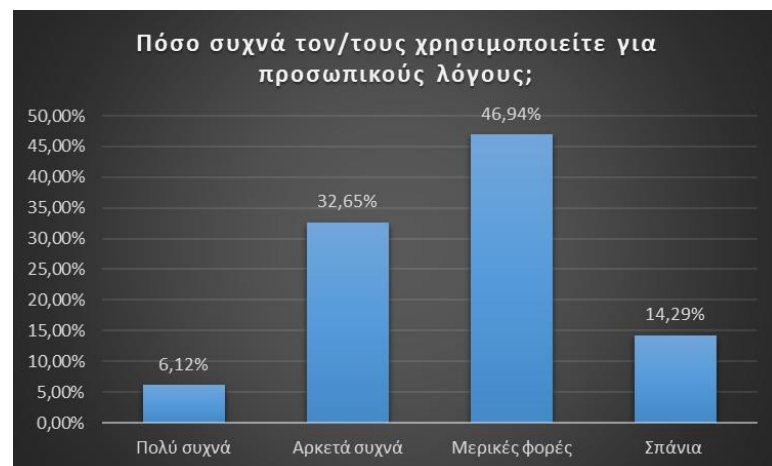
Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

Εμφανίζεται μεγάλη συχνότητα χρησιμοποίησης των οδικών αξόνων για επαγγελματικούς σκοπούς με αθροιστικό ποσοστό της τάξεως του 71,43%. Το 31,25% των ιδιωτικών φορέων χρησιμοποιούν σπάνια τους οδικούς άξονες για επαγγελματικούς σκοπούς.

Συμπερασματικά, όλοι οι φορείς χρησιμοποιούν αρκετά τον οδικό άξονα.

Πόσο συχνά τον/τους χρησιμοποιείτε για
προσωπικούς λόγους;

	#	%
Πολύ συχνά	3	6,12%
Αρκετά συχνά	16	32,65%
Μερικές φορές	23	46,94%
Σπάνια	7	14,29%
Καθόλου		0,00%
Σύνολο	49	100,00%



Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων υποστηρίζει ότι χρησιμοποιεί συχνά τους οδικούς άξονες για προσωπικούς λόγους κατά ποσοστό 85,71%.

Συμπερασματικά, τόσο ο δημόσιος όσο και ο ιδιωτικός τομέας χρησιμοποιούν συχνά τους οδικούς άξονες για προσωπικούς λόγους.

Πόσο θεωρείτε ότι η επισκεψιμότητα του κοινού στον φορέα σας επηρεάζει την βιωσιμότητα του και την οικονομική του κατάσταση;

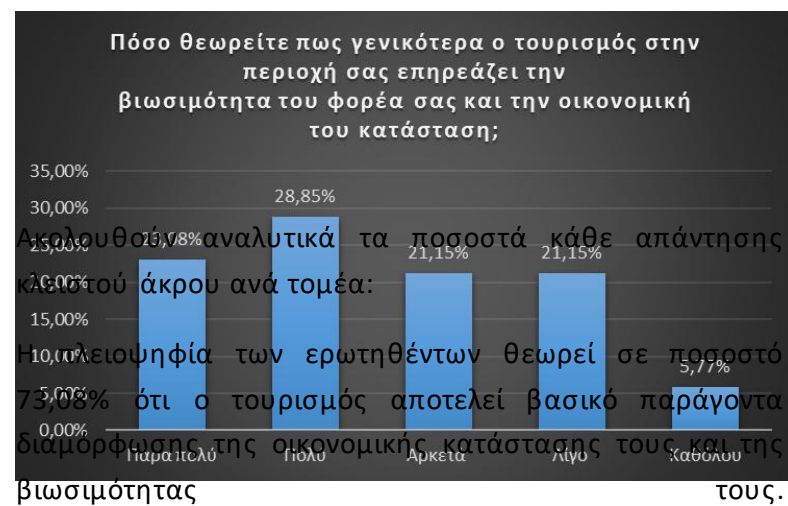
	#	%
Πάρα πολύ	13	25,00%
Πολύ	14	26,92%
Αρκετά	10	19,23%
Λίγο	14	26,92%
Καθόλου	1	1,92%
Σύνολο	52	100,00%



Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί σε ποσοστό 71,00% ότι η επισκεψιμότητα των φορέων αποτελεί τον βασικό παράγοντα οικονομικής επιβίωσης τους. Ο δημόσιος τομέας φαίνεται να διαφοροποιείται με τον ιδιωτικό, καθώς σε ποσοστό 63,16% θεωρεί ότι δεν εξαρτάται η οικονομική επιβίωση του από τον παράγοντα της επισκεψιμότητας.

Συμπερασματικά, ο ιδιωτικός τομέας είναι αυτός που κλίνει προς την παραδοχή της παραπάνω άποψης.

	#	%
Πάρα πολύ	12	23,08%
Πολύ	15	28,85%
Αρκετά	11	21,15%
Λίγο	11	21,15%
Καθόλου	3	5,77%
Σύνολο	52	100,00%



Ο δημόσιος τομέας φαίνεται να διαφοροποιείται με τον ιδιωτικό καθώς σε ποσοστό 42,11% θεωρεί ότι δεν

εξαρτάται από τον τουρισμό η οικονομική ευημερία του
 φορέα. Οι νέες ηλικίες (έως 30 ετών) τι μέρος της
 συνολικής επισκεψιμότητας του

φορέα σας αποτελούν:

Συμπερασματικά, οι φορείς συνηγορούν στην παραπάνω

άποψη, με το δημόσιο τομέα να δείχνει μια τάση

Πολύ μεγάλο μέρος	9	17,31%
Μεγάλο μέρος	23	44,23%
Όχι πολύ μεγάλο μέρος	19	36,54%
Μικρό μέρος	1	1,92%
Δεν αποτελούν μέρος	0	0,00%
Σύνολο	52	100,00%



Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί σε ποσοστό 61,54% ότι οι νέες ηλικίες είναι σημαντικό μέρος της επισκεψιμότητας τους.

Το 36,54% της διαφοροποιημένες τάσης αποτελείται από το 52,63% του δημόσιου τομέα που θεωρεί ότι δεν

εξαρτάται σε μεγάλο μέρος από την επισκεψιμότητα των νέων ηλικιών.

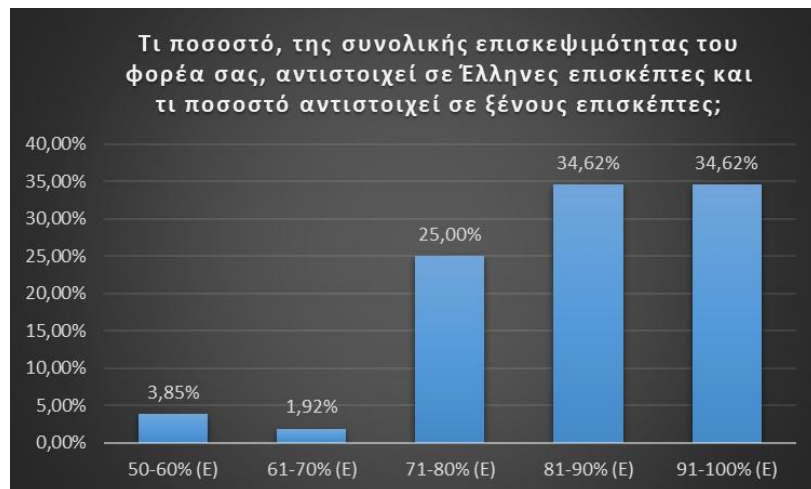
Συμπερασματικά, οι φορείς συνηγορούν στη παραπάνω άποψη, με τον δημόσιο τομέα να δείχνει μια τάση διαφοροποίησης σχετικά με την συμβολή των νέων.

Τι ποσοστό, της συνολικής επισκεψιμότητας του
φορέα σας, αντιστοιχεί σε
Έλληνες επισκέπτες και τι ποσοστό αντιστοιχεί σε
ξένους επισκέπτες;

	#	%
50-60% (Ε)	2	3,85%
61-70% (Ε)	1	1,92%
71-80% (Ε)	13	25,00%
81-90% (Ε)	18	34,62%
91-100% (Ε)	18	34,62%
Σύνολο	52	100,00%

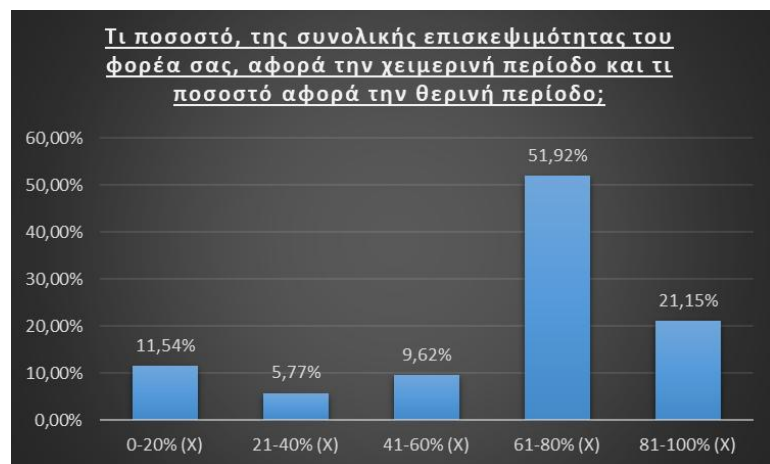
Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης
κλειστού άκρου ανά τομέα:

Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί σε ποσοστό
94,23% ότι βασίζεται στην επισκεψιμότητα από τους
Έλληνες σε σχέση με τους ξένους επισκέπτες. Στην άποψη
αυτή συνηγορούν τόσο ο δημόσιος όσο και ο ιδιωτικός
τομέας.



Τι ποσοστό, της συνολικής επισκεψιμότητας του φορέα σας, αφορά την χειμερινή περίοδο και τι ποσοστό αφορά την θερινή περίοδο;

	#	%
0-20% (X)	6	11,54%
21-40% (X)	3	5,77%
41-60% (X)	5	9,62%
61-80% (X)	27	51,92%
81-100% (X)	11	21,15%
Σύνολο	52	100,00%



Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

Το 73,08% υποστηρίζει ότι η χειμερινή περίοδος αποτελεί πάνω από το 60% της συνολικής επισκεψιμότητας τους. Την παραπάνω άποψη υποστηρίζουν τόσο ο ιδιωτικός τομέας όσο και ο δημόσιος.

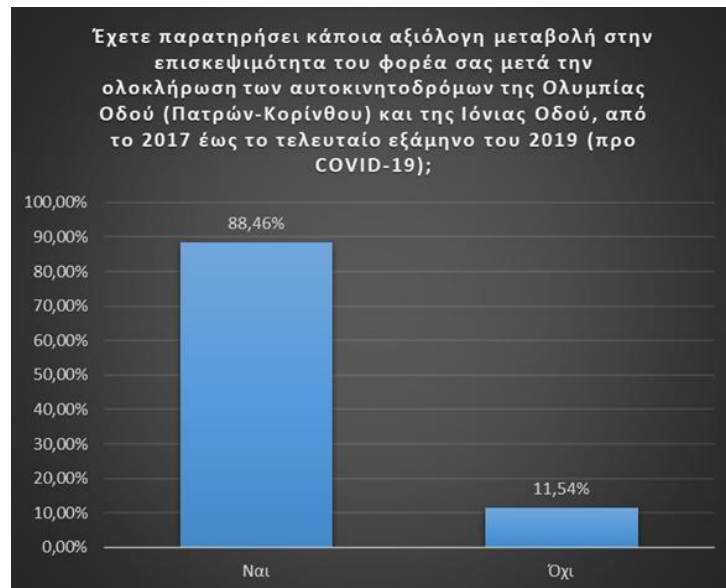
Έχετε παρατηρήσει κάποια αξιόλογη μεταβολή στην επισκεψιμότητα του φορέα σας μετά την ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων της Ολυμπίας Οδού (Πατρών-Κορίνθου) και της Ιόνιας Οδού, από το 2017 έως το τελευταίο εξάμηνο του 2019 (προ COVID-19);

	#	%
Ναι	46	88,46%
Όχι	6	11,54%
Σύνολο	52	100,00%

Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

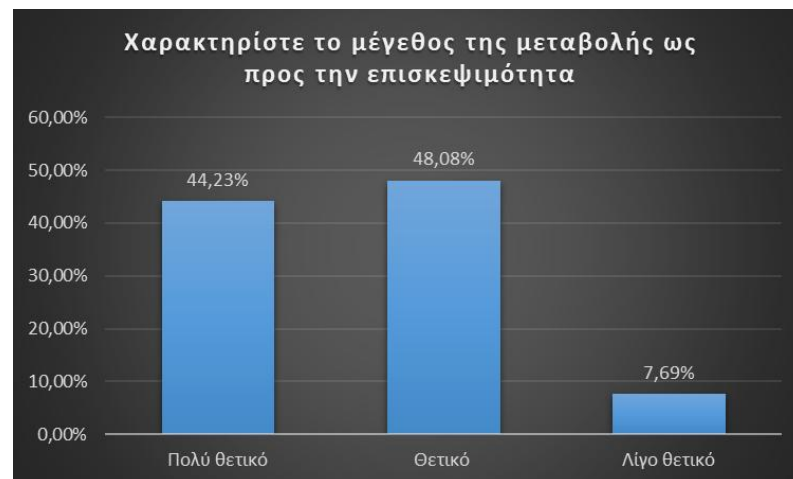
Το 88,46% υποστηρίζει ότι έχει πραγματοποιηθεί αξιόλογη μεταβολή στην επισκεψιμότητα μετά την ολοκλήρωση των οδικών αξόνων της Ολυμπίας και της Ιόνιας οδού. Αυτό το 88,46% αποτελείται από το 94,74% του δημόσιου τομέα και το 84,85% του ιδιωτικού τομέα.

Συμπερασματικά, η πλειοψηφία συμφωνεί με την παραπάνω άποψη.



Χαρακτηρίστε το μέγεθος της μεταβολής ως προς την επισκεψιμότητα

	#	%
Πολύ θετικό	23	44,23%
Θετικό	25	48,08%
Λίγο θετικό	4	7,69%
Αρνητικό	0	0,00%
Πολύ αρνητικό	0	0,00%
Σύνολο	52	100,00%



Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

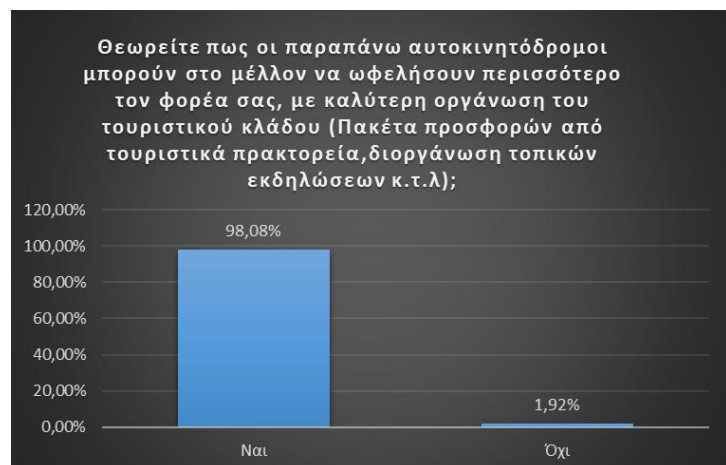
Το 92,31% χαρακτηρίζει το μέγεθος της μεταβολής αυτής θετικό έως πολύ θετικό. Το 100% του δημόσιου τομέα χαρακτηρίζει την μεταβολή αυτή θετική, όπως και το 87,88% του ιδιωτικού τομέα που χαρακτηρίζει επίσης θετικό το μέγεθος της μεταβολής αυτής. Συμπερασματικά, η πλειοψηφία συμφωνεί με την παραπάνω άποψη.

Θεωρείτε πως οι παραπάνω αυτοκινητόδρομοι μπορούν στο μέλλον να ωφεληθούν περισσότερο τον φορέα σας, με καλύτερη οργάνωση του τουριστικού κλάδου (Πακέτα προσφορών από τουριστικά πρακτορεία, διοργάνωση τοπικών εκδηλώσεων κ.τ.λ);

	#	%
Ναι	51	98,08%
Όχι	1	1,92%
Σύνολο	52	100,00%

Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

Το 98,08% θεωρούν ότι οι οδικοί άξονες θα τους ωφεληθούν περαιτέρω στο μέλλον. Τόσο ο δημόσιος, όσο και ο ιδιωτικός, συμφωνούν με την παραπάνω άποψη. Συμπερασματικά, η πλειοψηφία συμφωνεί με την παραπάνω άποψη.

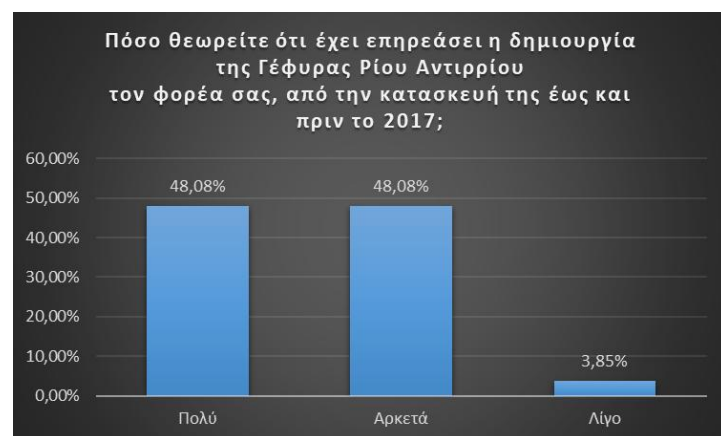


Πόσο θεωρείτε ότι έχει επηρεάσει η δημιουργία της
Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου
τον φορέα σας, από την κατασκευή της έως και πριν το
2017;

	#	%
Πολύ	25	48,08%
Αρκετά	25	48,08%
Όχι αρκετά	0	0,00%
Λίγο	2	3,85%
Καθόλου	0	0,00%
Σύνολο	52	100,00%

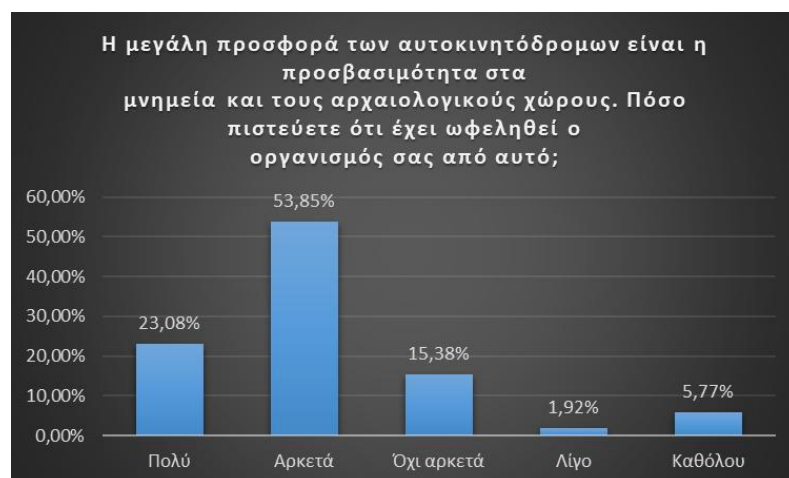
Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης
κλειστού άκρου ανά τομέα:

Το 96,15 % συμφωνεί με την επιρροή της Γέφυρας Ρίου
Αντιρρίου στους πολιτιστικούς φορείς. Αυτό το 96,15%
αποτελείται από το 100% του δημόσιου τομέα και το
93,94% του ιδιωτικού.
Συμπερασματικά, η πλειοψηφία παρατηρεί θετική
επιρροή της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου.



Η μεγάλη προσφορά των αυτοκινητόδρομων είναι η προσβασιμότητα στα μνημεία και τους αρχαιολογικούς χώρους. Πόσο πιστεύετε ότι έχει ωφεληθεί ο οργανισμός σας από αυτό:

	#	%
Πολύ	12	23,08%
Αρκετά	28	53,85%
Όχι αρκετά	8	15,38%
Λίγο	1	1,92%
Καθόλου	3	5,77%
Σύνολο	52	100,00%

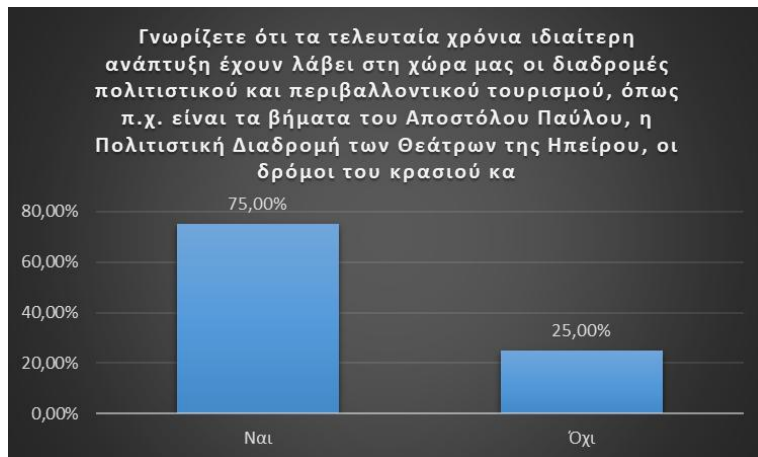


Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

Το 53,85 % υποστηρίζει την άποψη για την μεγάλη προσφορά των οδικών αξόνων στην προσβασιμότητα των φορέων και την συμβολή τους. Αυτό το 53,85% αποτελείται από το 68,42% του δημόσιου τομέα και το 45,45% του ιδιωτικού. Συμπερασματικά, οι φορείς αποτυπώνουν μια μεγάλη συμβολή από την εύκολη πρόσβαση.

Γνωρίζετε ότι τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερη ανάπτυξη έχουν λάβει στη χώρα μας οι διαδρομές πολιτιστικού και περιβαλλοντικού τουρισμού, όπως π.χ. είναι τα βήματα του Αποστόλου Παύλου, η Πολιτιστική Διαδρομή των Θεάτρων της Ηπείρου, οι δρόμοι του κρασιού και της ελιάς κ.τ.λ.;

	#	%
Ναι	39	75,00%
Όχι	13	25,00%
Σύνολο	52	100,00%

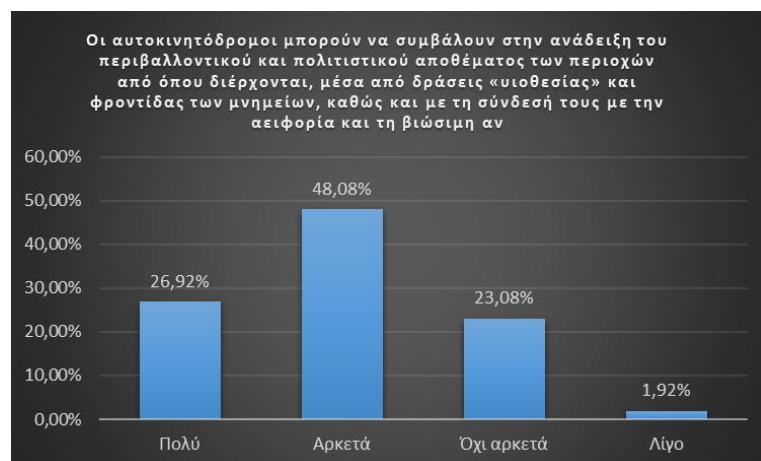


Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

Το 75% αναγνωρίζει την ιδιαίτερη ανάπτυξη από τις διαδρομές πολιτιστικού και περιβαλλοντικού τουρισμού. Αυτό το 75% αποτελείται από το 89,47% του δημόσιου τομέα και το 66,67% του ιδιωτικού. Συμπερασματικά, η πλειοψηφία αναγνωρίζει τα οφέλη από την δημιουργία πολιτιστικών διαδρομών.

Οι αυτοκινητόδρομοι μπορούν να συμβάλουν στην ανάδειξη του περιβαλλοντικού και πολιτιστικού αποθέματος των περιοχών από όπου διέρχονται, μέσα από δράσεις «υιοθεσίας» και φροντίδας των μνημείων, καθώς και με τη σύνδεσή τους με την αειφορία και τη βιώσιμη ανάπτυξη.
Πόσο σας εκφράζει η άποψη αυτή;

	#	%
Πολύ	14	26,92%
Αρκετά	25	48,08%
Όχι αρκετά	12	23,08%
Λίγο	1	1,92%
Καθόλου	0	0,00%
Σύνολο	52	100,00%

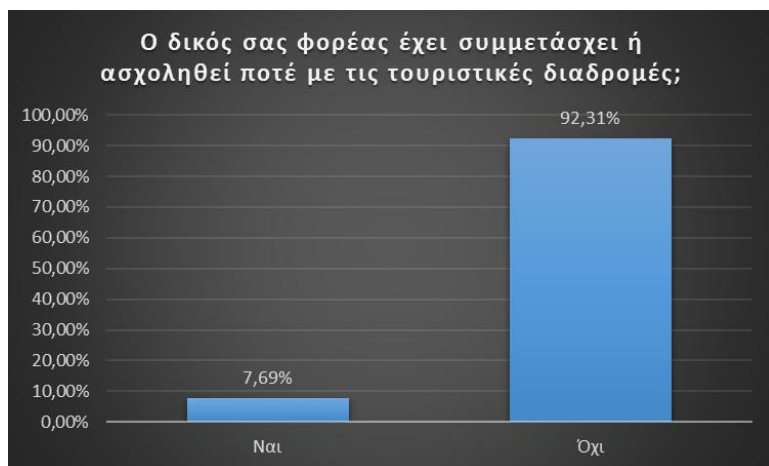


Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

Το 48,08% συμφωνεί αρκετά με την παραπάνω άποψη. Αυτό το 48,08% αποτελείται από το 42,11% του δημόσιου τομέα και το 51,52% του ιδιωτικού. Το 23,08% δεν συμφωνεί αρκετά με την παραπάνω άποψη. Το 23,08% αποτελείται από το 47,37% του δημόσιου τομέα και το 9,09% του ιδιωτικού. Παρατηρείται λοιπόν μία διαφοροποίηση του δημόσιου τομέα ως προς την παραπάνω άποψη. Συμπερασματικά, η πλειοψηφία συμφωνεί με την παραπάνω άποψη.

Ο δικός σας φορέας έχει συμμετάσχει ή ασχοληθεί ποτέ με τις τουριστικές διαδρομές;

	#	%
Ναι	4	7,69%
Όχι	48	92,31%
Σύνολο	52	100,00%



Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

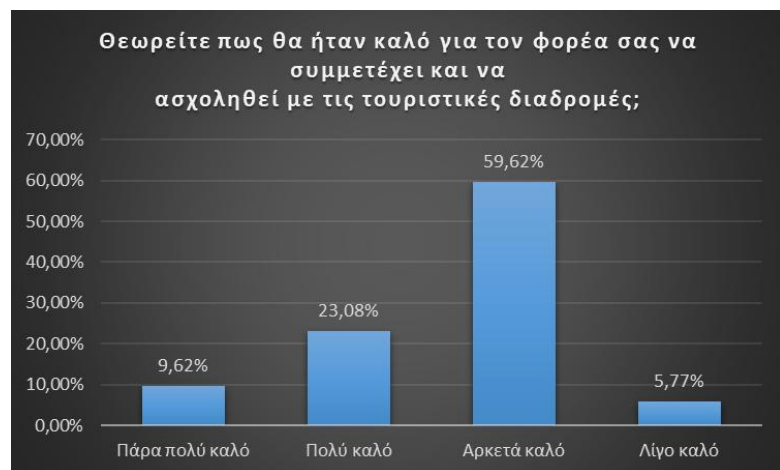
Το 92,31% δεν έχει συμμετάσχει σε τουριστικές διαδρομές. Αυτό το 92,31% αποτελείται από το 84,21% του δημόσιου τομέα και το 96,97% του ιδιωτικού. Συμπερασματικά, η πλειοψηφία δεν έχει συμμετάσχει σε τουριστικές διαδρομές.

Θεωρείτε πως θα ήταν καλό για τον φορέα σας να συμμετέχει και να ασχοληθεί με τις τουριστικές διαδρομές;

	#	%
Πάρα πολύ καλό	5	9,62%
Πολύ καλό	12	23,08%
Αρκετά καλό	31	59,62%
Λίγο καλό	3	5,77%
Καθόλου καλό	0	0,00%
Σύνολο	51	100,00%

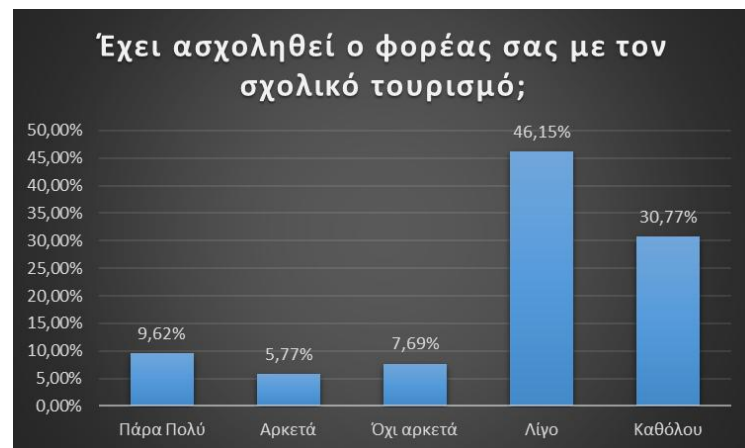
Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

Το 92,31% υποστηρίζει ότι θα ήταν θετική η συμμετοχή του φορέα τους στις τουριστικές διαδρομές. Αυτό το 92,31% αποτελείται από το 100% του δημόσιου τομέα και το 90,91% του ιδιωτικού. Συμπερασματικά, η πλειοψηφία συμφωνεί με την παραπάνω άποψη.



Έχει ασχοληθεί ο φορέας σας με τον σχολικό τουρισμό;

	#	%
Πάρα Πολύ	5	9,62%
Αρκετά	3	5,77%
Όχι αρκετά	4	7,69%
Λίγο	24	46,15%
Καθόλου	16	30,77%
Σύνολο	52	100,00%



Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

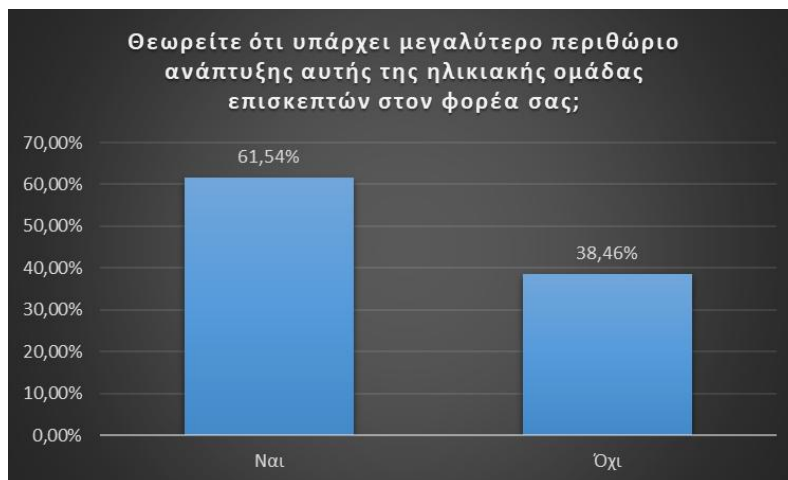
Το 79,92% υποστηρίζει ότι δεν έχει ασχοληθεί με τον σχολικό τουρισμό. Αυτό το 79,92% αποτελείται από το 52,63% του δημόσιου τομέα και το 90,91% του ιδιωτικού. Συμπερασματικά, η πλειοψηφία δεν έχει ασχοληθεί με τον σχολικό τουρισμό.

Θεωρείτε ότι υπάρχει μεγαλύτερο περιθώριο ανάπτυξης αυτής της ηλικιακής ομάδας επισκεπτών στον φορέα σας;

	#	%
Ναι	32	61,54%
Όχι	20	38,46%
Σύνολο	52	100,00%

Ακολουθούν αναλυτικά τα ποσοστά κάθε απάντησης κλειστού άκρου ανά τομέα:

Το 61,54% υποστηρίζει ότι υπάρχει μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης στην συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα. Αυτό το 61,54% αποτελείται από το 94,74% του δημόσιου τομέα και το 57,58% του ιδιωτικού. Συμπερασματικά, η πλειοψηφία προσδοκά σε μεγαλύτερη ανάπτυξη στο μέλλον.



4. Συμπεράσματα

Η παρούσα μελέτη, που εκπονήθηκε από το Π.Ο.Α.Δ.Ε.Π, έχει ως βασικό στόχο την καταγραφή και παρουσίαση των επιδράσεων των σύγχρονων οδικών αξόνων της Ιόνιας Οδού και της Ολυμπίας Οδού (με συνδετικό κρίκο μεταξύ τους το παλαιότερο έργο της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου), στον πολιτιστικό τομέα και ειδικότερα στη λειτουργία των πολιτιστικών φορέων που βρίσκονται γεωγραφικά στις περιοχές τις οποίες διατρέχουν οι παραπάνω άξονες. Η μελέτη περιλαμβάνει δυο κύριες ενότητες: ένα θεωρητικό μέρος που διερευνά τη διεθνή βιβλιογραφία σχετικά με αυτό το θέμα και αναφέρεται σε καλές πρακτικές, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, και ένα δεύτερο μέρος που περιέχει ποσοτική ανάλυση που διενεργήθηκε, βάσει δομημένου ερωτηματολογίου, με συνεντεύξεις σε 52 πολιτιστικούς φορείς των περιοχών που καλύπτουν τα παραπάνω οδικά έργα.

Από τη μελέτη της διεθνούς βιβλιογραφίας όσον αφορά, καταρχήν, τη θέση που κατέχει ο πολιτιστικός τουρισμός στη διεθνή οικονομία, βρέθηκε ότι ο πολιτιστικός τουρισμός ασκεί σημαντικές επιδράσεις στην οικονομική και τοπική ανάπτυξη.

Παγκόσμιας εμβέλειας θεσμοί, όπως η UNESCO και το Συμβούλιο της Ευρώπης, έχουν δώσει μεγάλη βαρύτητα και ώθηση με τη δράση τους στην πρόοδο του τουρισμού

μέσα από την ανάδειξη των πολιτιστικών θησαυρών των διαφόρων κρατών σε διεθνές επίπεδο, με πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα την περίπτωση της Βαρκελώνης και τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992.

Η επόμενη σημαντική σχέση που εξετάστηκε στο πλαίσιο της πρώτης ενότητας, είναι η σχέση προσβασιμότητας και πολιτιστικού τουρισμού. Η βελτίωση της προσβασιμότητας που δημιουργούν τα σύγχρονα συγκοινωνιακά δίκτυα, που περιλαμβάνουν και τους αυτοκινητόδρομους, αποδείχθηκε πως έχουν άμεση σχέση με την τοπική ανάπτυξη και την ενίσχυση του πολιτιστικού τουρισμού. Πλήθος μελέτες και σχετικές έρευνες επιβεβαιώνουν τον κομβικό ρόλο των συγκοινωνιακών δικτύων στην πολιτιστική ανάπτυξη και τον πολιτιστικό τουρισμό. Από τις πολλές σχετικές αναφορές χαρακτηριστική είναι η μελέτη περίπτωσης των χωριών Xidi και Hongcun της Κίνας.

Μια σημαντική ιδιαιτερότητα που επισημαίνεται στις διάφορες πηγές και συγκεντρώνει μεγάλο ερευνητικό ενδιαφέρον τα τελευταία χρόνια στην επιστημονική βιβλιογραφία, είναι το φαινόμενο των **πολιτιστικών διαδρομών**, το οποίο επισημαίνεται ως ένα αποτελεσματικό και καινοτόμο προωθητικό εργαλείο του πολιτιστικού τουρισμού, ιδιαίτερα μάλιστα σε περιπτώσεις ευνοϊκών συνθηκών μετακίνησης από σύγχρονα συγκοινωνιακά μέσα.

Αξιοπρόσεκκτη είναι στην προκειμένη περίπτωση η σημασία και οι κατευθυντήριες γραμμές που θέτουν οι Ευρωπαϊκοί Θεσμοί σχετικά με τις πολιτιστικές διαδρομές, ανάμεσα στις οποίες ξεχωριστή θέση κατέχει η πρώτη πολιτιστική διαδρομή της Ευρώπης, του Santiago de Compostela στην Ισπανία. Μια άλλη σημαντική ευρωπαϊκή πολιτιστική διαδρομή είναι αυτή της Τοσκάνης που ασκεί ευρύτατες θετικές οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές επιδράσεις στη διάρκεια ολόκληρου του ημερολογιακού έτους στη συγκεκριμένη περιοχή. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει στην περίπτωση της Τοσκάνης το γεγονός ότι η πραγματικά εντυπωσιακή ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού στην περιοχή στηρίζεται σε πετυχημένες μακροχρόνιες πολιτικές που εφαρμόστηκαν όσον αφορά τη σωστή διαχείριση και οργάνωση των υπηρεσιών και των υποδομών, καθώς και τη συνεχή ενίσχυση και ποιοτική βελτίωση των έργων υποδομής και του οδικού δικτύου.

Στην ελληνική πραγματικότητα, Ιδιαίτερη αναφορά έγινε στο έργο δύο πολιτιστικών φορέων που δραστηριοποιούνται στις πολιτιστικές διαδρομές και πιο συγκεκριμένα στον Πολιτιστικό Οργανισμό «Δρόμοι της Ελιάς» και στο σωματείο «ΔΙΑΖΩΜΑ», ενώ, από πλευράς τουριστικής κίνησης σημαντική θέση για τα ελληνικά δεδομένα κατέχει η θρησκευτική διαδρομή με τίτλο «Τα βήματα του αποστόλου Παύλου», Η διαδρομή αυτή είναι

μια από τις ελάχιστες στην Ελλάδα, με αξιοσημείωτη όμως επίδραση τόσο όσον αφορά τον αριθμό των τουριστών, όσο και το εύρος των περιφερειακών ενοτήτων που επηρεάζει.

Τέλος, παρουσιάστηκε το παράδειγμα της Πολιτιστικής Διαδρομής στα Αρχαία Θέατρα της Ηπείρου. Η διαδρομή αυτή, την οποία δημιούργησε το ΔΙΑΖΩΜΑ, εξετάστηκε ως ένα παράδειγμα καλής πρακτικής και ολοκληρωμένου σχεδιασμού μιας πολιτιστικής διαδρομής.

Στη δεύτερη ενότητα, αυτήν της **ποσοτικής έρευνας**, τα συμπεράσματα περιλαμβάνουν τις εξής δυο βασικές, ξεκάθαρες διαπιστώσεις: ότι αφενός τα νέα οδικά δίκτυα (Ιόνια Οδός, Ολυμπία Οδός, Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου) έχουν ασκήσει θετικές επιδράσεις στην κινητικότητα του πολιτιστικού τουρισμού και αφετέρου ότι τα διεθνή εργαλεία προώθησης του πολιτιστικού τουρισμού, όπως οι πολιτιστικές διαδρομές, η κινητικότητα των νέων (πχ σχολικός τουρισμός) κλπ, έχουν πολύ μικρή ανάπτυξη και δεν είναι ιδιαίτερα γνωστά στους πολιτιστικούς φορείς.

Οι τελευταίες αυτές μη ευνοϊκές διαπιστώσεις μπορεί να οφείλονται στους εξής βασικούς λόγους:

-ότι η περίοδος πλήρους λειτουργίας του νέου, σύγχρονου οδικού δικτύου είναι σχετικά πρόσφατη και η εξετασθείσα περίοδος (2017-2019) των επιδράσεων πολύ μικρή

--ότι οι λοιπές υποδομές στον πολιτιστικό τομέα, ενώ περιλαμβάνουν πολλές αξιόλογες σύγχρονες εγκαταστάσεις (μουσεία, αρχαιολογικοί χώροι κλπ), περιλαμβάνουν και πολλές μικρές, όχι καλά οργανωμένες μονάδες που λειτουργούν σε περιορισμένο γεωγραφικό και τοπικό επίπεδο.

-ότι η δικτύωση των πολιτιστικών φορέων εν γένει είναι σε χαμηλό επίπεδο, ώστε να είναι δύσκολο έως αδύνατο να αναπτυχθούν αξιόλογες διαδρομές.

Πέρα των παραπάνω, σημαντική αξία έχει η διαπίστωση ότι στην πλειονότητα τους οι πολιτιστικές μονάδες προσδοκούν στο μέλλον ευνοϊκές εξελίξεις και βλέπουν να υπάρχουν σημαντικές προοπτικές.

Συνολικά, τα ευρήματα της μελέτης, λαμβανομένου υπόψη και του μικρού χρονικού ορίζοντα άσκησης των επιδράσεων (2017-2019), είναι ικανοποιητικά και δείχνουν σαφή σημάδια ευνοϊκών επιδράσεων από τη λειτουργία των νέων οδικών έργων πάνω στην κινητικότητα που αφορά τις πολιτιστικές δομές και εκδηλώσεις στη δυτική χώρα.

5. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ- ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ & ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ:

Θέμα: «Η επίδραση των σύγχρονων οδικών δικτύων στον πολιτιστικό
τομέα της χώρας»

1. Πόσα χρόνια λειτουργίας έχει ο ο φορέας σας;

2. Ποια είναι είναι η θέση σας στον φορέα που απασχολείστε;

3. Προσωπικά έσεις και το προσωπικό του φορέα σας χρησιμοποιείτε κάποιον
από τους παρακάτω αυτοκινητοδρόμους;

- Ολυμπία Οδός
- Ιόνια Οδός
- Γέφυρα Ρίου- Αντιρρίου

- ☐ Ναι
- ☐ Όχι

4. Αν ναι, τον/τους χρησιμοποιείτε για επαγγελματικούς λόγους, προσωπικούς
λόγους ή και τα δύο;

- ☐ Επαγγελματικούς λόγους
- ☐ Προσωπικούς λόγους
- ☐ Όλα τα παραπάνω

5. Πόσο συχνά τον/τους χρησιμοποιείτε για επαγγελματικούς λόγους;

- ☐ Πολύ συχνά
- ☐ Αρκετά Συχνά
- ☐ Μερικές φορές
- ☐ Σπάνια
- ☐ Καθόλου

6. Πόσο συχνά τον/τους χρησιμοποιείτε για προσωπικούς λόγους;

- ☐ Πολύ συχνά
- ☐ Αρκετά Συχνά
- ☐ Μερικές φορές
- ☐ Σπάνια
- ☐ Καθόλου

7. Πόσο θεωρείτε ότι η επισκευσιμότητα του κοινού στον φορέα σας επηρεάζει
την βιωσιμότητα του και την οικονομική του κατάσταση;

- ☐ Πάρα πολύ
- ☐ Πολύ
- ☐ Αρκετά
- ☐ Λίγο
- ☐ Καθόλου

8. Πόσο θεωρείτε πως γενικότερα ο τουρισμός στην περιοχή σας επηρεάζει την
βιωσιμότητα του φορέα σας και την οικονομική του κατάσταση;

- ☐ Πάρα πολύ
- ☐ Πολύ
- ☐ Αρκετά
- ☐ Λίγο
- ☐ Καθόλου

9. Οι νέες ηλικίες (έως 30 ετών) τι μέρος της συνολικής επισκεψιμότητας του φορέα σας αποτελούν:

- ο Πολύ μεγάλο μέρος
- ο Μεγάλο μέρος
- ο Όχι πολύ μεγάλο μέρος
- ο Μικρό μέρος
- ο Δεν αποτελούν μέρος

10. Τι ποσοστό της συνολικής επισκεψιμότητας του φορέα σας αντιστοιχεί σε Έλληνες επισκέπτες και τι ποσοστό αντιστοιχεί σε ξένους επισκέπτες;

11. Τι ποσοστό της συνολικής επισκεψιμότητας του φορέα σας αφορά την χειμερινή περίοδο και τι ποσοστό αφορά την θερινή περίοδο;

12. Έχετε παρατηρήσει κάποια αξιόλογη μεταβολή στην επισκεψιμότητα του φορέα σας μετά την ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων της Ολυμπίας Οδού (Πατρών-Κορίνθου) και της Ιόνιας Οδού, από το 2017 έως το τελευταίο εξάμηνο του 2019 (προ COVID-19);

- ο Ναι
- ο Όχι

13. Αν ναι, το μέγεθος της μεταβολής ως προς την επισκεψιμότητα θεωρείτε πως είναι:

- ο Πολύ θετικό
- ο Θετικό
- ο Λίγο θετικό
- ο Αρνητικό
- ο Πολύ αρνητικό

14. Θεωρείτε πως οι παραπάνω αυτοκινητοδρόμοι μπορούν στο μέλλον να ωφελήσουν περισσότερο τον φορέα σας, με καλύτερη οργάνωση του τουριστικού κλάδου (Πακέτα προσφορών από τουριστικά πρακτορεία, διοργάνωση τοπικών εκδηλώσεων κ.τ.λ.);

- ο Ναι
- ο Όχι

15. Με ποιους άλλους τρόπους θεωρείτε ότι το νέο, σύγχρονο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μπορεί να ωφελήσει τον φορέα σας; Παρακαλώ σγολιάστε.

16. Πόσο θεωρείτε ότι μπορεί να ωφελήσει τον φορέα σας;

- ο Πολύ
- ο Αρκετά
- ο Όχι αρκετά
- ο Λίγο
- ο Καθόλου

17. Πόσο θεωρείτε ότι έχει επηρεάσει η δημιουργία της Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου τον φορέα σας, από την κατασκευή της έως και πριν το 2017;

- ο Πολύ
- ο Αρκετά
- ο Όχι αρκετά
- ο Λίγο
- ο Καθόλου

18. Η μεγάλη προσφορά των αυτοκινητοδρόμων είναι η προσβασιμότητα στα μνημεία και τους αρχαιολογικούς χώρους. Πόσο πιστεύετε ότι έχει ωφεληθεί ο οργανισμός σας από αυτό;

- ο Πολύ
- ο Αρκετά
- ο Όχι αρκετά
- ο Λίγο
- ο Καθόλου

19. Γνωρίζετε ότι τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερη ανάπτυξη έχουν λάβει στη χώρα μας οι διαδρομές πολιτιστικού και περιβαλλοντικού τουρισμού, όπως π.χ. είναι τα βήματα του Αποστόλου Παύλου, η Πολιτιστική Διαδρομή των Θεάτρων της Ηπείρου, οι δρόμοι του κρασιού και της ελιάς κ.τ.λ.;

- ☐ Ναι
- ☐ Όχι

20. Οι αυτοκινητόδρομοι μπορούν να συμβάλουν στην ανάδειξη του περιβαλλοντικού και πολιτιστικού αποθέματος των περιοχών από όπου διέρχονται, μέσα από δράσεις «νιοθεσίας» και φροντίδας των μνημείων, καθώς και με τη σύνδεσή τους με την αειφορία και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Πόσο σας εκφράζει η άποψη αυτή;

- ☐ Πολύ
- ☐ Αρκετά
- ☐ Όχι αρκετά
- ☐ Λίγο
- ☐ Καθόλου

21. Ο δικός σας φορέας έχει συμμετάσχει ή ασχοληθεί ποτέ με τις τουριστικές διαδρομές;

- ☐ Ναι
- ☐ Όχι

22. Αν ναι, σχολιάστε την εμπειρία σας.

23. Αν όχι, θεωρείτε πως θα ήταν καλό για τον φορέα σας να συμμετέχει και να ασχοληθεί με τις τουριστικές διαδρομές;

- ☐ Πάρα πολύ καλό
- ☐ Πολύ καλό
- ☐ Αρκετά καλό
- ☐ Λίγο καλό
- ☐ Καθόλου καλό

24. Έχει ασχοληθεί ο φορέας σας με τον σχολικό τουρισμό;

- ☐ Πάρα πολύ
- ☐ Πολύ
- ☐ Αρκετά
- ☐ Λίγο
- ☐ Καθόλου

25. Θεωρείτε ότι υπάρχει μεγαλύτερο περιθώριο ανάπτυξης αυτής της ηλικιακής ομάδας επισκεπτών στον φορέα σας;

- ☐ Ναι
- ☐ Όχι

26. Σχόλια/Παρατηρήσεις

ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΣΑΣ!