

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**  
**ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**  
**ΣΠΟΥΔΩΝ:**  
**ΒΙΩΣΙΜΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΑΛΛΑΓΩΝ ΚΑΙ**  
**ΚΥΚΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**



**Ο Ρόλος του Χωροταξικού Σχεδιασμού στην ανάπτυξη του τουρισμού**  
**κρουαζιέρας**

**Επιβλέπων Καθηγητής : Γουργιώτης Ανέστης**

**Εκπόνηση : Χαλούδη Αθηνά**

***ΙΟΥΝΙΟΣ 2025***

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί ένα πολυσύνθετο τμήμα του τουρισμού που αναπτύσσεται δυναμικά και το οποίο ωφελεί εκτός των άμεσα εμπλεκόμενων του τουριστικού κυκλώματος και άλλους κλάδους που συνεργάζονται με αυτόν. Η εντατική όμως ανάπτυξη του οδήγησε σε αυξανόμενη ανησυχία σχετικά με τις επιπτώσεις στον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο. Στην παρούσα αρχικά εξετάζονται οι περιβαλλοντικές – οικονομικές και κοινωνικο-πολιτιστικές επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον μέσω βιβλιογραφικής έρευνας. Η Ελλάδα λόγω της πλεονεκτικής της θέσης με τα πολλά χιλιόμετρα ακτογραμμής ελκύει αυξανόμενο κομμάτι του τουρισμού, γεγονός που συχνά οδηγεί στην υποβάθμιση του παράκτιου και θαλάσσιου χώρου. Εξετάζονται οι κατευθύνσεις και το γενικό πλαίσιο του Χωροταξικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα για τον τουρισμό κρουαζιέρας καθώς και αν μπορεί να επιτευχθεί μια βιώσιμη ανάπτυξη στον τομέα αυτό.

## ABSTRACT

Cruise tourism constitutes a complex sector of tourism that is dynamically developing and benefits not only the directly involved parties within the tourism cycle but also other sectors that cooperate with it. However, its intensive development has led to increasing concern regarding its impacts on the marine and coastal environment. This paper initially examines the environmental, economic, and socio-cultural impacts of cruise tourism on the marine and coastal environment through literature research. Greece, due to its advantageous position with its many kilometers of coastline, attracts an increasing share of tourism, a fact that often leads to the degradation of coastal and marine areas. The directions and the general framework of spatial planning in Greece for cruise tourism are examined, as well as whether sustainable development can be achieved in this sector.

## Ευχαριστίες

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Ανέστη Γουργιώτη για την βοήθεια, υποστήριξη και την πολύτιμη καθοδήγησή του σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας μου.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω το σύζυγό μου Απόστολο και τα παιδιά μου Έξαρχο και Αναστασία για την υπομονή την κατανόηση και την υποστήριξή τους σε όλη την διάρκεια των μεταπτυχιακών σπουδών μου.

Τέλος ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στις φίλες μου Άννα και Μαριάννα που με παρακίνησαν να ξεκινήσω αυτό το ταξίδι και δεν σταμάτησαν να με ενθαρρύνουν και να με στηρίζουν.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

|                                                        |    |
|--------------------------------------------------------|----|
| 1.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ             | 10 |
| 1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΑΞΟΝΕΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ - ΠΡΩΤΟΤΥΠΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ | 10 |
| 1.3 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ (ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ)         | 11 |
| 1.4 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ                     | 11 |
| 1.5 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ                                        | 12 |

|                                                                                  |    |
|----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ | 13 |
|----------------------------------------------------------------------------------|----|

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| 3. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ | 20 |
| 3.1 Η ιστορία της ελληνικής κρουαζιέρας               | 24 |
| 3.2 Σημαντικοί λιμένες της Ελλάδας για την κρουαζιέρα | 25 |

|                                                                                                          |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΧΩΡΟ                                          |    |
| 4.1 Η περιβαλλοντική διάσταση των επιπτώσεων από τον τουρισμό κρουαζιέρας στο θαλάσσιο και παράκτιο χώρο | 33 |
| 4.2 Η οικονομική διάσταση των επιπτώσεων από τον τουρισμό κρουαζιέρας                                    | 38 |
| 4.3 Κοινωνικο- πολιτιστικές επιπτώσεις από τον τουρισμό κρουαζιέρας                                      | 40 |
| 4.4 Μετριασμός των αρνητικών επιπτώσεων του τουρισμού κρουαζιέρας                                        | 41 |

### 5. ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 5.1 Ευρωπαϊκές Πολιτικές                                                                | 43 |
| 5.2 Εθνικές Πολιτικές                                                                   | 44 |
| 5.3 Οι κατευθύνσεις του Χωροταξικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα για τον τουρισμό κρουαζιέρας | 48 |

|                 |    |
|-----------------|----|
| 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 97 |
|-----------------|----|

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

|                                                                                                                                    |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Εικόνα 1.</b> Κατανομή επιβατών κρουζιέρας στον παγκόσμιο χάρτη (Πηγή: CLIA, Deployment data, 2023)                             | <b>18</b> |
| <b>Εικόνα 2</b> - Προορισμοί κρουαζιέρας στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου (πηγή : Medcruise – Yearbook 2024)                    | <b>19</b> |
| <b>Εικόνα 3</b> - Νέες παραγγελίες ναυπήγησης κρουαζιερόπλοιων στην Ευρώπη συνολικού ύψους 57 δισεκατομμυρίων € (Πηγή: CLIA, 2024) | <b>21</b> |
| <b>Εικόνα 4</b> - Το λιμάνι του Πειραιά (πηγή : Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς)                                                        | <b>28</b> |
| <b>Εικόνα 5</b> - Το λιμάνι του Ηρακλείου (πηγή : ΕΛΙΜΕ)                                                                           | <b>28</b> |
| <b>Εικόνα 6</b> - Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (πηγή : ΕΛΙΜΕ)                                                                        | <b>29</b> |
| <b>Εικόνα 7</b> - Το λιμάνι της Κέρκυρας (πηγή : Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.))                                            | <b>29</b> |
| <b>Εικόνα 8</b> - Το λιμάνι της Ρόδου (πηγή : ΕΛΙΜΕ)                                                                               | <b>30</b> |
| <b>Εικόνα 9</b> - Λιμένας Λαυρίου (πηγή: Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου)                                                               | <b>30</b> |
| <b>Εικόνα 10</b> - Λιμένας Μυκόνου (πηγή: Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου)                                                        | <b>31</b> |

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

|                                                                                         |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Πίνακας 1</b> - Πίνακας διακίνησης λιμένα Πειραιώς (πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)     | <b>22</b> |
| <b>Πίνακας 2</b> - Πίνακας διακίνησης λιμένα Ηρακλείου (πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)    | <b>22</b> |
| <b>Πίνακας 3</b> - Πίνακας διακίνησης λιμένα Θεσσαλονίκης (πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος) | <b>23</b> |
| <b>Πίνακας 4</b> - Πίνακας διακίνησης λιμένα Κέρκυρας (πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)     | <b>23</b> |
| <b>Πίνακας 5</b> - Πίνακας διακίνησης λιμένα Ρόδου (πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)        | <b>23</b> |
| <b>Πίνακας 6</b> - Πίνακας διακίνησης λιμένα Σαντορίνης (πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)   | <b>23</b> |
| <b>Πίνακας 7</b> - Πίνακας διακίνησης λιμένα Μυκόνου (πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)      | <b>23</b> |
| <b>Πίνακας 8</b> - Πίνακας διακίνησης λιμένα Λαυρίου (πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)      | <b>23</b> |
| <b>Πίνακας 9</b> - Τα πρώτα ΠΠΧΣΑΑ (Πηγή Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας )        | <b>47</b> |
| <b>Πίνακας 10</b> - Τα αναθεωρημένα ΠΧΠ (Πηγή Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας )     | <b>47</b> |

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

|                                                                                                                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Διάγραμμα 1</b> - Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων των 20 πρώτων προορισμών για τα έτη 2024 και 2023 (πηγή ΕΛΙΜΕ, ίδια επεξεργασία)                                            | 26 |
| <b>Διάγραμμα 2</b> - Αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας των 20 πρώτων ελληνικών προορισμών για τα έτη 2024 και 2023 (πηγή ΕΛΙΜΕ, ίδια επεξεργασία)                              | 27 |
| <b>Διάγραμμα 3</b> - Ποσοστιαία κατανομή άφιξης κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα το 2023 ανά Περιφέρεια. (Πηγή : Ένωση Λιμένων Ελλάδος - Επεξεργασία INSETTE Intelligence)    | 32 |
| <b>Διάγραμμα 4</b> - Ποσοστιαία κατανομή άφιξης επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα το 2023 ανά Περιφέρεια (Πηγή : Ένωση Λιμένων Ελλάδος - Επεξεργασία INSETTE Intelligence) | 32 |
| <b>Διάγραμμα 5</b> - Σαφήνεια του ΓΠΧΣΑΑ (Ιδια επεξεργασία)                                                                                                               | 53 |
| <b>Διάγραμμα 6</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας του ΓΠΧΣΑΑ (Ιδια επεξεργασία)                                                                                                 | 54 |
| <b>Διάγραμμα 7</b> - Εναρμόνιση – Συμβατότητα του ΓΠΧΣΑΑ (Ιδια επεξεργασία)                                                                                               | 54 |
| <b>Διάγραμμα 8</b> - Σαφήνεια του ΕΠΣΧΑΑ (ΦΕΚ 3155/2013) (Ιδια επεξεργασία)                                                                                               | 56 |
| <b>Διάγραμμα 9</b> - Βαθμός δεσμευτικότητας του ΕΠΣΧΑΑ (ΦΕΚ 3155/2013) (Ιδια επεξεργασία)                                                                                 | 56 |
| <b>Διάγραμμα 10</b> - Εναρμόνιση – Συμβατότητα του ΕΠΣΧΑΑ (ΦΕΚ 3155/2013) (Ιδια επεξεργασία)                                                                              | 57 |
| <b>Διάγραμμα 11</b> - Σαφήνεια του ΕΧΠ-Τ (Ιδια επεξεργασία)                                                                                                               | 59 |
| <b>Διάγραμμα 12</b> - Βαθμός δεσμευτικότητας του ΕΧΠ-Τ (Ιδια επεξεργασία)                                                                                                 | 59 |
| <b>Διάγραμμα 13</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα του ΕΧΠ-Τ (Ιδια επεξεργασία)                                                                                               | 59 |
| <b>Διάγραμμα 14</b> - Σαφήνεια της ΕΧΣ Θαλάσσιου Χώρου (Ιδια επεξεργασία)                                                                                                 | 62 |
| <b>Διάγραμμα 15</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας της ΕΧΣ Θαλάσσιου Χώρου (Ιδια επεξεργασία)                                                                                   | 63 |
| <b>Διάγραμμα 16</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα της ΕΧΣ Θαλάσσιου Χώρου (Ιδια επεξεργασία)                                                                                 | 63 |
| <b>Διάγραμμα 17</b> - Σαφήνεια Γενικού και Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων (Ιδια επεξεργασία)                                                                                | 64 |
| <b>Διάγραμμα 18</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας Γενικού και Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων (Ιδια επεξεργασία)                                                                  | 65 |
| <b>Διάγραμμα 19</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα Γενικού και Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων (Ιδια επεξεργασία)                                                                | 65 |
| <b>Διάγραμμα 20</b> - Σαφήνεια ΠΧΠ Βορείου Αιγαίου (Ιδια επεξεργασία)                                                                                                     | 69 |
| <b>Διάγραμμα 21</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Βορείου Αιγαίου (Ιδια επεξεργασία)                                                                                       | 69 |
| <b>Διάγραμμα 22</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Βορείου Αιγαίου (Ιδια επεξεργασία)                                                                                     | 69 |
| <b>Διάγραμμα 23</b> - Σαφήνεια ΠΧΠ Περιφέρειας Θεσσαλίας (Ιδια επεξεργασία)                                                                                               | 72 |
| <b>Διάγραμμα 24</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Περιφέρειας Θεσσαλίας (Ιδια επεξεργασία)                                                                                 | 73 |
| <b>Διάγραμμα 25</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Περιφέρειας Θεσσαλίας (Ιδια επεξεργασία)                                                                               | 73 |
| <b>Διάγραμμα 26</b> - Σαφήνεια ΠΧΠ Περιφέρειας Ιόνιων Νήσων (Ιδια επεξεργασία)                                                                                            | 76 |
| <b>Διάγραμμα 27</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Περιφέρειας Ιόνιων Νήσων (Ιδια επεξεργασία)                                                                              | 76 |
| <b>Διάγραμμα 28</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Περιφέρειας Ιόνιων Νήσων (Ιδια επεξεργασία)                                                                            | 77 |
| <b>Διάγραμμα 29</b> - Σαφήνεια ΠΧΠ Περιφέρειας Κρήτης (Ιδια επεξεργασία)                                                                                                  | 80 |
| <b>Διάγραμμα 30</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Περιφέρειας Κρήτης (Ιδια επεξεργασία)                                                                                    | 80 |

|                                                                                                      |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| επεξεργασία)                                                                                         |            |
| <b>Διάγραμμα 31</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Περιφέρειας Κρήτης (Ιδια επεξεργασία)             | <b>80</b>  |
| <b>Διάγραμμα 32</b> - Σαφήνεια ΠΧΠ Δυτικής Ελλάδας (Ιδια επεξεργασία)                                | <b>83</b>  |
| <b>Διάγραμμα 33</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Δυτικής Ελλάδας (Ιδια επεξεργασία)                  | <b>83</b>  |
| <b>Διάγραμμα 34</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Δυτικής Ελλάδας (Ιδια επεξεργασία)                | <b>84</b>  |
| <b>Διάγραμμα 35</b> - Σαφήνεια ΠΧΠ Αν. Μακεδονίας – Θράκης (Ιδια επεξεργασία)                        | <b>85</b>  |
| <b>Διάγραμμα 36</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Αν. Μακεδονίας – Θράκης (Ιδια επεξεργασία)          | <b>86</b>  |
| <b>Διάγραμμα 37</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Αν. Μακεδονίας – Θράκης (Ιδια επεξεργασία)        | <b>86</b>  |
| <b>Διάγραμμα 38</b> - Σαφήνεια ΠΧΠ Στερεάς Ελλάδας (Ιδια επεξεργασία)                                | <b>88</b>  |
| <b>Διάγραμμα 39</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Στερεάς Ελλάδας (Ιδια επεξεργασία)                  | <b>88</b>  |
| <b>Διάγραμμα 40</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Στερεάς Ελλάδας (Ιδια επεξεργασία)                | <b>89</b>  |
| <b>Διάγραμμα 41</b> - Σαφήνεια ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας (Ιδια επεξεργασία)                           | <b>91</b>  |
| <b>Διάγραμμα 42</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας (Ιδια επεξεργασία)             | <b>91</b>  |
| <b>Διάγραμμα 43</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας (Ιδια επεξεργασία)           | <b>91</b>  |
| <b>Διάγραμμα 44</b> - Σαφήνεια ΠΧΠ Ηπείρου (Ιδια επεξεργασία)                                        | <b>94</b>  |
| <b>Διάγραμμα 45</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Ηπείρου (Ιδια επεξεργασία)                          | <b>94</b>  |
| <b>Διάγραμμα 46</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Ηπείρου (Ιδια επεξεργασία)                        | <b>94</b>  |
| <b>Διάγραμμα 47</b> - Σαφήνεια ΡΣΑΑ (Ιδια επεξεργασία)                                               | <b>97</b>  |
| <b>Διάγραμμα 48</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΡΣΑΑ (Ιδια επεξεργασία)                                 | <b>97</b>  |
| <b>Διάγραμμα 49</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΡΣΑΑ (Ιδια επεξεργασία)                               | <b>97</b>  |
| <b>Διάγραμμα 50</b> - Σαφήνεια Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων (Ιδια επεξεργασία)                 | <b>99</b>  |
| <b>Διάγραμμα 51</b> - Βαθμός Δεσμευτικότητας Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων (Ιδια επεξεργασία)   | <b>99</b>  |
| <b>Διάγραμμα 52</b> - Εναρμόνιση / Συμβατότητα Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων (Ιδια επεξεργασία) | <b>100</b> |

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ

|         |                                                                        |
|---------|------------------------------------------------------------------------|
| ΕΕ      | Ευρωπαϊκή Ένωση                                                        |
| ΕΘΧΣ    | Εθνική Χωροταξική Στρατηγική                                           |
| ΧΣ      | Χωροταξικός Σχεδιασμός                                                 |
| ΓΠΧΣΑΑ  | Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης           |
| ΕΠΧΣΑΑ  | Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης           |
| ΕΠΧΣΑΑΤ | Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Τουρισμού |
| ΘΧΣ     | Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια                                             |
| ΦΕΚ     | Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης                                        |
| ΟΤΑ     | Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης                                       |
| ΠΧΠ     | Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια                                        |
| ΡΣΑ     | Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών                                               |
| ΓΠΣ     | Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια                                              |
| ΣτΕ     | Συμβούλιο της Επικρατείας                                              |
| ΤΧΣ     | Τοπικά Χωρικά Σχέδια                                                   |
| ΥΝΑΝΠ   | Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής                           |
| ΣΟΑΠ    | Σχέδιο Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων                               |
| ΣΜΠΕ    | Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων                           |
| ΕΣΠΑ    | Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης                              |
| ΤΑΑ     | Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας                                    |
| ΠΔΕ     | Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων                                          |
| CLIA    | Cruise Lines International Association                                 |
| IMO     | International Maritime Organization                                    |
| UNWTO   | United Nations World Tourism Organisation                              |
| WTTC    | World Travel & Tourism Council                                         |

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ**

#### **1.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ**

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αναπτύσσεται με ιδιαίτερα ταχείς ρυθμούς σε παγκόσμιο επίπεδο ενώ και στην περιοχή της Μεσογείου και ειδικότερα της Ελλάδας παρουσιάζει μια ιδιαίτερη δυναμική. Ο συνδυασμός των εμπειριών των θαλάσσιων ταξιδιών με την επίσκεψη σε πολλαπλούς προορισμούς μπορεί να οδηγήσει στη δημιουργία σημαντικών ευκαιριών για τις εκάστοτε τοπικές οικονομίες. Ωστόσο σε περιπτώσεις έντονης έως ανεξέλεγκτης ανάπτυξης, δημιουργούνται ποικίλες προκλήσεις για τον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο που είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν.

Η διατήρηση ισορροπίας μεταξύ ορθής περιβαλλοντικής διαχείρισης, υπερτουρισμού και οικονομικής ανάπτυξης στον τομέα του τουρισμού κρουαζιέρας, αποτελεί σημαντική πρόκληση για μια βιώσιμη τουριστική βιομηχανία στην Ελλάδα. Λόγω της απουσίας ειδικού χωροταξικού πλαισίου σε εθνικό επίπεδο στην παρούσα φάση, έχουν δημιουργηθεί πιέσεις που τείνουν να αυξάνονται τόσο στο αστικό όσο και στο φυσικό περιβάλλον και πιθανώς αβεβαιότητα στους υποψήφιους επενδυτές. Η παρούσα επιδιώκει να εξετάσει τις πολλαπλές διαστάσεις του τουρισμού κρουαζιέρας να εντοπίσει τις ποικίλες επιπτώσεις και να διερευνήσει στρατηγικές και πολιτικές που μπορούν να διασφαλίσουν μια αειφόρο ενσωμάτωση στην τουριστική ανάπτυξη με έμφαση στην ελληνική πραγματικότητα.

#### **1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΑΞΟΝΕΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ**

Σκοπός της παρούσας εργασίας η ανάδειξη του ρόλου και της σημασίας του χωροταξικού σχεδιασμού στην ορθολογική και βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας. Διερευνώνται οι κατευθύνσεις του Χωροταξικού Σχεδιασμού και το γενικό πλαίσιο της Εθνικής Στρατηγικής. Κρίσιμα ζητήματα όπως η βιώσιμη ανάπτυξη, η διαχείριση των πόρων, η περιβαλλοντική πίεση, οι τοπικές οικονομίες, η φέρουσα ικανότητα των περιοχών, αλλά και ο στρατηγικός σχεδιασμός, αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και επηρεάζουν τον τουρισμό κρουαζιέρας.

Η υπόθεση που διερευνάται στην παρούσα εργασία είναι ότι ενώ προσφέρει ο τουρισμός κρουαζιέρας ποικίλα και σημαντικά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες, την ίδια στιγμή προκαλεί σημαντικές περιβαλλοντικές πιέσεις και ενδεχομένως κοινωνικές

αλλαγές, οι οποίες είναι δυνατό να περιοριστούν μέσω κατάλληλων πολιτικών και του χωροταξικού σχεδιασμού.

### **1.3 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ (ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ)**

Η ραγδαία αύξηση του τουρισμού κρουαζιέρας δημιουργεί πιέσεις σε φυσικά και πολιτιστικά οικοσυστήματα. ➔ Ποιες είναι οι επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας σε περιβαλλοντικό – οικονομικό και κοινωνικο-πολιτιστικό επίπεδο;

Καθώς η Ελλάδα και η Μεσόγειος αποτελούν κορυφαίους παγκόσμιους προορισμούς συνδέεται η εξέλιξη αυτού του τομέα τουρισμού με τοπικά και διεθνή συμφέροντα. Επίσης συνδέεται με θεσμικές και στρατηγικές επιλογές σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε εθνικό επίπεδο καθώς ίσως και σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης. ➔ Πως ενσωματώνεται ο τουρισμός κρουαζιέρας στα εθνικά και περιφερειακά χωροταξικά σχέδια;

Η ενσωμάτωση της αειφορίας στον τουριστικό σχεδιασμό είναι πλέον υψηλής προτεραιότητας για τους διεθνείς οργανισμούς ➔ Πως μπορεί να ενισχύσει ή να περιορίσει την ανάπτυξη της κρουαζιέρας ο χωροταξικός σχεδιασμός;

➔ Θα μπορούσε στο μέλλον να εξελιχθεί ο τουρισμός κρουαζιέρας μέσα από μια ολοκληρωμένη και βιώσιμη προσέγγιση διαχείρισης του χώρου, λαμβάνοντας υπόψη τις τρέχουσες περιβαλλοντικές και κοινωνικο – οικονομικές προκλήσεις ;

### **1.4 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ**

Η παρούσα αποτελείται από έξι κεφάλαια ξεκινώντας από το παρόν κεφάλαιο όπου γίνεται οριοθέτηση και μεθοδολογική προσέγγιση του θέματος. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται εννοιολογική προσέγγιση του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα του τουρισμού κρουαζιέρας. Στο τρίτο κεφάλαιο προσεγγίζεται η θέση της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, στη συνέχεια διερευνά πως αναπτύσσεται στην Ελλάδα αυτός ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού. Στο ίδιο κεφάλαιο παρουσιάζεται μια ιστορική αναδρομή και αναφέρονται τα σημαντικότερα λιμάνια στην Ελλάδα με σημαντική συνεισφορά στον οικονομικό τομέα.

Στο κεφάλαιο τέσσερα εξετάζονται οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικο-πολιτιστικές επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον μέσω βιβλιογραφικής έρευνας, ενώ διατυπώνονται προτάσεις για τον

μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων και την προώθηση βιώσιμων πρακτικών στον τουρισμό κρουαζιέρας.

Στο πέμπτο κεφάλαιο εξετάζονται ευρωπαϊκές και εθνικές πολιτικές καθώς και οι κατευθύνσεις του Χωροταξικού Σχεδιασμού στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας μέσα από Ειδικά και Περιφερειακά Χωρικά Πλαίσια. Διερευνάται η σαφήνεια, ο βαθμός δεσμευτικότητας των κατευθύνσεων των Χωροταξικών Πλαισίων καθώς και ο βαθμός εναρμόνισης / συμβατότητάς τους με τον υπερκείμενο και υποκείμενο σχεδιασμό όπως και επιμέρους αξιολογήσεις για κάθε χωροταξικό πλαίσιο.

Τέλος στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα γενικά συμπεράσματα της εργασίας και προτείνεται περαιτέρω έρευνα.

## 1.5 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η παρούσα εργασία εντάσσεται στο πλαίσιο της θεωρητικής και βιβλιογραφικής έρευνας και ακολουθεί ποιοτική μεθοδολογική προσέγγιση με έμφαση στη συστηματική ανασκόπηση της σχετικής επιστημονικής βιβλιογραφίας καθώς και θεσμικών εγγράφων και κειμένων.

Η επεξεργασία και ανάλυση του υλικού πραγματοποιήθηκε με στόχο:

- Την εννοιολογική προσέγγιση βασικών όρων και θεωρητικών πλαισίων που αφορούν τον θαλάσσιο τουρισμό και την κρουαζιέρα.
- Την ανάδειξη της ιστορικής εξέλιξης και της γεωγραφικής διάστασης της κρουαζιέρας, ιδίως στον ελλαδικό και μεσογειακό χώρο.
- Την αποτύπωση των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικο-πολιτιστικών επιπτώσεων του τουρισμού κρουαζιέρας.
- Την επισκόπηση ευρωπαϊκών και εθνικών πολιτικών που σχετίζονται με τον κλάδο.
- Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη μελέτη Ειδικών και Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων που σχετίζονται με το θαλάσσιο τουρισμό και ειδικότερα του τομέα της κρουαζιέρας προκειμένου να αναδειχθεί πώς εντάσσεται στο χωρικό σχεδιασμό της χώρας.

## **2. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

Ο τουρισμός αναφέρεται στις δραστηριότητες των ατόμων που ταξιδεύουν και διαμένουν σε μέρη εκτός του συνήθους περιβάλλοντός τους για χρονικό διάστημα λιγότερο του ενός έτους, με σκοπό την αναψυχή, την ξεκούραση, την εργασία, την απόκτηση εμπειριών σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού UNWTO (United Nations World Tourism Organization). Περιλαμβάνει μια ευρεία γκάμα δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, όπως μεταφορά, διαμονή, φαγητό, ψυχαγωγία και διάφορες άλλες υπηρεσίες που προσφέρονται στους ταξιδιώτες. Αποτελεί μια σημαντική βιομηχανία για πολλές χώρες, καθώς συνεισφέρει στην οικονομική ανάπτυξη, δημιουργεί θέσεις εργασίας και προωθεί τη διαπολιτισμική ανταλλαγή και την κατανόηση μεταξύ διαφορετικών λαών και πολιτισμών.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια σημαντική και διαρκώς αναπτυσσόμενη πτυχή της τουριστικής βιομηχανίας παγκοσμίως. Σύμφωνα με το άρθ. 9 του ν.3409/2005 (ΦΕΚ 273/τεύχος Α) σχετικά με τον θεματικό τουρισμό και τις ειδικές μορφές του, «ως θαλάσσιος τουρισμός νοείται το σύνολο της οργανωμένης τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται στο θαλάσσιο χώρο και στις ακτές μιας περιοχής υποδοχής τουριστών». Στο ίδιο άρθρο τον διακρίνει σε α) τουρισμό κρουαζιέρας (παροχή υπηρεσιών διαμονής – εστίασης – ψυχαγωγίας για τουλάχιστον δύο ημέρες έναντι ναύλου) β) τουρισμό yachting (θαλάσσιες περιηγήσεις με ιδιόκτητα ή μισθωμένα ιστιοφόρα ή θαλαμηγούς που είτε περιλαμβάνουν στη μίσθωση το πλήρωμα (crewedboats) είτε όχι (bareboats) γ) καταδυτικό τουρισμό αναψυχής (δραστηριότητες εκμάθησης ή καθοδήγησης ατόμων που καταδύονται, χρησιμοποιώντας συγκεκριμένο εξοπλισμό και τεχνικές) είτε σε καταδυτικά πάρκα είτε σε υποβρύχια μουσεία και δ) σε αλιευτικό τουρισμό (παροχή υπηρεσιών που συνδέονται με την αλιεία, την σπογγαλιεία, υδατοκαλλιέργειες καθώς και σχετικές πρακτικές, παραδόσεις, έθιμα, προϊόντα και γαστρονομία με τα παραπάνω). Σύμφωνα με τον Orams (1999) στον θαλάσσιο τουρισμό περιλαμβάνεται το σύνολο των δραστηριοτήτων αναψυχής οι οποίες εστιάζουν στο θαλάσσιο περιβάλλον και για να γίνει χρήση αυτών απαιτείται από τον καταναλωτή να ταξιδέψει μακριά από την περιοχή διαμονής του. Ο θαλάσσιος τουρισμός λοιπόν αναφέρεται σε τουριστικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα και τις ακτές και ενδεχομένως διατηρεί μια εποχικότητα με εμφάνιση κυρίως κατά τους μήνες από Απρίλιο έως Οκτώβριο (Βενετσανοπούλου, 2006). Απευθύνεται σε όλο το εύρος των ηλικιακών ομάδων, οικονομικής επιφάνειας και μορφωτικού

επιπέδου, αναλόγως με την δραστηριότητα που μπορεί κάποιος να επιλέξει, είτε αφορά κρουαζιέρα, θαλάσσια σπορ, ιστιοπλοΐα, καταδύσεις, ψάρεμα, είτε την επίσκεψη σε παράκτια και νησιωτικά θέρετρα.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αναπτύσσεται με υψηλούς ρυθμούς, είναι ιδιαίτερα δημοφιλής και συνδυάζει την πολυτέλεια, την περιπέτεια και την εξερεύνηση. Οι κρουαζιέρες προσφέρουν μια ολοκληρωμένη εμπειρία διακοπών που περιλαμβάνει μετακίνηση, διαμονή, γεύματα, ψυχαγωγία και εκδρομές σε διάφορους προορισμούς. Η κρουαζιέρα ορίζεται ως: ταξίδι αναψυχής έναντι ναύλου, με σκοπό την επίσκεψη σε ποικίλους προορισμούς προϋποθέτοντας την εγκατάσταση στο πλοίο των επιβατών, επισημαίνοντας ως βασικό σκοπό την παραμονή των επιβατών στο πλοίο έναντι της μεταφοράς τους στον εκάστοτε προορισμό (Λεκάκου-Στεφανάκη και Σπιλάνης, 2015). Αποτελεί σύνθεση παρεχόμενων υπηρεσιών από τον τομέα του τουρισμού και τον τομέα της ναυτιλίας, με κύρια μορφή σύμβασης αυτή της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατικού κοινού (Ευθυμιάτου – Πουλάκου, 2009).

Όμως έχει να αντιμετωπίσει και προκλήσεις όπως η κλιματική αλλαγή, οι οικονομικές κρίσεις, και οι γεωπολιτικές εντάσεις. Ωστόσο, η αυξανόμενη ζήτηση για μοναδικές και βιώσιμες τουριστικές εμπειρίες μπορεί να δημιουργήσει νέες ευκαιρίες ανάπτυξης στον κλάδο αυτό. Χωρίς αμφιβολία αποτελεί έναν δυναμικό και πολύπλευρο τομέα με σημαντική οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνικοπολιτισμική σημασία. Η βιώσιμη διαχείριση και η ευαισθητοποίηση όλων των εμπλεκόμενων φορέων είναι απαραίτητες για την επίτευξη μιας ισορροπημένης και μακροχρόνιας ανάπτυξης του κλάδου.

Η εξέλιξη της κρουαζιέρας ιστορικά εκτείνεται σε αρκετούς αιώνες και επηρεάστηκε από τις εξελίξεις στην τεχνολογία, την οικονομία και την κοινωνία γενικότερα. Κατά τον 19 αιώνα η εμφάνιση των ατμόπλοιων διευκολύνει τις μετακινήσεις καθώς μειώνεται δραστικά η διάρκεια των ταξιδιών και βελτιώνεται η ασφάλεια. Τα πρώτα πολυτελή επιβατικά πλοία κάνουν την εμφάνισή τους περιλαμβάνοντας ανέσεις όπως οι καμπίνες και οι τραπεζαρίες δημιουργώντας άνετες και πολυτελείς συνθήκες σε ταξίδια μακράς διάρκειας (Cartwright & Baird, 1999). Στις αρχές του 20ου αιώνα γίνονται δημοφιλείς οι διατλαντικές διαδρομές από μεγάλα επιβατικά πλοία όπως το RMS Lusitania και το RMS Titanic (Brinnin, 1971). Στις δεκαετίες του 1980 και 1990 εμπλουτίζεται η βασική υπηρεσία θαλάσσιων μεταφορών με δραστηριότητες φιλοξενίας και ψυχαγωγίας επί του πλοίου και εξελίσσονται τα

κρουαζιερόπλοια από ξενοδοχεία στη θάλασσα σε πλωτά θέρετρα, ενώ τα ταξίδια γίνονται πιο προσιτά σε μεγαλύτερο ποσοστό του αγοραστικού κοινού (Ward, 2019).

Τα είδη κρουαζιέρας διαφοροποιούνται ανάλογα με τις ανάγκες – τις επιθυμίες και τις απαιτήσεις που επιλέγουν οι καταναλωτές τους. Οι εσωτερικές ή εγχώριες κρουαζιέρες πραγματοποιούνται εντός των ορίων των εθνικών υδάτων χωρών με σύντομη διάρκεια ταξιδιού, ενώ οι κρουαζιέρες εξωτερικού επεκτείνονται στα χωρικά ύδατα δύο ή περισσότερων χωρών και τα δρομολόγιά τους διαρκούν περισσότερο. Επίσης ορισμένες φορές η αφετηρία και ο προορισμός μιας κρουαζιέρας δύναται να αφορούν διαφορετικές χώρες (Κοκκώσης et. al, 2011).

Ανάλογα με τις υπηρεσίες που παρέχονται και το είδος του κρουαζιερόπλοιου διακρίνουμε:

- ♦ κρουαζιέρες της μαζικής αγοράς (VolumeCruises), οι οποίες περιλαμβάνουν διαμονή και υπηρεσίες ανάλογες των ξενοδοχείων 3 – 4 αστέρων και προσελκύουν κοινό όλων των ηλικιών που αναζητά καλές υπηρεσίες σε λογικές τιμές. Χαρακτηρίζονται από γρήγορη «ανατροφοδότηση» (αριθμός στάσεων για την επιβίβαση νέων επιβατών και περισσότερες κρουαζιέρες σε μικρότερη περίοδο) (Butler, 2006).

- ♦ Premium (α΄κατηγορίας) κρουαζιέρες οι οποίες διαρκούν άνω των επτά ημερών με υπηρεσίες που ανταγωνίζονται ξενοδοχεία πέντε αστέρων στην διαμονή, ψυχαγωγία, σίτιση και δραστηριότητες. Συνήθως απευθύνονται σε άτομα άνω των 45 ετών καθώς και σε επαγγελματικούς κλάδους.

- ♦ πολυτελείς κρουαζιέρες (LuxuryCruises) με αρκετά υψηλό αντίτιμο αλλά και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και ανέσεων με πολλές δραστηριότητες και εξωτικούς προορισμούς. Απευθύνονται συνήθως σε άτομα με αυξημένη οικονομική άνεση και επικεντρώνονται στις ανάγκες κάθε επιβάτη ξεχωριστά (Butler, 2006).

- ♦ ειδικές ή εξερευνητικές κρουαζιέρες (SpecialtyCruises) που περιλαμβάνουν ταξίδια σε απομακρυσμένες και άγνωστες περιοχές, όπως η Ανταρκτική ή τα νησιά του Ειρηνικού Ωκεανού, προσφέροντας μοναδικές περιπέτειες και ανακαλύψεις. Απευθύνονται στους λάτρεις της περιπέτειας και έχουν εξειδικευμένο σκοπό όπως οι καταδύσεις, η παρατήρηση διαφόρων ειδών (φάλαινες, φώκιες κλπ).

Επομένως υπάρχουν μικρής κλίμακας κρουαζιέρες σε πιο απομακρυσμένα και ευάλωτα θαλάσσια περιβάλλοντα, υπάρχουν όμως και οι κρουαζιέρες μεγάλης κλίμακας περιλαμβάνοντας πλοία ισοδύναμα με «πλωτές πόλεις» που λειτουργούν σε

καθιερωμένους προορισμούς κρουαζιέρας όπως η Καραϊβική, η Μεσόγειος και η Βορειοδυτική Ευρώπη (Lamers et al., 2015).

Άλλα είδη κρουαζιέρας ταξινομούνται ανάλογα με τον σκοπό του ταξιδιού ή τα ειδικά χαρακτηριστικά τους, και διακρίνονται σε θεματικές που αφορούν το χορό - τη μουσική, την αθλητική δραστηριότητα, τη γαστρονομία (Ζουρελίδης, 2021). Οι κρουαζιέρες ευεξίας έχουν ενσωματώσει προγράμματα εξειδικευμένα σχετικά με τον διαλογισμό, τη γιόγκα και γενικότερα την ευεξία και την προαγωγή ενός υγιεινού τρόπου ζωής, ηρεμίας, ακολουθώντας παράλληλα προγράμματα υγιεινής διατροφής και αποτοξίνωσης. Στις εκπαιδευτικές κρουαζιέρες λαμβάνουν χώρα σεμινάρια και διαλέξεις ενώ συνδυάζουν προορισμούς σχετικούς με το εκπαιδευτικό τους πρόγραμμα. Τέλος υπάρχουν και τα «πλωτά συνέδρια» καθώς πολλά κρουαζιερόπλοια διαθέτουν πλήρως εξοπλισμένες αίθουσες συνεδρίων με οπικοακουστικά μέσα τελευταίας τεχνολογίας (Γαλανοπούλου, 2025).

Μια άλλη κατηγοριοποίηση αφορά τους λιμένες κρουαζιέρας. Υπάρχουν τρεις τύποι λιμένων, οι οποίοι παρουσιάζουν διαφορές στα χαρακτηριστικά τους καθώς και στο επίπεδο επένδυσης.

α) Λιμένες αφετηρίας (homeport) χαρακτηρίζονται όταν τα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις ως υπηρεσίες αφετηρίας ή/και τερματισμού των ταξιδιών.

β) Ενδιάμεσοι λιμένες (transit ή port of call) χαρακτηρίζονται όταν χρησιμοποιούνται για τον ελλιμενισμό και την παραμονή των κρουαζιερόπλοιων ορισμένης χρονικής διάρκειας.

γ) Υβριδικοί λιμένες (hybrid ports) χαρακτηρίζονται όταν λειτουργούν ως λιμένες αφετηρίας για ορισμένες κρουαζιέρες και υποσύνολο επιβατών και ως ενδιάμεσοι λιμένες για διαφορετικές κρουαζιέρες.

Το λιμάνι επιβίβασης – αποβίβασης (home-port) θεωρείται ευνοϊκότερο σε σχέση με τον λιμένα προσέγγισης ενός δρομολογίου καθώς συνηθέστερα συνδέεται με υψηλότερες δαπάνες επισκεπτών καθώς και υψηλότερα έσοδα που σχετίζονται με την κρουαζιέρα (μεγαλύτερη διάρκεια παραμονής στο λιμάνι, εφοδιαστικές υπηρεσίες, δημιουργία εσόδων και απασχόλησης από τη χρήση υπηρεσιών και εγκαταστάσεων μεταφοράς επισκεπτών και διανυκτερεύσεων πριν ή μετά την κρουαζιέρα) (Chen, 2016). Ο σχεδιασμός ενός λιμένα με προδιαγραφές επιβίβασης – αποβίβασης στοχεύει στην ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητα καθώς και στη βελτίωση των αλληλεπιδράσεων μεταξύ του λιμένα και της περιοχής. Θα πρέπει να διαθέτει ικανές

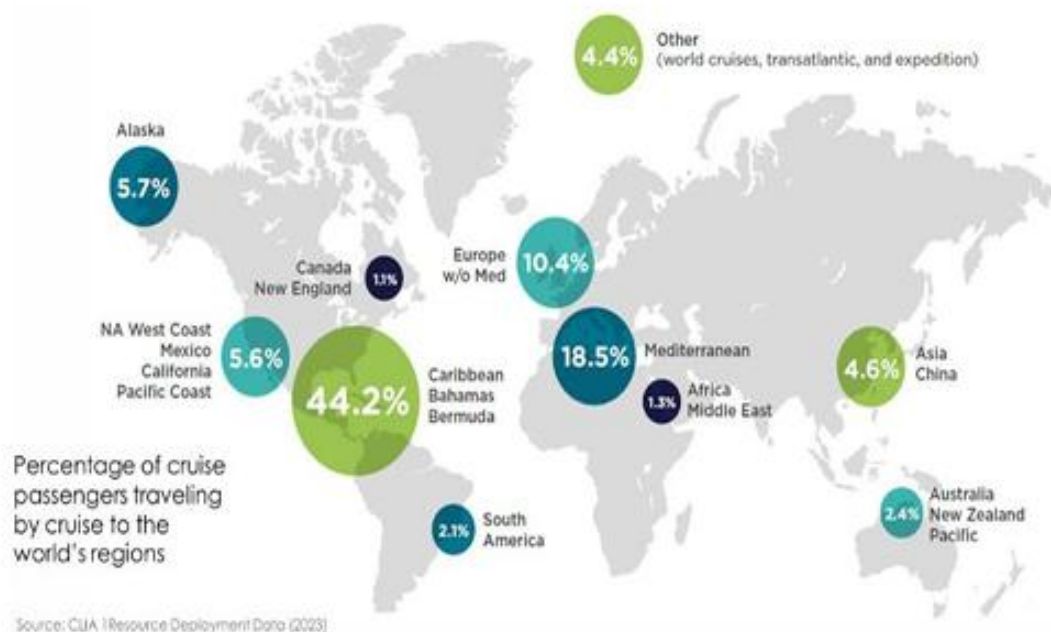
εκτάσεις για την υποδοχή και αναμονή των επιβατών, χώρους αναμονής – στάσης ταξί και μέσων μαζικής μεταφοράς και γενικότερα μέσα που διευκολύνουν την μετακίνηση μεγάλου αριθμού επισκεπτών. Οι υποδομές αποτελούν ένα σημαντικό παράγοντα της καλής λειτουργίας του λιμένα καθώς πέραν των ανωτέρω χώρων για την εξυπηρέτηση της μετακίνησης των επισκεπτών θα πρέπει να παρέχονται μηχανήματα ΑΤΜ, φαρμακεία, καταστήματα εστίασης, συστήματα πληροφόρησης (infokiosks), χώρους κατάλληλους για αποθήκευση αποσκευών, υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων και κατάλληλη υποδομή για την διενέργεια των ελέγχων των επιβατών με την μικρότερη δυνατή όχληση (Ζουρελίδης, 2021).

Οι κρουαζιέρες ξεκίνησαν ως ένα περιφερειακό φαινόμενο που περιοριζόταν κυρίως στην Καραϊβική αλλά εξαπλώθηκαν σε διάφορες γεωγραφικές περιοχές σε όλο τον κόσμο, από την Μεσόγειο έως την Αλάσκα και την Ασία. Οι κορυφαίες αγορές στον κόσμο του τουρισμού κρουαζιέρας (καταλαμβάνοντας άνω του 50% του μεριδίου αγοράς), είναι η Καραϊβική και η Μεσόγειος (Caric et al., 2019) με τη Μεσόγειο να καταγράφει 30,7 εκατομμύρια επιβατών για το 2019 (Statista, 2020β).

Ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων για την παγκόσμια τουριστική βιομηχανία. Σύμφωνα με την Cruise Lines International Association (CLIA), εκατομμύρια επιβάτες επιλέγουν κρουαζιέρες κάθε χρόνο, ενισχύοντας τις τοπικές οικονομίες των λιμένων και των παρακείμενων περιοχών που επισκέπτονται. Στον τομέα της απασχόλησης δημιουργούνται πολλές θέσεις εργασίας σε διάφορους τομείς, όπως η ναυπηγική, η φιλοξενία, η εστίαση, η ψυχαγωγία και οι τουριστικές υπηρεσίες, ενώ οι λιμένες που εξυπηρετούν κρουαζιερόπλοια συχνά αναβαθμίζονται και αναπτύσσονται, ενισχύοντας την τοπική υποδομή και οικονομία.

Έως και την εκδήλωση της πανδημίας του covid – 19, η βιομηχανία της κρουαζιέρας εμφάνιζε διψήφια ετήσια αύξηση αναφορικά με το σύνολο των επιβατών, επίσης αυξανόμενο μέγεθος πλοίων και τεχνολογικών καινοτομιών. Από την δεκαετία του 1980 έως και το 2018 αυξάνεται ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιέρας από 79 σε 369 πλοία και αντίστοιχα αυξάνονται το μέσο μέγεθος και η χωρητικότητα τους από 19000 κόρους ολικής χωρητικότητας σε 60000 (Papathanassis, 2019α). Στο ζενίθ του τομέα, ο αριθμός των επιβατών έφτανε τα 27,5 εκατομμύρια, οι ημέρες ύπνου κρουαζιέρας τα 179,7 εκατομμύρια και τα άμεσα, έμμεσα και επαγόμενα οικονομικά οφέλη αριθμούσαν 150 δισεκατομμύρια δολάρια (Papathanassis, 2022).

Η έναρξη της πανδημίας covid – 19 είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των επιβατών σε περίπου 7 εκατομμύρια το 2020, δηλαδή συρρίκνωση κατά 74% με μία μικρή ανάκαμψη το 2021 αριθμώντας 14 εκατομμύρια επιβάτες. Στη διάρκεια των 2 ετών της πανδημίας παροπλίστηκαν αλλά και διαλύθηκαν αρκετά πλοία κυρίως παλαιότερα, ώστε να μειωθεί το λειτουργικό κόστος που είναι απαραίτητο για τη συντήρηση του αγκυροβολημένου στόλου των κρουαζιερόπλοιων. Η αποτελεσματική διαχείριση του κόστους και η εισροή κεφαλαίων, είτε δανειακών, είτε ιδίων, επέτρεψε την «επίβωση» της κρουαζιέρας και την σταδιακή επαναδραστηριοποίησή της το 2022, έχοντας συρρικνωθεί ο παγκόσμιος στόλος σε περίπου 300 πλοία, με ένα αυξανόμενο όμως αριθμό παραγγελιών για πλοία που αναμένεται να τεθούν σε λειτουργία (Papathanassis, 2021).



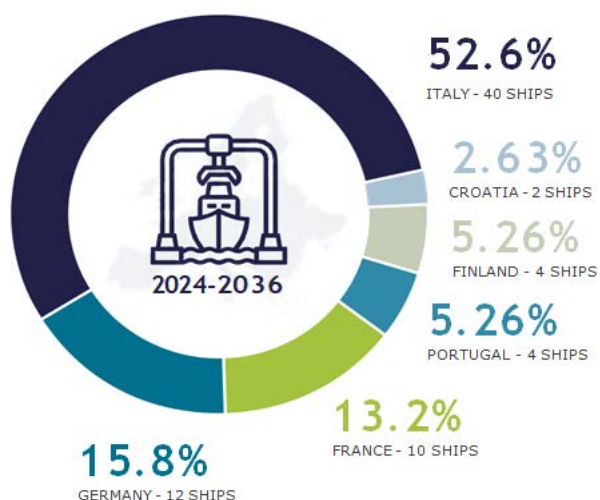
**Εικόνα 1. Κατανομή επιβατών κρουαζιέρας στον παγκόσμιο χάρτη (Πηγή: CLIA, Deployment data, 2023)**



### 3. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Μεσόγειος Θάλασσα αποτελεί ένα ιδιαίτερα ελκυστικό προορισμό, καθώς διαθέτει εκτεταμένη ακτογραμμή, ήπιο κλίμα που υποστηρίζει μια εκταταμένη τουριστική περίοδο καθώς και πλούσια ιστορία και πολιτισμό. Σύμφωνα με την CLIA (2023) η Μεσόγειος Θάλασσα είναι ο 2<sup>ος</sup> σε ζήτηση προορισμός κρουαζιέρας μετά την Καραϊβική. Οι χώρες της Μεσογείου ως προορισμοί κρουαζιέρας παρουσιάζουν αρκετές ομοιότητες μεταξύ τους αναφορικά με την κουλτούρα, την φιλοξενία και τις γεύσεις. Παράλληλα όμως η περιοχή επηρεάζεται κατά καιρούς από διάφορα γεωπολιτικά ζητήματα τα οποία με τη σειρά τους έχουν αντίκτυπο στον τουρισμό. Σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Λιμενων Κρουαζιέρας Μεσογείου (MedCruise) ο τομέας αυτός στην Μεσόγειο εμφάνισε μια σημαντική αύξηση, ιδιαίτερα στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα, με τον αριθμό των επιβατών επισκεπτών των λιμένων της να τριπλασιάζονται. Έπειτα κατά την πενταετία από το 2012 έως το 2017 υποχώρησε η πορεία των προηγούμενων ετών κρατώντας ωστόσο ένα σταθερό επίπεδο ανω των 25 εκατομ. κινήσεων επιβατών ετησίως, το οποίο ίσως οφείλεται στις πολιτικές εξελίξεις στην Νοτιοανατολική Ευρώπη και Ανατολική Μεσόγειο (πόλεμος Συρίας, Κριμαίας, πολιτική αστάθεια στην Τουρκία κ.α.).

Τα τελευταία χρόνια σύμφωνα με στοιχεία της CLIA (Cruise Lines International Association), η Μεσόγειος φιλοξενεί περίπου το 15-20% της παγκόσμιας δραστηριότητας κρουαζιέρας, με σημαντικά λιμάνια όπως η Βαρκελώνη, η Τσιβιταβέκια (Ρώμη), η Μασσαλία και ο Πειραιάς να αποτελούν κόμβους επιβίβασης και αποβίβασης. Επιπλέον ο κλάδος δημιούργησε 55,3 δισεκατομμύρια ευρώ και 400.000 θέσεις εργασίας στην Ευρώπη το 2023, ενώ τα επόμενα 12 χρόνια, με επένδυση 57 δισ. ευρώ, 72 από τα 76 κρουαζιερόπλοια θα κατασκευαστούν σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία (97%) εκ των οποίων 40 στην Ιταλία (52,6%), 12 στη Γερμανία (15,8%) και 10 στη Γαλλία (13,2%).



*Εικόνα 3 - Νέες παραγγελίες ναυπήγησης κρουαζιερόπλοιων στην Ευρώπη συνολικού ύψους 57 δισεκατομμυρίων € (Πηγή: CLIA, 2024)*

Σύμφωνα με την SeaEurope (Ενωση Ναυπηγείων & Ναυτιλιακού Εξοπλισμού), στην ευρωπαϊκή βιομηχανία θαλάσσιας τεχνολογίας περιλαμβάνονται περίπου 300 ναυπηγεία και περισσότεροι από 28.000 κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού και πάροχοι τεχνολογίας. Η ετήσια αξία που παράγεται είναι ύψους 128 δισεκατομμυρίων ευρώ και επιπλέον δημιουργούνται 1,1 εκατομμύρια θέσεις εργασίας κυρίως υψηλής ειδίκευσης. Περίπου το 9% του ετήσιου κύκλου εργασιών επενδύεται στην έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία, καθιστώντας την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων μέρος μιας από τις καινοτόμες βιομηχανίες της Ευρώπης (CLIA, 2024).

Η αγορά κρουαζιέρας στη Μεσόγειο θα μπορούσε να διακριθεί σε δύο τομείς και συγκεκριμένα στον Ανατολικό (Αιγαίο- Μαύρη Θάλασσα-Κύπρος- Άγιοι τόποι- Αίγυπτος) και στο Δυτικό με φυσικό σύνορο θα λέγαμε την Ιταλική χερσόνησο (Ιόνιο πέλαγος, Αδριατική, Βενετία) (Λεκάκου και Τζανέτος, 2000).

Οι προοπτικές δείχνουν ευοίωνες καθώς σύμφωνα με στοιχεία του INΣΕΤΕ το 2023 αποτέλεσε μια χρονιά ρεκόρ για την κρουαζιέρα στην Ελλάδα στις συνολικές αφίξεις επιβατών. Σε 49 λιμάνια οι συνολικές αφίξεις κρουαζιερόπλοιων ανήλθαν σε 5.230 και ο αριθμός επιβατών σε 7 εκατομμύρια παρουσιάζοντας αύξηση στις αφίξεις πλοίων κατά 450 (δηλαδή αύξηση σε ποσοστό 9%) και κατά 2,4 εκατ. στους επιβάτες (δηλαδή αύξηση ποσοστού κατά 51%) έναντι του 2022. Η επιβατική κίνηση από την περιοχή της Αδριατικής εκτιμάται ότι αυξήθηκε σε ποσοστό κατά 11,6% το 2023 αναφορικά με το 2022, ενώ η εκτίμηση για τον αριθμό των επιβατών ανέρχεται σε 1,3 εκατομ. έναντι 1,2 εκατ. το 2022.

Η χώρα μας αποτελεί αναγνωρίσιμο προορισμό κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, που οφείλεται στην συνύπαρξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, του φυσικού κάλλους και της γεωγραφικής διασποράς των νησιών της. Υπάρχουν διαρθρωτικοί παράγοντες που περιορίζουν τα οικονομικά οφέλη όπως το γεγονός ότι δεν υφίσταται στην Ελλάδα δραστηριότητα κατασκευής κρουαζιερόπλοιων, η οποία πραγματοποιείται κύρια σε Ιταλία, Γερμανία και Γαλλία ενώ η χώρα μας περιορίζεται σε μικροεπισκευές. Ένας ακόμη παράγοντας περιορισμού των εσόδων από τις εταιρείες κρουαζιέρας οφείλεται στο χαμηλό μερίδιο ελλήνων επιβατών στην αγορά κρουαζιέρας εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών. Πέραν όμως των διαρθρωτικών παραγόντων η χαμηλή απορρόφηση τουριστικών εσόδων οφείλεται και στο γεγονός ότι τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως λιμάνια-διέλευσης και όχι εκκίνησης. Οι λιμένες εκκίνησης αποτελούν βάσεις για την προμήθεια καυσίμων, τροφίμων, λοιπού εξοπλισμού, ενώ πραγματοποιούνται και αρκετές επισκευές των πλοίων με αποτέλεσμα η μέση δαπάνη ανά επιβάτη να είναι πολλαπλάσια σε σχέση με αυτή σε ένα λιμένα διέλευσης. Παράλληλα υπάρχουν έσοδα από δαπάνες διαμονής (πριν ή μετά την κρουαζιέρα) και επιπλέον οφέλη λόγω των αεροπορικών εισιτηρίων (ΕΤΕ, 2012).

Η ενίσχυση της κρουαζιέρας προϋποθέτει κατάλληλες υποδομές στα λιμάνια της Ελλάδας (όπως θέσεις αγκυροβολίας και κατάλληλους τερματικούς σταθμούς για τη στάθμευσή τους), προϋποθέτει ακόμη ότι τόσο τα λιμάνια επιβίβασης όσο και τα λιμάνια διέλευσης παρέχουν ικανοποιητικές υπηρεσίες, ενισχύουν το συγκεκριμένο τομέα τουρισμού με πρόσθετες υπηρεσίες όπως εκδρομές σε γειτονικά νησιά και δημιουργούνται και νέα δρομολόγια ενισχύοντας ή ενοποιώντας τα υπάρχοντα περιφερειακά ή τοπικά (ΙΝΣΕΤΕ, 2021).

| ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
|------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                                    |            | 2009       | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       | 2019       | 2020       | 2021       | 2022       |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ                   | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 20.558     | 20.946     | 17.412     | 14.083     | 13.219     | 13.764     | 13.943     | 13.954     | 13.344     | 13.230     | 14.510     | 9.888      | 11.052     | 13.698     |
|                                    | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ | 823        | 936        | 763        | 711        | 606        | 621        | 625        | 576        | 524        | 622        | 76         | 379        | 677        |            |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ                 | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 19.418.937 | 18.471.761 | 17.656.134 | 15.916.710 | 15.373.315 | 16.780.579 | 15.809.524 | 15.178.279 | 15.555.123 | 15.679.520 | 16.551.054 | 10.372.523 | 11.896.187 | 14.976.398 |
|                                    | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ | 1.145.402  | 1.485.828  | 1.198.047  | 1.302.581  | 1.055.556  | 980.149    | 1.094.135  | 1.055.559  | 961.632    | 1.098.091  | 16.640     | 303.665    | 880.416    |            |

**Πίνακας 1 - Πίνακας διακίνησης λιμένα Πειραιώς (πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)**

| ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ |            |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |         |         |           |
|-------------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|
|                                     |            | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      | 2020    | 2021    | 2022      |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ                    | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 1.580     | 1.448     | 1.465     | 2.341     | 2.230     | 2.344     | 2.214     | 2.372     | 2.260     | 2.806     | 2.927     | 1.973   | 2.068   | 2.090     |
|                                     | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ | 287       | 247       | 209       | 156       | 177       | 160       | 170       | 165       | 131       | 187       | 204       | 24      | 118     | 227       |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ                  | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 1.939.460 | 1.865.317 | 1.744.937 | 1.471.283 | 1.454.937 | 1.627.842 | 1.455.575 | 1.398.077 | 1.542.244 | 1.582.474 | 1.713.727 | 717.731 | 864.052 | 1.265.152 |
|                                     | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ | 401.292   | 305.000   | 221.562   | 215.700   | 270.020   | 242.951   | 219.805   | 238.780   | 181.693   | 297.929   | 307.043   | 19.998  | 119.930 | 304.257   |

**Πίνακας 2 - Πίνακας διακίνησης λιμένα Ηρακλείου (πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)**

| ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ |            |         |        |        |        |        |        |        |        |        |        |       |      |        |        |
|----------------------------------------|------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|------|--------|--------|
|                                        |            | 2009    | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019  | 2020 | 2021   | 2022   |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ                       | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 182     | 126    | 75     | 62     | 39     | 29     | 47     | 121    | 158    | 153    | 41    | 73   | 180    | 157    |
|                                        | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ | 46      | 20     | 19     | 11     | 18     | 31     | 35     | 23     | 4      | 5      | 6     | 1    | 17     | 61     |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ                     | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 119.636 | 84.716 | 53.233 | 42.634 | 33.221 | 24.795 | *      | 50.633 | 47.939 | 42.972 | 1.416 | 0    | 65.251 | 95.003 |
|                                        | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ | 38.472  | 16.029 | 11.519 | 8.014  | 14.585 | 19.720 | 26.356 | 18.876 | 2.424  | 1.502  | 4.865 | 28   | 11.777 | 36.670 |

Πίνακας 3 - Πίνακας διακίνησης λιμένα Θεσσαλονίκης (πηγή: πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)

| ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ |            |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |         |           |           |
|------------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|
|                                    |            | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      | 2020    | 2021      | 2022      |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ                   | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 18.037    | 15.496    | 15.984    | 14.863    | 15.197    | 14.130    | 13.092    | 15.790    | 18.041    | 19.467    | 17.180    | 5.705   | 8.742     | 21.703    |
|                                    | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ | 375       | 430       | 453       | 485       | 400       | 395       | 407       | 401       | 410       | 413       | 420       | 13      | 200       | 392       |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ                 | ΣΥΝΟΛΑ     | 18.412    | 15.926    | 16.437    | 15.348    | 15.677    | 14.525    | 13.499    | 16.271    | 18.451    | 19.880    | 17.600    | 5.718   | 8.942     | 22.095    |
|                                    | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 1.862.170 | 1.772.970 | 1.682.858 | 1.420.201 | 1.575.473 | 1.545.462 | 1.504.310 | 1.579.065 | 1.840.975 | 1.908.368 | 1.864.464 | 725.333 | 1.354.764 | 1.935.553 |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ                 | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ | 503.031   | 596.902   | 620.549   | 655.929   | 744.673   | 672.366   | 647.347   | 748.916   | 679.681   | 735.832   | 767.673   | 10.448  | 234.699   | 527.609   |
|                                    | ΣΥΝΟΛΑ     | 2.365.201 | 2.369.872 | 2.303.407 | 2.076.130 | 2.320.146 | 2.217.828 | 2.151.657 | 2.327.981 | 2.520.656 | 2.644.200 | 2.632.137 | 735.781 | 1.589.463 | 2.463.162 |

Πίνακας 4 - Πίνακας διακίνησης λιμένα Κέρκυρας (πηγή: πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)

| ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΡΟΔΟΥ |            |         |         |         |         |         |         |         |         |
|---------------------------------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                 |            | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ                | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 4.531   | 3.160   | 3.210   | 3.257   | 3.176   | 2.256   | 3.106   | 4.735   |
|                                 | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ | 340     | 299     | 248     | 210     | 258     | 14      | 195     | 381     |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ              | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 598.173 | 761.412 | 768.846 | 727.285 | 694.589 | 240.728 | 377.881 | 706.236 |
|                                 | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ | 342.063 | 314.689 | 274.903 | 237.808 | 308.194 | 8.334   | 130.516 | 370.343 |

Πίνακας 5 - Πίνακας διακίνησης λιμένα Ρόδου (πηγή: πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)

| ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ |                            |         |         |         |         |         |         |         |         |
|--------------------------------------|----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                      |                            | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ                     |                            |         |         |         |         |         |         |         |         |
|                                      | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ                  | 2.553   | 3.031   | 2.959   | 3.483   | 3.777   | 2.947   | 2.522   | 4.232   |
|                                      | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ                 | 636     | 572     | 406     | 474     | 592     | 3       | 191     | 686     |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ                   |                            |         |         |         |         |         |         |         |         |
|                                      | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ (ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ) | 789.941 | 733.273 | 780.423 | 924.702 | 956.533 | 250.358 | 508.319 | 676.396 |
|                                      | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ (ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ) | 732.997 | 663.425 | 828.585 | 939.113 | 904.940 | 234.760 | 472.516 | 660.783 |
|                                      | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ                 | 791.927 | 783.893 | 620.570 | 749.286 | 980.771 | 131     | 104.074 | 826.602 |

Πίνακας 6 - Πίνακας διακίνησης λιμένα Σαντορίνης (πηγή: πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)

| ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΜΥΚΟΝΟΥ |             |           |           |         |           |           |
|-----------------------------------|-------------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|
|                                   |             | 2018      | 2019      | 2020    | 2021      | 2022      |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ                  | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ   | 2.177     | 3.537     | 1.870   | 2.995     | 4.103     |
|                                   | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ  | 484       | 550       | 17      | 252       | 608       |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ                | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ * | 1.966.905 | 2.077.515 | 510.055 | 1.077.180 | 1.500.233 |
|                                   | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ  | 702.256   | 787.490   | 914     | 201.821   | 685.918   |

Πίνακας 7 - Πίνακας διακίνησης λιμένα Μυκόνου (πηγή: πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)

| ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΛΑΥΡΙΟΥ |            |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
|-----------------------------------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                   |            | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ                  | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 1.164   | 3.285   | 3.349   | 2.545   | 2.170   | 2.226   | 2.148   | 1.236   | 2.614   | 2.546   | 2.674   | 2.603   | 3.338   | 3.823   |
|                                   | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ |         | 25      | 14      | 19      | 20      | 30      | 55      | 65      | 26      | 0       | 0       | 0       | 22      | 86      |
| ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ                | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ  | 453.342 | 435.829 | 429.730 | 422.099 | 435.829 | 362.960 | 383.001 | 414.798 | 464.402 | 470.196 | 465.431 | 349.910 | 453.286 | 567.423 |
|                                   | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ |         | 17.221  | 14.670  | 17.339  | 13.504  | 30.493  | 44.815  | 43.236  | 17.406  | 0       | 0       | 0       | 15.735  | 94.948  |

Πίνακας 8 - Πίνακας διακίνησης λιμένα Λαυρίου (πηγή: πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)

Ειδικότερα η Ελλάδα αποτελεί έναν ελκυστικό προορισμό καθώς διαθέτει πολυάριθμα νησιά και υπέροχα τοπία, παρόλα αυτά τα έσοδα που αντλεί από τις κρουαζιέρες υπολείπονται των δυνατοτήτων της. Ένας αρνητικός παράγοντας που οδηγεί σε αυτή την κατεύθυνση είναι η μη προτίμηση των λιμένων ως σημεία εκκίνησης των κρουαζιερών είτε λόγω έλλειψης σημαντικών υποδομών για την διευκόλυνση της διαδικασίας προσάραξης καθώς και της επιβίβασης και αποβίβασης των επισκεπτών (Papathanassis, 2023). Πέραν των ανεπαρκών υποδομών σε αρκετά λιμάνια, τόσο από άποψη χωρητικότητας όσο και από άποψη λειτουργικότητας, υπάρχουν προβλήματα λόγω υπερτουρισμού σε νησιά με μικρή φέρουσα ικανότητα όπως η Σαντορίνη και έλλειψη χωρικού συντονισμού δημιουργώντας κορεσμό σε συγκεκριμένους προορισμούς και άνισες αναπτυξιακές δυναμικές. Η θέση της Ελλάδας μπορεί να ενισχυθεί σημαντικά ως «κόμβος κρουαζιέρας» με την εφαρμογή στρατηγικών χωροταξικού σχεδιασμού, την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών και τη διασύνδεση των προορισμών με την ενδοχώρα.

### **3.1 Η ιστορία της ελληνικής κρουαζιέρας**

Στην Ελλάδα ξεκίνησε να αναπτύσσεται αυτή η μορφή τουρισμού από την δεκαετία του 1960, με την εμφάνιση του ατομικού τουρισμού με ιδιωτικά ή μισθωμένα σκάφη αναψυχής μικρού μεγέθους (Ευθυμιάτου, Πουλάκου 2009). Λόγω της θέσης της γεωγραφικά καθώς και της μορφολογίας της η Ελλάδα αποτελεί ιδανικό προορισμό αναφορικά με την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού (Κοκκώσης, κ.α. 2011). Ανάμεσα στα πλεονεκτήματα που την καθιστούν ιδανική περιλαμβάνονται: το πλήθος των νησιών της, τα οποία δεν απέχουν πολύ μεταξύ τους, ούτε απέχουν πολύ από το ηπειρωτικό τμήμα της χώρας, το ήπιο κλίμα της περιοχής (μεσογειακό), η ποικιλομορφία των φυσικών τοπίων, η πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, το πλήθος των επισκέψιμων αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων. (Κοκκώσης, κ.α. 2011).

Η ιστορία της ελληνικής κρουαζιέρας ξεκινά λοιπόν, από τα μέσα του 20ού αιώνα και εξελίσσεται σε έναν σημαντικό τομέα της ελληνικής ναυτιλίας και του τουρισμού. Συγκεκριμένα το 1953, η εταιρεία «Ηπειρωτική» της οικογένειας Ποταμιάνου, σε συνεργασία με τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (ΕΟΤ), εγκαινίασε τις πρώτες κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά με τα πλοία «Σεμίραμις» και «Ατρέας». Αυτές οι

κρουαζιέρες είχαν ως στόχο να προσελκύσουν τόσο Έλληνες όσο και ξένους τουρίστες, προσφέροντας πενθήμερες και διήμερες διαδρομές σε προορισμούς όπως η Κρήτη, η Ρόδος, η Έφεσος και η Κωνσταντινούπολη. Παράλληλα, άρχισαν να δραστηριοποιούνται και άλλες ελληνικές εταιρείες στον τομέα της κρουαζιέρας. Ο Όμιλος Τυπάλδου δρομολόγησε το 1958 το πλοίο «Αιγαίο», ενώ η εταιρεία Χανδρή παρουσίασε το «Romantica», η Sun Line εισάγει το πρώτο «Stella Maris» και ο Μάρκος Νομικός το «Δήλος». Αυτά τα πλοία αποτέλεσαν την πρωτοπορία του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ελλάδα (Μοίρα & Μυλωνόπουλος, 2020). Έπειτα κατά τη δεκαετία του 1960, η ελληνική κρουαζιέρα γνώρισε ραγδαία ανάπτυξη. Οι ελληνικές εταιρείες επέκτειναν τις δραστηριότητές τους πέρα από την Ανατολική Μεσόγειο, προσφέροντας κρουαζιέρες σε προορισμούς όπως η Καραϊβική, η Αλάσκα, η Νότια Αμερική και η Παταγονία. Για παράδειγμα, το 1966, το πλοίο «Αργοναύτης» της «Ηπειρωτικής» ναυλώθηκε για εικοσαήμερες κρουαζιέρες σε 20 λιμάνια της Καραϊβικής και της Κεντρικής Αμερικής, με αφετηρία το Σαν Χουάν του Πόρτο Ρίκο. Την ίδια περίοδο, ο Όμιλος Χανδρή, υπό την ηγεσία του Αντώνη Χανδρή, συνέδεσε την Ελλάδα με την Αυστραλία με πλοία όπως το «Ελληνίς», το «Αυστραλίζ» και το «Πατρίς». Αυτά τα πλοία εξυπηρετούσαν τόσο το μεταναστευτικό ρεύμα όσο και τον τουρισμό, συμβάλλοντας στην περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής κρουαζιέρας. Κατά τις δεκαετίες του 1980 και 1990, η ελληνική κρουαζιέρα συνέχισε να αναπτύσσεται, με νεοκατασκευασθέντα πλοία από εταιρείες όπως η Royal Cruise Line, η Royal Olympic Cruises και η τότε ελληνικής ιδιοκτησίας, Celebrity Cruises. Κεντρικό σημείο αναχώρησης για τις κρουαζιέρες, αποτέλεσε το λιμάνι του Πειραιά, ενώ η ευρύτερη περιοχή λειτούργησε ως βάση συντήρησης για αυτά τα πλοία, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα (Μοίρα & Μυλωνόπουλος, 2020).

### **3.2 Σημαντικοί λιμένες της Ελλάδας για την κρουαζιέρα**

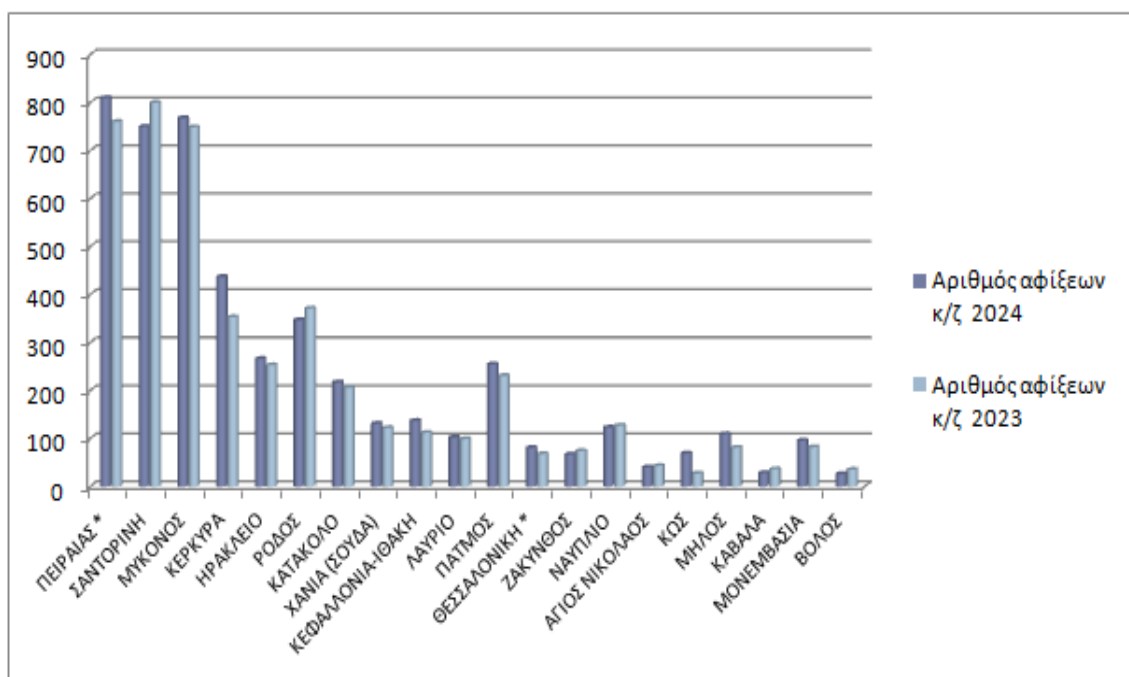
Όπως προαναφέρθηκε οι λιμένες κρουαζιέρας διακρίνονται σε: α)αφετηρίας β)διέλευσης και γ)υβριδικούς. Τα λιμάνια αφετηρίας (home ports) τα οποία λειτουργούν ως σημεία επιβίβασης ή αποβίβασης ή και τα δύο έχουν πολλαπλάσιο οικονομικό όφελος συγκριτικά με τα λιμάνια διέλευσης καθώς οι επιβάτες που εκκινούν ή τερματίζουν το ταξίδι τους ξοδεύουν περισσότερο χρόνο στην περιοχή

αυξάνοντας το ύψος των δαπανών τους. Αντίθετα στα λιμάνια διέλευσης ο χρόνος παραμονής είναι περιορισμένος και συνήθως δεν υπερβαίνει τις οκτώ ώρες μειώνοντας τις πιθανότητες να δαπανήσουν χρήματα οι επιβάτες. Επιπλέον ένα ποσοστό των επιβατών μεταξύ 20% και 40%, κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού μπορεί να μην αποβιβαστεί καθόλου (Brida et al, 2012).

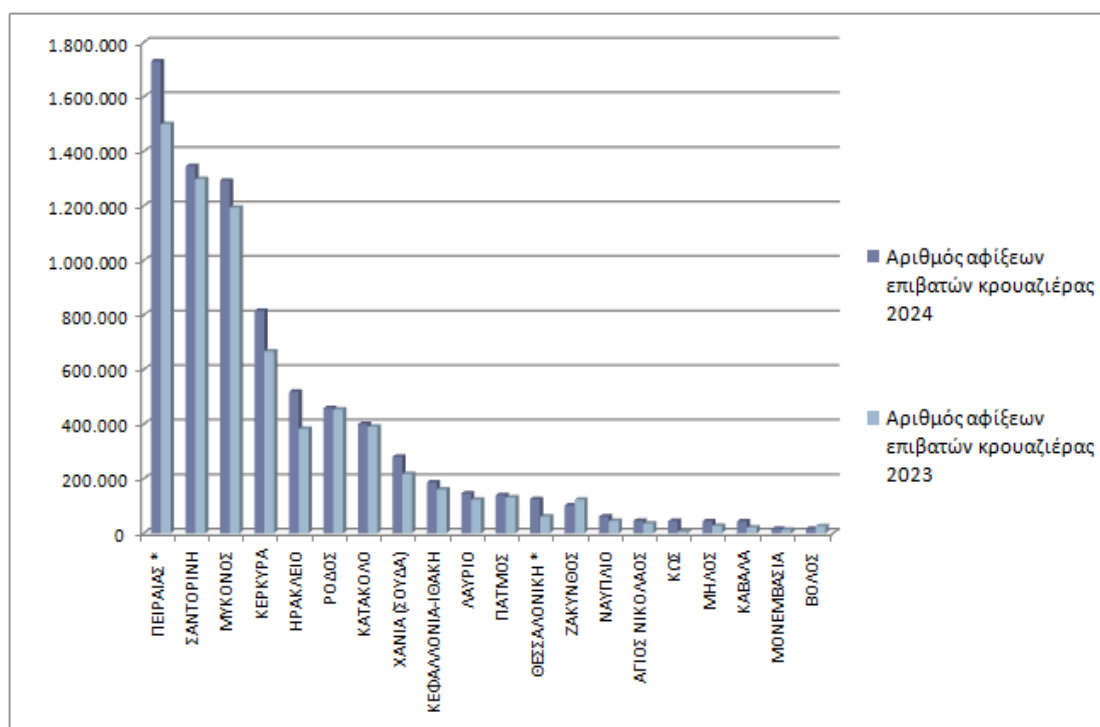
Οι εταιρείες κρουαζιέρας για να επιλέξουν ένα λιμάνι ως homeporting λαμβάνουν υπόψη την ελκυστικότητα και γεωγραφική θέση της περιοχής, τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τη συμμόρφωση προς τους διεθνείς κανονισμούς ασφάλειας καθώς και την επάρκεια των κατάλληλων υποδομών που θα πρέπει να διαθέτει το λιμάνι προς επιλογή. Σημαντική επίσης θεωρείται η πολιτική σταθερότητα και ασφάλεια στην ευρύτερη περιοχή (Γαλανοπούλου, 2025).

Ο ελλιμενισμός κρουαζιερόπλοιων απαιτεί κατασκευές εξειδικευμένων προδιαγραφών ώστε να είναι εφικτή η προσέγγιση, η αγκυροβολία και η πρόσδεση τους. Οι προβλήτες για παράδειγμα θα πρέπει να διαθέτουν τις απαραίτητες διαστάσεις, σύγχρονους και λειτουργικούς εξωτερικούς κυματοθραύστες για ασφαλή ελλιμενισμό και άριστες εγκαταστάσεις για την πρόσδεση-απόδεση και για την προστασία των πλοίων (προσκρουστήρες, κρηπιδώματα, δέστρες και επιβατικές ράμπες) (Ζουρελίδης, 2021).

Σύμφωνα με την Ένωση Λιμένων Ελλάδος και τα στοιχεία αφίξεων κρουαζιέρας για τα έτη 2023 και 2024 οι λιμένες με την μεγαλύτερη επισκεψιμότητα από επισκέπτες κρουαζιέρας είναι οι εξής :



Διάγραμμα 1 - Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων των 20 πρώτων προορισμών για τα έτη 2024 και 2023 (πηγή ΕΛΙΜΕ, ίδια επεξεργασία) }



Διάγραμμα 2 - Αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας των 20 πρώτων ελληνικών προορισμών για τα έτη 2024 και 2023 (πηγή ΕΛΙΜΕ, ίδια επεξεργασία)

Στην Ελλάδα, πολύ σημαντικά λιμάνια για την κρουαζιέρα, με σημαντική συνεισφορά στον οικονομικό τομέα αποτελούν τα εξής:



♦ **Ηράκλειο** (Κρήτη). Ένα σημαντικό λιμάνι για κρουαζιέρες εξερεύνησης του Αιγαίου και των ελληνικών νησιών, το οποίο διαθέτει καλές τουριστικές υποδομές και εγγύτητα σε σημαντικά αξιοθέατα όπως η Κνωσός και η Χερσόνησος. Εκτός από ενδιάμεσο λιμάνι προορισμού αποτελεί και λιμάνι αφετηρίας για τις κρουαζιέρες. Διαθέτει εγκαταστάσεις που επιτρέπουν ταυτόχρονη πρόσδεση μέχρι πέντε κρουαζιερόπλοιων και δύο επιβατικούς σταθμούς με δυνατότητα εξυπηρέτησης άνω των 10.000 επιβατών και μελών πληρώματος κατά τη διάρκεια μιας ημέρας. Εφαρμόζει κώδικα ISPS. Έχει αναδειχθεί σε ένα σημαντικό υβριδικό λιμάνι για την Κρήτη ενώ αναμένονται σημαντικές αφίξεις και αναχωρήσεις κρουαζιερόπλοιων καθώς και να

ξεπερνιέται το ορόσημο των 500.000 επιβατών για το έτος 2025, σύμφωνα με τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου.



Εικόνα 5 - Το λιμάνι του Ηρακλείου (πηγή : ΕΛΙΜΕ)

♦ **Θεσσαλονίκη.** Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, με ιστορία 2.300 ετών, είναι ένα από τα ελληνικά λιμάνια που ανήκουν στο Κεντρικό Δίκτυο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και έχει χαρακτηριστεί Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος (ΦΕΚ Β'/202/16.2.07). Εκτός από ενδιάμεσο λιμάνι προορισμού αποτελεί και λιμάνι αφετηρίας (home port) για τις κρουαζιέρες. Διαθέτει 4 προβλήτες και εφαρμόζει κώδικα ISPS για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης).



Εικόνα 6 - Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (πηγή : ΕΛΙΜΕ)

♦ **Κέρκυρα.** Λειτουργεί κυρίως ως λιμάνι προορισμού αλλά υπάρχουν και homeport δραστηριότητες. Δημοφιλές λιμάνι στα νησιά του Ιονίου το οποίο συνδέεται με διαδρομές προς Ιταλία ή Δαλματικές ακτές. Έχει δυνατότητα να φιλοξενήσει ταυτόχρονα αρκετά πλοία (διαθέτει 5 προβλήτες και επιβατικό σταθμό 3.360 τ.μ.) αλλά λόγω επιβατικής κίνησης και διαχείρισης κάνει προ- κρατήσεις θέσεων ελλιμενισμού έως και 1-2 χρόνια νωρίτερα. Εφαρμόζει κώδικα ISPS.



Εικόνα 7 - Το λιμάνι της Κέρκυρας (πηγή : Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.))

♦ **Ρόδος.** Δημοφιλής και εμβληματικός προορισμός αποτελεί ελκυστική επιλογή για τις εταιρείες διοργάνωσης κρουαζιέρας. Από το 2012 λειτουργεί και ως λιμένας αφετηρίας καθώς βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από άλλα ελληνικά νησιά που είναι δημοφιλή. Έχει δυνατότητα να φιλοξενήσει έως και 8 κρουαζιερόπλοια ταυτόχρονα, μήκος 250 μέτρων, και άνω των 10.000 επιβατών. Διαθέτει επίσης εγκεκριμένα Σχέδια Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS), φύλαξη από ιδιωτική εταιρεία φύλαξης και τη Λιμενική Αστυνομία (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου).



Εικόνα 8 - Το λιμάνι της Ρόδου (πηγή : ΕΛΙΜΕ)

♦ **Λαύριο.** Ενώ η λειτουργία του αφορούσε κυρίως τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών στις Κυκλάδες, πλέον εξυπηρετεί κρουαζιέρες προς τα ελληνικά νησιά και υποδέχεται κρουαζιερόπλοια έως και 220 μέτρα. Διαθέτει μεγάλο επιβατικό σταθμό και εύκολη πρόσβαση προς το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Συμμορφώνεται με το Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS CODE) και εφαρμόζονται οι κανόνες της Συνθήκης Σενγκεν.



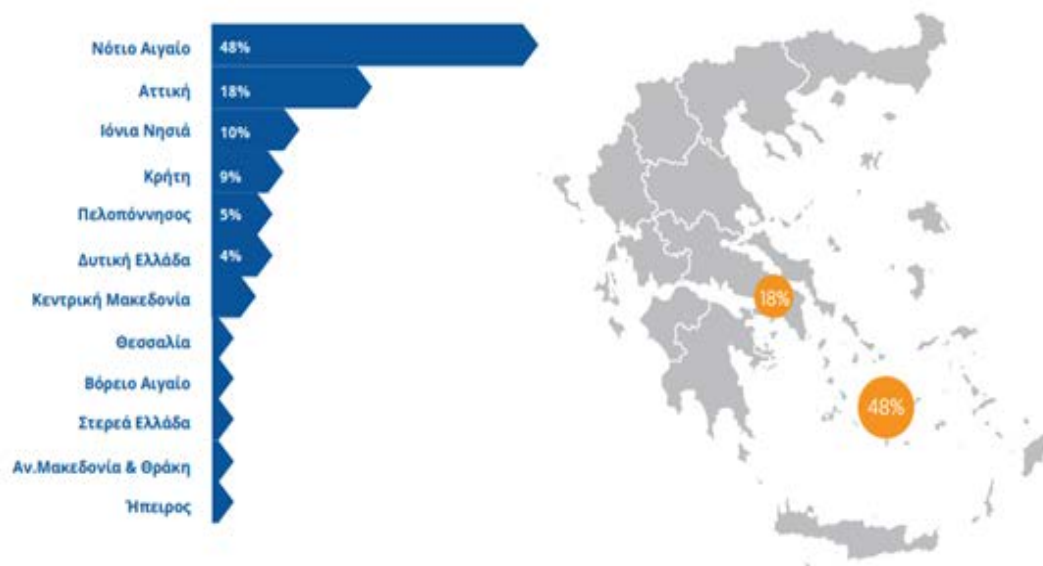
Εικόνα 9 - Λιμένας Λαυρίου (πηγή: Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου)

♦ **Σαντορίνη.** Το λιμάνι της Θήρας απαιτεί επανασχεδίαση καθώς είναι μικρό αλλά παρόλα αυτά η Σαντορίνη αποτελεί ένα ιδιαίτερα δημοφιλή προορισμό λόγω του ιδιαίτερου τοπίου της. Αποτελεί ένα από τα πιο δημοφιλή νησιά ως προορισμός κρουαζιέρας, με τον αριθμό των επισκεπτών να αγγίζει τους 900.000 ώστε να απολαύσουν τα μοναδικά τοπία της. Τα κρουαζιερόπλοια αγκυροβολούν στην καρδιά της καλντέρας και εξυπηρετούνται από το λιμάνι του Αθηνιού, αλλά και από τον όρμο των Φηρών. Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας αποφασίζει την πολιτική αξιολόγησης και έγκρισης των αιτημάτων αφίξεων αναχωρήσεων κρουαζιέρας ορίζοντας τα κριτήρια αξιολόγησης και τους κανόνες που επιδιώκουν την τήρηση ορίων σύμφωνα με την φέρουσα ικανότητα για την εύρυθμη λειτουργία του λιμανιού και της εξυπηρέτησης των επισκεπτών. Εφαρμόζεται «Ηλεκτρονικό Σύστημα Διαχείρισης Αφίξεων και Αναχωρήσεων κρουαζιέρας», και έχει αναπτυχθεί για να υποστηρίξει τη διαδικασία σχεδιασμού πλάνων αφίξεων-αναχωρήσεων κρουαζιέρας για μία ή περισσότερες τουριστικές περιόδους. Στο σύστημα έχουν πρόσβαση οι συνεργαζόμενες εταιρείες κρουαζιέρας μέσω των εξουσιοδοτημένων πρακτορείων τους, για την υποβολή και διαχείριση αιτημάτων και για την γνωστοποίηση των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης σε κάθε χρονική περίοδο. (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας).

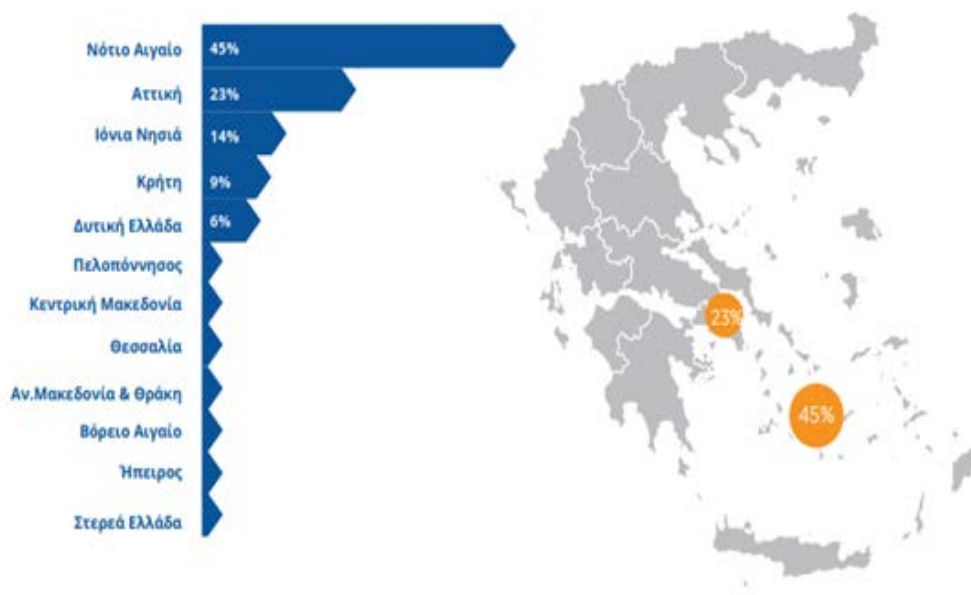
- ♦ **Μύκονος** Το νέο λιμάνι της Μυκόνου καλύπτει μεταφορικές ανάγκες του νησιού κυρίως αλλά μπορούν να το προσεγγίσουν και μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια. Διαθέτει τρεις προβλήτες και εφαρμόζει κώδικα ISPS (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου).



Εικόνα 10 - Λιμένας Μυκόνου (πηγή: Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου)



Διάγραμμα 3 - Ποσοστιαία κατανομή άφιξης κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα το 2023 ανά Περιφέρεια. (Πηγή : Ένωση Λιμένων Ελλάδος - Επεξεργασία INSETE Intelligence)



Διάγραμμα 4 - Ποσοστιαία κατανομή άφιξης επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα το 2023 ανά Περιφέρεια (Πηγή : Ένωση Λιμένων Ελλάδος - Επεξεργασία INSETI Intelligence)

#### 4. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΧΩΡΟ

##### 4.1 Η περιβαλλοντική διάσταση των επιπτώσεων από τον τουρισμό κρουαζιέρας στο θαλάσσιο και παράκτιο χώρο

Αλληλεπίδραση μεταξύ των ανθρώπων και του θαλάσσιου χώρου υπήρξε πάντα, είτε με την εκμετάλευσή του για φαγητό, είτε για μεταφορά, είτε για λόγους αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, ή ακόμη και ως πηγή ενέργειας. Η εκτίμηση των επιπτώσεων ολόκληρου του κύκλου ζωής από ένα κρουαζιερόπλοιο στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία εξακολουθεί να αποτελεί πρόκληση για μια προσέγγιση διεπιστημονική που θα διασφαλίσει την βιωσιμότητα του περιβάλλοντος (Lloret et al, 2021).

Παρότι έχουν τεθεί κανονισμοί από την διεθνή σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO, International Maritime Organization), από τη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο και τη

διαχείριση του έρματος των πλοίων και των ιζημάτων καθώς και από διάφορα εθνικά πλαίσια που αποσκοπούν στην πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από τα πλοία, οι περιβαλλοντικές ανησυχίες εξακολουθούν να υφίστανται, για τους ακόλουθους παράγοντες:

**Στερεά απόβλητα :** Τα πλοία αποτελούν σημαντική πηγή στερεών αποβλήτων, παρότι οι χερσαίες πηγές συμβάλλουν σημαντικά στη θαλάσσια ρύπανση. Τα κρουαζιερόπλοια ενώ αποτελούν ένα πολύ μικρό ποσοστό, μικρότερο του 1% της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας, εκτιμάται ότι παράγουν το ένα τέταρτο όλων των αποβλήτων που παράγονται από την ναυτιλία (Herz, Davis, 2002). Οι πρακτικές διαχείρισης των αποβλήτων δεν πληρούν πάντα τις τεχνικές προϋποθέσεις για τη διάθεση κοινών και επικίνδυνων αποβλήτων, έχοντας ως αποτέλεσμα εκπομπές επικίνδυνων ουσιών, επιπλέοντα μακροαπόβλητα, μικροπλαστικά και ναοπλαστικά με επακόλουθες επιπτώσεις στη θαλάσσια πανίδα.

**Υγρά απόβλητα :** Τα υγρά απόβλητα που καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον οδηγούν στη μείωση του διαθέσιμου διαλυμένου οξυγόνου και αυξάνουν τις πιθανότητες έξαρσης του πλαγκτόν, ιδιαίτερα όταν απελευθερώνονται σε ρηχά ή κλειστά νερά. Επιπλέον τα λύματα ενδέχεται να περιέχουν μικρορύπους όπως φαρμακευτικά προϊόντα (συμπεριλαμβανομένων αντιβιοτικών ουσιών), προϊόντα προσωπικής φροντίδας (συμπεριλαμβανομένων φίλτρων υπεριώδους ακτινοβολίας) καθώς και παθογόνους παράγοντες όπως βακτήρια και ιούς. Η παρουσία μικροοργανισμών και αντιβιοτικών ενώσεων στα λύματα των κρουαζιερόπλοιων θα μπορούσε να οδηγήσει στη δημιουργία βακτηρίων και άλλων οργανισμών ανθεκτικών στα αντιβιοτικά (Lloret et al, 2021).

**Υδρογονάνθρακες :** Η απόρριψη των υδάτων που συλλέγεται στις σεντίνες των σκαφών μεταξύ άλλων περιέχει υγρά από μηχανοστάσια και εσωτερικά συστήματα αποστράγγισης και αποτελούν πηγή απόρριψης υδρογονανθράκων ακόμη και όταν υποβάλλονται σε επεξεργασία για την μείωση της περιεκτικότητας σε πετρέλαιο. Η χρόνια ρύπανση από τα ύδατα υδροσυλλεκτών και τα καύσιμα που απελευθερώνονται σε τυποποιημένες λειτουργίες πλοίων ευθύνονται ακόμη και για τριπλάσια ποσότητα ρύπανσης από τις αναφερόμενες οξείες πετρελαιοκηλίδες και συγκρούσεις (Clark, 2006). Τα ευαίσθητα ενδιαφέροντα όπως τα θαλάσσια λιβάδια επηρεάζονται από τους

υδρογονάνθρακες ενώ οι πληθυσμοί των θαλάσσιων πτηνών, τα θαλάσσια θηλαστικά και οι χελώνες επηρεάζονται σημαντικά από τους πολυκυκλικούς αρωματικούς υδρογονάνθρακες.

**Ύδατα έρματος :** Τα ύδατα έρματος (το νερό που συγκρατείται στις δεξαμενές έρματος για την παροχή σταθερότητας και ευελιξίας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού) ενδεχομένως να περιέχουν λύματα, πετρέλαιο ή/ και άλλους υδρογονάνθρακες, χωροκατακτητικά είδη, μικροπλαστικά και μικρόβια (Caric,2019). Η ελεγχόμενη ελευθέρωση των υδάτων έρματος λειτουργεί ως φορέας για την παγκόσμια κατανομή παθογόνων οργανισμών (συχνά ανθεκτικούς στα αντιβιοτικά) καθώς και ασθενειών που μεταδίδονται μέσω του νερού με ενδεχομένως δυσμενείς επιπτώσεις όχι μόνο στους ανθρώπους, στη θαλάσσια πανίδα αλλά και στο σύνολο του υδάτινου οικοσυστήματος. Τα ύδατα έρματος και η ρύπανση του κύτους των πλοίων (όταν θαλάσσια είδη συνδέονται με τα ύφαλα) αποτελούν σημαντικούς φορείς εισαγωγής μη ενδημικών ειδών, τα οποία μπορούν να προκαλέσουν μείωση της αφθονίας αλλά και τοπικές εξαφανίσεις ιθαγενών ειδών (Abdulla, Linden, 2008).

**Αντιαποθετικές επιστρώσεις :** Μία από τις πλέον σοβαρές απειλές για τα θαλάσσια οικοσυστήματα αποτελούσαν τα αντιρρυπαντικά επιχρίσματα (βιοκτόνα) των υφάλων των κρουαζιερόπλοιων ιδιαίτερα πριν το 2008, καθώς περιείχαν υψηλές συγκεντρώσεις τριβουτυλτίνης (TBT). Το 2008 το TBT απαγορεύτηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO, International Maritime Organization) και έκτοτε χρησιμοποιήθηκαν νέες αντιρρυπαντικές ενώσεις με βάση τον χαλκό, οι οποίες είναι λιγότερο τοξικές σε σύγκριση με το TBT αλλά εξακολουθούν να είναι τοξικές για τους μη στοχευόμενους θαλάσσιους οργανισμούς, αναστέλλοντας τη φωτοσύνθεση και τα ένζυμα του κύκλου του Krebs, προκαλώντας οξειδωτικό στρες και μεταλλάξεις και μεταβάλλοντας τις αναπαραγωγικές ικανότητες. Τα αυξημένα επίπεδα χαλκού συσχετίζονται με μειωμένο πλούτο ειδών και αλλαγές στα βενθικά σύνολα. Οι αντιρρυπαντικές ενώσεις παρουσιάζουν βιοσυσσωρευση μέσω της τροφικής αλυσίδας καταλήγοντας σε ψάρια και οστρακοειδή ιδιαίτερα αυτών σε υδατοκαλλιέργειες. Επίσης καθώς τα κρουαζιερόπλοια σε ορισμένες περιπτώσεις έχουν την τάση να χρησιμοποιούν μη βιομηχανικούς λιμένες πλησίον πόλεων, κωμοπόλεων ή και ευαίσθητων τοποθεσιών όπως προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές μπορεί να αποτελεί μείζον πρόβλημα σε τοπικό επίπεδο (Lloret et al, 2021).

**Ατμοσφαιρική ρύπανση :** Τα κρουαζιερόπλοια εκπέμπουν μεγάλες ποσότητες αέριων ρύπων, συμπεριλαμβανομένων του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), του οξειδίου του θείου (SO<sub>x</sub>) και του οξειδίου του αζώτου (NO<sub>x</sub>) καθώς και βαρέων μετάλλων και πολυκυκλικών αρωματικών υδρογονανθράκων (PAH). Οι αέριες εκπομπές προκαλούν τοπικά φαινόμενα αιθαλομίχλης και όζοντος στο επίπεδο του εδάφους, αυξάνοντας την όξυνση των ωκεανών και συμβάλλοντας στην παγκόσμια κλιματική αλλαγή. Υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση εκπομπών κυρίως κατά μήκος μεγάλων θαλάσσιων οδών, επιβαρύνοντας ωστόσο σημαντικά και τους λιμένες και τις παράκτιες περιοχές. Τέλος τα οξείδια του αζώτου (NO<sub>x</sub>) αποτελούν μείζονα πρόδρομη ουσία της ρύπανσης από το τροποσφαιρικό όζον (Jonson et al, 2020).

**Όξινη βροχή :** Το φαινόμενο προκαλείται από τις εκπομπές οξειδίων του θείου (SO<sub>x</sub>) και του αζώτου (NO<sub>x</sub>). Η όξινη βροχή μπορεί να πλήξει περιοχές σε μεγάλη απόσταση από το σημείο των εκπομπών επηρεάζοντας τη φυτοκάλυψη σε παράκτιες περιοχές, διαβρώνοντας προσόψεις και γλυπτά από ασβεστόλιθο και συμβάλλοντας στην οξίνιση των ωκεανών μεταβάλλοντας το PH του νερού.

**Συγκρούσεις με θαλάσσια θηλαστικά :** Ένα σημαντικό ζήτημα αποτελούν οι συγκρούσεις με θαλάσσια θηλαστικά και θαλάσσιες χελώνες. Το μέγεθος και η ταχύτητα των κρουαζιερόπλοιων έχει αυξηθεί τα τελευταία έτη σημαντικά, αυξάνοντας και τις πιθανότητες συγκρούσεων. Σε ευαίσθητες περιοχές όπως αυτή της Αλάσκας ή η θάλασσα της Λιγυρίας στη Μεσόγειο έχουν καταγραφεί κρουαζιερόπλοια να συγκρούονται με φάλαινες (Panigada et al, 2006) ή μικρά κητώδη (Campana et al, 2015). Οι προσκρούσεις πλοίων καθίστανται πιθανότερες λόγω των επιπτώσεων του υποβρύχιου θορύβου από τα πλοία, ο οποίος επηρεάζει την επικοινωνία των κητωδών αλλά μπορεί και να εμποδίσει τα ζώα να ανιχνεύσουν ή να αντιδράσουν σε απειλές (Erbe et al, 2018).

**Ηχορύπανση :** Η ηχορύπανση αποτελεί μια μορφή θαλάσσιας ρύπανσης που επηρεάζει σχεδόν το σύνολο των θαλασσών και είναι ιδιαίτερα έντονη σε πολυσύχναστες θαλάσσιες οδούς. Η μακροχρόνια έκθεση σε εντατικό ήχο οδηγεί ορισμένα είδη ψαριών και θηλαστικών να τροποποιήσουν την συμπεριφορά τους καθώς και στην αλλαγή της χρήσης των οικοτόπων τους (Bass, McKibben, 2003). Οι

ανθρωπογενείς πηγές υποβρύχιου θορύβου προκαλούν επιπτώσεις στην ανάπτυξη ψαριών και ασπόνδυλων επηρεάζοντας τον πληθυσμό, τη βιολογία και την οικολογία των σχετικών ειδών, καθώς και μείωση των οικολογικών υπηρεσιών που παρέχουν τα ζώα αυτά. Επιπλέον ο υποβρύχιος θόρυβος οδηγεί σε απώλεια των αλιευτικών δυνατοτήτων (Weilgart, 2018). Ο παραγόμενος θόρυβος από τα κρουαζιερόπλοια καθώς και οι σχετικές λειτουργίες των τερματικών σταθμών επηρεάζουν όχι μόνο την θαλάσσια πανίδα αλλά και τους επιβαίνοντες στο πλοίο είτε είναι πλήρωμα, είτε επιβάτες, οι οποίοι εκτίθενται σε επίπεδα ηχητικής πίεσης άμεσα. Αναλόγως επηρεάζονται και οι εργαζόμενοι στους λιμένες όπως και οι κάτοικοι περιοχών κοντά στην ακτογραμμή και τους λιμένες (Shi and Xu, 2019).

**Φωτορύπανση :** Η φωτορύπανση επηρεάζει δυσμενώς τους οργανισμούς που χρειάζονται το σκοτάδι για προσανατολισμό στις καθημερινές και εποχιακές μεταναστεύσεις, για την εξεύρεση τροφής καθώς και για την αναπαραγωγή. Η δημιουργία μόνιμου «φεγγαρόφωτος» από τα φώτα των πλοίων ενδέχεται να δημιουργήσει προβλήματα σε τοπικό επίπεδο με τις μεταναστεύσεις ζωοπλαγκτού, κεφαλόποδων και άλλων ψαριών ή θαλάσσιων ειδών, εκθέτοντάς τα σε κίνδυνο συχνής και εντατικής θήρευσης (Longcore and Rich, 2004).

#### **Άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις :**

Οι μηχανισμοί παραγωγής απόνερων, τα πρότυπα διάδοσής τους καθώς και οι τρόποι πρόσκρουσής τους, σε ρηχές παράκτιες περιοχές ή ακόμη και σε στενές πλωτές οδούς αποκλίνουν από εκείνους σε συνθήκες ανοιχτής θάλασσας. Τα απόνερα των σκαφών που δημιουργούνται σε ανοικτές θάλασσες αποσυντίθενται γρήγορα λόγω απόστασης του πλοίου από τις ακτές και έχουν αμελητέες επιπτώσεις στον βυθό και στα παράκτια οικοσυστήματα. Η διέλευση μεγάλων σκαφών (συμπεριλαμβανομένων των κρουαζιερόπλοιων) έχει οικολογικές επιπτώσεις σε περιοχές με ρηχά ύδατα, ακόμη και σε μέτριες ταχύτητες καθώς επηρεάζουν την ακεραιότητα του θαλάσσιου βυθού και επαναιωρούν μεγάλες ποσότητες ιζημάτων (Scarpa, 2019).

Οι κρουαζιέρες καταναλώνουν περισσότερους πόρους από τα κανονικά πρότυπα κατανάλωσης με αποτέλεσμα να επηρεάζουν την αύξηση των αποσύρσεων γλυκού νερού, δημιουργώντας πιέσεις σε περιοχές με λιγότερους υδάτινους πόρους γλυκού νερού (Garcia et al, 2020).

Η κατασκευή λιμενικών υποδομών για κρουαζιερόπλοια, είτε κατασκευάζονται νέες, είτε επεκτείνονται οι υφιστάμενες, αυξάνεται η θολερότητα των υδάτων λόγω της αιώρησης ιζημάτων από την βυθοκόρηση των θαλάσσιων βυθών, αποτελώντας σημαντική απειλή για τα τοπικά θαλάσσια λιβάδια και τους κοραλλιογενείς υφάλους (Caric et al, 2019).

Οι επιπτώσεις στην άγρια πανίδα και χλωρίδα στην ξηρά σε συγκεκριμένες περιοχές όπως η Αρκτική ή η Ανταρκτική παρουσιάζουν τάση αύξησης τα τελευταία χρόνια καθώς αρχικά η πρόσβαση γινόταν από σχετικά λίγα κρουαζιερόπλοια επιστημονικής αποστολής, ενώ πρόσφατα φτάνουν στις ίδιες περιοχές μεγαλύτερης κλίμακας κρουαζιερόπλοια και σε περιόδους αναπαραγωγής της θαλάσσιας πανίδας. Επίσης ο μικρός αριθμός των τουριστών αρχικά λάμβανε λεπτομερή ενημέρωση σχετικά με πρακτικές και κώδικες συμπεριφοράς ενώ συνοδευόταν από εκπαιδευμένους οδηγούς που διασφάλιζαν ότια ακολουθούνται οι πρακτικές ελάχιστου αντίκτυπου. Πιο πρόσφατα η συχνότητα και οι αριθμοί των τουριστών έχουν αυξηθεί ενώ δεν είναι εξοικειωμένοι με πρακτικές ελάχιστου αντίκτυπου και δεν λαμβάνουν κατάλληλη εκπαίδευση και καθοδήγηση.

#### **4.2 Η οικονομική διάσταση των επιπτώσεων από τον τουρισμό κρουαζιέρας**

Το τελευταίο διάστημα η ζήτηση για ταξίδια κρουαζιέρας παρουσιάζει μια σημαντική αύξηση που οφείλεται στην βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, σε αλλαγές της συμπεριφοράς των καταναλωτών, αλλά και στις σημαντικές βελτιώσεις που υλοποίησε ο τομέας των μεταφορών.

Οι δραστηριότητες κρουαζιέρας καθώς και οι επενδύσεις στη ναυπήγηση των κρουαζιερόπλοιων έχουν σημαντικές άμεσες και έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις στις εθνικές οικονομίες. Το 2015 το άμεσο όφελος της κρουαζιέρας εκτιμήθηκε σε 16,6 δισεκ. Ευρώ (CLIA Europe, 2015). Το μεγαλύτερο μέρος προήλθε από την κατασκευή πλοίων (4,55 δις ευρώ), τις δαπάνες για αγαθά και υπηρεσίες της κρουαζιέρας (6,97 δις ευρώ) ενώ τα οικονομικά οφέλη από τις δαπάνες επιβατών και πληρωμάτων ανήλθαν σε 3,64 δις ευρώ και τέλος για τη μισθοδοσία του ευρωπαϊκού διοικητικού προσωπικού και του πληρώματος των κρουαζιερόπλοιων, δαπανήθηκε 1,48 δις ευρώ. Κατά τη διάρκεια της πανδημίας, η στάση πλεύσης των κρουαζιερόπλοιων και η αντίστοιχη

κατάρρευση του εισοδήματος και της απασχόλησης του τουρισμού κρουαζιέρας οδήγησε στην επαναξιολόγηση της οικονομικής εξάρτησης και ανθεκτικότητας για τους φορείς κρουαζιέρας και τους παράκτιους προορισμούς (Steinbuch, 2020). Αργότερα κατά τη διάρκεια του έτους 2022 άρχισε σταδιακά να ανακάμπτει η κρουαζιέρα στοχεύοντας στην μεγιστοποίηση της προστιθέμενης αξίας της (Franklyn-Green, 2022).

Κάθε οργανωμένη κρουαζιέρα χαρακτηρίζεται από μια αλυσίδα αξίας που περιλαμβάνει λιμένες / προορισμούς / μεταφορικές εταιρείες / εταιρείες διαχείρισης προορισμών / χειριστές πλοίων / προμηθευτές τροφίμων και ποτών. Ένα πακέτο κρουαζιέρας συνήθως περιλαμβάνει μεταφορά από και προς τα λιμάνια επιβίβασης / αποβίβασης και συγχρόνως διάφορα πακέτα εκδρομών στα λιμάνια προσέγγισης (Papathanasis, 2017). Η κακή διαχείριση παρόλα αυτά ενδέχεται να οδηγήσει σε συγκρούσεις και μαρασμό, όταν η κερδοφορία αυτής της δραστηριότητας υποχωρεί σε σχέση με το περιβαλλοντικό και κοινωνικό κόστος.

Η οικονομική προστιθέμενη αξία του τουρισμού κρουαζιέρας περιλαμβάνει τα μοντέλα χρηματοδότησης και την απόδοση των επενδύσεων των σχετιζόμενων υποδομών με την κρουαζιέρα και τον τουρισμό. Επίσης περιλαμβάνει την εφοδιαστική αλυσίδα και επιχειρηματικές υπηρεσίες. Ενδεχομένως να βοηθούσε στην επίτευξη δικαιότερης κατανομής του επενδυτικού κόστους και των κινδύνων, κάποιες ρυθμίσεις της ιδιοκτησίας και άσκηση ελέγχου επί τουριστικών χώρων και αξιοθέατων (Sugimura, 2020). Πολλές από τις επιχειρήσεις που επηρεάζονται σημαντικά αφορούν επιχειρήσεις εστίασης, τις μεταφορές γενικότερα (με δημόσια ή ιδιωτικά μέσα), μουσεία, επιχειρήσεις ψυχαγωγίας, επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην πώληση αναμνηστικών, οινοπνευματωδών, καλλυντικών, ή/και πρακτορεία ταξιδίων. Πέραν των άμεσων οικονομικών επιπτώσεων που σχετίζονται με τον τουρισμό κρουαζιέρας, υπάρχουν και έμμεσες επιπτώσεις που σχετίζονται με δαπάνες που αφορούν την ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής, την διαθεσιμότητα και την πρόσβαση σε νερό και τρόφιμα, όπως και την ψυχολογική τους ευεξία (MacNeill T and Wozniak, 2018). Μια άλλη δυσμενής οικονομική επίδραση αφορά στην αύξηση του κόστους ζωής του τοπικού πληθυσμού απόρρευση των καταναλωτικών δαπανών των τουριστών κρουαζιέρας. Παρατηρείται πληθωρισμός τιμών και ελάττωση διαθεσιμότητας υπηρεσιών και αγαθών. Οι δαπάνες συντήρησης εγκαταστάσεων και υποδομών αυξάνονται (ενώ η χρήση για τους επισκέπτες είναι δωρεάν) και μειώνεται η προσβασιμότητα τους για τους κατοίκους αλλά και τους επισκέπτες όσο αυξάνεται ο αριθμός των τελευταίων (Πρέκας, 2025).

Ο σχεδιασμός ενός λιμανιού homeport για κρουαζιερόπλοια δημιουργεί θέσεις εργασίας κατά τη διάρκεια της κατασκευής και λειτουργίας των υποδομών του, ενισχύει την οικονομική δραστηριότητα και το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων και σε συνδυασμό με την ανάδειξη ιστορικών και πολιτιστικών σημείων της περιοχής μπορεί να λειτουργήσει ως «πύλη» για τουριστικούς προορισμούς.

Πριν την πανδημία του κορονοϊού η συμβολή της κρουαζιέρας στην παγκόσμια οικονομία κατά το 2019 ήταν 154,5 δισεκατ. δολάρια, ενώ το 2020 κατά τη διάρκεια της πανδημίας οι δραστηριότητες μειώθηκαν δραστικά κατά 81 % στις επιβιβάσεις, οι θέσεις εργασίας σε ποσοστό 51%, ενώ το σύνολο της οικονομικής συνεισφοράς έπεσε κατά 59%. Ακολούθησε όμως μια ανανεωμένη χρονιά κατόπιν της άρσης των περιορισμών λόγω covid 19, για να γίνει πλήρης επανεκκίνηση των δραστηριοτήτων της κρουαζιέρας το 2022 με τις θέσεις ελλειμνισμού να αυξάνονται σε 605.000 τον Δεκέμβριο από 350.000 που ήταν τον Ιανουάριο και την συνολική κίνηση να είναι εφάμιλλη με το 2019. (CLIA).

#### **4.3 Κοινωνικο- πολιτιστικές επιπτώσεις από τον τουρισμό κρουαζιέρας**

Οι κρουαζιέρες έχουν κοινωνικοπολιτισμικές επιπτώσεις στις περιοχές που επισκέπτονται. Από τη μια πλευρά περιλαμβάνεται η αλληλεπίδραση μεταξύ των επιβατών και των τοπικών κοινοτήτων που μπορεί να προάγει την πολιτισμική ανταλλαγή και την κατανόηση. Από την άλλη μεριά η μαζική τουριστική εισροή μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τις τοπικές κουλτούρες και να προκαλέσει πολιτισμική αλλοίωση φτάνοντας μέχρι την απώλεια εθνικών πολιτισμικών παραδόσεων. Επίσης η άνιση κατανομή των τουριστικών εσόδων μπορεί να ενισχύσει τις κοινωνικές ανισότητες στις περιοχές που επισκέπτονται οι κρουαζιέρες, ή ακόμη και να αυξήσει την εγκληματικότητα στη διάρκεια παραμονής των κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή διότι οι συγκεκριμένοι τουρίστες είναι συνήθως εύρωστοι οικονομικά και επομένως ευάλωτοι σε περιστατικά κλοπών και επιθέσεων. Σταδιακά η συμβολή του τουρισμού κρουαζιέρας στα λιμάνια προορισμούς, αμφισβητείται με αυξητική τάση. Ο υπερπληθυσμός που συγκεντρώνεται στα αξιοθέατα πολιτιστικής κληρονομιάς και στις τουριστικές υποδομές και η ρύπανση του περιβάλλοντος με έμφαση στα απόβλητα και τις εκπομπές, επηρεάζουν σημαντικά τη ζωή των τοπικών κοινωνιών καθώς και την

ικανοποίηση που λαμβάνουν όσοι επισκέπτες διανυκτερεύουν στην περιοχή. Σχετικά πρόσφατες είναι οι αντιδράσεις τοπικών κοινωνιών όπως η Βενετία, η Βαρκελώνη και η Σαντορίνη (Ζουρελίδης, 2021).

Ένας ενδεχόμενος σημαντικός ψυχολογικός αντίκτυπος της ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας που επηρεάζει την ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής υποδοχής, είναι το άγχος που συνδέεται με τον συνωστισμό, την ρύπανση, τον εκτοπισμό, το αυξημένο κόστος ζωής, την υπερβολική χρήση των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας (Jordan, Vogt, 2017). Ειδικότερα ο υπερπληθυσμός και τα προβλήματα κινητικότητας που σχετίζονται με αυτόν, αποτελούν σημαντική πηγή ανησυχίας που απορρέει από αφίξεις κρουαζιερόπλοιων, σε μικρούς νησιωτικούς προορισμούς, όπου οι επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής των κατοίκων τείνουν να μεγενθύνονται (Kerstetter,, Bricker, 2012). Αρκετές έρευνες υποδεικνύουν μικρή απόδοση των επενδύσεων για κατοίκους και μικρότερες επιχειρήσεις, καθώς δύσκολα οι τουρίστες κρουαζιέρας απομακρύνονται από το «περιβάλλον» άνεσης του κρουαζιερόπλοιου τους, και κινούνται σε μια αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή γύρω από το λιμάνι, είτε λαμβάνουν μέρος σε εκδρομές που έχουν οργανωθεί από το πλοίο. Ως αποτέλεσμα δαπανούν χρήματα κυρίως στο ίδιο το κρουαζιερόπλοιο ή σε επιχειρήσεις που διασυνδέονται οικονομικά με τις εταιρείες κρουαζιέρας (Nicely, Palakurthi, 2012). Ο υπερβολικά υψηλός αριθμός επιβατών πολλές φορές οδηγεί στην εμπορευματοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς μετατρέποντας αυθεντικά σε εμπορεύσιμα προϊόντα, όπως για παράδειγμα τα αναμνηστικά δώρα που από χειροποίητα προϊόντα παραδοσιακής τέχνης του τοπικού πληθυσμού καταλήγουν σε μαζικές παραγωγές αντιγράφων (Ζουρελίδης, 2021).

Τα λιμάνια προσέγγισης αποτελούν την κύρια διεπαφή μεταξύ του πλοίου με τους επιβάτες του και του ευρύτερου περιβάλλοντος. Το σημαντικό ζητούμενο από την επίδραση της κρουαζιέρας είναι η βιωσιμότητα, καθώς οι φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι αποτελούν βασικό «θεμέλιο» της εμπειρίας των διακοπών (Papathanasis, 2017). Σκοπός ενός λιμένα επιβίβασης – αποβίβασης είναι να είναι ανταγωνιστικός και ελκυστικός, να ενισχύει τις οικονομικές δραστηριότητες και το βιοτικό επίπεδο του τοπικού πληθυσμού χωρίς να υπερβαίνει τη φέρουσα ικανότητα της περιοχής, ώστε να μην αλλοιώνεται η συνολική εμπειρία είτε των τουριστών είτε του μόνιμου πληθυσμού (Butler, 1999).

#### 4.4 Μετριασμός των αρνητικών επιπτώσεων του τουρισμού κρουαζιέρας

Η διατήρηση της ανοδικής πορείας του τουρισμού κρουαζιέρας θα πρέπει να βασίζεται στις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και είναι απαραίτητη μια στοχευμένη πολιτική που θα διαθέτει στρατηγικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό (Μοίρα & Μυλωνόπουλος, 2020). Για να υπάρχει αποτελεσματικότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων, απαιτείται καλύτερος έλεγχος και αυξημένα επίπεδα ετοιμότητας στα λιμάνια. Η συμμόρφωση των μεσογειακών χωρών με τις σχετικές οδηγίες από τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (IMO) καθώς και η επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης (Ballast Water Convention) στοχεύουν στην αποφυγή προσκόλλησης θαλάσσιων οργανισμών στα ύφαλα και διασποράς ξενικών ειδών αλλά και στον έλεγχο και διαχείριση του θαλάσσιου έρματος και ιζημάτων των πλοίων αντίστοιχα (WWF ). Η χρήση καθαρότερων καυσίμων όπως το υγροποιημένο φυσικό αέριο αποτελεί μια πρόταση, ή ακόμη και η ηλεκτροκίνηση ειδικότερα στα λιμάνια, διαμέσου σύνδεσης με το δίκτυο (shore power). Επιπλέον υπάρχουν φίλτρα καυσαερίων και τεχνολογίες (scrubbers) για τον περιορισμό του υποθαλάσσιου θορύβου καθώς και υποδομές στα λιμάνια για την καλύτερη διαχείριση λυμάτων και απορριμμάτων (CLIA, 2022). Όλες οι χώρες οφείλουν να συμμορφώνονται με τους κανόνες της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL), αλλά και σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο να τηρούνται οι κανονισμοί και οι εθνικές πολιτικές.

Οι αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας είναι δυνατό να περιοριστούν μέσω βιώσιμου σχεδιασμού, συντονισμένων πολιτικών και ενεργού συμμετοχής από την τοπική κοινωνία.

Είναι ιδιαίτερα σημαντική η διασυννοριακή και περιφερειακή συνεργασία μεταξύ δημόσιων αρχών και φορέων για την τήρηση ισορροπιών και εξεύρεση λύσεων που θα μειώσουν τις πιέσεις που προκαλούνται από τον τομέα της κρουαζιέρας. Ο σχεδιασμός των λιμένων, των διαδρομών και της ροής των τουριστών πρέπει να βασίζεται σε επιστημονικά δεδομένα και στη φέρουσα ικανότητα της περιοχής (UNWTO, 2016). Η ρύθμιση της επισκεψιμότητας μέσω χρονικών περιορισμών, συγκεκριμένων ορών άφιξης και οριοθέτησης μέγιστου αριθμού επιβατών, σε ευαίσθητες περιβαλλοντικά ή πολιτιστικά περιοχές ενδεχομένως να συμβάλλει στον περιορισμό του υπερτουρισμού (WTTC, 2021).

Ένας άλλος παράγοντας που προκαλεί σημαντικές πιέσεις σε πολλές περιοχές είναι η «μονομερής» εξάρτησή τους από τον τουρισμό, με αποτέλεσμα σε περιόδους κρίσεων (όπως η πανδημία του covid 19) να καταστρέφεται η οικονομία τους και η πίεση για την αποκατάσταση των επιχειρήσεων να είναι μεγάλη. Η ανάπτυξη των εν λόγω περιοχών για να είναι βιώσιμη, πρέπει να λαμβάνει υπόψη το συμφέρον του τοπικού πληθυσμού πέραν των αναγκών των επισκεπτών.

Βασική πρόκληση πάντα αποτελεί η διατήρηση της ισορροπίας μεταξύ της ανάπτυξης από τη μια μεριά και της διαχείρισης του περιβάλλοντος και του υπερτουρισμού από την άλλη πλευρά. Η βιωσιμότητα αποτελεί πλέον μια απαραίτητη προϋπόθεση για το μέλλον του τουρισμού.

## **5. Ευρωπαϊκές και Εθνικές Πολιτικές**

### **5.1 Ευρωπαϊκές Πολιτικές**

Οι ευρωπαϊκές πολιτικές για τον τουρισμό κρουαζιέρας εντάσσονται στο ευρύτερο πλαίσιο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για τον τουρισμό, τη ναυτιλία, τη βιώσιμη ανάπτυξη και τις μεταφορές. Ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι σημαντικός τομέας για την οικονομία της ΕΕ, ιδιαίτερα για παράκτιες και νησιωτικές περιοχές, αλλά αντιμετωπίζει προκλήσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον, τις υποδομές και την κοινωνική αποδοχή. Η ΕΕ προωθεί τη βιωσιμότητα στον τουρισμό κρουαζιέρας μέσω της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας (Green Deal) που στοχεύει στη μείωση των εκπομπών ρύπων και τη μετάβαση σε καθαρές μορφές ενέργειας, με αποτέλεσμα η βιομηχανία κρουαζιέρας να πιέζεται να επενδύσει σε πλοία με χαμηλές εκπομπές άνθρακα όπως LNG και υδρογόνο (European Commission, 2020) και της δέσμης Fit for 55 που είναι ένα σύνολο νομοθετημάτων με στόχο να μειωθούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ κατά τουλάχιστον 55% έως το 2030 και να τεθεί η ΕΕ σε πορεία επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, περιλαμβάνοντας μέτρα για τις θαλάσσιες μεταφορές (European Commission, 2021). Επίσης προωθείται η χρηματοδότηση λιμενικών υποδομών μέσω του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF - Connecting Europe Facility).

Λαμβάνονται πρωτοβουλίες για την ψηφιακή καινοτομία και τις βιώσιμες υποδομές που συνοδεύονται από τη συνεργασία με οργανισμούς του κλάδου, όπως η Cruise Lines International Association, η οποία υπογραμμίζει την αυξανόμενη δέσμευση των εταιρειών κρουαζιέρας για βιώσιμες πρακτικές, νέες τεχνολογίες πλοίων και κοινωνικά υπεύθυνη ανάπτυξη (CLIA, 2023). Η περιοχή της Μεσογείου είναι μια από τις πλέον δημοφιλείς παγκοσμίως για τον τουρισμό κρουαζιέρας, γεγονός που συνεπάγεται αυξημένες περιβαλλοντικές προκλήσεις, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, η υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και η πίεση στις παράκτιες πόλεις. Για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων, η Ευρωπαϊκή Ένωση σε συνεργασία με περιφερειακούς οργανισμούς, όπως η MedCruise Association, προωθεί πρακτικές βιώσιμης διαχείρισης των τουριστικών ροών και ενίσχυσης της ανθεκτικότητας των λιμένων (MedCruise, 2022). Ειδικά στη Μεσόγειο, γίνεται προσπάθεια υιοθέτησης κοινών περιβαλλοντικών προτύπων, όπως η χρήση καθαρών καυσίμων, η ηλεκτροδότηση από την ξηρά (shore power), και η εφαρμογή στρατηγικής για βιώσιμη

και έξυπνη κινητικότητα (EU Strategy for Sustainable and Smart Mobility) σε λιμενικές εγκαταστάσεις (European Commission, 2020).

Η πανδημία οδήγησε την ΕΕ να υιοθετήσει για τα κρουαζιερόπλοια πρωτόκολλα ασφαλείας και υγείας. Στο Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2021/C 494/09) της 25ης Μαρτίου 2021 σχετικά με τη θέσπιση στρατηγικής της ΕΕ για βιώσιμο τουρισμό καλείται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε συμφωνία με τα κράτη μέλη, τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, τους ενδιαφερόμενους φορείς και την κοινωνία των πολιτών να προωθήσουν την βιώσιμη ανάπτυξη του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού. Επίσης καλείται να αναπτύξει πρωτοβουλίες για τον ναυτικό και παράκτιο τουρισμό ώστε να αντιμετωπιστεί η εποχικότητα, να προωθήσει διασυνοριακές διαδρομές και ένα χάρτη ορθών πρακτικών για βιώσιμο τουρισμό με κρουαζιερόπλοια.

## 5.2 Εθνικές Πολιτικές

Στην περίπτωση της Ελλάδας, η ανάγκη για βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας είναι ιδιαίτερα έντονη, δεδομένης της νησιωτικότητας και της πολιτιστικής ευαισθησίας περιοχών όπως η Σαντορίνη και η Ρόδος. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σε συνεργασία με την ΕΕ και το Ταμείο Ανάκαμψης, έχει εντάξει στον σχεδιασμό του έργα για την ενεργειακή αναβάθμιση λιμανιών και τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των πλοίων (ΥΝΑΝΠ, 2023). Ωστόσο, παρατηρείται έλλειψη ενιαίας στρατηγικής σε εθνικό επίπεδο για τη διαχείριση των επιπτώσεων τουρισμού κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα να παραμένει ζήτημα η “φέρουσα ικανότητα” πολλών προορισμών και ο τρόπος αξιολόγησής της χωρίς να επιτρέπει αντιφατικές ερμηνείες ή και ανοχή στην υπερεκμετάλλευση.

Ο χωρικός σχεδιασμός στην Ελλάδα υλοποιείται βάσει στρατηγικών και ρυθμιστικών σχεδίων που αντιστοιχούν σε υπερ-κείμενο και υπο-κείμενο σχεδιασμό (Χαϊνταρλής, 2017). Διαφέρουν όχι μόνο σε επίπεδο χωρικής κλίμακας αλλά και στο βαθμό δεσμευτικότητας που χαρακτηρίζουν τις κατευθύνσεις τους. Ο χωρικός σχεδιασμός περιλαμβάνει τρία επίπεδα :

- i) εθνικό
- ii) περιφερειακό
- iii) τοπικό

Η κλίμακα των στρατηγικών σχεδίων εκτείνεται σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, ενώ των ρυθμιστικών σχεδίων περιορίζεται σε τοπικό επίπεδο. Σε εθνικό επίπεδο περιλαμβάνονται το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης μαζί με τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και αποτελούν τον υπερ-κείμενο σχεδιασμό (πρώτο επίπεδο). Σε περιφερειακό επίπεδο περιλαμβάνονται τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια που εναρμονίζονται με τον εθνικό σχεδιασμό ενώ μπορούν κατά περίπτωση να τον τροποποιούν και εξειδικεύουν. Σε τοπικό επίπεδο περιλαμβάνονται τα ρυθμιστικά σχέδια όπως τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια με κανονιστικές κατευθύνσεις, και σχεδιασμό με λεπτομέρειες. (Κανκαλάς Γ. 2015).

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης ΓΠΧΣΑΑ που θεσμοθετήθηκε το 2008 (ΦΕΚ 128 /Α΄/03-07-2008) είχε ως σκοπό να προσδιορίσει τις στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου σε επίπεδο δεκαπενταετίας. Αποτέλεσε ένα σημαντικό εργαλείο χωροταξικού σχεδιασμού και βασίστηκε σε μια σειρά αρχών που προήλθαν από διεθνείς συμβατικές υποχρεώσεις της Ελλάδας, στο Κοινοτικό κεκτημένο, σε εθνικές δεσμεύσεις των οικείων άρθρων του Συντάγματος και στον νόμο 2742/1999 (Γουργιώτης & Τσιλιμίγκας, 2021). Έως και σήμερα αποτελεί όραμα για την ανάπτυξη του εθνικού χώρου καθώς και βάση αναφοράς συντονισμού και εναρμόνισης των επιμέρους πολιτικών με χαρακτήρα χωροταξικό, αναπτυξιακό ή τομεακό και των επιλογών στρατηγικής της τοπικής αυτοδιοίκησης (α΄ και β΄ βαθμού) (Τσιλιμίγκας & Γουργιώτης, 2023).

Η πολιτική της Ελλάδας για τον τουρισμό θεσμοθετείται μέσω του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό (ΕΧΠ-Τ) το οποίο εγκρίνεται το 2009 (Κ.Υ.Α. 24208/2009 (ΦΕΚ Β' 1138)) και περιλαμβάνονται σε αυτό κατευθύνσεις και κριτήρια ανάπτυξης, οργάνωσης και διάρθρωσης του τουρισμού. Κατόπιν εγκρίθηκε το 2013 η τροποποίησή του (Κ.Υ.Α. 67659/9.12.2013 (ΦΕΚ Β' 3155)), όπου εξειδικεύονται και συμπληρώνονται οι βασικές κατευθύνσεις του στον κλάδο του τουρισμού (Γουργιώτης & Τσιλιμίγκας, 2021). Στη συνέχεια όμως με αποφάσεις του Ε΄ Τμήματος του ΣτΕ, η τροποποίηση του 2013 ακυρώθηκε το 2015 (ΣτΕ3632/2015) καθώς δεν τηρήθηκε η νόμιμη διαδικασία για την έγκρισή του και το αρχικό Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο του Τουρισμού ακυρώθηκε ως παρωχημένο το 2017 με την απόφαση ΣτΕ 519/2017 (διαΝΕΟσις, 2021). Αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε εξέλιξη η θεσμοθέτηση νέου ΕΧΠ για τον τουρισμό, η διαβούλευση του οποίου έχει πάρει δύο

παρατάσεις και έχει μετατεθεί και η παράδοση της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Το 2025 συμπληρώνονται οκτώ χρόνια χωρίς Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον τουρισμό, με αποτέλεσμα οι επενδύσεις σε αυτόν τον τομέα να στερούνται ένα σημαντικό στρατηγικό εργαλείο. Επιπλέον η απουσία σε εθνικό επίπεδο χωροταξικού σχεδιασμού για τον τουρισμό, ενδέχεται να αυξήσει τυχόν πιέσεις στο φυσικό και αστικό περιβάλλον και να οδηγήσει σε αβεβαιότητα όσους προγραμματίζουν επενδύσεις σε αυτόν τον τομέα.

Σήμερα για την ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας λαμβάνονται υπόψη τα υφιστάμενα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια, τα χωρικά σχέδια κατώτερου επιπέδου σχεδιασμού ιεραρχικά, και η ισχύουσα νομοθεσία και επιμέρους νομοθετήματα που ενδεχόμενα υπάρχουν σχετικά με τον τουρισμό για κάθε περιοχή (Γουργιώτης & Τσιλιμίγκας, 2021).

Τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια σύμφωνα με το άρ. 8 του ν. 4759/ 2020 αποτελούν κείμενα, χάρτες και / ή διαγράμματα για την παροχή κατευθύνσεων χωρικής ανάπτυξης και οργάνωσης σε περιφερειακό επίπεδο ενώ σύμφωνα με την παρ. 5 του ίδιου άρθρου *«Τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια δεσμεύονται από τις ρυθμίσεις και εναρμονίζονται προς τις κατευθύνσεις των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων, τις οποίες συντονίζουν, εξειδικεύουν και συμπληρώνουν σε επίπεδο Περιφέρειας, καθώς και τροποποιούν, μόνον εάν παρέχεται ρητώς η δυνατότητα αυτή από το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο. Κατά την κατάρτισή τους λαμβάνονται υπόψη η Εθνική Χωρική Στρατηγική, το περιφερειακό πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα, τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης, το Εθνικό Σχέδιο Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, το οικείο περιφερειακό σχέδιο προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα, τα Πλαίσια Διαχείρισης Εκτάκτων Αναγκών, καθώς και άλλα γενικά ή ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα, πολιτικές και στρατηγικές που επηρεάζουν τη διάρθρωση και ανάπτυξη του χώρου»*.

Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης που εκδόθηκαν για τις περιφέρειες της χώρας είναι δώδεκα, με εξαίρεση την Αττική. Τα πρώτα από αυτά συντάχθηκαν κατά την περίοδο 2003-2004 όταν δηλαδή δεν υπήρχαν ακόμη τα σύγχρονα μοντέλα τουριστικής ανάπτυξης και η προσφορά και ζήτηση σε αυτό τον τομέα των υπηρεσιών είχαν διαφορετικά χαρακτηριστικά.

| <b>ΦΕΚ</b>          | <b>Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης</b> |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 1451/ Β/ 06-10-2003 | Περιφέρεια Ηπείρου                                                        |
| 1469/ Β/ 09-10-2003 | Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας                                                |
| 1470/ Β/ 09-10-2003 | Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας                                                |
| 1471/ Β/ 09-10-2003 | Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης                                 |
| 1472/ Β/ 09-10-2003 | Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας                                             |
| 1473/ Β/ 09-10-2003 | Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου                                                |
| 1484/ Β/ 10-10-2003 | Περιφέρεια Θεσσαλίας                                                      |
| 1485/ Β/ 10-10-2003 | Περιφέρεια Πελοποννήσου                                                   |
| 1486/ Β/ 10-10-2003 | Περιφέρεια Κρήτης                                                         |
| 1487/ Β/ 10-10-2003 | Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου                                                 |
| 56/ Β/ 19-01-2004   | Περιφέρεια Ιονίων Νήσων                                                   |
| 218/ Β/ 06-02-2004  | Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας                                           |

*Πίνακας 9 - Τα πρώτα ΠΠΧΣΑΑ (Πηγή Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας )*

Από το 2017 ξεκίνησε η έκδοση των αναθεωρημένων Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων (ΠΧΠ), όπως μετονομάστηκαν και συνοδεύονται από Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) ενώ μέχρι σήμερα δεν έχει θεσμοθετηθεί το σύνολό τους. Τέλος για την Περιφέρεια Ατικής ισχύει το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (Ν. 1515/1985 & Ν. 4277/2014).

| <b>ΦΕΚ</b>                                      | <b>Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια</b>    |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| 286/ΑΑΠ/ 28-11-2018                             | Περιφέρεια Ηπείρου                        |
| 299/ ΑΑΠ/ 14-12-2018                            | Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας                |
| 845/ Δ/ 24-12-2020                              | Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας                |
| 248/ ΑΑΠ/ 25-10-2018                            | Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης |
| 398/Δ/19-07-2024                                | Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας             |
| 181/ Δ/ 16-04-2019                              | Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου                |
| 269/ ΑΑΠ/ 15-11-2018                            | Περιφέρεια Θεσσαλίας                      |
| Δεν έχει θεσμοθετηθεί το νέο – είναι σε αναμονή | Περιφέρεια Πελοποννήσου                   |
| 260/ ΑΑΠ/ 08-11-2017                            | Περιφέρεια Κρήτης                         |
| Δεν έχει θεσμοθετηθεί το νέο – είναι σε αναμονή | Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου                 |
| 16/ ΑΑΠ/ 05-02-2019                             | Περιφέρεια Ιονίων Νήσων                   |
| 485/ Δ/ 20-08-2020                              | Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας           |

*Πίνακας 10 - Τα αναθεωρημένα ΠΧΠ (Πηγή Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας )*

Στις 17 Απριλίου του 2025 εγκρίθηκε η Εθνική Χωρική Στρατηγική για τον Θαλάσσιο Χώρο (ΦΕΚ 227 / Δ/ 17-04-2025) και καθορίστηκαν οι χωρικές ενότητες για την εκπόνηση των θαλάσσιων χωροταξικών πλαισίων (ΦΕΚ 229/ Δ /17-04-2025). Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός προσπαθεί να ρυθμίσει θέματα σχετικά με δράσεις στον θαλάσσιο χώρο, οι οποίες σχετίζονται με την ενέργεια, την εξόρυξη, την αλιεία, διασφαλίζοντας συγχρόνως την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Τσιλιμίγκας, Γουργιώτης, 2021).

### **5.3 Οι κατευθύνσεις του Χωροταξικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα για τον τουρισμό κρουαζιέρας**

Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζονται οι κατευθύνσεις του χωροταξικού σχεδιασμού ως προς την δεσμευτικότητα τους αναφορικά με τον χαρακτήρα τους καθώς και ο βαθμός σαφήνειας και η εναρμόνιση / συμβατότητα που παρουσιάζουν σε σχέση με το υπο διαβούλευση ΕΧΠ Τουρισμού.

Ο όρος «κατεύθυνση» παρότι σημαντικός δεν αποσαφηνίζεται από κανένα νόμο σχετικό του χωρικού σχεδιασμού, περικλείει τη φιλοσοφία του χωρικού σχεδιασμού και την πρόβλεψη κατάρτισης σχεδίων. Ουσιαστικά όχι μόνο δεν ορίζεται ως έννοια αλλά δεν προσδιορίζεται και το περιεχόμενό της. Ως συνέπεια γίνεται χρήση της έννοιας της «δεσμευτικότητας» η οποία επιδέχεται διαφορετικές ερμηνείες για τον προσδιορισμό της βαρύτητας και της «ρυθμιστικής αξίας» των σχεδίων (Χαϊνταρλής Μ. 2017). Παρόλο που η δεσμευτικότητα των σχεδίων / πλαισίων είναι δεδομένη από νομικής άποψης και για το δημόσιο τομέα και για τους ιδιώτες, πρακτικά οι διατάξεις τους χαρακτηρίζονται από υποχρεωτική ή μη υποχρεωτική εφαρμογή, χρησιμοποιώντας τον όρο «κατευθύνσεις» αντί του όρου «ρυθμίσεις» (Χαϊνταρλής Μ. 2017). Εντοπίζονται παρόλα αυτά 3 τύποι κατευθύνσεων που μπορούν να προσδιορίσουν το στρατηγικό ή ρυθμιστικό χαρακτήρα τους όπως και το «βαθμό κανονιστικότητάς» τους, άρα τη νομική βαρύτητά τους και συνοψίζονται σε :

Α. Δεσμευτικές ταυτόχρονα ως προς το δημόσιο και ιδιωτικό τομέα

Β. Δεσμευτικές ως προς το δημόσιο τομέα

Γ. Ενδεικτικές (Οικονόμου Δ. 2009).

Η συγκεκριμένη ταξινόμηση στους ανωτέρω τύπους σαφώς στηρίζεται σε κανόνες που διαμορφώνουν το στρατηγικό ή ρυθμιστικό χαρακτήρα τους και σχετίζονται με τον τρόπο σύνταξης των κατευθύνσεων, την ακρίβειά τους, το μέγεθος της λεπτομέρειας, το

χαρτογραφικό υλικό και βασικά «ποιον αφορούν» (Γουργιώτης Α. Τσιλιμίγκας Γ. 2016).

Πιο συγκεκριμένα στην **Κατηγορία Α** οι κατευθύνσεις είναι δεσμευτικές προς το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα ταυτόχρονα, εμφανίζουν απόλυτη κανονιστικότητα και χαρακτηρίζονται από τα ακόλουθα:

1. Αφορούν το δημόσιο τομέα και τα σχέδια που αυτός υλοποιεί, τις διαδικασίες περιβαλλοντικής αδειοδότησης δραστηριοτήτων (ΑΕΠΟ) και άλλες δραστηριότητες αυτού. Σχετίζονται με αποφάσεις μέσω των οποίων προκύπτουν έννομα δικαιώματα αλλά και υποχρεώσεις προς τους ιδιώτες, και αφορούν ταυτόχρονα και τους δύο (δημόσιο και ιδιώτες).
2. Παραπέμπουν σε νόμους για τη ρύθμιση ζητημάτων.
3. Η ερμηνεία τους είναι ρητή και συνοδεύεται από τη χρησιμοποίηση λέξεων-φράσεων όπως «πρέπει», «υποχρεούται», «επιτρέπεται-απαγορεύεται», «απαιτείται» και άλλες επιτακτικού και προστακτικού χαρακτήρα.
4. Προσδιορίζουν Σ.Δ., πυκνότητες, ποσοστά κάλυψης και άλλες εκτελεστές ρυθμίσεις.

**Κατηγορία Β.** Είναι παρόμοια με την Α., με τη βασική διαφορά ότι οι κατευθύνσεις αυτές απευθύνονται κατ' αποκλειστικότητα στο δημόσιο τομέα και:

1. Η υλοποίηση τους αφορά τη χωρική ανάπτυξη των παραγωγικών τομέων και κλάδων μέσω της εφαρμογής των σχεδίων στα οποία ενυπάρχουν. Δια τούτου, περιέχει λεπτομερείς «οδηγίες» και προσταγές προς το δημόσιο, των οποίων η εκτελεστικότητα βάσει ιεραρχίας θα πραγματοποιηθεί στα σχέδια του υποκείμενου.
2. Αφορούν επιταγές υλοποίησης συμπληρούμενων μελετών-σχεδίων (όπως τα Διαχειριστικά Σχέδια Natura 2000 κ.α).
3. Παραπέμπουν σε νόμους για τη ρύθμιση ζητημάτων.
4. Η ερμηνεία τους δύναται να είναι πιο ποιοτική, καθόσον μπορεί να εμπεριέχει επιτακτικές (προς το δημόσιο) λέξεις-φράσεις, αλλά όχι σε τέτοιο βαθμό όπως στην κατηγορία Α (το δίπτυχο «επιτρέπεται-απαγορεύεται», δεν αναφέρεται κατά κανόνα σε αυτό τον τύπο κατευθύνσεων).

Το χαρακτηριστικό της κατηγορίας αυτής είναι η «μη άμεση εφαρμοσιμότητα». Αυτό σημαίνει ότι παρά τη ρητή δεσμευτικότητα των κατευθύνσεων προς το δημόσιο, αυτός θα προβεί στην εφαρμογή τους σε δεύτερη φάση κατά την κατάρτιση του υποκείμενου σχεδιασμού και υπό τις γενικότερες επιταγές της διοίκησης.

**Κατηγορία Γ.** Απαρτίζεται από κατευθύνσεις που δεν αφορούν συγκεκριμένους τομείς και φορείς και χαρακτηρίζεται από μηδαμινή κανονιστικότητα και ρυθμιστικότητα με τις στενές έννοιες των όρων αυτών.

1. Οι κατευθύνσεις δύνανται να σχετίζονται με άλλες πολιτικές που επηρεάζουν μεν τη χωρική (π.χ. αναπτυξιακή πολιτική), αλλά δεν αποτελούν αντικείμενο ρύθμισης αυτής (μπορεί ωστόσο να λειτουργήσουν ως συμβουλευτικές για τη συνέργεια αυτών).
2. Ο τρόπος σύνταξης (χρησιμοποίηση διφορούμενων λέξεων-φράσεων όπως «δύνатаι να», «προαιρετικά», κ.α) επιδέχεται διαφορετικών ερμηνειών και αυτό τις καθιστά ασαφείς και δύσκολες στο να ληφθούν υπ' όψη από το δημόσιο τομέα αν όχι να εφαρμοσθούν από αυτόν.

Επομένως το βασικό χαρακτηριστικό της τρίτης κατηγορίας είναι ασάφεια. Εμπεριέχουν όμως μια ευελιξία εφόσον επιδέχονται διαφορετικές ερμηνείες, επομένως αν και δεν χαρακτηρίζονται από κανονιστικότητα, εντούτοις δύνανται να λαμβάνονται υπόψη για την περαιτέρω εξειδίκευση του υποκείμενου σχεδιασμού (Οικονόμου Δ, 2008).

Για να διερευνηθεί ο χαρακτήρας των κατευθύνσεων του χωρικού σχεδιασμού θεωρείται ότι :

Ο χαρακτήρας των κατευθύνσεων Β και Γ ορίζεται ως στρατηγικός, ενώ ο χαρακτήρας των κατευθύνσεων με περιεχόμενο τύπου Α ορίζεται ως ρυθμιστικός και είναι κανονιστικές.

Η έννοια της «εναρμόνισης» του υποκείμενου προς τον υπερκείμενο σχεδιασμό ενσωματώθηκε στο δίκαιο με το Π.Δ. 90/2018 ως η «υποχρέωση του υποκείμενου σχεδιασμού να θεσπίζει, στο πλαίσιο των αρχών της χωρικής ιεραρχίας και δεσμευτικότητας που διέπουν το σύστημα χωρικού σχεδιασμού, ρυθμίσεις, οι οποίες συμπληρώνουν, προσαρμόζουν, εξειδικεύουν και συγκεκριμενοποιούν τις γενικές και άμεσα εφαρμόσιμες κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού στα τοπικά χωρικά δεδομένα, χωρίς ωστόσο να αναιρούν το πλαίσιο των θεμελιωδών επιλογών, των αρχών, των στόχων και των στρατηγικών προβλέψεών του». Αφορά μια διαδικασία κατά την οποία, ακόμη και τα εγκεκριμένα σχέδια, υποκείμενου επιπέδου, οφείλουν να εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού (Γουργιώτης, Τσιλιμίσκας, 2021).

## **Πινακες Χωροταξικών Πλαισίων - Συμπεράσματα**

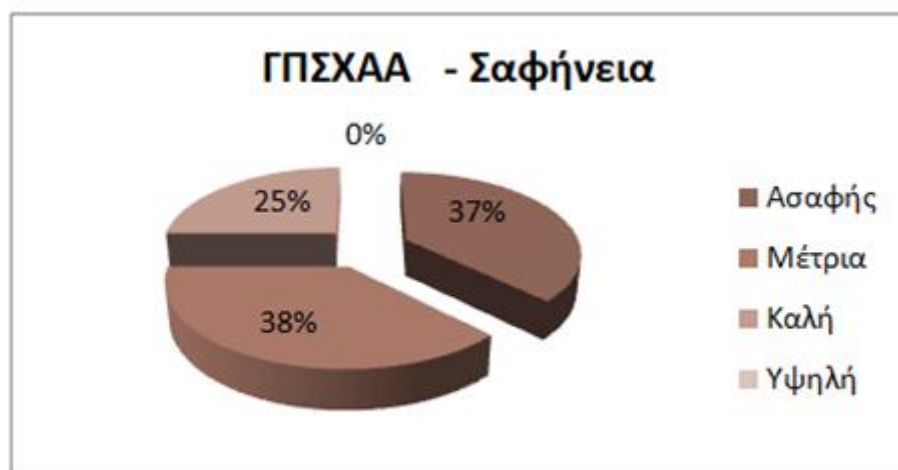
Παρακάτω εξετάζονται οι κατευθύνσεις των :

- Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)
- του τροποποιημένου Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑΤ) που έχει ακυρωθεί
- του νέου υπό διαβούλευση Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό
- της Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής για τον θαλάσσιο χώρο
- των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων δεύτερης γενιάς που έχουν εκδοθεί (εκτός του ΠΧΠ της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας)
- του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας Αττικής

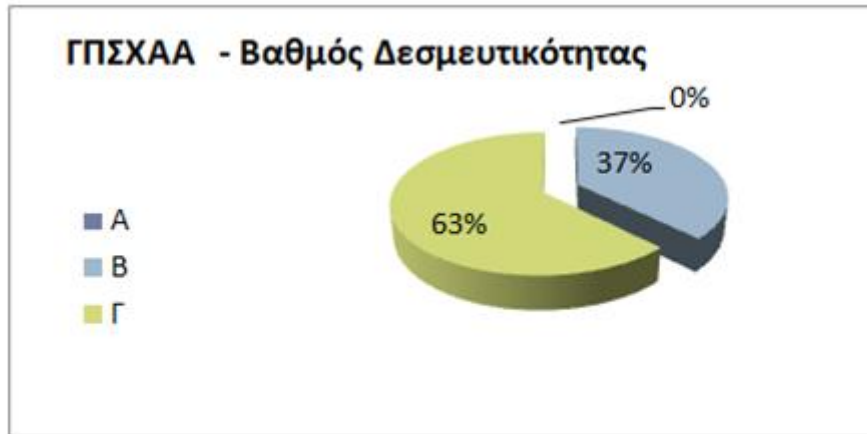
**ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
(ΦΕΚ 128/Α/03-06-2008)**

| Κεφάλαια /<br>Άρθρα<br>6876/4871<br>ΦΕΚ 128/Α/3-<br>6-2008)                                         | ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Σαφήναι<br>α       | Εναρμόνιση<br>/<br>Συμβατότητα<br>α | Βαθμός<br>Δεσμευτι-<br>κότητας<br>Κατ.<br>Α', Β', Γ' | Αξιολόγηση<br>συμβατότητας,<br>αντίθεσης ή<br>ανατροπής του<br>ΕΧΠ<br>Τουρισμού                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Άρθρο 6<br>εδ. 3,<br>παρ. 1                                                                         | 3. Στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές η κύρια στρατηγική περιλαμβάνει:<br>- Ανάπτυξη λιμενικών υποδομών που θα φιλοξενούν με ασφάλεια και ποιότητα τα σύγχρονα πλωτά μέσα και τους επιβάτες τους (λιμενοβραχίονες, προβλήτες, αίθουσες επιβίβασης με κλιματισμό, χώροι υγιεινής κ.ά.). Οι λιμενικές υποδομές και οι εγκαταστάσεις στη νησιωτική χώρα οφείλουν να ακολουθούν την κλίμακα και τη φυσιογνωμία της περιοχής, ιδιαίτερα σε περιοχές παραδοσιακών οικισμών. Σκόπιμο είναι να εξεταστεί, σε πολλές περιπτώσεις νησιών, η δημιουργία νέων ακτοπλοϊκών λιμένων σε απόσταση από τους παραδοσιακούς οικισμούς και η απόδοση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων, σε συνδυασμό με προγράμματα ανάπλασης παραλιακών μετώπων, σε αλιευτικές ή/και τουριστικές χρήσεις. | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια                              | Γ                                                    | Είναι συμβατό<br>ως προς το<br>ΕΧΠ<br>Τουρισμού<br>καθώς δεν<br>υφίσταται ρητή<br>ή σαφής<br>πολιτική του<br>ενός που να<br>συγκρούεται ή<br>να υπονομεύει<br>τις πολιτικές<br>του άλλου.<br>Κανένα από τα<br>δύο δεν παρέχει<br>εξειδίκευση ή<br>συγκεκριμένες<br>οδηγίες για τον<br>τουρισμό<br>κρουαζιέρας. |
| Άρθρο 6<br>Α.2.2.<br>Θαλάσσιες<br>μεταφορές και<br>Λιμενικές<br>Υποδομές<br>και Υπηρεσίες<br>παρ. 1 | - Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου των λιμένων της Αθήνας (σύστημα λιμένων Αττικής), της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου σε συνδυασμό με αυτό της Σούδας, της Αλεξανδρούπολης και του Βόλου, με σκοπό την ανάδειξη και εδραίωσή τους ως κύριων θαλάσσιων πυλών της χώρας. Παράλληλα, ενίσχυση των λιμένων διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας (Καβάλας, Κύμης, Ρόδου, Καλαμάτας και Σούδας) και των εξειδικευμένων λιμένων εμπορευματοκιβωτίων της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού και της Νότιας Κρήτης.                                                                                                                                                                                                                                            | Μέτρια<br>σαφήνεια | Χαμηλή                              | Β                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Άρθρο 6<br>Α.2.2. παρ. 2                                                                            | - Διαρκής αναβάθμιση όλων των υφιστάμενων λιμένων με σημαντική εμπορευματική ή/και επιβατική κίνηση με κύριο σκοπό τη σταθερή παροχή ασφάλειας στις μεταφορές (π.χ. εκβαθύνσεις λιμενολεκάνης, κατασκευές κυματοθραυστών, κρηπιδωμάτων, κτιρίων, δικτύων, περίφραξης και άλλων συστημάτων αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών / Κώδικας Ι.Σ.Π.Σ., διευθετήσεων ρεμάτων, προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού κ.ά.).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια                              | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Άρθρο 6<br>Α.2.2.<br>παρ. 4                                                                         | Ενιαίος σχεδιασμός και διαχείριση όλου του λιμενικού συστήματος της Αττικής. Σταδιακή μεταφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά στους λιμένες της Ραφήνας και του Λαυρίου. Ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά θα εξακολουθεί να διατηρεί ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, κυρίως για την περιοχή του Αργοσαρωνικού. Ωστόσο, θα εξειδικευτεί στον κλάδο της κρουαζιέρας, ενώ σημαντικό τμήμα του θα αποδοθεί αναβαθμισμένο στην αστική περιοχή των παράκτιων ΟΤΑ της ευρύτερης πόλης του Πειραιά.                                                                                                                                                                                                                                                        | Καλή<br>σαφήνεια   | Μέτρια                              | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Άρθρο 6<br>Α.2.2.<br>παρ. 7                                                                         | - Ο λιμένας του Ηρακλείου, στο χρονικό ορίζοντα εφαρμογής του Πλαισίου, κρίνεται σκόπιμο να επενδύσει περαιτέρω στην ανάπτυξη υποδομών ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας (κυρίως) και θαλάσσιου τουρισμού.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Ασαφής             | Μέτρια                              | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

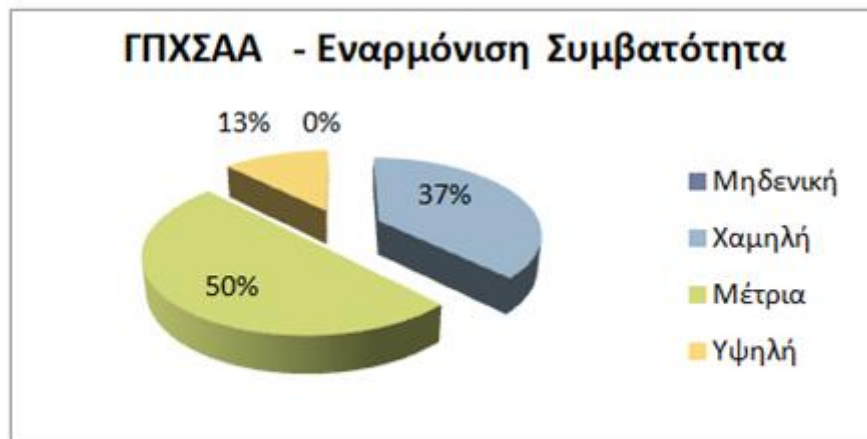
|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                  |        |   |  |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------|---|--|
| Άρθρο 6<br>Α.2.2.<br><br>παρ. 8  | - Ο λιμένας του Βόλου, στο χρονικό ορίζοντα εφάρμογής του Πλαισίου, κρίνεται σκόπιμο να επενδύσει περαιτέρω σε υποδομές ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και σε υποδομές εμπορευματικών μεταφορών                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Ασαφής           | Χαμηλή | Γ |  |
| Άρθρο 6<br>Α.2.2.<br><br>παρ. 10 | Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση του λιμένα της Ρόδου. Οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις στην πόλη της Ρόδου πρέπει να αποδοθούν, κυρίως, σε υψηλής ποιότητας τουριστική χρήση (κρουαζιερόπλοια, σκάφη αναψυχής, ημερόπλοια, ταχύπλοα ακτοπλοϊκά χωρίς αυτοκίνητα) για την εξυπηρέτηση της διεθνούς τουριστικής κίνησης και της προστασίας και ανάδειξης του Παγκόσμιου Πολιτιστικού Μνημείου της Μεσαιωνικής Πόλης. Η ακτοπλοϊκή και εμπορευματική κίνηση της νήσου Ρόδου μπορεί να ικανοποιηθεί και από άλλες αναβαθμισμένες λιμενικές εγκαταστάσεις όπως π.χ. αυτές της Λάρδου ή/και της Καμείρου σε συνδυασμό με τη βελτίωση του οδικού δικτύου του νησιού | Καλή<br>σαφήνεια | Υψηλή  | Β |  |
| Άρθρο 6<br>Α.2.2.<br><br>παρ. 17 | Κατασκευή νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων, εξειδικευμένων και μη, λιμενικών υποδομών που ενισχύουν (σε συνδυασμό με εξειδικευμένες υπηρεσίες) την τουριστική ανάπτυξη της χώρας μέσω του κλάδου της κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια, mega yacht κ.ά.). Μεταξύ των πλέον πρόσφορων για την παροχή των πιο πάνω υπηρεσιών λιμένων προτεραιότητας συγκαταλέγονται ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά, της Ρόδου (Ακάντια), της Πάτμου, του Βόλου, της Μυκόνου, της Σαντορίνης, της Σύρου, του Ηρακλείου, του Κατάκολου, της Κέρκυρας, των Χανίων, του Ρεθύμνου, της Καβάλας, της Κω, της Καλύμνου, της Λέρου κ.ά                                                            | Ασαφής           | Χαμηλή | Β |  |



Διάγραμμα 5 - Σαφήνεια του ΓΠΣΧΑΑ (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 6 - Βαθμός Δεσμευτικότητας του ΓΠΧΣΑΑ (Ιδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 7 - Εναρμόνιση – Συμβατότητα του ΓΠΧΣΑΑ (Ιδια επεξεργασία)

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αποτελεί στρατηγικό εργαλείο για την οργάνωση του εθνικού χώρου, την ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης και τον συντονισμό των τομεακών πολιτικών. Ενώ περιλαμβάνει κάποιες κατευθυντήριες γραμμές για τον περιφερειακό ή τομεακό σχεδιασμό, δεν προσδιορίζονται με σαφήνεια χρονοδιαγράμματα, αρμόδια όργανα ή μηχανισμοί παρακολούθησης. Οι αναφορές στον τουρισμό κρουαζιέρας είναι κατά βάση γενικές και δεν παρουσιάζει υψηλό ποσοστό σαφήνειας. Απουσιάζουν περιβαλλοντικά κριτήρια και δεν διακρίνονται οι επιπτώσεις της κρουαζιέρας από τον μαζικό τουρισμό. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα οι διατάξεις χαρακτηρίζονται κυρίως από χαμηλή έως μέτρια σαφήνεια (σε ποσοστό 37% η κάθε μία) ενώ μόνο το 25% των διατάξεων χαρακτηρίζεται από καλή σαφήνεια.

Το ΓΠΧΣΑΑ δεν επιβάλλει ρυθμίσεις καθώς ο χαρακτήρας του είναι κατευθυντήριος και όχι ρυθμιστικός. Ο βαθμός Δεσμευτικότητας προσδιορίζει εκτός από το βαθμό κανονιστικότητας την ύπαρξη συγκεκριμένων προβλέψεων καθώς και αν εφαρμόζεται μέσω νομικά υποχρεωτικών εργαλείων. Ο βαθμός δεσμευτικότητας της πλειοψηφίας των διατάξεων του ΓΠΧΣΑΑ (63% ) που αναφέρονται στον τουρισμό κρουαζιέρας, είναι

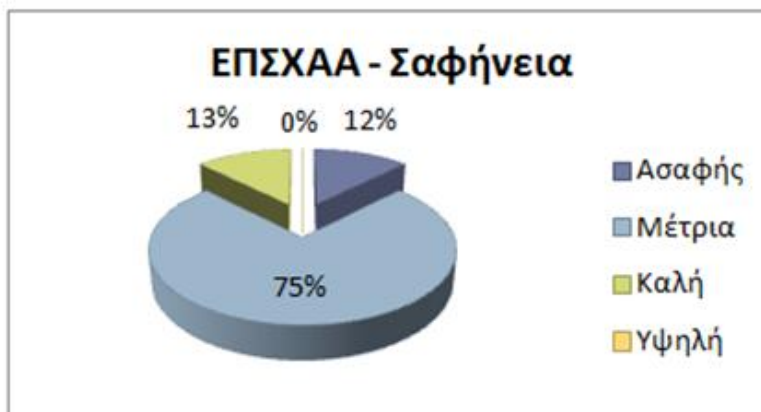
κυρίως ενδεικτικού χαρακτήρα (κατηγορίας Γ) δηλαδή κατευθύνσεις με χαμηλή έως μηδαμινή ρυθμιστικότητα και κανονιστικότητα, ενώ το 37% αντιπροσωπεύεται από κατευθύνσεις δεσμευτικότητας κατηγορίας Β, χωρίς άμεση εφαρμοστικότητα. Περιλαμβάνει αναφορές στην κρουαζιέρα όχι όμως ως αυτοτελή ενότητα και δεν περιλαμβάνει έλεγχο συμμόρφωσης, ούτε κυρώσεις για τυχόν αποκλίσεις.

Επίσης παρουσιάζει μερική εναρμόνιση με τον υποκείμενο σχεδιασμό σε ότι αφορά τον τουρισμό κρουαζιέρας. Παρουσιάζει λοιπόν μέτρια εναρμόνιση σε μεγαλύτερο ποσοστό (50%), χαμηλή εναρμόνιση σε ποσοστό 37% ενώ μόνο το 13% χαρακτηρίζεται ως υψηλή εναρμόνιση - συμβατότητα. Παρότι αναγνωρίζει την αναπτυξιακή σημασία του τουρισμού κρουαζιέρας και θέτει κάποιες κατευθύνσεις για την ενίσχυση των υποδομών (βελτίωση λιμενικών εγκαταστάσεων, ενίσχυση διασύνδεσης με άλλες μεταφορές) δεν προχωρά σε επαρκή εξειδίκευση στις χωρικές απαιτήσεις όπως η χωροθέτηση των home ports ή των σταθμών εξυπηρέτησης και των περιβαλλοντικών ορίων και δεν διασφαλίζεται η εναρμόνιση με εργαλεία χαμηλότερου επιπέδου.

Τέλος όσον αφορά τη συμβατότητα ή αντίθεση μεταξύ του ΓΠΧΣΑΑ και του υπό διαβούλευση ΕΧΠ Τουρισμού, είναι συμβατά μεταξύ τους σε επίπεδο μάλλον τυπικό παρά ουσιαστικό. Το δεύτερο στηρίζεται στις γενικές αρχές του πρώτου χωρίς να εντοπίζονται αντιφάσεις αναγνωρίζοντας την κρουαζιέρα ως σημαντικό μοχλό ανάπτυξης, την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος, χωρίς όμως να υπάρχουν συγκεκριμένες κατευθύνσεις και περιορισμοί για τον συγκεκριμένο τομέα.

| <b>ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ (ΦΕΚ 3155/Β/12-12-2013)</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                        |                                 |                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Κεφάλαια / Άρθρα ΦΕΚ 3155/Β/12-12-2013</b>                                                                              | <b>ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ –ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <b>Σαφήνεια</b>        | <b>Εναρμόνιση / Συμβατότητα</b> | <b>Βαθμός Δεσμευτικότητας Κατ. Α', Β', Γ'</b> | <b>Αξιολόγηση συμβατότητας, αντίθεσης ή ανατροπής του ΕΧΠ Τουρισμού</b>                                                                                                                                                                                           |
| Αρ. 6 εδ. Γ Γ1α                                                                                                            | (Γ1) Τουρισμός κρουαζιέρας<br>Στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης:<br>α. Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων και δημιουργία πυλών εισόδου επιβατών κρουαζιέρας (home ports) με σύγχρονες εγκαταστάσεις κατά προτεραιότητα σε αναπτυγμένες, αναπτυσσόμενες και μητροπολιτικές περιοχές που διαθέτουν αεροδρόμια διεθνών συνδέσεων.                                                            | <b>Μέτρια σαφήνεια</b> | <b>Υψηλή</b>                    | <b>Γ</b>                                      | <b>Είναι συμβατό το ΕΠΧΣΑΑ ως προς το υπό διαβούλευση ΕΧΠ Τουρισμού καθώς διατηρείται ο στρατηγικός στόχος της ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας και αναγνωρίζεται η σημασία του για τον ελληνικό χώρο. Η διαφορά έγκειται στην προσέγγιση των δύο πλαισίων</b> |
| Αρ. 6 εδ. Γ Γ1β                                                                                                            | β. Δημιουργία εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας (ports of call) σε λιμάνια που έχουν ήδη δυνατότητα, ή μπορούν να αποκτήσουν τη δυνατότητα να εξυπηρετούν μεγάλα κρουαζιερόπλοια και βρίσκονται σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος. Κατά προτεραιότητα οι περιοχές αυτές είναι: Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Κατάκολο, Ρόδος, Βόλος, Καβάλα, Κως, Πάτμος, Πύλος, Μύκονος, Σαντορίνη, Καλαμάτα, Κέρκυρα, Κρήτη. | <b>Μέτρια σαφήνεια</b> | <b>Υψηλή</b>                    | <b>Β</b>                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                   |

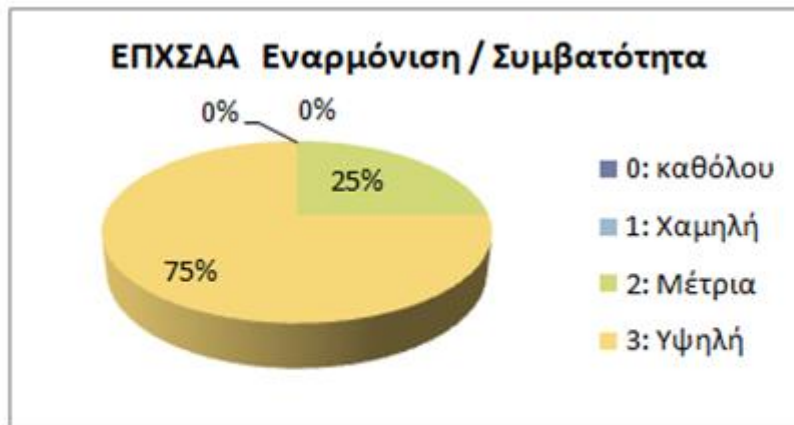
|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                       |                    |        |   |                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Αρ. 6 εδ. Γ<br>Γ1γ  | γ. Ειδικά για την περίπτωση της Αττικής διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας στον Πειραιά, στην ευρύτερη περιοχή του Φαληρικού Όρμου και στο Λαύριο.                                                                | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια | Γ | καθώς το υπό διαβούλευση ΕΧΠ Τ δίνει έμφαση στην αιεφόρο ανάπτυξη ενσωματώνοντας περιβαλλοντικά κριτήρια και μηχανισμούς διαχείρισης ενώ το ΕΠΧΣΑΑ είχε περιορισμένες προβλέψεις στους ανωτέρω τομείς. |
| Αρ. 6 εδ. Γ<br>Γ1δ  | δ. Ανάδειξη των σταθμών κρουαζιέρας σε πολυθεματικούς προορισμούς μέσω διασύνδεσής τους με τα θεματικά δίκτυα των ευρύτερων περιοχών (πολιτιστικά, θρησκευτικά, φυσιολατρικά κ.ά.).                                                                                   | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια | Γ |                                                                                                                                                                                                        |
| Αρ. 6 εδ. Γ<br>Γ1ε  | ε. Εξασφάλιση πρόσβασης των επιβατών κρουαζιέρας στους τουριστικούς πόρους των ευρύτερων περιοχών των σταθμών (βελτίωση συγκοινωνιών, διεύρυνση ωραρίου λειτουργίας μουσείων, αρχαιολογικών χώρων κ.λπ.).                                                             | Μέτρια<br>σαφήνεια | Υψηλή  | Γ |                                                                                                                                                                                                        |
| Αρ. 6 εδ. Γ<br>Γ1στ | στ. Πρόβλεψη διαχωρισμού λιμενικής ζώνης σε ζώνη για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας και ζώνη εμπορικού/επιβατικού-ακτοπλοϊκού λιμένα και προσδιορισμός χρήσεων στην λιμενική ζώνη για εξυπηρέτηση τουρισμού κρουαζιέρας με αντίστοιχες λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις. | Μέτρια<br>σαφήνεια | Υψηλή  | Γ |                                                                                                                                                                                                        |
| Αρ. 6 εδ. Γ<br>Γ1ζ  | ζ. Ανάπτυξη στις παρυφές των σταθμών κρουαζιέρας χώρων εμπορικών χρήσεων, ψυχαγωγίας και προώθησης τοπικών προϊόντων.                                                                                                                                                 | Καλή<br>σαφήνεια   | Υψηλή  | Γ |                                                                                                                                                                                                        |
| Αρ. 6 εδ. Γ<br>Γ1η  | η. Διαχείριση των επισκεπτών κρουαζιέρας με σκοπό αφενός την βέλτιστη εξυπηρέτησή τους και αφετέρου την προστασία του προορισμού από τις ταυτόχρονες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων που εξαντλούν τα όρια των διαθέσιμων υποδομών.                                          | Ασαφής             | Υψηλή  | Γ |                                                                                                                                                                                                        |



Διάγραμμα 8 - Σαφήνεια του ΕΠΧΣΑΑ (ΦΕΚ 3155/2013) (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 9 - Βαθμός δεσμευτικότητας του ΕΠΧΣΑΑ (ΦΕΚ 3155/2013) (Ίδια επεξεργασία)



*Διάγραμμα 10 - Εναρμόνιση – Συμβατότητα του ΕΠΣΧΑΑ (ΦΕΚ 3155/2013) (Ίδια επεξεργασία)*

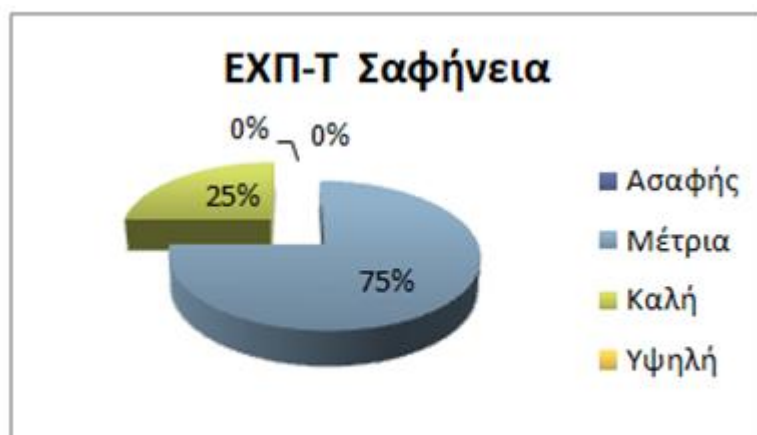
Το ΕΠΣΧΑΑ του 2013 εγκρίθηκε για να αναθεωρήσει το προηγούμενο πλαίσιο του 2009 και να προσαρμόσει τις πολιτικές για τον τουρισμό στις απαιτήσεις της αειφορίας αλλά και τις συνθήκες της οικονομικής κρίσης και δεν είναι πλέον σε ισχύ, ακυρώθηκε το 2015 (ΣτΕ3632/2015) καθώς δεν τηρήθηκε η νόμιμη διαδικασία για την έγκρισή του. Χαρακτηρίζεται από μέτρια σαφήνεια σε ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό (75%) καθώς είναι αρκετά γενικό όσον αφορά τον καθορισμό ειδικών χωρικών παραμέτρων και των εφαρμοστικών διαδικασιών. Ενώ αναφέρει για αποσυμφόρηση από τουριστικές πιέσεις δεν εξειδικεύει ρυθμιστικά εργαλεία, ούτε ορίζει χωρικές ή ποσοτικές κατευθύνσεις για τον έλεγχο αυτών. Παρόλα αυτά αναγνωρίζει τη σημασία της κρουαζιέρας και καταγράφει συγκεκριμένα λιμάνια ως κόμβους για την ανάπτυξή της, δίνοντας γενικές κατευθύνσεις για την αναβάθμισή τους και επισημαίνει την ανάγκη για συνδυασμό με άλλες τουριστικές δραστηριότητες ώστε να υπάρξει διάχυση οφέλους και περιορισμός κορεσμού από τον τουρισμό κρουαζιέρας.

Ο βαθμός δεσμευτικότητας των διατάξεων του ΕΠΣΧΑΑ αγγίζει το ποσοστό του 88% της κατηγορίας Γ και 12% της κατηγορίας Β, επομένως ο χαρακτήρας του είναι κυρίως κατευθυντήριο και όχι κανονιστικός. Ενώ αναγνωρίζονται συγκεκριμένοι λιμένες ως κόμβοι ανάπτυξης, οι κατευθύνσεις για την αναβάθμιση και ανάπτυξη των λιμένων είναι γενικές, δεν συνδέεται το θεσμικό πλαίσιο με υποχρεώσεις οργανισμών λιμένων ή με εργαλεία όπως οι μελέτες βιωσιμότητας και τα master plan διαχείρισης λιμένων.

Ο βαθμός εναρμόνισης / συμβατότητας στην περίπτωση του ΕΠΣΧΑΑ χαρακτηρίζεται ως υψηλός (ποσοστό 75%) και το ένα τέταρτο των διατάξεων να χαρακτηρίζεται από μερική εναρμόνιση (25% μέτρια). Καθορίζονται γενικές κατευθυντήριες γραμμές που εναρμονίζονται με την τουριστική πολιτική σε εθνικό επίπεδο. Τονίζεται η ανάγκη αξιοποίησης της δυναμικής της κρουαζιέρας εστιάζοντας στην ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών, τη διασύνδεση με την τοπική οικονομία και την επιμήκυνση της παραμονής των επιβατών. Επίσης λαμβάνει υπόψη τη διαχείριση τουριστικών ροών και τη σύνδεση της κρουαζιέρας με την ενδοχώρα.

Όσον αφορά το βαθμό συμβατότητας ή αντίθεσης με το υπό διαβούλευση ΕΧΠ-Τουρισμού, ενώ στο ΕΠΣΧΑΑ η αναφορά στην κρουαζιέρα είναι γενική χωρίς εξειδικευμένες κατευθύνσεις, η αναφορά σε βασικούς λιμένες δεν περιλαμβάνει ιεράρχηση ή κριτήρια επιλογής, δεν προβλέπονται μέτρα για τη διαχείριση της φέρουσας ικανότητας, ούτε σύνδεση με άλλα χωροταξικά εργαλεία. Στο ΕΧΠ Τ προβλέπεται ιεράρχηση των λιμένων κρουαζιέρας βάσει περιβαλλοντικών κριτηρίων ή φέρουσας ικανότητας, δίνεται έμφαση στην ενσωμάτωση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και στην ανάγκη διαχείρισης των τουριστικών ροών ενώ προβλέπεται ενσωμάτωση με την Εθνική Χωρική Στρατηγική για τον Θαλάσσιο Χώρο.

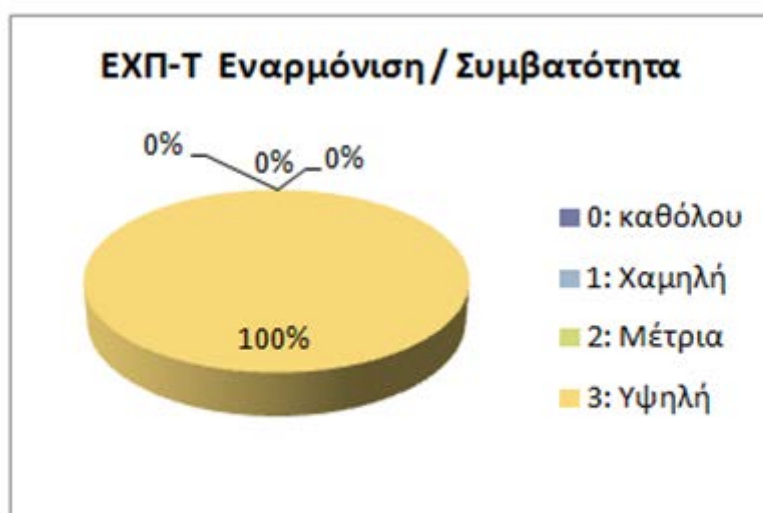
| <b>ΝΕΟ ΕΙΔΙΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ (ΥΠΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ)</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                 |                                 |                                               |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|
| <b>Κεφάλαια / Άρθρα Υπό Διαβούλευση</b>                                 | <b>ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>Σαφήνεια</b> | <b>Εναρμόνιση / Συμβατότητα</b> | <b>Βαθμός Δεσμευτικότητας Κατ. Α', Β', Γ'</b> |
| Αρ. 7 παρ. Γ1                                                           | (Γ.1) Τουρισμός κρουαζιέρας (όπως προσδιορίζεται στην παρ. 2 του άρθρου 12 του ν. 4582/2018).<br><br>α. Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων και δημιουργία νέων πυλών εισόδου επιβατών κρουαζιέρας (home ports) με σύγχρονες εγκαταστάσεις κατά προτεραιότητα σε αναπτυσσόμενες και αναπτυσσόμενες περιοχές και περιοχές αστικών κέντρων που εξυπηρετούνται από αεροδρόμια διεθνών συνδέσεων.                                                                                           | Μέτρια σαφήνεια | Υψηλή                           | Γ                                             |
| Αρ. 7 παρ. Γ1                                                           | β. Δημιουργία εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας (port of call) σε λιμάνια που έχουν ήδη δυνατότητα, ή μπορούν να αποκτήσουν τη δυνατότητα να εξυπηρετούν μεγάλα κρουαζιερόπλοια και βρίσκονται σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος.                                                                                                                                                                                                                                             | Μέτρια σαφήνεια | Υψηλή                           | Β                                             |
| Αρ. 7 παρ. Γ1                                                           | γ. Πρόβλεψη διαχωρισμού λιμενικής ζώνης σε ζώνη για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας και ζώνη εμπορικού/επιβατικού-ακτοπλοϊκού λιμένα και προσδιορισμός χρήσεων στην λιμενική ζώνη για εξυπηρέτηση τουρισμού κρουαζιέρας με αντίστοιχες λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις, και διευκόλυνση της ανάπτυξης στις παρυφές των σταθμών κρουαζιέρας χώρων εμπορικών χρήσεων, ψυχαγωγίας και προώθησης τοπικών προϊόντων.                                                                                    | Μέτρια σαφήνεια | Υψηλή                           | Γ                                             |
| Αρ. 7 παρ. Γ1                                                           | δ. Εκπόνηση Σχεδίων Διαχείρισης Τουριστικών Προορισμών, που θα συμπεριλαμβάνουν τις ευρύτερες περιοχές των πυλών κρουαζιέρας, καθώς και τη διαχείριση των επισκεπτών κρουαζιέρας (με σκοπό αφενός την βέλτιστη εξυπηρέτησή τους και αφετέρου την προστασία του προορισμού από τις ταυτόχρονες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων που εξαντλούν τα όρια των διαθέσιμων υποδομών). Στις περιοχές υπερτουρισμού με τα σχέδια αυτά πρέπει να θεσπιστούν ποσοτικά όρια ταυτόχρονης παρουσίας κρουαζιερόπλοιων. | Καλή σαφήνεια   | Υψηλή                           | Β                                             |



Διάγραμμα 11 - Σαφήνεια του ΕΧΠ-Τ (Ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 12 - Βαθμός δεσμευτικότητας του ΕΧΠ-Τ (Ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 13 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα του ΕΧΠ-Τ (Ιδία επεξεργασία)

Ο βαθμός σαφήνειας των διατάξεων για την κρουαζιέρα, του νέου Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό, που τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση τον Ιούλιο του 2024, χαρακτηρίζεται μέτριος έως καλός. Σύμφωνα με το ανωτέρω διάγραμμα το 75% των διατάξεων χαρακτηρίζονται ως μέτρια σαφείς και το 25% με καλή σαφήνεια. Το νέο σχέδιο δίνει έμφαση στην ενσωμάτωση της ΣΜΠΕ και στην ανάγκη διαχείρισης των τουριστικών ροών, αναγνωρίζει ότι μπορεί να προκληθεί κορεσμός από την κρουαζιέρα, ενώ γίνεται ρητή πρόβλεψη για συνεργασία με εργαλεία θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Παρόλο που δεν υπάρχει εξειδικευμένη αναφορά για την ανάπτυξη και διαχείριση της κρουαζιέρας και απουσιάζει η ύπαρξη μηχανισμού παρακολούθησης, προβλέπει την εκπόνηση Σχεδίων Διαχείρισης Τουριστικών Προορισμών και την ανάγκη θέσπισης ποσοτικών ορίων ταυτόχρονης παρουσίας κρουαζιερόπλοιων σε περιοχές υπερτουρισμού.

Όσον αφορά το βαθμό δεσμευτικότητας του, το 50% αφορά ενδεικτικές κατευθύνσεις κατηγορίας Γ και το υπόλοιπο 50% των διατάξεων του αντιπροσωπεύεται από κατευθύνσεις τύπου Β, επομένως ο χαρακτήρας του είναι στρατηγικός και όχι ρυθμιστικός. Οι αναφορές για την κρουαζιέρα δεν περιλαμβάνουν ειδικά χωρικά κριτήρια για την λειτουργία της. Αναγνωρίζεται ότι η κρουαζιέρα μπορεί να προκαλέσει κορεσμό ιδιαίτερα σε ευαίσθητες περιοχές και απαιτούνται μέτρα ελέγχου, ωστόσο δεν υπάρχουν συγκεκριμένα ποσοτικά όρια όπως επιτρεπόμενες αφίξεις ανά ημέρα ή κριτήρια βιωσιμότητας ή απαιτήσεις υποδομών ανά λιμένα. Τέλος δεν υπάρχουν ειδικές κατευθύνσεις για έργα μεγάλης κλίμακας.

Ο βαθμός εναρμόνισης / συμβατότητας του ΕΧΠ-Τ παρουσιάζεται ιδιαίτερα υψηλός καλύπτοντας το σύνολο των διατάξεων (ποσοστό 100%). Καθορίζονται γενικοί στόχοι για την ενίσχυση της τουριστικής ανταγωνιστικότητας λαμβάνοντας υπόψη το περιβάλλον. Η κρουαζιέρα αναφέρεται ως τομέας με περιθώρια ανάπτυξης, εφόσον πληρούνται χωροταξικά και περιβαλλοντικά κριτήρια, και θα πρέπει να αναπτύσσεται με όρους συμπληρωματικότητας, ισόρροπης κατανομής και προστασίας των φυσικών και πολιτιστικών πόρων.

| <b>ΕΘΝΙΚΗ ΧΩΡΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ (ΦΕΚ 227/Δ/17-04-2025)</b>          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                        |                                 |                                               |                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| <b>Κεφάλαια / Άρθρα ΦΕΚ 227/Δ/17-04-2025</b>                                          | <b>ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ –ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>Σαφήνεια</b>        | <b>Εναρμόνιση / Συμβατότητα</b> | <b>Βαθμός Δεσμευτικότητας Κατ. Α', Β', Γ'</b> | <b>Αξιολόγηση συμβατότητας, αντίθεσης ή ανατροπής του ΕΧΠ Τουρισμού</b> |
| Ο ΘΧΣ στην Ελλάδα<br>Γ παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη στο ΘΧΣ Γ 2.3 Τουρισμός παρ.4 | Οι κατευθύνσεις για την ανάπτυξη και οργάνωση των τουριστικών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα διατυπώνονται από ένα σύνολο Εθνικών Τομεακών Σχεδίων και Προγραμμάτων με άμεσες ή και έμμεσες αναφορές στον θαλάσσιο χώρο. Σε αυτό το πλαίσιο, το ΜΠΔΣ 2022-2025, σε συνέχεια της προώθησης ανάπτυξης δραστηριοτήτων τουρισμού κρουαζιέρας και «yachting» στις οποίες εστίαζε το ΜΣΠΔΣ 2019-2022, προτείνει την αναβάθμιση τουριστικών λιμένων, προσβάσιμες παραλίες, προώθηση του καταδυτικού και υποβρύχιου τουρισμού, ψηφιακό μετασχηματισμό του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού, και την ανάδειξη της χώρας ως δωδεκάμηνου τουριστικού προορισμού. | <b>Καλή σαφήνεια</b>   | <b>Μέτρια</b>                   | <b>Β</b>                                      | Υπάρχει συμβατότητα με το ΕΧΠ Τ σε επίπεδο στόχων.                      |
| Δ Ελάχιστες απαιτήσεις για τον ΘΧΣ Δ3 Μεταφορές παρ. 3                                | Συνολικά, ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών αναμένεται να καταγράψει αύξηση των ροών, συνεχίζοντας την ανοδική πορεία των τελευταίων δεκαετιών, τόσο στη Μεσόγειο, όσο και στον ελληνικό χώρο. Στη συνολική ανάπτυξη αναμένεται να συμβάλει και η προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρα και σκάφη αναψυχής) με αντίστοιχη ενίσχυση των σχετικών υποδομών ελλιμενισμού. Οι κίνδυνοι από την ανάπτυξη του κλάδου εντοπίζονται κυρίως στην ενδεχόμενη υποβάθμιση των θαλάσσιων υδάτων και των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, λόγω της αύξησης των ρυπογόνων ουσιών και των επιπέδων θορύβου από την αύξηση της ναυτιλιακής κίνησης.               | <b>Μέτρια σαφήνεια</b> | <b>Μέτρια</b>                   | <b>Γ</b>                                      |                                                                         |
| Αρ. 3 Ειδικότεροι στόχοι της ΕΧΣΘΧ Β4 Θαλάσσιος τουρισμός Παρ. 3                      | 3. Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες μορφές τουρισμού. Τα οικονομικά οφέλη για τις περιοχές, που διαθέτουν τις κατάλληλες λιμενικές υποδομές και φιλοξενούν κρουαζιερόπλοια, αφορούν κυρίως τις τουριστικές δραστηριότητες και τις συμπληρωματικές υποδομές της ναυτιλίας. Η ΕΧΣΘΧ ενθαρρύνει και προωθεί τον τουρισμό κρουαζιέρας, εφόσον διατίθενται οι απαραίτητες υποδομές σε αυτόν, λαμβάνοντας υπόψη την κλίμακα περιοχών υποδοχής.                                                                                                                                                                    | <b>Μέτρια σαφήνεια</b> | <b>Υψηλή</b>                    | <b>Γ</b>                                      |                                                                         |
| Αρ. 5 Η.1 Κατευθ/νσεις για τον θαλάσσιο τουρισμό – συναφείς δραστ. αναψυχής α.        | α) Εφαρμογή αυστηρού περιορισμού και εφαρμογή ουδέτερων ζωνών ως προς την ελάχιστη απόσταση πλεύσης, πρόσδεσης ή ελλιμενισμού των κρουαζιεροπλοίων από τα όρια θεσμοθετημένων ΘΠΠ, θεσμοθετημένων ενάλιων αρχαιοτήτων ή άλλων θαλάσσιων χώρων με ειδικό καθεστώς προστασίας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Μέτρια σαφήνεια</b> | <b>Υψηλή</b>                    | <b>Β</b>                                      |                                                                         |
| Αρ. 5 Η.1 Κατευθ/νσεις για τον θαλάσσιο τουρισμό – συναφείς δραστ. Αναψυχής β.        | β) Ρύθμιση της χορήγησης άδειας ναυσιπλοΐας σε ιδιαίτερα ευαίσθητες περιοχές του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος στο πλαίσιο ενημερωμένης διαδικασίας, με τη στενή συμμετοχή των υπευθύνων διαχείρισης των ΘΠΠ για τον περιορισμό των κινδύνων.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <b>Καλή σαφήνεια</b>   | <b>Μέτρια</b>                   | <b>Β</b>                                      |                                                                         |

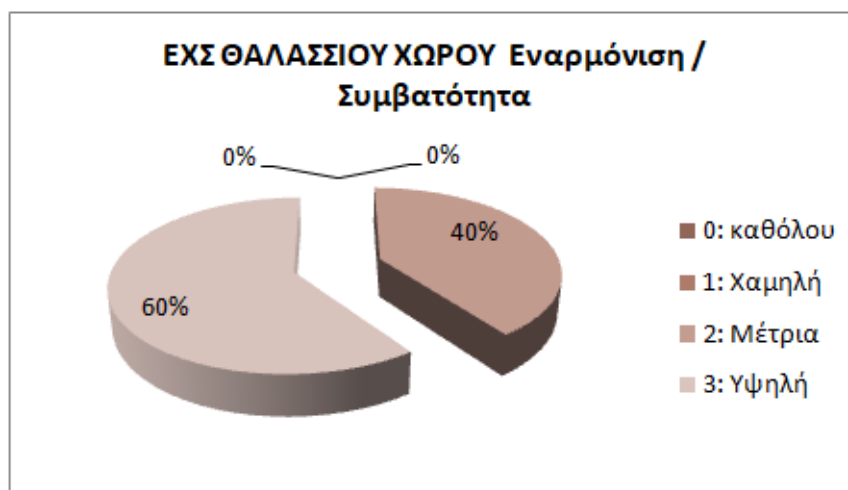
|                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                            |               |          |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------|----------|--|
| Αρ. 5 Η.1<br>Κατευθ/νσεις<br>για τον<br>θαλάσσιο<br>τουρισμό –<br>συναφείς<br>δραστ.<br>Αναψυχής γ.          | γ) Χρήση ειδικών εργαλείων θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, όπως είναι οι Ιδιαίτερα Ευαίσθητες Θαλάσσιες Περιοχές (PSSA), του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ώστε να αποτρέπονται ατυχήματα και οι συνακόλουθες περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους.                                                                                                                                    | <b>Καλή<br/>σαφήνεια</b>   | <b>Υψηλή</b>  | <b>B</b> |  |
| Αρ. 5 Η.1<br>Κατευθ/νσεις<br>για τον<br>θαλάσσιο<br>τουρισμό –<br>συναφείς<br>δραστ.<br>Αναψυχής<br>δ.       | δ) Προσδιορισμός χωροταξικής στρατηγικής για τη ναυσιπλοΐα αναψυχής σε εθνικό επίπεδο, που θα διασφαλίζει τη βιώσιμη χρήση της θάλασσας. θα αντιμετωπίζει τις συγκρούσεις μεταξύ της ναυσιπλοΐας αναψυχής και άλλων χρηστών, θα δημιουργεί ένα στρατηγικό όραμα για τις μαρίνες, θα σχεδιάσει περιοχές αγκυροβόλησης και θα αντιμετωπίζει το θέμα της ρύπανσης και των υπολοίπων επιπτώσεων. | <b>Μέτρια<br/>σαφήνεια</b> | <b>Μέτρια</b> | <b>Γ</b> |  |
| Αρ. 5 Η.1<br>Κατευθ/νσεις<br>για τον<br>θαλάσσιο<br>τουρισμό –<br>συναφείς<br>δραστ.<br>Αναψυχής<br>ε        | ε) Ανάπτυξη συστήματος κατανομής θέσεων ελλιμενισμού (berth allocation) που διασφαλίζει την κατανομή ελλιμενισμού (διαχείριση ροής προσεγγίσεων) κρουαζιερόπλοιων                                                                                                                                                                                                                            | <b>Καλή<br/>σαφήνεια</b>   | <b>Υψηλή</b>  | <b>B</b> |  |
| Αρ. 5 Η.2<br>Κατευθ/νσεις<br>για τον<br>θαλάσσιο<br>τουρισμό –<br>συναφείς<br>δραστ.<br>Αναψυχής<br><b>α</b> | 2. Επιπλέον, η διασφάλιση διακρατικών συνεργασιών είναι ουσιαστικής σημασίας προκειμένου να:<br>α) προαχθούν, μέσω περιφερειακών κανονισμών, αυστηρότεροι έλεγχοι των ατμοσφαιρικών ρύπων που προκαλεί ο τομέας της κρουαζιέρας.                                                                                                                                                             | <b>Μέτρια<br/>σαφήνεια</b> | <b>Υψηλή</b>  | <b>Γ</b> |  |
| Αρ. 5 Η.2<br>Κατευθ/νσεις<br>για τον<br>θαλάσσιο<br>τουρισμό –<br>συναφείς<br>δραστ.<br>Αναψυχής<br><b>β</b> | β) δημιουργηθούν, να υιοθετηθούν και να εφαρμοστούν άμεσα, βελτιωμένοι κανόνες ρύθμισης των δραστηριοτήτων του τομέα κρουαζιέρας σε σχέση με την προστασία των θαλασσών, σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βαρκελώνης, μέσω συγκεκριμένου περιφερειακού σχεδίου δράσης.                                                                                                                              | <b>Μέτρια<br/>σαφήνεια</b> | <b>Υψηλή</b>  | <b>B</b> |  |



Διάγραμμα 14 - Σαφήνεια της ΕΧΣ Θαλάσσιου Χώρου (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 15 - Βαθμός Δεσμευτικότητας της ΕΧΣ Θαλάσσιου Χώρου (Ιδια επεξεργασία)

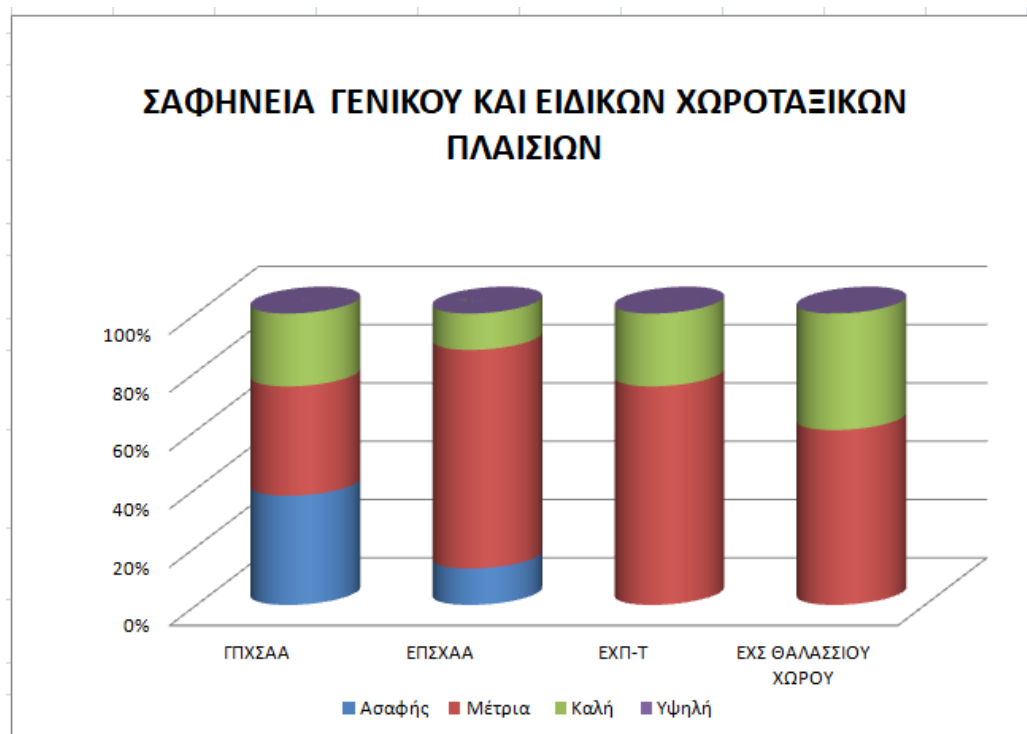


Διάγραμμα 16 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα της ΕΧΣ Θαλάσσιου Χώρου (Ιδια επεξεργασία)

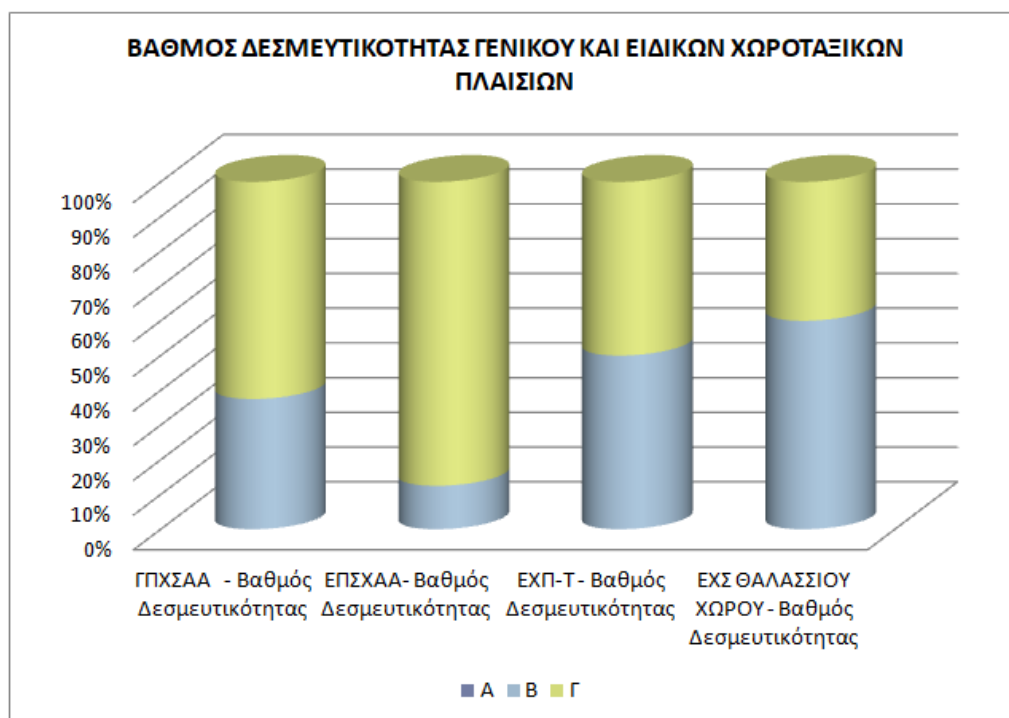
Η Εθνική Χωρική Στρατηγική για τον Θαλάσσιο Χώρο αποτελεί ένα στρατηγικό εργαλείο για την χωρική οργάνωση των δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο χώρο. Οι διατάξεις της αναφορικά με τον τουρισμό κρουαζιέρας χαρακτηρίζονται από μέτρια σαφήνεια σε ποσοστό 60% και καλή σαφήνεια σε ποσοστό 40%. Γενικότερα αναγνωρίζει την αυξανόμενη σημασία αυτού του τομέα τουρισμού και υπάρχουν αναφορές για συντονισμό χρήσεων στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο. Εξετάζεται η συμβατότητα με άλλες θαλάσσιες χρήσεις ώστε να αποφεύγεται η σύγκρουση με περιοχές αλιείας, υδατοκαλλιεργειών, ευαίσθητες περιβαλλοντικά ή ενεργειακά. Επιπλέον προβλέπεται οριοθέτηση και διαχείριση κρουαζιερόπλοιων ώστε να αποφευχθούν φαινόμενα υπερτουρισμού ειδικά σε ευαίσθητους προορισμούς.

Ο βαθμός δεσμευτικότητας των διατάξεων για την κρουαζιέρα στην ΕΧΣΘΧ, χαρακτηρίζεται ως κατευθυντήριο – στρατηγικός και αφορά ενδεικτικές κατευθύνσεις κατηγορίας Γ σε ποσοστό 40% και το υπόλοιπο 60% των διατάξεων του αντιπροσωπεύεται από κατευθύνσεις τύπου Β. Η ΕΧΣΘΧ αποτελεί στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής, δεν έχει κανονιστικό χαρακτήρα και δεν περιλαμβάνει άμεσα δεσμευτικές διατάξεις, με αποτέλεσμα να μην δημιουργείται δεσμευτικό κανονιστικό πλαίσιο για τους φορείς αδειοδότησης, ή τους επενδυτές. Δεν υπάρχουν μηχανισμοί εφαρμογής ή παρακολούθησης των επιπτώσεων της κρουαζιέρας και δεν επηρεάζεται άμεσα ο σχεδιασμός των λιμενικών υποδομών.

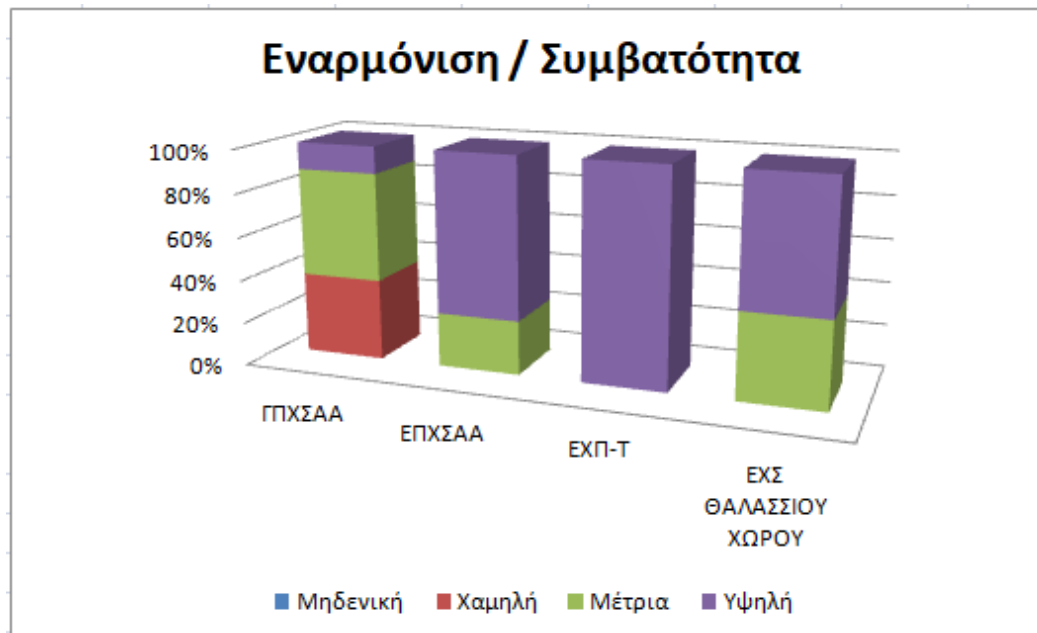
Ο βαθμός εναρμόνισης / συμβατότητας της ΕΧΣΘΧ όσον αφορά τις διατάξεις για τον τουρισμό κρουαζιέρας παρουσιάζεται υψηλός σε ποσοστό 60% και μέτριος σε ποσοστό 40%. Οι γενικές αρχές του ΓΠΣΧΑΑ και του ΕΧΠΤ ακολουθούνται και εναρμονίζονται με εθνικά και ευρωπαϊκά πλαίσια, αν και δεν μεταφράζονται σε εξειδικευμένα εργαλεία πολιτικής για την κρουαζιέρα. Ενσωματώνονται οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, οι πολλαπλές χρήσεις και η περιβαλλοντική προστασία αλλά δεν ορίζονται συγκεκριμένες ζώνες χρήσης και δεν εφαρμόζονται εργαλεία για την σύγκρουση χρήσεων.



Διάγραμμα 17 - Σαφήνεια Γενικού και Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 18 - Βαθμός Δεσμευτικότητας Γενικού και Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων (Ιδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 19 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα Γενικού και Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων (Ιδια επεξεργασία)

**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ (ΦΕΚ 181/Δ/16-04-2019)**

| Κεφάλαια / Άρθρα ΦΕΚ 181/Δ/16-04-2019                                                       | ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Σαφήνεια        | Εναρμόνιση / Συμβατότητα | Βαθμός Δεσμευτικότητας Κατ. Α', Β', Γ' | Αξιολόγηση συμβατότητας, αντίθεσης ή ανατροπής του ΕΧΠ Τουρισμού                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Αρ.2 παρ 4 Άξονες προτερ. Των στρατηγικών κατευθύνσεων                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ισορροπη ανάπτυξη των παραγωγικών τομέων σε σταθερή, διασφαλισμένη και αειφόρο χωρική βάση. Ειδικότερα: (α) Πολύπλευρη ανάπτυξη του τουρισμού με αξιοποίηση νέων αγορών. Ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού που σχετίζονται με το περιβάλλον και την πολιτιστική κληρονομιά. Ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού (τουρισμού κρουαζιέρας, σκαφών αναψυχής, κατάδυσης κ.λπ.) (β) Παράλληλη ενδυνάμωση του πρωτογενούς τομέα, ιδιαίτερα των προϊόντων ΠΟΠ και της μεταποίησής τους. (γ) Ανάπτυξη των υπηρεσιών που βασίζονται στις ΤΠΕ.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                  | Ασαφής          | Μέτρια                   | Γ                                      | <p>Εν δυνάμει συμβατό με το ΕΧΠ –Τ όσον αφορά την κρουαζιέρα αλλά απαιτείται εξειδίκευση των διατάξεών του</p> |
| Αρ.8 Χωρική διάρθρωση βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής Β Θαλάσσιες μεταφορές παρ. 1 – 2 | <p>Β. Θαλάσσιες μεταφορές</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Διαρκής αναβάθμιση όλων των υφιστάμενων λιμένων με σημαντική εμπορευματική ή/και επιβατική κίνηση με κύριο σκοπό τη σταθερή παροχή ασφάλειας στις μεταφορές. Ρόλο κόμβων μπορούν να επιτελέσουν οι λιμένες Σάμου (Βαθύ - Καρλόβασι), Μυτιλήνης, Σιγρίου, Χίου, Μεστών και Μύρινας.</li> <li>• Επιλογή συγκεκριμένων λιμένων για την εξυπηρέτηση τουρισμού κρουαζιέρας και προγραμματισμός απαιτούμενων έργων.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Ασαφής          | Μέτρια                   | Β                                      |                                                                                                                |
| Αρ.8 Χωρική διάρθρωση βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής Β Θαλάσσιες μεταφορές παρ 10     | Ειδικότερα, θα πρέπει να διερευνηθεί η σκοπιμότητα δημιουργίας νέων ακτοπολικών λιμένων σε απόσταση από τα αστικά κέντρα των νησιών σε Μυτιλήνη και Σάμο και απόδοση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων σε τουριστικές ή/και αλιευτικές χρήσεις. Ειδικότερα, προωθείται η ολοκλήρωση των εν εξελίξει μελετών για το νέο λιμένα επιβατικής και εμπορευματικής ακτοπολίας Μυτιλήνης στην περιοχή Καρά Τεπέ. Θα πρέπει να περιλαμβάνονται υποδομές για τουρισμό κρουαζιέρας, ακτοπολία μικρών αποστάσεων (πλοίαρια, ιπτάμενα δελφίνια, υδροπλάνα και θαλάσσια ταξί) και δρομολόγια που θα ενισχύουν την τουριστική δραστηριότητα που αναπτύσσεται με τα παράλια της Τουρκίας. Στη ζώνη λιμένος θα πρέπει να περιλαμβάνεται ιχθυόσκαλα με τις απαραίτητες υποδομές. Προωθείται η επέκταση της δυνατότητας παροχής πιστοποιημένων υπηρεσιών θαλάσσιου ταξί. | Καλή σαφήνεια   | Μέτρια                   | Β                                      |                                                                                                                |
| Αρ.8 Χωρική διάρθρωση βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής Β Θαλάσσιες μεταφορές παρ 11     | Στη Χίο, προτείνεται η μετεγκατάσταση του λιμένα σε θέση νότια του υφιστάμενου, αφού επιλυθούν τα προβλήματα ως προς τη διάταξη των λιμενοβραχιόνων. Για τον λιμένα των Μεστών, προτείνεται η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός του, καθώς και η πρόβλεψη νέας διάταξης και υποδομών για την κάλυψη των αναγκών ελλιμενισμού μεγάλων κρουαζιερόπλοιων.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Μέτρια σαφήνεια | Μέτρια                   | Γ                                      |                                                                                                                |
| Αρ.10 Δ περιοχές αναπτυξης τουρισμού παρ 1γ                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία υποδομών για την τόνωση εξειδικευμένων μορφών τουρισμού, με έμφαση στον θαλάσσιο τουρισμό (σταθμοί ελλιμενισμού) και τον τουρισμό κρουαζιέρας.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Ασαφής          | Υψηλή                    | Γ                                      |                                                                                                                |

|                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                    |        |   |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------|---|--|
| Αρ.10<br>5 Ειδικές<br>εναλλακτικές<br>μορφές<br>τουρισμού<br>(ζ)                                | Μέτρα αναβάθμισης .....<br>(ζ) Να μετεγκατασταθούν ο εμπορικός και επιβατικός λιμένας Μυτιλήνης εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος, ώστε να μειωθούν οι επιπτώσεις που προκαλεί η υφιστάμενη θέση τους στην πόλη (κυκλοφοριακή συμφόρηση, ατμοσφαιρική ρύπανση κ.λπ.).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια | B |  |
| Αρ.10<br>5 Ειδικές<br>εναλλακτικές<br>μορφές<br>τουρισμού<br><br>Θαλάσσιος<br>τουρισμός<br>Παρ1 | Ψυχής. Δίδονται οι εξής κατευθύνσεις:<br>• Τουρισμός κρουαζιέρας: Η Μυτιλήνη αναπτύσσεται ως πύλη εισόδου επιβατών κρουαζιέρας (homeport), που θα περιλαμβάνει και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των επιβατών (portofcall). Ως σταθμοί κρουαζιέρας μπορούν να αναδειχθούν περαιτέρω κατά προτεραιότητα η Σάμος, η Χίος, η Λέσβος και η Λήμνος. Βασικές προϋποθέσεις αποτελούν η περαιτέρω και οργανωμένη ανάδειξη των νησιών ως πολυθεματικοί προορισμοί με βάση τους πλούσιους φυσικούς και πολιτιστικούς τους πόρους, η βελτίωση των εσωτερικών συγκοινωνιακών συνδέσεων και η προσαρμογή τους στις ανάγκες μεταφοράς επισκεπτών, η πρόβλεψη ζώνης για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας εντός της λιμενικής ζώνης των σταθμών και η απαραίτητη διαχείριση των επισκεπτών κρουαζιέρας προς αποφυγήν φαινομένων υπερσυγκέντρωσης επισκεπτών που θα εξαντλούν τα όρια των υφιστάμενων υποδομών και θα αλλοιώνουν την τουριστική εμπειρία. | Καλή<br>σαφήνεια   | Υψηλή  | B |  |
| Αρ.11<br>Πίνακας 2<br>Τριτογενής<br>τομέας<br>Λέσβος                                            | -Ανάδειξη της Λέσβου σε σταθμό κρουαζιέρας με πρόβλεψη ζώνης για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας εντός της λιμενικής ζώνης του επιβατικού λιμένα στη Μυτιλήνη και το Σίγρι.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια | Γ |  |
| Αρ.11<br>Πίνακας 2<br>Τριτογενής<br>τομέας<br>Λήμνος                                            | - Ανάδειξη της Λήμνου σε σταθμό κρουαζιέρας με πρόβλεψη ζώνης για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας εντός της λιμενικής ζώνης του επιβατικού λιμένα στη Μύρινα.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια | Γ |  |
| Αρ.11<br>Πίνακας 2<br>Τριτογενής<br>τομέας<br>Χίος                                              | -Ανάδειξη της Χίου σε σταθμό κρουαζιέρας με πρόβλεψη ζώνης για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας εντός της λιμενικής ζώνης του επιβατικού λιμένα στην πόλη της Χίου και του λιμένα Μεστών.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια | Γ |  |
| Αρ.11<br>Πίνακας 2<br>Τριτογενής<br>τομέας<br>Σάμος                                             | - Ανάδειξη της Σάμου σε σταθμό κρουαζιέρας με πρόβλεψη ζώνης για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας εντός της λιμενικής ζώνης του επιβατικού λιμένα στο Βαθύ και το Καρλόβασι.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια | Γ |  |
| Αρ.11<br>Πίνακας 2<br>Τριτογενής<br>τομέας<br>Ικαρία                                            | - Ανάδειξη της Ικαρίας σε σταθμό κρουαζιέρας με πρόβλεψη ζώνης για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας εντός της λιμενικής ζώνης του επιβατικού λιμένα στον Εύδηλο.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια | Γ |  |

|                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                            |               |          |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------|----------|--|
| Αρ. 14<br>Καθορισμός<br>περιοχών για<br>ΠΕΧΠ &<br>ΣΟΑΠ<br>Παρ.3                                        | Χαρακτηρίζεται ως Περιοχή Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων (ΠΕΧΠ) η θαλάσσια περιοχή και οι βραχονησίδες και λοιπά μικρά νησιά της Περιφέρειας, με σκοπό το συντονισμό της χωρικής τους οργάνωσης των χρήσεων και δραστηριοτήτων οι οποίες αναπτύσσονται ή δύναται να αναπτυχθούν εντός του θαλάσσιου αυτού χώρου και περιλαμβάνουν την αλιεία, την υδατοκαλλιέργεια, την εγκατάσταση και λειτουργία αιολικών πάρκων, τα θαλάσσια αθλήματα, ιστιοπλοΐα, yachting, τον τουρισμό κρουαζιέρας και σκαφών αναψυχής, τις θαλάσσιες μεταφορές (επιβατών και εμπορευμάτων). Ο θαλάσσιος χώρος αποτελεί επίσης τη συνέχεια του ζωτικού χώρου των παράκτιων ζωνών των νησιών, και διατρέχει κινδύνους από τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στις ζώνες αυτές (κύρια ρύπανση από απόβλητα των αστικών κέντρων και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων), ενώ πρόσθετοι κίνδυνοι ρύπανσης δημιουργούνται από τα διερχόμενα μεγαλύτερα ή μικρότερα σκάφη. Ιδιαίτερη φροντίδα απαιτείται για τις παράκτιες θαλάσσιες ζώνες οι οποίες περιβάλλουν τα νησιά και αποτελούν προέκταση του τοπίου τους, ενώ σε αρκετά σημεία της Περιφέρειας εντοπίζονται ενάλιες αρχαιότητες και έμβια συστήματα τα οποία χρήζουν προστασίας. Η εν λόγω μελέτη, πλην των κατευθύνσεων της παρούσας, θα πρέπει να λάβει υπόψη τον παραμεθόριο και περιφερειακό χαρακτήρα της περιοχής και να στοχεύσει σε προτάσεις που θα έχουν στόχο τόσο την αποφυγή συγκρούσεων μεταξύ των διαφορετικών δραστηριοτήτων, όσο και δυνατότητες συνέργειας μεταξύ τους. | <b>Καλή<br/>σαφήνεια</b>   | <b>Υψηλή</b>  | <b>B</b> |  |
| Αρ. 15 .1<br>Μεσοπρόθεσμο<br>Πρόγραμμα<br>Δράσης<br>1γ Τριτογενής<br>τομέας                            | Δημιουργία υποδομών για την τόνωση εξειδικευμένων μορφών τουρισμού, με έμφαση στον θαλάσσιο τουρισμό (σταθμοί ελλιμενισμού) και τον τουρισμό κρουαζιέρας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <b>Ασαφής</b>              | <b>Υψηλή</b>  | <b>Γ</b> |  |
| Αρθ. 15<br>3 Αξιοποίηση<br>της θέσης της<br>Περιφέρειας<br>ως<br>σταυροδρόμι<br>θαλάσσιων<br>μεταφορών | -Διαρκής αναβάθμιση όλων των υφιστάμενων λιμένων με σημαντική εμπορευματική ή/και επιβατική κίνηση – ρόλο κόμβων μπορούν να επιτελέσουν οι λιμένες Σάμου, Μυτιλήνης, Χίου & Μύρινας.<br>- Εξυπηρέτηση τουρισμού κρουαζιέρας                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <b>Μέτρια<br/>σαφήνεια</b> | <b>Χαμηλή</b> | <b>Γ</b> |  |
| 2.<br>Μακροπρόθε<br>σμο<br>Πρόγραμμα<br>Δράσης<br>6.Τουρισμός                                          | Δημιουργία – λειτουργία αγκυροβολίων τουριστικών σκαφών (τουριστικά καταφύγια) και ειδικών μεταφορικών υποδομών (υδατοδρόμια, κρουαζιέρα κλπ)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <b>Ασαφής</b>              | <b>Χαμηλή</b> | <b>Γ</b> |  |



Διάγραμμα 20 - Σαφήνεια ΠΧΠ Βορείου Αιγαίου (Ιδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 21 - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Βορείου Αιγαίου (Ιδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 22 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Βορείου Αιγαίου (Ιδια επεξεργασία)

Το ΠΧΠ Βορείου Αιγαίου αποτελεί ένα στρατηγικό εργαλείο χωρικού σχεδιασμού σε επίπεδο περιφέρειας, ενώ εστιάζει στη δυνατότητα αξιοποίησης των λιμένων για την προσέλκυση των κρουαζιερόπλοιων. Μόνο το 19% των διατάξεων διακρίνεται με καλή σαφήνεια, έναντι του 50% με μέτρια σαφήνεια ενώ είναι αρκετά υψηλό το ποσοστό του 31% με ασαφείς διατάξεις. Απουσιάζει ένας πιο εξειδικευμένος σχεδιασμός για τα χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας όπως η δυναμικότητα των υποδομών (προβλήτες), οι διάφοροι τύποι κρουαζιέρας καθώς και οι προτεινόμενες παρεμβάσεις ανά νησί. Δεν εξετάζεται ο βαθμός της φέρουσας ικανότητας των νησιών ή της περιβαλλοντικής επιβάρυνσής τους.

Όσον αφορά το βαθμό δεσμευτικότητας του ΠΧΠ Βορείου Αιγαίου είναι μάλλον περιορισμένος έως χαμηλός. Ορίζονται κατευθύνσεις πολιτικής για τη χωρική και αναπτυξιακή στρατηγική της Περιφέρειας και δεν έχει κανονιστική δεσμευτικότητα, ούτε επιβάλλονται συγκεκριμένες ενέργειες ή προτεραιότητες στις δημόσιες αρχές ή στους φορείς υλοποίησης. Ο βαθμός δεσμευτικότητας των διατάξεων για την κρουαζιέρα χαρακτηρίζεται ως κατευθυντήριο – στρατηγικός και αφορά ενδεικτικές κατευθύνσεις κατηγορίας Γ σε ποσοστό 69% και το υπόλοιπο 31% των διατάξεων του αντιπροσωπεύεται από κατευθύνσεις τύπου Β, ενώ δεν υπάρχουν ρυθμιστικές διατάξεις (0%) κατηγορίας Α. Χρησιμοποιούνται γενικές διατυπώσεις όπως «ανάδειξη» και δεν περιλαμβάνονται υποχρεωτικές δεσμεύσεις ως προς την υλοποίηση έργων, μελετών ή ιεράρχηση παρεμβάσεων. Δεν συνοδεύεται από προϋπολογιζόμενες δράσεις και έργα στον τομέα της κρουαζιέρας, δεν προτείνονται μηχανισμοί υλοποίησης, ούτε εντάσσεται σε χρηματοδοτικό σχεδιασμό (ΕΣΠΑ, Ταμείο Ανάκαμψης, ΠΔΕ).

Η αξιολόγηση της συμβατότητας και εναρμόνισης των διατάξεων για τον τουρισμό κρουαζιέρας του ΠΧΠ ΠΒΑ εξετάζει κατά πόσο το Πλαίσιο συνδέεται με ανώτερα θεσμικά εργαλεία, αν ενσωματώνει εθνικές στρατηγικές τουριστικής ανάπτυξης και αν εναρμονίζεται με διατομεακά και τοπικά σχέδια. Το επίπεδο εναρμόνισης / συμβατότητας του ΠΧΠ Βορείου Αιγαίου είναι μάλλον μέτριο με το 63% των προβλέψεών του να χαρακτηρίζονται από μέτρια συμβατότητα, το 12% από χαμηλή και το 25% από υψηλή εναρμόνιση. Δεν αναλύονται οι περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις, δεν προβλέπεται έλεγχος περιβαλλοντικών πιέσεων και δεν ενσωματώνεται η προτεραιοποίηση επενδύσεων ή η σύνδεση με πολιτικές «home porting». Δεν διασυνδέεται με master plans λιμένων όπου αυτά υφίστανται και δεν προτείνεται η σύζευξη της κρουαζιέρας με πολιτιστικά δίκτυα.

Τέλος όσον αφορά το βαθμό συμβατότητας του ΠΧΠ Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου με το νέο σε διαβούλευση ΕΧΠ για τον τουρισμό, θα λέγαμε πως είναι μερικώς συμβατό. Ενώ στο δεύτερο δίνονται κατευθύνσεις για μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα και προβλέπεται εκπόνηση μελετών φέρουσας ικανότητας, στο ΠΧΠ ΠΒΑ δεν περιλαμβάνονται ανάλογες ρυθμίσεις ή εργαλεία και δεν καθορίζονται ειδικές χρήσεις για κρουαζιέρα.

| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ<br>(ΦΕΚ 269/ΑΑΠ/15-11-2018)                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                    |                                |                                                      |                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Κεφάλαια /<br>Άρθρα<br>ΦΕΚ<br>269/ΑΑΠ/15<br>-11-2018                                                    | ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Σαφήνεια           | Εναρμόνιση<br>/<br>Συμβατότητα | Βαθμός<br>Δεσμευτι-<br>κότητας<br>Κατ. Α',<br>Β', Γ' | Αξιολόγηση<br>συμβατότητας,<br>αντίθεσης ή<br>ανατροπής του<br>ΕΧΠ<br>Τουρισμού                         |
| Αρ.7 Πύλες δικτύου μεταφορών & διαμετακομιστικά κέντρα                                                  | 1. Το λιμάνι του Βόλου συγκαταλέγεται στις Κύριες Διεθνείς Θαλάσσιες Πύλες - Λιμένες της Χώρας, σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ, με μεγάλες δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης ως τουριστικού και εμπορικού, εφόσον υλοποιηθούν τα προγραμματισμένα – προτεινόμενα έργα και ενέργειες για την αναβάθμιση του ίδιου του Λιμανιού και των λοιπών δικτύων μεταφορών με τα οποία συνδυάζεται (άρθρο 14, παρ. 3).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Μέτρια<br>σαφήνεια | Υψηλή                          | Γ                                                    | Εν δυνάμει συμβατό με το ΕΧΠ –Τ όσον αφορά την κρουαζιέρα αλλά απαιτείται εξειδίκευση των διατάξεών του |
| Αρ.10 Χωρική οργάνωση παραγωγικού συστήματος<br>Πρόβλεψη στρατηγικών κατευθύνσεων Β 4 παρ. 11           | 4. Πρόταση ενεργειών – έργων για ένταξη στον προγραμματισμό:<br><br>• Βελτίωση των υποδομών υποδοχής κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Βόλου και πρόσβαση στη πόλη.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Ασαφής             | Υψηλή                          | Γ                                                    |                                                                                                         |
| Αρ.14 Χωρική διάρθρωση βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής<br>3.Λιμάνια και θαλάσσιες μεταφορές Παρ. 1 | • Λιμάνια<br>- Σύμφωνα με το Γενικό ΠΧΣΑΑ, το Λιμάνι του Βόλου συγκαταλέγεται στις Κύριες Διεθνείς Θαλάσσιες Πύλες - Λιμένες της Χώρας με κατεύθυνση την προώθηση επενδύσεων σε υποδομές ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και σε υποδομές εμπορευματικών μεταφορών. Οι δυνατότητες να αξιοποιηθεί περαιτέρω ως μοχλός ανάπτυξης της Περιφέρειας είναι μεγάλες, δεδομένου ότι συνδέεται με το κύριο εθνικό (και διευρωπαϊκό) οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και με το αεροδρόμιο της Ν. Αγχιάλου αλλά και της Σκιάθου. Παράλληλα, σύμφωνα με το σχεδιασμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το λιμάνι του Βόλου εντάσσεται στο Εκτεταμένο Δίκτυο Διευρωπαϊκών Μεταφορών καθώς και στους Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος (κατηγορία Κ1), χαρακτηρίζεται ως ανατολική πύλη της Ελλάδας και επισημαίνονται οι προοπτικές εξέλιξης που διαθέτει στον τομέα της κρουαζιέρας. | Καλή<br>σαφήνεια   | Μέτρια                         | Γ                                                    |                                                                                                         |

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                 |        |   |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------|---|--|
| Αρ.14 Χωρική διάρθρωση βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής<br>3.Λιμάνια και θαλάσσιες μεταφορές<br>Παρ. 2 | Για να ανταποκριθεί στο ρόλο του απαιτείται η υλοποίηση των έργων που προβλέπονται από το υπό έγκριση master plan που θα συμβάλλουν στη λειτουργική του αναβάθμιση ως επιβατικού, τουριστικού με υποδομές κατάλληλες για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων και εμπορικού λιμανιού Εθνικής και Διεθνούς εμβέλειας. Η επέκταση του επιβατικού και τουριστικού τμήματος στο λιμάνι του Βόλου θα επιτρέψει παράλληλα την εκτέλεση έργων αναβάθμισης της ποιότητας ζωής στην πόλη του Βόλου, που αποτελεί σημαντικό επίσης στόχο του χωροταξικού σχεδιασμού, αφού θα διευκολύνει την ένταξη σημαντικού τμήματος του θαλάσσιου μετώπου στον αστικό ιστό, επιτρέποντας μάλιστα την επέκταση των κεντρικών λειτουργιών της πόλης που σήμερα ασφυκτούν. | Καλή σαφήνεια   | Υψηλή  | B |  |
| Αρ.17 Πρόγραμμα Δράσης 2014-2031<br>Ενέργεια - Έργο                                                        | Βελτίωση των υποδομών υποδοχής κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Βόλου και πρόσβαση στην πόλη (προτεραιότητα Α)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Μέτρια σαφήνεια | Μέτρια | Γ |  |
| Αρ.17 Πρόγραμμα Δράσης 2014-2031<br>Υποδομές                                                               | Υλοποίηση των έργων στο λιμάνι του Βόλου όπως προβλέπονται από το υπό έγκριση master plan (προτεραιότητα Α)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Μέτρια σαφήνεια | Υψηλή  | B |  |



Διάγραμμα 23 - Σαφήνεια ΠΧΠ Περιφέρειας Θεσσαλίας (Ιδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 24 - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Περιφέρειας Θεσσαλίας (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 25 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Περιφέρειας Θεσσαλίας (Ίδια επεξεργασία)

Οι αναφορές στον τουρισμό κρουαζιέρας στο ΠΧΠ Περιφέρειας Θεσσαλίας είναι κυρίως γενικού χαρακτήρα χωρίς συγκεκριμένες γεωγραφικές ζώνες, αναπτυξιακές προτεραιότητες ή περιβαλλοντικούς περιορισμούς. Χαρακτηρίζεται από μέτρια σαφήνεια κυρίως (ποσοστό 50%) με ένα ποσοστό ασάφειας που φτάνει το 17% ενώ υπάρχουν και διατάξεις με καλή σαφήνεια που φτάνουν το 33%. Υπάρχει σαφής πρόθεση για την ανάπτυξη υποδομών που σχετίζονται με την κρουαζιέρα χωρίς όμως να υπάρχει εξειδίκευση. Απουσιάζει η εξειδίκευση των χαρακτηριστικών της κρουαζιέρας όπως η δυναμικότητα των υποδομών (λιμενικές εγκαταστάσεις, προβλήτες, υπηρεσίες logistics). Επίσης δεν συνοδεύεται από προϋπολογιζόμενες δράσεις και έργα στον τομέα της κρουαζιέρας, δεν προτείνονται μηχανισμοί

υλοποίησης, ούτε εντάσσεται σε χρηματοδοτικό σχεδιασμό (ΕΣΠΑ, Ταμείο Ανάκαμψης, ΠΔΕ).

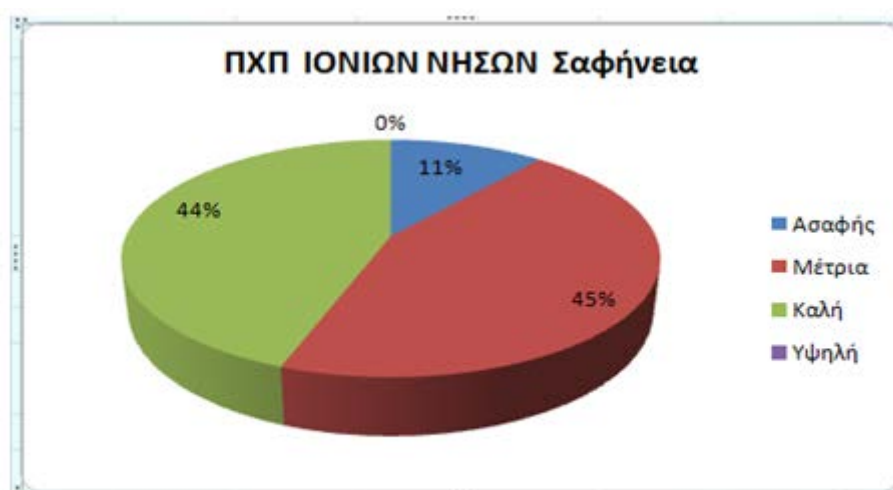
Όσον αφορά το βαθμό δεσμευτικότητας του ΠΧΠ Θεσσαλίας είναι μάλλον περιορισμένος έως χαμηλός. Ορίζονται κατευθύνσεις πολιτικής για τη χωρική και αναπτυξιακή στρατηγική της Περιφέρειας και δεν έχει κανονιστική δεσμευτικότητα, ούτε επιβάλλονται συγκεκριμένες ενέργειες ή προτεραιότητες στις δημόσιες αρχές ή στους φορείς υλοποίησης. Ο βαθμός δεσμευτικότητας των διατάξεων για την κρουαζιέρα χαρακτηρίζεται ως κατευθυντήριο – στρατηγικός και αφορά ενδεικτικές κατευθύνσεις κατηγορίας Γ σε ποσοστό 67% και το υπόλοιπο 33% των διατάξεων του αντιπροσωπεύεται από κατευθύνσεις τύπου Β, ενώ δεν υπάρχουν ρυθμιστικές διατάξεις (0%) κατηγορίας Α.

Το επίπεδο εναρμόνισης / συμβατότητας του ΠΧΠ Θεσσαλίας είναι μάλλον υψηλό, με το 67% να χαρακτηρίζονται από υψηλή εναρμόνιση- συμβατότητα, και το 33% από μέτρια. Αναγνωρίζει και προωθεί την ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων για διεθνή τουρισμό, κατηγοριοποιεί το λιμένα Βόλου στις κύριες διεθνείς θαλάσσιες πύλες και διασυνδέεται με το υπό έγκριση master plan του λιμένα Βόλου. Η περιβαλλοντική διάσταση όμως είναι ανεπαρκής στις διατάξεις του.

| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ (ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/05-02-2019)       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                 |                          |                                        |                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Κεφάλαια / Άρθρα ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/05-02-2019                                                     | ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Σαφήνεια        | Εναρμόνιση / Συμβατότητα | Βαθμός Δεσμευτικότητας Κατ. Α', Β', Γ' | Αξιολόγηση συμβατότητας, αντίθεσης ή ανατροπής του ΕΧΠ Τουρισμού                                |
| Αρ2 Χωροταξική ένταξη στα ευρύτερα χωρικά σύνολα Α. θέση στο διεθνή & ευρωπαϊκό χώρο παρ.2 | .....<br>λον, φυσικοί πόροι). Επιπλέον, έμφαση δίδεται στην τουριστική προοπτική της Περιφέρειας ως τμήμα της νοτιοανατολικής Μεσογειακής Λεκάνης (σε συνεργασία με νησιώτικες περιφέρειες της Μεσογείου σε Κροατία, Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία, Μάλτα, Κύπρο) και ειδικότερα ως τμήμα του άξονα της Βαλκανικής / Mezzogiorno, της Μακροπεριφέρειας Αδριατικής - Ιονίου, με εξειδίκευση στις ειδικές μορφές τουρισμού (θαλάσσιος τουρισμός, σκάφη αναψυχής και κρουαζιερόπλοια, πολιτιστικός τουρισμός. | Μέτρια σαφήνεια | Υψηλή                    | Γ                                      | Το ΠΧΠ Ιονίων Νήσων είναι γενικά συμβατό και εναρμονισμένο με το ΕΧΠ-Τ όσον αφορά τη στρατηγική |

|                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                    |        |   |                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Αρ2<br>Β.<br>Θέση της<br>Περιφέρειας<br>στον εθνικό<br>χώρο<br>παρ. 1.5                   | • Να δημιουργήσει σχέσεις συνεργασίας και συμπληρωματικότητας με τις όμορες ηπειρωτικές περιφέρειες (Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδας) - ιδιαίτερα στον τομέα του τουρισμού και μάλιστα του θαλάσσιου τουρισμού (ενδεικτικά στον τουρισμό της κρουαζιέρας, «Ιόνιος Δι-άπλους»), ενισχύοντας τη διαπεριφερειακή συνοχή.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Μέτρια<br>σαφήνεια | Υψηλή  | Γ | ανάπτυξης της<br>κρουαζιέρας, τη<br>διασύνδεση με<br>δίκτυα μεταφορών<br>και τον χωρικό<br>προσανατολισμό. |
| Αρ.6 Πύλες<br>δικτύου<br>μεταφορών<br>2. Θαλάσσιες<br>Πύλες                               | 2. Θαλάσσιες Πύλες<br>Στις διεθνείς θαλάσσιες πύλες περιλαμβάνονται οι λιμένες της Κέρκυρας, της Λευκάδας, του Αργοστολίου, της Σάμης και της Ζακύνθου. Προωθούνται νέες υποδομές για υδατοδρόμια και για τη διεθνή κρουαζιέρα. Εθνικές θαλάσσιες πύλες αποτελούν οι λιμένες που εξυπηρετούν κυρίως διαπεριφερειακές συνδέσεις και συγκεκριμένα: Λευκίμμη, Πόρος, Πισαετός και Βαθύ Ιθάκης. Ως περιφερειακές θαλάσσιες πύλες ορίζονται όλα τα λιμάνια των μικρών νησιών και του κατακόρυφου άξονα: Βασιλική, Φισκάρδο, Πεσσάδα και Άγιος Νικόλαος.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Καλή<br>σαφήνεια   | Υψηλή  | Β |                                                                                                            |
| Αρ.7<br>Ευρύτερες<br>χωρικές<br>ενότητες παρ.<br>Α<br>Νησιωτική<br>ανθρωπογ/κή<br>ενότητα | Τα μικρά νησιά συνιστούν μία ξεχωριστή ανθρωπογεωγραφική ενότητα. Η διαφοροποίηση τους από τα μεγάλα νησιά είναι απαραίτητη λόγω της κλίμακας του χώρου και της τοπικής οικονομίας. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τα νησιά: Ιθάκη, Οθωνοί, Μαθράκι, Ερεικούσα, Παξοί, Αντιπαξοί, Μεγανήσι, Κάλαμος, Καστός, καθώς και τις βραχονησίδες και τα λοιπά μικρά νησιά της Περιφέρειας. Στόχος είναι να αντιμετωπιστεί το καθεστώς της «διπλής» νησιωτικότητας που αφορά τις περιορισμένες σε έκταση παραγωγικές δραστηριότητες και τη δύσκολη προσπελασιμότητα. Δίδονται οι εξής επιπλέον κατευθύνσεις: (α) η διατήρηση της γεωργίας με ειδικά κίνητρα, (β) η ανάδειξη των φυσικών και πολιτιστικών χαρακτηριστικών, (γ) η δημιουργία οργανωμένων λιμενικών υποδομών μικρού μεγέθους για τουριστικά σκάφη και πλοία κρουαζιέρας, (δ) η κατασκευή των απαραίτητων τεχνικών και περιβαλλοντικών υποδομών μικρής κλίμακας. | Καλή<br>σαφήνεια   | Μέτρια | Β |                                                                                                            |
| Αρ.9<br>Β Θαλάσσιες<br>μεταφορές 2.<br>Κρουαζιέρα –<br>σκάφη<br>αναψυχής                  | 2. Κρουαζιέρα - Σκάφη αναψυχής: Προωθείται η ανάπτυξη υποδομών διεθνούς και περιφερειακής κρουαζιέρας στην Περιφέρεια. Για τους λιμένες της Κέρκυρας και του Αργοστολίου θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα ανάπτυξης τους ως «home port» λιμένες κρουαζιέρας. Για προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων προτείνονται έργα στη Λευκάδα, την Κεφαλονιά, τη Ζάκυνθο και την Ιθάκη. Εξετάζεται επίσης η δημιουργία περιφερειακής θεματικής κρουαζιέρας, με μικρά κρουαζιερόπλοια στην οποία θα συμμετέχουν μεγάλα και μικρά νησιά της Περιφέρειας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Καλή<br>σαφήνεια   | Υψηλή  | Β |                                                                                                            |
| Αρ.11<br>5.Θαλάσσιος<br>τουρισμός<br>Παρ.3                                                | Τουρισμός κρουαζιέρας. Προτείνεται η ανάπτυξη τουριστικών διαδρομών σε κάθε μεγάλο νησί με αφετηρία τα λιμάνια της κρουαζιέρας, οι οποίες θα συνδέουν τους σημαντικότερους φυσικούς και πολιτιστικούς πόλους της Περιφέρειας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Μέτρια<br>σαφήνεια | Υψηλή  | Γ |                                                                                                            |
| Αρ 17<br>Προγραμμα<br>Δράσης<br>Τριτογενής<br>τομέας                                      | Δράσεις ενίσχυσης και προβολής για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού κρουαζιέρας και σκαφών αναψυχής <br>(Μεσοπρόθεσμο χρονοδιάγραμμα)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Ασαφής             | Μέτρια | Γ |                                                                                                            |

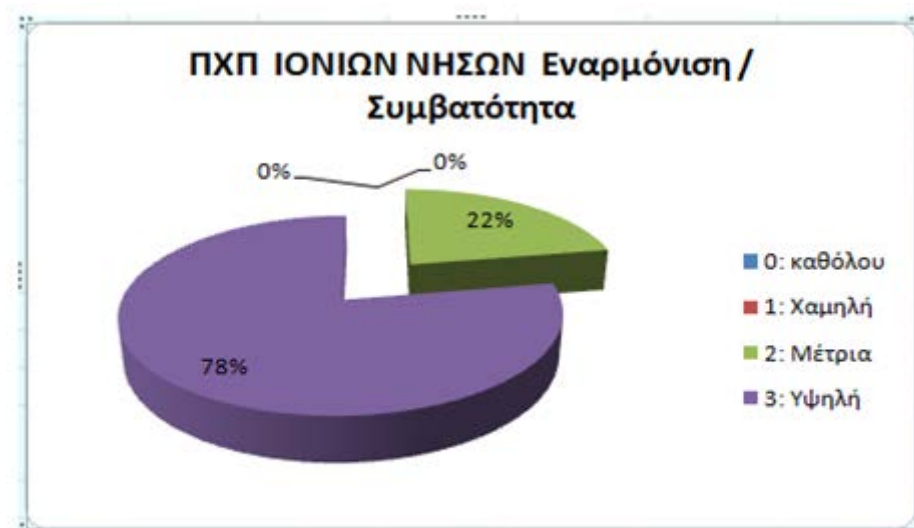
|                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                 |       |   |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------|---|--|
| Αρ. 18 Όροι περιορισμοί κατευθύνσεις για την προστασία διαχ. του περιβ/ντος παρ. 17 | <p>17. Ιδιαίτερη έμφαση να δοθεί στην υλοποίηση των περιβαλλοντικών στρατηγικών στόχων για το λιμενικό σύστημα της χώρας, όπως καθορίζονται από την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών και την Εθνική Στρατηγική Λιμένων. Συγκεκριμένα:</p> <p>17.1. Σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές, βασικός σκοπός θα πρέπει να είναι η σύζευξη οικονομικών και περιβαλλοντικών στόχων, όπου η ανάπτυξη των λιμένων και των θαλάσσιων μεταφορών του Ιονίου θα συνυπάρχει αρμονικά με την περιβαλλοντική προστασία και την ορθολογική διαχείριση του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου.</p>                                                                                                                                            | Μέτρια σαφήνεια | Υψηλή | B |  |
| Αρ. 18 Όροι περιορισμοί κατευθύνσεις για την προστασία διαχ. του περιβ/ντος παρ. 17 | <p>17.2. Για τους λιμένες ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι Οδηγίες 2000/59/ΕΚ και 2007/71/ΕΚ οι οποίες ενσωματώθηκαν στο εθνικό δίκαιο με την κοινή υπουργική απόφαση 3418/07/2002 (Β' 712/2002), όπως τροποποιήθηκε με την κοινή υπουργική απόφαση 8111.1/41/2009 (Β' 412/2009). Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι φορείς διαχείρισης των λιμένων οφείλουν να διαθέτουν «σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων».</p> <p>17.3. Παράλληλα ένα αναγκαίο βήμα για τη εφαρμογή αειφόρων πρακτικών είναι η διερεύνηση της δυνατότητας πιστοποίησης των λιμένων που δεν έχουν πιστοποιηθεί στη βάση συστημάτων ποιότητας, όπως το EMAS, το PERS και το ISO14000 που θα εγγυώνται καλές περιβαλλοντικές επιδόσεις.</p> | Καλή σαφήνεια   | Υψηλή | A |  |



Διάγραμμα 26 - Σαφήνεια ΠΧΠ Περιφέρειας Ιόνιων Νήσων (Ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 27 - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Περιφέρειας Ιόνιων Νήσων  
(Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 28 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Περιφέρειας Ιόνιων Νήσων  
(Ίδια επεξεργασία)

Το ΠΧΠ Περιφέρειας Ιονίων Νήσων περιλαμβάνει αρκετά σαφείς διατάξεις σχετικά με την ρόλο που διαδραματίζουν τα νησιά στον τομέα της κρουαζιέρας και του θαλάσσιου τουρισμού. Αναφέρονται ονομαστικά λιμένες ως διεθνείς θαλάσσιες πύλες (Κέρκυρα, Αργοστόλι, Σάμη, Ζάκυνθος), λιμένες ως εθνικές θαλάσσιες πύλες που εξυπηρετούν κυρίως διαπεριφερειακές συνδέσεις και όλα τα λιμάνια των μικρών νησιών που εξυπηρετούν ως περιφερειακές θαλάσσιες πύλες. Η κατηγοριοποίηση δίνει ένα σαφές πλαίσιο ως προς την προτεραιοποίηση και τη χωρική διάρθρωση και προσδιορίζονται σημεία – κόμβοι για τον θαλάσσιο τουρισμό. Δεν υπάρχει όμως τεχνική εξειδίκευση ως

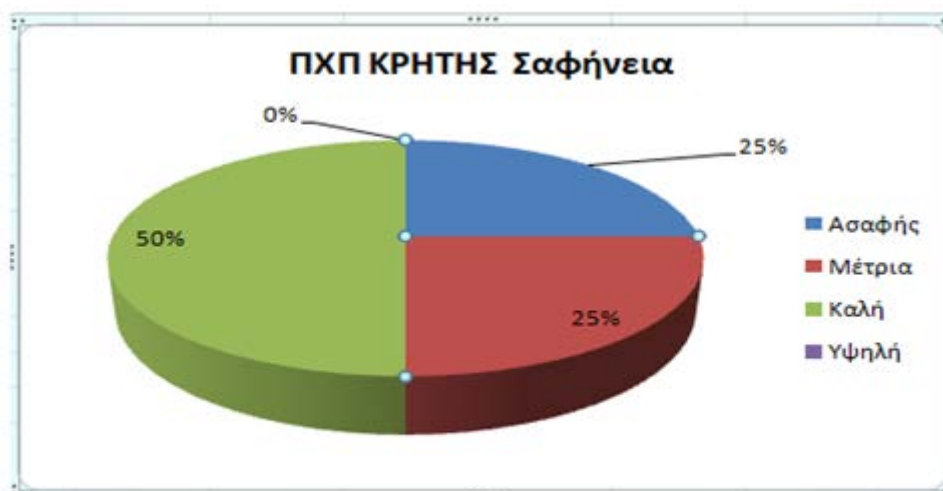
προς συγκεκριμένα τεχνικά κριτήρια (βάθος, ελάχιστο μήκος προβλήτας) ή προδιαγραφές λειτουργίας (όριο αφίξεων, ώρες λειτουργίας). Χαρακτηρίζεται λοιπόν από καλή σαφήνεια (ποσοστό 45%), μέτρια σαφήνεια που φτάνει το 44%, με ένα μικρό ποσοστό ασάφειας που φτάνει το 11%.

Ο βαθμός δεσμευτικότητας των διατάξεων για την κρουαζιέρα του ΠΧΠ Ιονίων Νήσων, χαρακτηρίζεται ως κατευθυντήριο – στρατηγικός κυρίως και αφορά ενδεικτικές κατευθύνσεις κατηγορίας Γ σε ποσοστό 44,5 %, δεσμευτικές ως προς το δημόσιο τομέα σε ποσοστό 44,5% και το υπόλοιπο 11% των διατάξεων του αντιπροσωπεύεται από ρυθμιστικές διατάξεις κατηγορίας Α που αφορούν όρους και περιορισμούς για την προστασία διαχείρισης του περιβάλλοντος. Επομένως ο βαθμός δεσμευτικότητας θεωρείται υψηλός σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού, χρειάζεται όμως εξειδικευμένα εργαλεία για την υλοποίηση έργων.

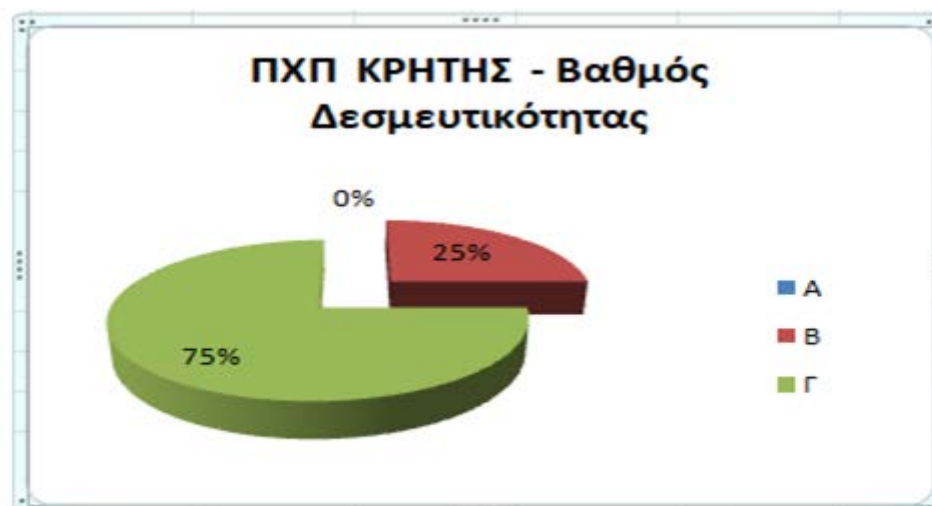
Το επίπεδο εναρμόνισης / συμβατότητας του ΠΧΠ Ιονίων Νήσων είναι ιδιαίτερα υψηλό, με το 78% να χαρακτηρίζονται από υψηλή εναρμόνιση- συμβατότητα, και το 22% από μέτρια. Καθορίζει εθνικές και περιφερειακές πύλες προωθώντας ιεράρχηση των λιμένων ανάλογα με την εμβέλειά τους χωρίς όμως να λαμβάνει υπόψη τη φέρουσα ικανότητα των νησιών και των λιμένων τους, περιβαλλοντικά όρια και κριτήρια βιωσιμότητας για νέα έργα. Επιπλέον δεν προβλέπονται μηχανισμοί αξιολόγησης της περιβαλλοντικής πίεσης και διαχείρισης της επισκεψιμότητας.

Το ΠΧΠ Ιονίων Νήσων είναι γενικά συμβατό και εναρμονισμένο με το ΕΧΠ-Τουρισμού όσον αφορά τη στρατηγική ανάπτυξης της κρουαζιέρας, τη διασύνδεση με δίκτυα μεταφορών και τον χωρικό προσανατολισμό. Όσον αφορά την ανάδειξη περιοχών με αυξημένη τουριστική κίνηση ενώ αναγνωρίζεται η πίεση σε συγκεκριμένους προορισμούς δεν υπάρχουν μηχανισμοί ελέγχου με αποτέλεσμα τη μερική εναρμόνιση σε επίπεδο λειτουργικών κανόνων. Ωστόσο, για πλήρη εναρμόνιση απαιτείται πρόβλεψη για τη φέρουσα ικανότητα των νησιών, και μηχανισμοί διαχείρισης της επισκεψιμότητας.

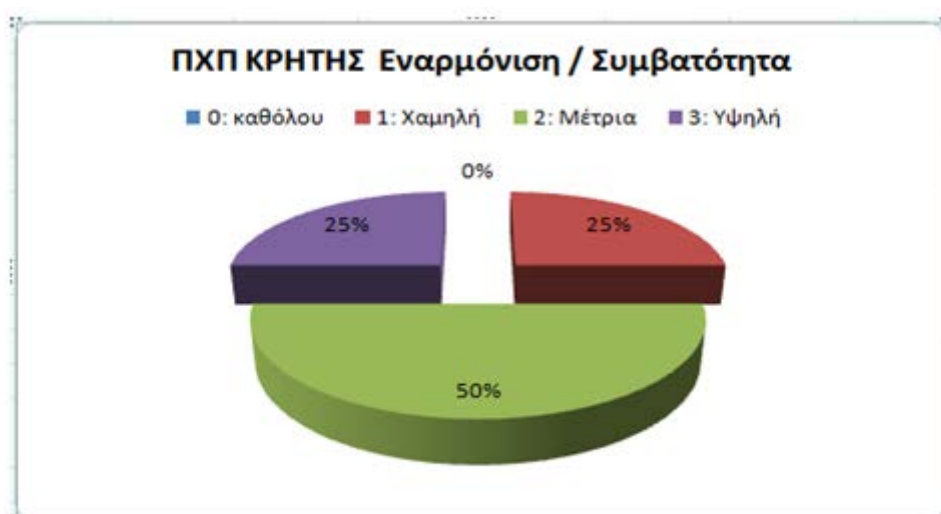
| <b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΡΗΤΗΣ<br/>(ΦΕΚ 260/ΑΑΠ /08-11-2017)</b>                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                            |                                         |                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Κεφάλαια /<br/>Άρθρα<br/>ΦΕΚ<br/>260/ΑΑΠ/<br/>08-11-2017</b>                                                    | <b>ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Σαφήνεια</b>            | <b>Εναρμόνιση<br/>/<br/>Συμβατότητα</b> | <b>Βαθμός<br/>Δεσμευτι-<br/>κότητας<br/>Κατ. Α',<br/>Β', Γ'</b> | <b>Αξιολόγηση<br/>συμβατότητας,<br/>αντίθεσης ή<br/>ανατροπής του<br/>ΕΧΠ Τουρισμού</b>                                                                                                                                                                             |
| Αρ 2<br>Χωροταξική<br>ένταξη<br>Κρήτης στα<br>ευρύτερα<br>χωρικά<br>σύνολα<br>εδ. 6                                | 6. Ολοκλήρωση της υλοποίησης των διευρωπαϊκών υποδομών μεταφορών και εμπλουτισμός του συστήματος με τις απαραίτητες νέες στρατηγικού χαρακτήρα υποδομές, δεδομένου ότι το σύστημα των μεταφορικών υποδομών της Κρήτης αποκτά διεθνή σημασία μόνον με την συλλειτουργία των διευρωπαϊκών δικτύων (οδικές, θαλάσσιες και αεροπορικές) και ως εκ τούτου είναι αναγκαία η προώθησή τους συνολικά. Προωθείται η ένταξη στο δίκτυο των διευρωπαϊκών υποδομών του οδικού άξονα Ρέθυμνο - Σπήλι - Αγία Γαλήνη - Τυμπάκι - Μοίρες - Άγιοι Δέκα και ολοκληρώνονται οι προγραμματιζόμενες λιμενικές εγκαταστάσεις στα λιμάνια διεθνούς και εθνικής σημασίας της Κρήτης, οι οποίες θα επιτρέψουν την βέλτιστη συμμετοχή της στις εμπορευματικές μεταφορές, την λειτουργική σύνδεσή της με τους διεθνείς διαδρόμους θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας, ο οποίος μπορεί να συνδυαστεί με την ανάπτυξη δικτύου υδατοδρομίων. | <b>Μέτρια<br/>σαφήνεια</b> | <b>Μέτρια</b>                           | <b>Γ</b>                                                        | <b>Το ΠΧΠ Κρήτης δεν χαρακτηρίζεται από χωρική εξειδίκευση δεν περιέχει ειδικές περιβαλλοντικές απαιτήσεις ή μηχανισμούς παρακολούθησης ενώ το ΕΧΠ –Τ απαιτεί την κατηγοριοποίηση περιοχών και τη συμμόρφωση με περιβαλλοντικά χωροταξικά και τεχνικά κριτήρια.</b> |
| Αρ.8 Πύλες δικτύου μεταφορών διαμετακ/κά κέντρα παρ.4                                                              | Αναλαμβάνονται δράσεις, για να αναβαθμιστούν λειτουργικά και αισθητικά οι κύριες και οι δευτερεύουσες πύλες εισόδου - οι κύριες πύλες περιλαμβάνουν: α) Λιμάνια: Ηράκλειο και ως εκκίνηση κρουαζιέρας, Σούδα, β) Αεροδρόμια: Ηρακλείου, Ακρωτήρι Χανίων, ενώ οι δευτε-                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <b>Ασαφής</b>              | <b>Υψηλή</b>                            | <b>Γ</b>                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Αρ. 14 χωρική διάρθρωση βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής<br>3. Θαλάσσιες μεταφορές                             | 3. Θαλάσσιες Μεταφορές<br>Προωθείται η:<br>• αξιοποίηση των σημαντικών επενδύσεων οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στα λιμάνια, τις μαρίνες και τα αλιευτικά καταφύγια της Κρήτης με τη λειτουργική ιεράρχηση του ρόλου τους, την αισθητική τους αναβάθμιση ως πυλών εισόδου της νήσου και την συμπλήρωσή τους με ανάλογες υποδομές.<br>• ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των λιμανιών Ηρακλείου και Σούδας στην περιοχή της ΝΑ Μεσογείου, καθιέρωσή τους ως αφετηριακά ή βασικά λιμάνια - στάσεις της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο και ένταξη των λιμένων Ρεθύμνου, Σητείας και Αγ. Νικολάου στο δίκτυο λιμένων κρουαζιέρας μικρής κλίμακας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>Καλή<br/>σαφήνεια</b>   | <b>Χαμηλή</b>                           | <b>Β</b>                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Αρ. 14 χωρική διάρθρωση βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής<br>3. Θαλάσσιες μεταφορές<br>Ιεράρχηση ρόλου λιμανιών | <b>Λιμάνια Διεθνούς ενδιαφέροντος για την κρουαζιέρα</b><br><b>- Ηράκλειο (home port) - Σούδα Χανίων</b><br><b>Λιμάνια Εθνικής Σημασίας (διαπεριφερειακής εμβέλειας) για την κρουαζιέρα</b><br><b>- Ρέθυμνο , Σητεία (μικρά κρουαζιερόπλοια)</b><br><b>Λιμάνια μείζονος ενδιαφέροντος (περιφερειακής εμβέλειας) για την κρουαζιέρα</b><br><b>- Αγ. Νικόλαος (μικρά κρουαζιερόπλοια)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>Καλή<br/>σαφήνεια</b>   | <b>Μέτρια</b>                           | <b>Γ</b>                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                     |



Διάγραμμα 29 - Σαφήνεια ΠΧΠ Περιφέρειας Κρήτης (Ιδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 30 - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Περιφέρειας Κρήτης (Ιδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 31 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Περιφέρειας Κρήτης (Ιδια επεξεργασία)

Στις διατάξεις του ΠΧΠ Περιφέρειας Κρήτης γίνεται αναφορά στην προώθηση των υποδομών της κρουαζιέρας ως ευρεία στρατηγική κατεύθυνση και δεν παρατηρούνται εξειδικεύσεις όπως πρόβλεψη θέσεων, λιμενικές χωροθετήσεις ή κριτήρια ένταξης. Το 50% των αναφορών χαρακτηρίζονται από καλή σαφήνεια, το 25% χαρακτηρίζεται από μέτρια σαφήνεια, δεν υπάρχουν διατάξεις με υψηλή σαφήνεια και το υπόλοιπο 25% είναι ασαφές. Αναγνωρίζονται τα λιμάνια διεθνούς και εθνικής σημασίας (π.χ. Ηρακλείου, Σούδας, Αγ. Νικολάου) και γίνεται σύνδεση με θαλάσσιες μεταφορές. Δίνονται γενικές κατευθύνσεις και αντιστακώνεται η πρόθεση για την αξιοποίηση αυτού του τομέα τουρισμού, αλλά δεν παρέχεται ικανοποιητικό πλαίσιο για ιεράρχηση επενδύσεων ούτε ενσωματώνονται στοιχεία βιώσιμης ανάπτυξης για την ορθή διαχείριση των πόρων, την κυκλική οικονομία και τον μετριασμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Οι διατάξεις που αφορούν την κρουαζιέρα στο ΠΧΠ Περιφέρειας Κρήτης είναι στρατηγικού χαρακτήρα χωρίς άμεση υποχρεωτικότητα εφαρμογής τους από δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς. Δεν έχουν κανονιστικό χαρακτήρα αλλά καθορίζουν το πλαίσιο στο οποίο πρέπει να κινείται η χωρική ανάπτυξη. Το 75% των αναφορών είναι ενδεικτικές, τύπου Γ και ένα 25% είναι τύπου Β, χωρίς καθόλου ρυθμιστικές αναφορές κανονιστικού περιεχομένου (τύπου Α 0%). Οι αναφορές στην κρουαζιέρα παρουσιάζονται ως κατευθυντήριες οδηγίες και εντάσσονται στο ευρύτερο πλαίσιο της τουριστικής προβολής και της ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών χωρίς να συνοδεύονται από χωρικές δεσμεύσεις και τεχνικά κριτήρια (φέρουσα ικανότητα, περιβαλλοντικά όρια). Δεν επιβάλλεται επομένως η ανάπτυξη ή η απαγόρευση συγκεκριμένων χρήσεων ενώ απαιτείται εξειδίκευση σε κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού.

Ο βαθμός εναρμόνισης / συμβατότητας των διατάξεων για την κρουαζιέρα στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) Κρήτης κυμαίνεται από υψηλός (25%) σε μεσαίος (50%) έως χαμηλός (25%). Υιοθετούνται οι κατευθύνσεις του Εθνικού και του Ειδικού πλαισίου χωρίς διατύπωση ποσοτικοποιημένων δεικτών όπως η διαχείριση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος ή η χωρητικότητα. Προωθείται η ανάπτυξη του τομέα, ως σημαντική μορφή τουρισμού υψηλής προστιθέμενης αξίας, εντάσσονται τα μεγάλα λιμάνια της Κρήτης όπως το Ηράκλειο, η Σούδα και ο Αγ. Νικόλαος στο δίκτυο υποδοχής κρουαζιερόπλοιων χωρίς ιεράρχηση προτεραιοτήτων στις περιοχές στόχους.

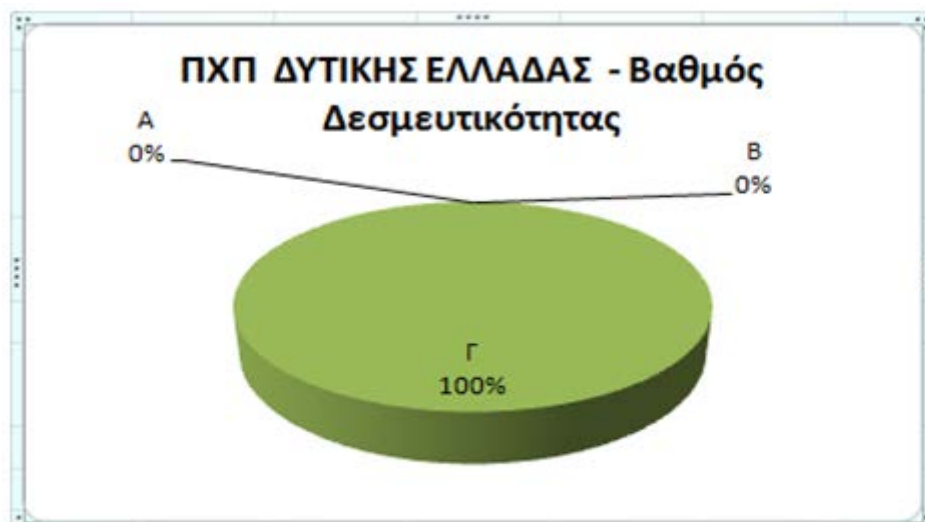
**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ  
ΕΛΛΑΔΑΣ  
(ΦΕΚ 845/Δ/24-12-2020)**

| Κεφάλαια /<br>Αρθρα<br>ΦΕΚ<br>845/Δ/24-12-<br>2020                                                        | ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Σαφήνεια           | Εναρμόνιση /<br>Συμβατότητα | Βαθμός<br>Δεσμευτι-<br>κότητας<br>Κατ. Α',<br>Β', Γ' | Αξιολόγηση<br>συμβατότητας,<br>αντίθεσης ή<br>ανατροπής του<br>ΕΧΠ Τουρισμού                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Αρ. 1 Σκοπός<br>Στόχοι<br>2δ                                                                              | δ) Ανάπτυξη του ποιοτικού, υψηλού επιπέδου τουρι-<br>σμού στα παράλια της ΠΔΕ, καθώς και ειδικών και ήπιων<br>μορφών τουρισμού σε συνδυασμένα πολιτιστικά - πε-<br>ριβαλλοντικά δίκτυα (τουρισμός κρουαζιέρας, ορεινός,<br>οικολογικός, πολιτιστικός, ιαματικός, θρησκευτικός,<br>θαλάσσιος τουρισμός, πεζοπορικός και ποδηλατικός<br>τουρισμός κ.α.) ιδίως στην ορεινή ενδοχώρα.                                                                                                                                                                                                          | Ασαφής             | Μέτρια                      | Γ                                                    | Το ΠΧΠ Δυτικής<br>Ελλάδας είναι<br>συμβατό με το<br>ΕΧΠ – Τ όσον<br>αφορά την<br>ενίσχυση της<br>κρουαζιέρας.<br>Εστιάζει στην<br>καλύτερη<br>σύνδεση με<br>άλλους<br>τουριστικούς<br>πόλους και τη<br>διεύρυνση των<br>εμπειριών<br>κρουαζιέρας |
| Αρ. 4<br>3Πύλες<br>δικτύου<br>μεταφορών ...                                                               | 3. Πύλες του δικτύου μεταφορών / διαμετακομιστικά<br>κέντρα εθνικής και περιφερειακής εμβέλειας.<br>- Οι δύο λιμενικές εγκαταστάσεις συνδυασμένων με-<br>ταφορών: ο λιμένας Πάτρας και ο λιμένας Αστακού.<br>- Ο λιμένας Κατακόλου, ως ειδικός τουριστικός λιμένας<br>που εξυπηρετεί κρουαζιερόπλοια ως λιμένας διέλευσης.                                                                                                                                                                                                                                                                 | Μέτρια<br>σαφήνεια | Υψηλή                       | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Αρ. 8 Μεταφ<br>υποδομή<br>3 Θαλάσσιες<br>μεταφορές<br>παρ. γ                                              | γ) Η αναβάθμιση του λιμένα Κατακόλου (εθνικής ση-<br>λассίας - K2) θεωρείται ως έργο προτεραιότητας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Καλή<br>σαφήνεια   | Υψηλή                       | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Αρ. 10<br>Χωρική<br>οργάνωση<br>παραγωγικών<br>δραστηρ/των<br>3.5.1<br>Κατηγορ/ση<br>τουρ/κών<br>περιοχών | - Μέτρα και δράσεις ενίσχυσης και δικτύωσης συγκε-<br>κριμένων ειδικών μορφών τουρισμού που δεν έχουν<br>αξιοποιηθεί σ' αυτές τις περιοχές, όπως θεραπευτικός<br>τουρισμός (στις ιαματικές πηγές), θρησκευτικός - προ-<br>σκυνηματικός τουρισμός (σηματοδότηση θρησκευτικών<br>διαδρομών κ.α.), αθλητικός τουρισμός και γήπεδα golf<br>(σε πεδινές εκτάσεις της Αιτωλ/νίας, παραλίμνιες, πα-<br>ραποτάμιες), ποδηλατικός και πεζοπορικός τουρισμός.<br>Ανάπτυξη ιστιοπλοΐας κατάδυσης και κρουαζιέρας στις<br>ακτές του Ιονίου, σε δικτύωση με Ιόνια Νησιά, Δαλματι-<br>κές Ακτές, Ιταλία. | Ασαφής             | Μέτρια                      | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Αρ. 12<br>Εξειδίκευση<br>κατευθ/νσεων<br>ΠΕ Αχαΐας<br>πίνακας 2.1<br>5.Τουρισμός<br>(β)                   | Ποιοτική αναβάθμιση του τουρισμού.....μέσω<br>β)της επέκτασης της υπάρχουσας μαρίνας της Πάτρας και<br>της χρήσης της βόρειας λιμενολεκάνης του παλιού<br>λιμανιού ως λιμένα αναψυχής και κρουαζιέρας καθώς και<br>μέσω του εμπλουτισμού του παράκτιου τουρισμού και<br>παραθερισμού της περιοχής με εναλλακτικές ειδικές<br>μορφές τουρισμού.....                                                                                                                                                                                                                                         | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια                      | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Αρ. 12<br>ΠΕ Ηλείας<br>Πίνακας<br>Τριτογενής<br>τομέας<br>3<br>Τουρισμός                                  | Ενίσχυση συγκεκριμένων ειδικών μορφών τουρισμού όπω-<br>: θεραπευτικός.....και τουρισμός κρουαζιέρας με<br>σύγχρονες μαρίνες και εξοπλισμένα λιμάνια κρουαζιέρας<br>(Κατάκολο) ....<br>3.1.3 -ανάδειξη του λιμένος του Κατακόλου ως βασικού<br>τουριστικού προορισμού μέσω του εκσυγχρονισμού των<br>εγκαταστάσεών του, .....                                                                                                                                                                                                                                                              | Μέτρια<br>σαφήνεια | Υψηλή                       | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Αρ. 15<br>Πρόγραμμα<br>Δράσης<br>Μεσοπρ/σμο<br>1.2 παρ 5                                                  | - Βελτίωση και αναβάθμιση των μεταφορικών συνδέσεων<br>των τουριστικών – πολιτιστικών προορισμών κρουαζιέρας                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Ασαφής             | Υψηλή                       | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Αρ. 15<br>Πρόγραμμα<br>Δράσης<br>Μεσοπρ/σμο<br>2.5 παρ 4                                                  | -Έργα και μελέτες ενίσχυσης συγκεκριμένων ειδικών<br>μορφών τουρισμού α).....γ) Θαλάσσιος, ιστιοπλοϊκός<br>και τουρισμός κρουαζιέρας με σύγχρονες μαρίνες και<br>εξοπλισμένα λιμάνια κρουαζιέρας (Κατάκολο, Πάτρα)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Ασαφής             | Υψηλή                       | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                  |

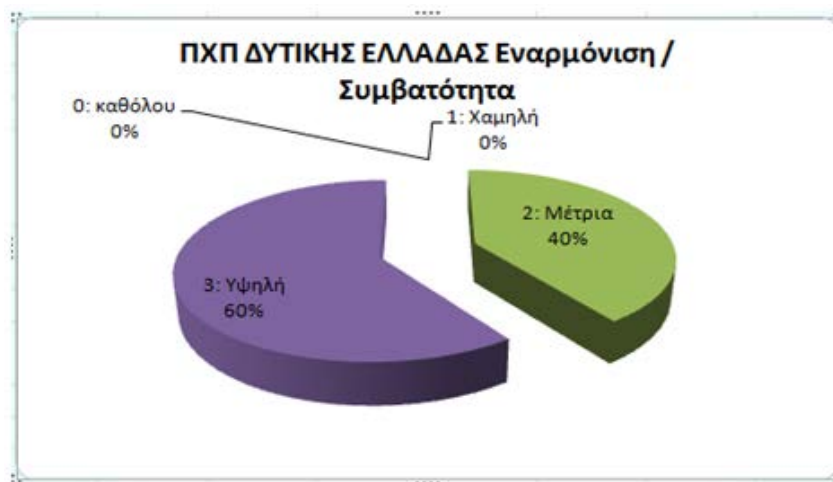
|                                                          |                                                                                                                   |                    |        |   |  |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------|---|--|
| Αρ. 15<br>Πρόγραμμα<br>Δράσης<br>Μεσοπρ/σμο<br>5.5 παρ 2 | -αναβάθμιση εξυπηρετήσεων λουτών λιμένων ΠΔΕ για την εξυπηρέτηση ακτοπλοΐας (Κυλλήνη), κρουαζιέρας (Κατάκολο)     | Ασαφής             | Μέτρια | Γ |  |
| Αρ. 15<br>Πρόγραμμα<br>Δράσης<br>Μεσοπρ/σμο<br>5.5 παρ 7 | -Έργα αναβάθμισης του λιμένα Κατακόλου και αναβάθμιση της σύνδεσής του (οδικής, σιδηροδρομικής) με Αρχαία Ολυμπία | Μέτρια<br>σαφήνεια | Υψηλή  | Γ |  |



Διάγραμμα 32 - Σαφήνεια ΠΧΠ Δυτικής Ελλάδας (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 33 - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Δυτικής Ελλάδας (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 34 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Δυτικής Ελλάδας (Ιδια επεξεργασία)

Στο ΠΧΠ Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας καθορίζονται οι λιμένες που ενδείκνυνται για ανάπτυξη κρουαζιέρας (Κατάκολο, Πάτρα), το είδος της δραστηριότητας που ενθαρρύνεται (λιμένας διέλευσης), αναφέρεται η σύνδεση με δίκτυα μεταφορών αλλά δεν καθορίζονται οι προϋποθέσεις για έργα υποδομής, και δεν εντάσσεται η κρουαζιέρα σε πλαίσιο βιώσιμης ανάπτυξης και προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Επομένως οι διατάξεις του υστερούν σε σαφήνεια λόγω γενικότητας και έλλειψης εξειδίκευσης, με το ήμισυ αυτών (50%) να είναι ασαφείς, το 40% με μέτρια σαφήνεια και μόλις το 10% με καλή σαφήνεια.

Ο βαθμός δεσμευτικότητας των κατευθύνσεων του ΠΧΠ Δυτικής Ελλάδας είναι καθαρά στρατηγικού χαρακτήρα με το σύνολο αυτών (100%) να είναι τύπου Γ. Δεν αποτελεί κανονιστικό εργαλείο και απαιτούνται εφαρμοστικοί κανόνες από κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού. Όσον αφορά το βαθμό εναρμόνισης και συμβατότητας που παρουσιάζει, είναι αρκετά υψηλός (ποσοστό 60%) έως μέτριος (40%). Το ΠΧΠ Δυτικής Ελλάδας εναρμονίζεται με βασικές νομοθετικές διατάξεις του υπερκείμενου σχεδιασμού και συνδέεται με το ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και τις πολιτικές για τις μεταφορές.

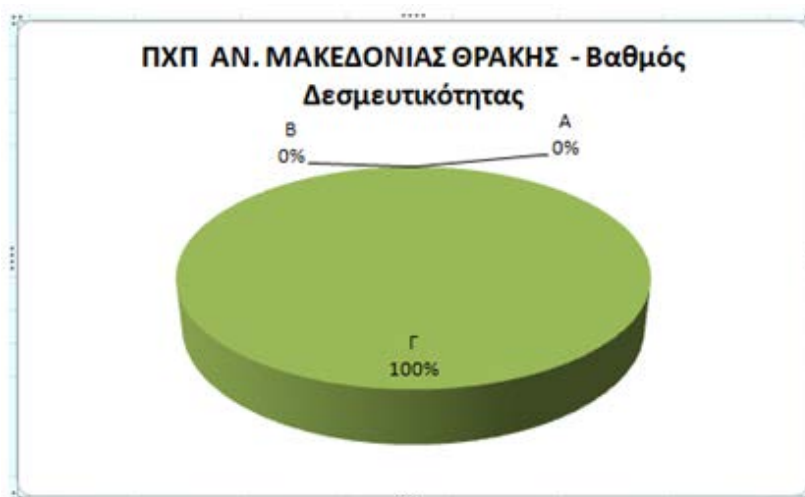
Τέλος όσον αφορά τη σύγκριση με το υπό διαβούλευση ΕΧΠ Τουρισμού, το ΠΧΠ Δυτικής Ελλάδας είναι συμβατό ως προς την ενίσχυση της κρουαζιέρας, την οποία εξειδικεύει στο λιμάνι του Κατακόλου το οποίο αναγνωρίζει και ως πύλη στην Ολυμπία. Εστιάζει στην ανάγκη καλύτερης σύνδεσης με την Αρχαία Ολυμπία αλλά και άλλους τουριστικούς πόρους και υιοθετεί μια συγκρατημένη προσέγγιση μη προτείνοντας επέκταση του δικτύου λιμένων κρουαζιέρας.

**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ  
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ (ΦΕΚ 248/Α.Α.Π/25-10-2018)**

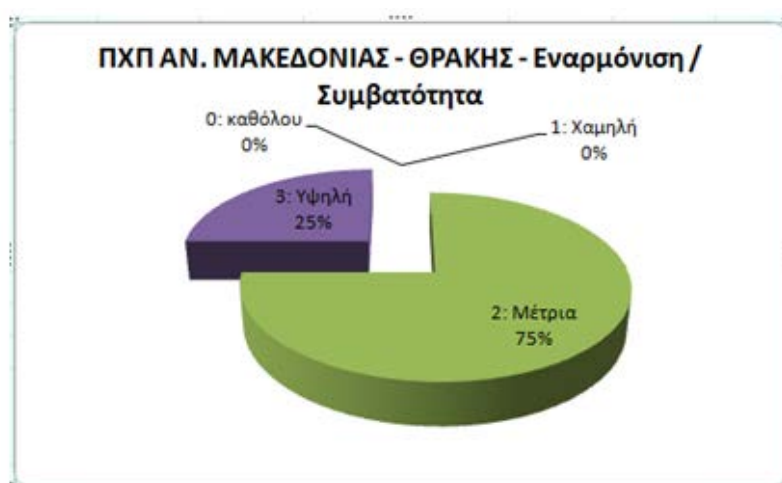
| Κεφάλαια /<br>Άρθρα<br>ΦΕΚ<br>248/Α.Α.Π.<br>/25-10-2018                                                    | ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Σαφήνεια           | Εναρμόνιση<br>/<br>Συμβατότητα | Βαθμός<br>Δεσμευτι-<br>κότητας<br>Κατ. Α',<br>Β', Γ' | Αξιολόγηση<br>συμβατότητας,<br>αντίθεσης ή<br>ανατροπής του<br>ΕΧΠ Τουρισμού                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Αρ. 5 Βασικοί<br>άξονες<br>3.Πόλοι<br>ανάπτυξης                                                            | Η Καβάλα ορίζεται ως Δευτερεύων Εθνικός Πόλος και Πύλη διεθνούς & διαπεριφερειακής εμβέλειας..... Η ενίσχυσή της ως πύλης ....επίσης σχετίζεται με την βελτίωση των υποδομών και των εγκαταστάσεων του αστικού λιμανιού για τη λειτουργία του ως λιμένα κρουαζιέρας και μαρίνας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Ασαφής             | Υψηλή                          | Γ                                                    | Ευθυγραμμίζεται<br>στρατηγικά με<br>το ΕΧΠ<br>Τουρισμού στις<br>βασικές<br>κατευθύνσεις<br>(λιμάνια,<br>πολιτιστική<br>ταυτότητα),<br>αλλά υστερεί<br>στην<br>εξειδίκευση,<br>στην ποσοτική<br>τεκμηρίωση και<br>στη<br>συστηματική<br>ένταξη των<br>ειδικών μορφών<br>τουρισμού<br>κρουαζιέρας<br>όπως ορίζει το<br>ΕΧΠΤ. |
| Αρ. 10<br>Α Παράκτιος<br>χώρος                                                                             | ...ο παράκτιος χώρος ανασυγκροτείται με:<br>• Αναβάθμιση των τουριστικών εγκαταστάσεων των αστικών λιμανιών και δημιουργία πρόσθετων εγκαταστάσεων (υποδοχής επιβατών κρουαζιέρας και μαρίνων σκαφών αναψυχής για την Καβάλα και την Αλεξανδρούπολη).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια                         | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Αρ. 12<br>Χωρική<br>διάρθρωση<br>βασικών<br>δικτύων<br>μεταφορικής<br>υποδομής<br>Γ Θαλάσσιες<br>Μεταφορές | Γ. Θαλάσσιες Μεταφορές<br>Πρωθείται κατά προτεραιότητα η ανάδειξη του νέου ρόλου των βασικών λιμένων, Αλεξανδρούπολης και Καβάλας, η βελτίωση των λιμενικών υποδομών και η διασύνδεση τους με τα λοιπά μεταφορικά δίκτυα. Και οι δύο αναλαμβάνουν εθνικό και διεθνή προσανατολισμό ως διεθνή διαμετακομιστικά - εμπορευματικά κέντρα, κέντρα συνδυασμένων μεταφορών και διεθνείς πύλες για τον τουρισμό, με λειτουργίες εμπορευματικού και επιβατικού λιμένα, κρουαζιέρας, ιχθυόσκαλας - αλιευτικού καταφύγιου, μαρίνας σκαφών αναψυχής και έδρας ναυαθλητικών δραστηριοτήτων. Οι δύο λιμένες λειτουργούν με συνεργεία και συμπληρωματικότητα δημιουργώντας διάδρομο πολυτροπικών μεταφορών για τη σύνδεση των λιμένων του Βορειοανατολικού Αιγαίου με τους λιμένες του Εύξεινου Πόντου και τον Δούναβη, προσφέροντας έτσι μια εναλλακτική διαδρομή προς τα στενά του Βοσπόρου. | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια                         | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Αρ. 12<br>Γ Θαλάσσιες<br>Μεταφορές                                                                         | • Επιβατικός Λιμένας Καβάλας - Λιμένας / Πύλη Διεθνούς Εμβέλειας. Πρωθείται η αναβάθμιση των εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας, μαζί με πρόσθετες εγκαταστάσεις (εμπορίου και αναψυχής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Ασαφής             | Μέτρια                         | Γ                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |



Διάγραμμα 35 - Σαφήνεια ΠΧΠ Αν. Μακεδονίας – Θράκης (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 36 - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Αν. Μακεδονίας – Θράκης (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 37 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Αν. Μακεδονίας – Θράκης (Ίδια επεξεργασία)

Ο βαθμός σαφήνειας των διατάξεων για την κρουαζιέρα στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης είναι μέτριος έως περιορισμένος, με έμφαση περισσότερο σε γενικές κατευθύνσεις και λιγότερο σε εξειδικευμένες πολιτικές ή έργα. (50% αναφορές με μέτρια σαφήνεια και 50% ασαφείς αναφορές). Γίνεται σαφής αναφορά στο λιμένα Καβάλας και δευτερευόντως στο λιμένα Αλεξανδρούπολης ως εν δυνάμει προορισμούς κρουαζιέρας. Ορίζονται ως πύλες εισόδου της χώρας με δυνατότητες ανάπτυξης μέσω σύνδεσης με πολιτιστικούς πόλους της ενδοχώρας και έργων υποδομής. Υπάρχει έλλειψη σαφούς στρατηγικής για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, καθώς δεν προβλέπει χρηματοδοτικά εργαλεία και συγκεκριμένες δράσεις για λιμενικές επεμβάσεις και απουσιάζει η εκτίμηση της φέρουσας ικανότητας και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Το ΠΧΠ Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης αποτελεί κατευθυντήριο – στρατηγικό εργαλείο χωρικού σχεδιασμού και όχι ρυθμιστικού χαρακτήρα με το σύνολο των διατάξεων του να χαρακτηρίζονται από ενδεικτικές κατευθύνσεις τύπου Γ (ποσοστό 100%). Δεν υπάρχουν ειδικές προβλέψεις για την κρουαζιέρα, ούτε ενσωματώνονται υποχρεωτικά εργαλεία σχεδιασμού.

Η εναρμόνιση / συμβατότητα είναι μέτριου προς ικανοποιητικού βαθμού (αντίστοιχα ποσοστό 75% μέτρια έναντι 25% υψηλή) καθώς ακολουθεί τις γενικές κατευθύνσεις αλλά δεν εξειδικεύεται σε σαφείς ή ποσοτικές επιλογές και δεν οδηγεί σε ρητή ενσωμάτωση σε τοπικά σχέδια. Αναγνωρίζονται συγκεκριμένοι ως λιμένες κρουαζιέρας και προτείνεται η ενίσχυση των υποδομών τους, δεν εξειδικεύεται η κατηγορία τους (home port ή transit) και αποφεύγονται νέες χωροθετήσεις.

| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (ΦΕΚ 299/Α.Α.Π/14-12-2018) |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                 |                          |                                        |                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Κεφάλαια / Άρθρα ΦΕΚ 299/Α.Α.Π/14-12-2018                                                  | ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Σαφήνεια        | Εναρμόνιση / Συμβατότητα | Βαθμός Δεσμευτικότητας Κατ. Α', Β', Γ' | Αξιολόγηση συμβατότητας, αντίθεσης ή ανατροπής του ΕΧΠ Τουρισμού                        |
| Αρ.4 Αναπτυξιακή προοπτική & εξέλιξη Τριτογενούς τομέας παρ.2                              | - η ανάδειξη του τουριστικού κλάδου σε εντατικό παράγοντα ανασυγκρότησης της οικονομίας, αξιοποιώντας, στο μέγιστο δυνατό βαθμό τις τρέχουσες και αναδυόμενες προτιμήσεις των διεθνών/ευρωπαϊκών τουριστικών αγορών (τουρισμός ευεξίας, καλλωπιστικός και ιαματικός/θεραπευτικός τουρισμός, γαστρονομικός τουρισμός, κ.α.), την κρουαζιέρα και τη θαλάσσια δραστηριότητα υποδοχής και συντήρησης σκαφών αναψυχής.            | Ασαφής          | Χαμηλή                   | Γ                                      | Συμβατό σε στρατηγικό επίπεδο με ελλιπή εναρμόνιση στο επιχειρησιακό και χωρικό επίπεδο |
| Αρ. 5 Βασικοί πόλοι & άξονες ανάπτυξης Α πόλοι ανάπτυξης                                   | - Άμφισσα (δίκτυο Άμφισσα - Ιτέα - Δελφοί): έδρα περιφερειακής ενότητας με αποκεντρωμένες αντίστοιχες λειτουργίες, με ρόλο ειδικού διεθνούς/εθνικού πόλου λόγω ενσωμάτωσης ειδικών, παγκόσμιας εμβέλειας πολιτιστικών πόρων και υποδομών και λιμένα-πύλη σ' αυτούς και άλλους, διεθνούς εμβέλειας, πολιτιστικούς πόρους της Περιφέρειας και ενισχυμένων τουριστικών δυνατοτήτων διεθνούς/ευρωπαϊκού προορισμού (κρουαζιέρα). | Ασαφής          | Χαμηλή                   | Γ                                      |                                                                                         |
| Αρ.8 Διαπεριφερειακές συνεργασίες Πύλες Α                                                  | Αναδεικνύονται ως πόλοι – πύλες :.....<br>• Οι πόλοι της Άμφισσας, Ιτέας, Δελφών σε άμεση διασύνδεση με τη διεθνή θαλάσσια πύλη της Πάτρας και την πύλη θαλάσσιας κρουαζιέρας της Κυλλήνης καθώς και την Ολυμπία, τουριστικό και πολιτιστικό πόλο Διεθνούς Εμβέλειας (UNESCO).                                                                                                                                               | Μέτρια σαφήνεια | Μέτρια                   | Γ                                      |                                                                                         |

|                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                    |        |   |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------|---|--|
| Αρ. 11<br>Χωρική<br>οργάνωση<br>παραγωγικού<br>συστήματος<br>2 Κατ'ύψεις<br>κατά μορφή<br>τουρισμού | Θαλάσσιος Τουρισμός<br>Ο θαλάσσιος τουρισμός (κρουαζιέρες και σκάφη αναψυχής) αναπτύσσεται, συνδυαστικά και με τις κατευθύνσεις του αρμόδιου φορέα τουριστικών λιμένων, μέσω της ανάπτυξης των κάτωθι τουριστικών λιμένων:<br>- Μαρίνες: Καμένα Βούρλα, Ιτέα (μαρίνα και λιμάνι κρουαζιέρας), Σκύρο και Γρεγολίμανο Αγ. Γεωργίου Λιχάδων Εύβοιας (Ξενοδοχειακός Λιμένας)<br>- Τουριστικά αγκυροβόλια : Κύμη, Λουτρά Αιδηψού, Λινάρια Σκύρου, Βουρκάρι Χαλκίδας, Ωρεοί, Ροβιές, Ερέτρια. | Μέτρια<br>σαφήνεια | Μέτρια | Γ |  |
| Αρ. 14<br>Χωρική<br>διάρθρωση<br>βασικών<br>δικτύων<br>μεταφορικής<br>υποδομής<br>Β. 3.             | 3. Λιμενικές υποδομές - θαλάσσιες συγκοινωνίες<br>Οργανώνεται το σύστημα λιμενικών υποδομών και θαλάσσιων συγκοινωνιών ανά λιμένα και ενισχύεται η θέση των λιμένων της Περιφέρειας ως εξής:<br>• Ιδιαίτερη στρατηγική κατεύθυνση του παρόντος πλαισίου αποτελεί η ενίσχυση της θέσης των λιμένων της Περιφέρειας με τη λειτουργία του λιμένα της Ιτέας ως λιμένα κρουαζιέρας εθνικής σημασίας,                                                                                         | Μέτρια<br>σαφήνεια | Χαμηλή | Γ |  |



Διάγραμμα 38 - Σαφήνεια ΠΧΠ Στερεάς Ελλάδας (Ιδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 39 - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Στερεάς Ελλάδας (Ιδια επεξεργασία)



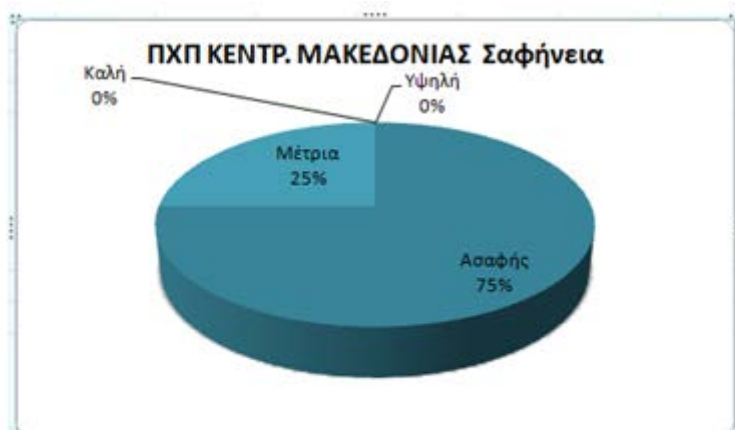
Διάγραμμα 40 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Στερεάς Ελλάδας (Ίδια επεξεργασία)

Η σαφήνεια των διατάξεων για την κρουαζιέρα στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας χαρακτηρίζεται μέτρια (ποσοστό 60%) έως ασαφής (40%). Οι προβλέψεις του είναι γενικές και δεν υπάρχει κατεύθυνση σε επίπεδο έργων, περιοχών ή προτεραιοτήτων. Υπάρχουν αναφορές για κρουαζιέρες μικρής κλίμακας χωρίς να περιλαμβάνουν σαφείς δεσμεύσεις για έργα, χρονοδιαγράμματα ή ιεράρχηση προτεραιοτήτων. Δεν περιλαμβάνονται επίσης κριτήρια για την επιλογή των λιμένων, δείκτες φέρουσας ικανότητας και χρηματοδοτικά εργαλεία.

Το ΠΧΠ Στερεάς Ελλάδας δεν αποτελεί υποχρεωτικό κανονιστικό πλαίσιο αλλά έχει ενδεικτικό χαρακτήρα με κατευθύνσεις εξ' ολοκλήρου κατηγορίας Γ (100%) οι οποίες είναι γενικές και επιτρέπουν μεγάλο περιθώριο ερμηνείας. Δεν υπάρχει πρόβλεψη για χωροθέτηση χρήσεων σχετικά με την κρουαζιέρα όπως λιμενικές ζώνες ή τουριστικοί σταθμοί, ούτε για μηχανισμούς εφαρμογής και ελέγχου.

Αποτυπώνεται επίσης μια μέτρια προς χαμηλή εναρμόνιση με τον υπερκείμενο και υποκείμενο σχεδιασμό. Εντοπίζονται δυνατότητες στα λιμάνια του Ευβοϊκού αλλά δεν υπάρχει ιεράρχηση, δεν τεκμηριώνεται σύνδεση με φυσικούς ή πολιτιστικούς πόρους και δεν αναφέρονται περιβαλλοντικά όρια. Οι κατευθύνσεις χαρακτηρίζονται από χαμηλή εναρμόνιση κυρίως (ποσοστό 60%) έως μέτρια εναρμόνιση σε ποσοστό 40%. Μπορεί να ευθυγραμμίζεται σε γενικό θεωρητικό επίπεδο, δεν εξειδικεύει όμως, ούτε μεταφράζει τις εθνικές στρατηγικές σε λειτουργικές προτάσεις.

| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ (ΦΕΚ 485/Δ/20-08-2020) |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                 |                          |                                        |                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Κεφάλαια / Άρθρα ΦΕΚ 485/Δ./ 20-08-2020                                                     | ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Σαφήνεια        | Εναρμόνιση / Συμβατότητα | Βαθμός Δεσμευτικότητας Κατ. Α', Β', Γ' | Αξιολόγηση συμβατότητας, αντίθεσης ή ανατροπής του ΕΧΠ Τουρισμού                                                                                                  |
| Αρ. 2 Χωροταξική ένταξη Παρ 2 εδ 2                                                          | <b>2 Δραστηριότητες που πρέπει να στηριχθεί ο διεθνής προσανατολισμός της Περιφέρειας</b><br>- δραστηριότητες στις οποίες υπάρχουν ήδη σαφείς τάσεις εξωστρέφειας ή τουλάχιστον συγκριτικό πλεονέκτημα, και μπορούν υπό προϋποθέσεις να αναδειχθούν σε νέους πυλώνες του διεθνούς ρόλου: η μεταφορά (ενδεχομένως μέσω ΑΠΕ και η παραγωγή) ενέργειας, νέες μορφές τουρισμού (εναλλακτικές, κρουαζιέρα, ειδικών τουριστικών υποδομών, οικοτουρισμού), τουριστική κατοικία), οι υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις, η έρευνα και τεχνολογία, άλλες υπηρεσίες με περιθώρια εξυπηρέτησης και του διεθνούς χώρου (ανώτατη εκπαίδευση, περίθαλψη) καθώς και η προσέλκυση εδρών διεθνών οργανισμών. | Ασαφής          | Μέτρια                   | Γ                                      | Το ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας δεν αντιβαίνει στις κατευθύνσεις του ΕΧΠ Τουρισμού αλλά δεν τις εξειδικεύει και δεν παρέχει ειδικές ρυθμίσεις για λιμένες κρουαζιέρας |
| Αρ. 2 7.Διαπεριφερειακός ρόλος της Κεντρικής Μακεδονίας β iii                               | (iii) τουριστικοί πόροι (με την ευρεία έννοια, συμπεριλαμβανόμενων φυσικών, πολιτιστικών κλπ. ) που είναι χωροθετημένοι σε ένα διαπεριφερειακό κύκλωμα (Θεσσαλία - Ήπειρο - Δ. Μακεδονία - Ανατ. Μακεδονία-Θράκη - Άγιον Όρος) και επιτρέπουν την ανάπτυξη διαπεριφερειακών διαδρομών που αφορούν το ίδιο είδος τουρισμού (πχ. ορεινός, θρησκευτικός, οικοτουρισμός) ή δικτυώσεων (κρουαζιέρας/ πολιτιστικός).                                                                                                                                                                                                                                                                           | Ασαφής          | Μέτρια                   | Γ                                      |                                                                                                                                                                   |
| Αρ. 13 Χωρική διάρθρωση βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής Παρ. 7                         | 7. Ως προς τις λοιπές μεταφορές, τίθενται ως γενικές προτεραιότητες η ενίσχυση του ρόλου των σημαντικών κόμβων επιβατικών και εμπορευματικών κέντρων (αερολιμένας Θεσσαλονίκης, λιμένες, σιδηροδρομικοί και λεωφορειακοί σταθμοί), κατόπιν μελετών σκοπιμότητας και εφικτότητας, καθώς και η προώθηση μετακινήσεων με μέσα τουριστικής ανάπτυξης για την επέκταση/ βελτίωση υφιστάμενων ή τη δημιουργία νέων κόμβων προσέλκυσης κρουαζιερόπλοιων, τουριστικών σκαφών και υδροπλάνων.                                                                                                                                                                                                     | Ασαφής          | Μέτρια                   | Γ                                      |                                                                                                                                                                   |
| Αρ. 13 Χωρική διάρθρωση βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής Παρ. 8                         | 8. Θεωρείται σκόπιμη η ενίσχυση του δικτύου τουριστικών λιμένων καθώς και η διερεύνηση της σκοπιμότητας βελτίωσης των λιμενικών υποδομών υποδοχής κρουαζιερόπλοιων στη Θεσσαλονίκη, η εξέταση της εφικτότητας και βιωσιμότητας δημιουργίας υδατοδρομίων στις παραθαλάσσιες περιοχές και κυρίως στις περιοχές τουριστικών μαρίνων, η εξέταση ακτοπολικής σύνδεσης μεταξύ Χαλκιδικής - Πιερίας, κυρίως μέσω των λιμανιών Ν. Μουδανιών και Λιτοχώρου.                                                                                                                                                                                                                                       | Μέτρια σαφήνεια | Μέτρια                   | Γ                                      |                                                                                                                                                                   |



Διάγραμμα 41 - Σαφήνεια ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 42 - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 43 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας (Ίδια επεξεργασία)

Η σαφήνεια των προβλέψεων για την κρουαζιέρα στο ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας είναι περιορισμένη με το 75% αυτών να είναι ασαφείς και 25% να είναι μέτρια σαφείς. Οι αναφορές είναι ενσωματωμένες γενικά στον τουριστικό σχεδιασμό χωρίς να υπάρχουν λεπτομέρειες ή εξειδικεύσεις για τον τομέα της κρουαζιέρας όπως περιορισμούς για λιμενικές ζώνες ή μέγιστα όρια επιβάρυνσης.

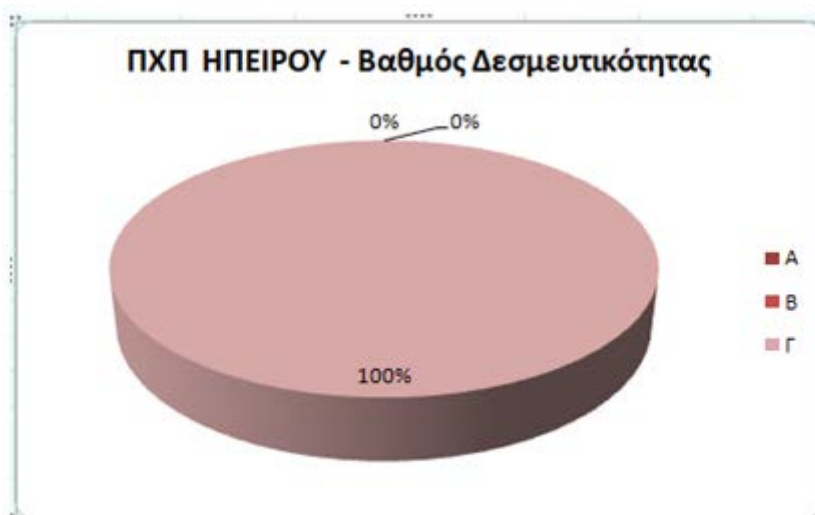
Ο βαθμός δεσμευτικότητας των διατάξεων για την κρουαζιέρα στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) Κεντρικής Μακεδονίας είναι χαμηλός (100% κατευθύνσεις τύπου Γ), καθώς είναι γενικές και δεν αναφέρονται αναλυτικά και με σαφήνεια στην κρουαζιέρα. Δεν επιβάλλονται περιορισμοί ή υποχρεώσεις σχετικά με χωροθέτηση, ανάπτυξη ή λειτουργία δραστηριοτήτων κρουαζιέρας. Επομένως ο βαθμός δεσμευτικότητας είναι κατευθυντήριος κυρίως και όχι ρυθμιστικός.

Το ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας είναι θεσμικά συμβατό με τα υπερκείμενα και ειδικά πλαίσια, αλλά υστερεί σε ενεργή εναρμόνιση και αξιοποίηση των ειδικών προβλέψεων για την κρουαζιέρα. Δεν προκαλεί σύγκρουση, αλλά δεν λειτουργεί και ως εργαλείο χωρικής εξειδίκευσης για την κρουαζιέρα. Επομένως θα λέγαμε ότι υπάρχει θεματική ευθυγράμμιση με εθνικές και ευρωπαϊκές στρατηγικές, τομεακά σχέδια και δεν δημιουργεί συγκρούσεις αλλά δεν περιλαμβάνει ειδικές ρυθμίσεις για λιμένες κρουαζιέρας, δεν προχωρά σε επαρκή εξειδίκευση στις χωρικές απαιτήσεις όπως η χωροθέτηση των home ports ή των σταθμών εξυπηρέτησης και των περιβαλλοντικών ορίων και δεν διασφαλίζεται η εναρμόνιση με εργαλεία χαμηλότερου επιπέδου.

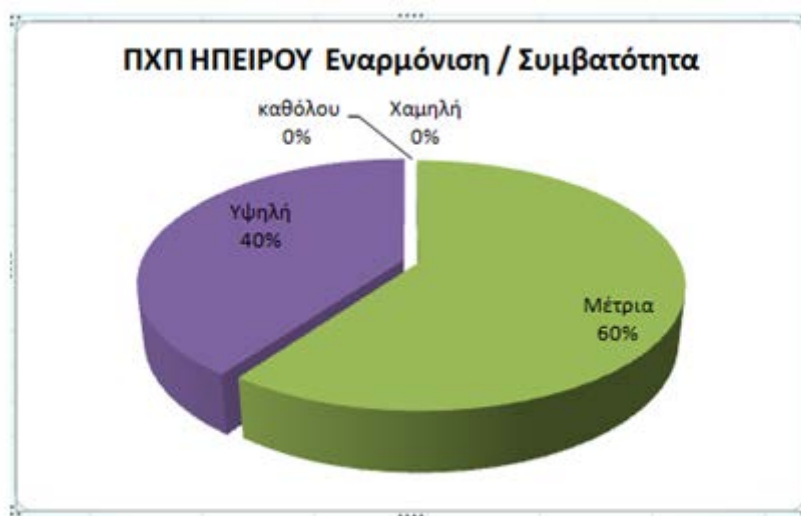
| <b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ<br/>(ΦΕΚ 286/Α.Α.Π/28-11-2018)</b>       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                            |                                         |                                                                 |                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Κεφάλαια /<br/>Άρθρα<br/>ΦΕΚ<br/>286/Α.Α.Π./<br/>28-11-2018</b>                                  | <b>ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <b>Σαφήνεια</b>            | <b>Εναρμόνιση<br/>/<br/>Συμβατότητα</b> | <b>Βαθμός<br/>Δεσμευτι-<br/>κότητας<br/>Κατ. Α',<br/>Β', Γ'</b> | <b>Αξιολόγηση<br/>συμβατότητας,<br/>αντίθεσης ή<br/>ανατροπής του<br/>ΕΧΠ Τουρισμού</b>                                                                                                     |
| Άρ. 5 Βασικοί<br>άξονες και<br>πόλοι<br>ανάπτυξης<br>2. Πόλοι<br>Παρ. 2                             | Ο ρόλος της Ηγουμενίτσας επαναπροσδιορίζεται στις νέες γεωπολιτικές συνθήκες με βάση την ύπαρξη του λιμανιού και την αναγκαιότητα για την αξιοποίησή του όχι μόνο ως εμπορικού κόμβου (ρόλος ο οποίος φαίνεται να περιορίζεται σε σχέση με τον αρχικό σχεδιασμό) αλλά και ως λιμένα υποστήριξης και άλλων δραστηριοτήτων (κρουαζιέρα, πετρέλεια κ.λπ.). Ως το πλησιέστερο αστικό κέντρο της Ηπείρου προς τα ελληνοαλβανικά σύνορα έχει τη δυνατότητα να αναβαθμίσει το ρόλο της κυρίως σε ό,τι αφορά τις δυνατότητες ανάπτυξης διασυνοριακών σχέσεων στον εμπορικό, πολιτισμικό, τουριστικό και εκπαιδευτικό τομέα. | <b>Μέτρια<br/>σαφήνεια</b> | <b>Μέτρια</b>                           | <b>Γ</b>                                                        | <b>Είναι θεσμικά και στρατηγικά συμβατό, αλλά δεν αξιοποιεί πλήρως τις προβλέψεις του ΕΧΠΤ ώστε να υπάρχει ένα εναρμονισμένο και εφαρμόσιμο πλαίσιο για την κρουαζιέρα στην Περιφέρεια.</b> |
| Άρ. 6 Πύλες δικτύου μεταφορών και διαμετακ/κά κέντρα<br>1.Πύλες μεταφορικού δικτύου                 | Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας αναγνωρίζεται από το Γενικό Πλαίσιο ως κύρια διεθνής θαλάσσια πύλη της χώρας, ..... το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί με βάση τη θέση του στο ένα άκρο της Εγνατίας οδού και με βάση τις λιμενικές υποδομές του (υφιστάμενες και προγραμματιζόμενες) εκτός από πύλη εισόδου και ένα δυνάμει πόλο διαμετακόμισης. Τέλος, στο βαθμό που θα εξελίσσεται η ολοκληρωμένη τουριστική ανάπτυξη της Περιφέρειας, το λιμάνι θα απαιτείται να αναβαθμίσει το ρόλο του τόσο σε σχέση με την επιβατική κίνηση όσο και ως πύλη κρουαζιέρας.                                                         | <b>Μέτρια<br/>σαφήνεια</b> | <b>Υψηλή</b>                            | <b>Γ</b>                                                        |                                                                                                                                                                                             |
| Άρ. 10 Χωρική διάρθρωση βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής<br>Παρ. 4                              | Η ολοκλήρωση των έργων στο λιμένα της Ηγουμενίτσας θα πρέπει να διασφαλίσει τη δυνατότητα εναλλακτικών ρόλων του λιμένα στο μέλλον (λιμάνι κρουαζιέρας, πετρέλεια πλοίων, εμπορευματικός λιμένας, λιμένας υποστήριξης αναγκών που θα προκύψουν από πιθανή εξόρυξη υδρογονανθράκων στο χερσαίο χώρο της Ηπείρου ή στο βόρειο Ιόνιο).                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <b>Μέτρια<br/>σαφήνεια</b> | <b>Μέτρια</b>                           | <b>Γ</b>                                                        |                                                                                                                                                                                             |
| Άρ. 12 εξειδίκευση συμπ/τητα παραγωγικών δραστηριοτήτων<br>Δ Περιοχές ανάπτυξης τουρισμού<br>Παρ. 7 | ση για αντίστοιχες υποδομές και υπηρεσίες. Επιπλέον, τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της Πρέβεζας εντάσσονται στις υποδομές υποστήριξης του τουρισμού κρουαζιέρας, στο βαθμό που ολοκληρώνονται οι υποδομές και τα αντίστοιχα τοπικά πολυθεματικά τουριστικά δίκτυα της Περιφέρειας και της ευρύτερης περιοχής.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <b>Ασαφής</b>              | <b>Μέτρια</b>                           | <b>Γ</b>                                                        |                                                                                                                                                                                             |
| Άρ. 16 Πρόγραμμα Δράσης Πίνακας 10 Αναγκαία έργα και παρεμβάσεις                                    | - Ολοκλήρωση Β' και Γ' φάσης λιμένα Ηγουμενίτσας (μεσοπρόθεσμη 5ετής περίοδος)<br>-Δράσεις διαπεριφερειακής δικτύωσης για τουρισμό κρουαζιέρας από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας(Δωδώνη, Ιωάννινα, Μέτσοβο) (μεσοπρόθεσμη 5ετής περίοδος)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Καλή<br/>σαφήνεια</b>   | <b>Υψηλή</b>                            | <b>Γ</b>                                                        |                                                                                                                                                                                             |



Διάγραμμα 44 - Σαφήνεια ΠΧΠ Ηπείρου (Ιδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 45 - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΠΧΠ Ηπείρου (Ιδια επεξεργασία)



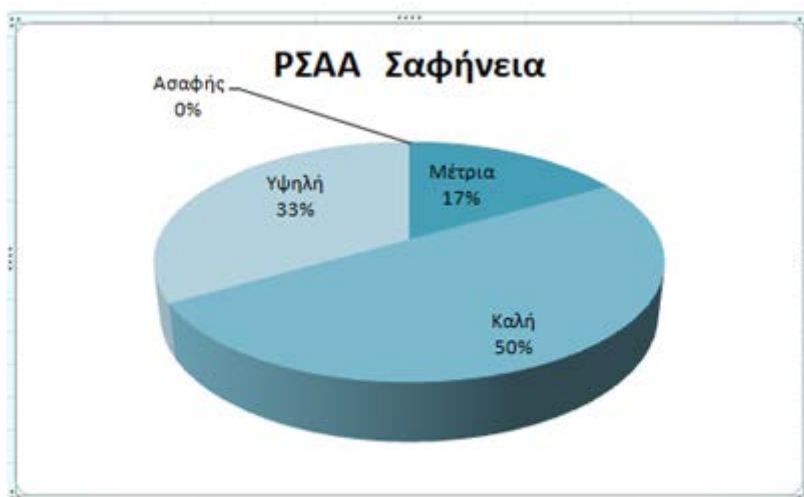
Διάγραμμα 46 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΠΧΠ Ηπείρου (Ιδια επεξεργασία)

Στο ΠΧΠ Ηπείρου, οι διατάξεις για την κρουαζιέρα εμφανίζονται γενικές και χωρίς πλήρη εξειδίκευση, με ποσοστό 60% μέτριας σαφήνειας, 20% με καλή σαφήνεια και 20% ασαφείς. Αναγνωρίζεται ο ρόλος της Ηγουμενίτσας ως λιμένα με δραστηριότητες κρουαζιέρας εκτός από εμπορευματικός. Είναι σαφείς ως προς τις περιοχές και τις υποδομές που προτείνονται (λιμένας Ηγουμενίτσας) αλλά δεν προσδιορίζουν περιβαλλοντικές απαιτήσεις και προδιαγραφές λιμενικών εγκαταστάσεων.

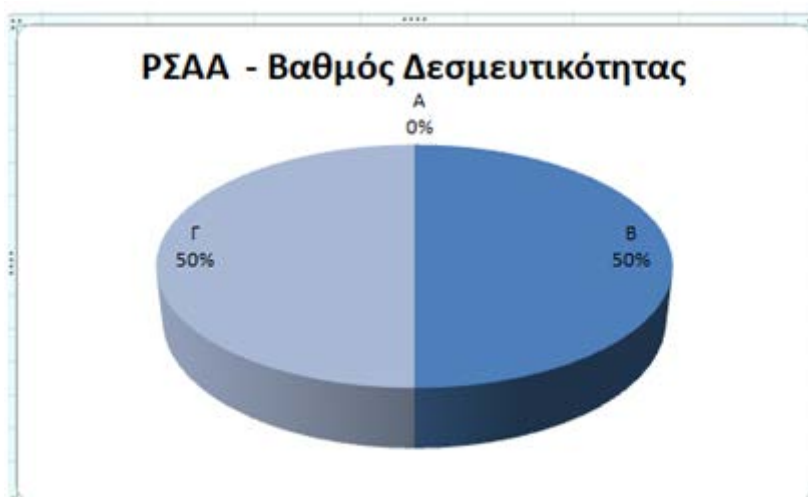
Ο βαθμός δεσμευτικότητας των διατάξεων για την κρουαζιέρα στο ΠΧΠ Ηπείρου είναι χαμηλός (100% κατευθύνσεις τύπου Γ), καθώς είναι είναι κατευθυντήριος κυρίως και όχι ρυθμιστικός. Η κρουαζιέρα αναφέρεται κυρίως στο πλαίσιο ενίσχυσης του λιμένα Ηγουμενίτσας και της διασύνδεσης με άλλες χώρες (Ιταλία, Αλβανία) και περιφέρειες όπως τα νησιά του Ιονίου. Δεν επιβάλλονται περιορισμοί ή υποχρεώσεις σχετικά με χωροθέτηση, ανάπτυξη ή λειτουργία δραστηριοτήτων κρουαζιέρας.

Το ΠΧΠ Περιφέρειας Ηπείρου βρίσκεται σε γενική και θεματική εναρμόνιση με τα υπερκείμενα και εξειδικευμένα πλαίσια για την κρουαζιέρα. Είναι ελλιπής η λειτουργική και τεχνική εναρμόνιση ως προς περιβαλλοντικά κριτήρια και περιοριστικούς όρους. Αναγνωρίζεται ο ρόλος της Ηγουμενίτσας ως πύλη για την Ιταλία και τα Δυτικά Βαλκάνια ενσωματώνεται η κατεύθυνση διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος (θεματικός τουρισμός, φύση) χωρίς προβλέψεις για χωρική οριοθέτηση (π.χ. ζώνες ανάπτυξης τουριστικών χρήσεων), και χωρίς κατηγοριοποίηση λιμένων (home ports, transit).

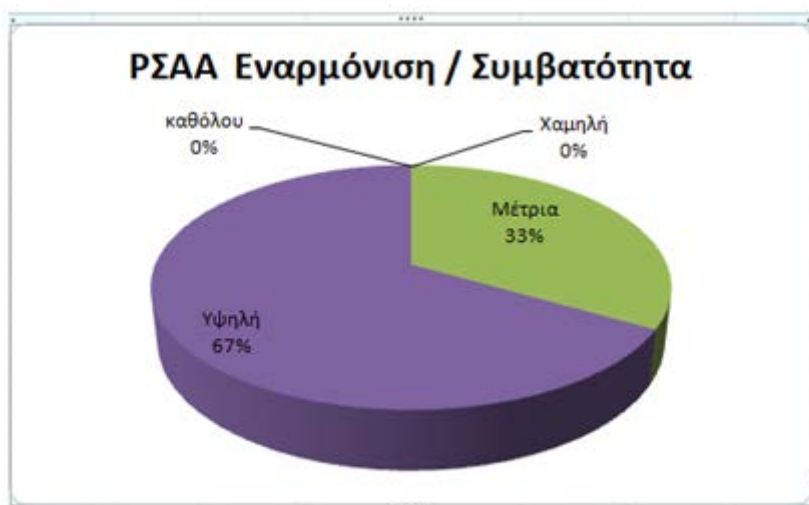
| <b>ΝΕΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ (ΦΕΚ 156/Α/01-08-2014)</b>                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                        |                                 |                                               |                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| <b>Κεφάλαια / Άρθρα ΦΕΚ 156/Α/01-08-2014</b>                                               | <b>ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ -ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>Σαφήνεια</b>        | <b>Εναρμόνιση / Συμβατότητα</b> | <b>Βαθμός Δεσμευτικότητας Κατ. Α', Β', Γ'</b> | <b>Αξιολόγηση συμβατότητας, αντίθεσης ή ανατροπής του ΕΧΠ Τουρισμού</b> |
| Αρ. 11<br>Οργάνωση αξόνων πόλων ανάπτυξης παρ. 3.1 Πόλοι διεθνούς – εθνικής εμβάλειας (ββ) | ββ) Η Περιοχή Επιβατικού Λιμένα Πειραιά, σε συνδυασμό με τον Εμπορευματικό Λιμένα Ικονίου -Κερατσινίου. Αποτελεί τη Νότια Πύλη της Περιφέρειας και τη σημαντικότερη θαλάσσια πύλη της χώρας. Επιδιώκεται η ενίσχυσή του ως ναυτιλιακού κέντρου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 9 παράγραφος 1.2β και 10 παράγραφος 3.1β περίπτωση ββ', και κόμβου συνδυασμένων μεταφορών και υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιασμού, όπως είναι η ακτοπλοία και οι εξυπηρετήσεις κρουαζιερόπλοιων, ο τουρισμός και ο πολιτισμός. | <b>Υψηλή σαφήνεια</b>  | <b>Υψηλή</b>                    | <b>Β</b>                                      |                                                                         |
| Αρ. 28<br>Τουρισμός παρ. 2 (θ)                                                             | θ) Η διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας εγκαταστάσεων ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων και εξυπηρέτησης των επιβατών τους, με σκοπό τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Αττική, καθώς επίσης και η αντιμετώπιση πιθανών επιπτώσεων στους τόπους προορισμού και επισκέψεων. Κατευθύνσεις δίνονται στο Παράρτημα XIII.                                                                                                                                                         | <b>Καλή σαφήνεια</b>   | <b>Υψηλή</b>                    | <b>Γ</b>                                      |                                                                         |
| Αρ. 30<br>Οργάνωση συστήματος μεταφορών Παρ. 1. β                                          | β) Κύριοι επιβατικοί λιμένες είναι ο κεντρικός επιβατικός λιμένας Πειραιά και συμπληρωματικά οι επιβατικοί λιμένες Λαυρίου και Ραφήνας. Κύριος εμπορευματικός λιμένας είναι ο λιμένας Ικονίου - Κερατσινίου - Περάματος, ενώ συμπληρωματική λειτουργία παρέχουν οι λιμένες Ελευσίνας και Λαυρίου. Η εξειδίκευση του ρόλου τους περιλαμβάνεται στο Παράρτημα XIV.                                                                                                                                              | <b>Υψηλή σαφήνεια</b>  | <b>Υψηλή</b>                    | <b>Γ</b>                                      |                                                                         |
| Παράρτημα XIII<br>Αρ. 28 παρ. 2.1                                                          | 1.Πρωθούνται υποδομές, κατά προτεραιότητα, για την ανάπτυξη των εξής μορφών τουρισμού: Πολιτιστικός, περιηγητικός, συνεδριακός, εκθεσιακός, επιχειρηματικός, θαλάσσιος (σκαφών αναψυχής και κρουαζιέρας), ιατρικός, τουρισμός φύσης, αθλητικός-προπονητικός, τουρισμός μεγάλων γεγονότων, (mega events), τουρισμός σπορ αέρος, προσκυνηματικός, αγροτουρισμός, γαστρονομικός, ιαματικός και θεραπευτικός, αναψυχής και διασκέδασης.                                                                           | <b>Μέτρια σαφήνεια</b> | <b>Υψηλή</b>                    | <b>Γ</b>                                      |                                                                         |
| Παράρτημα XIII<br>Αρ. 28 παρ. 2.2γ                                                         | Θαλάσσιος τουρισμός και αναψυχή: Προβλέπεται η ολοκλήρωση του προγράμματος έργων τουριστικών λιμένων, η συμπλήρωση, αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων καθώς και η δημιουργία νέων τουριστικών λιμένων. Δίδεται έμφαση στις κρουαζιέρες και αναβαθμίζεται σχετικά ο ρόλος των Επιβατικών Λιμένων Πειραιά και Λαυρίου, όπως αναφέρεται και στην παρ. 1β του άρθρου 30.                                                                                                                            | <b>Καλή σαφήνεια</b>   | <b>Υψηλή</b>                    | <b>Β</b>                                      |                                                                         |
| Παράρτημα XIV<br>Αρ. 30 παρ. 1β                                                            | Βασικοί Λιμένες Αττικής :<br>α)Κύριοι Επιβατικοί Λιμένες:<br>- Κεντρικός Επιβατικός Λιμένας Πειραιά: Γραμμές Αιγαίου/Κυκλάδων, Σαρωνικού, κρουαζιερόπλοια<br>- Επιβατικός Λιμένας Ραφήνας : ορισμένες γραμμές Κυκλάδων και Νότιας Εύβοιας<br>- Επιβατικός Λιμένας Λαυρίου: ορισμένες γραμμές Αιγαίου/Κυκλάδων, κρουαζιερόπλοια<br>Για τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την κρουαζιέρα, είναι δυνατόν να διευρευνηθεί η δημιουργία επιπλέον θέσεων ελλιμενισμού για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας.          | <b>Καλή σαφήνεια</b>   | <b>Υψηλή</b>                    | <b>Β</b>                                      |                                                                         |



Διάγραμμα 47 - Σαφήνεια ΡΣΑΑ (Ιδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 48 - Βαθμός Δεσμευτικότητας ΡΣΑΑ (Ιδια επεξεργασία)



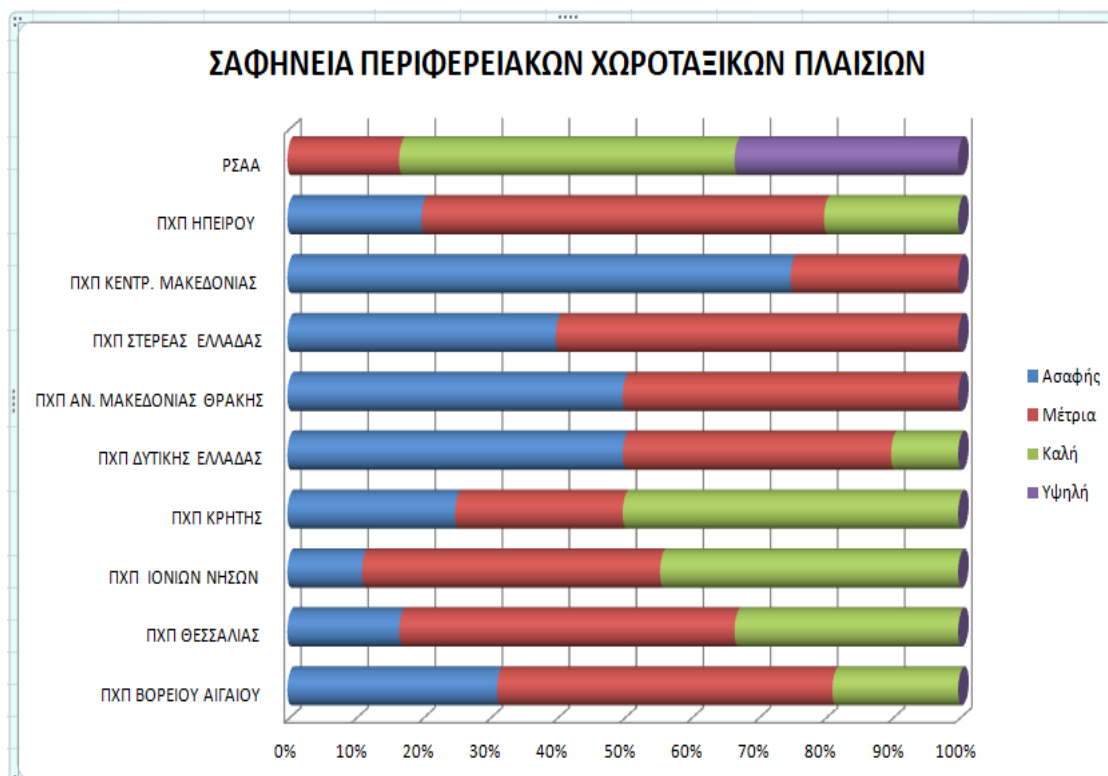
Διάγραμμα 49 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα ΡΣΑΑ (Ιδια επεξεργασία)

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής (ΦΕΚ 156/Α/01-08-2014) διαθέτει υψηλή σαφήνεια σχετικά, σε επίπεδο στόχων, ρόλων και περιοχών, αποτελώντας ένα καλά προσανατολισμένο στρατηγικό εργαλείο για την κρουαζιέρα. Το 33% των προβλέψεων του είναι υψηλής σαφήνειας, το 50% καλής σαφήνειας και τέλος σε ποσοστό 17% μέτριας σαφήνειας. Αναφέρει τον τομέα της κρουαζιέρας ως στρατηγικής σημασίας, προσδιορίζει τον Πειραιά ως βασική πύλη εισόδου διεθνούς τουρισμού, ενισχύει την κατηγοριοποίηση ως σημείο εκκίνησης (home port) και τον διασυνδέει με αστικά μέσα μεταφοράς, τον αερολιμένα καθώς και τουριστικούς πόλους στην Αττική. Υπάρχουν περιορισμοί στην εξειδίκευση του ΡΣΑΑ καθώς δεν περιλαμβάνει προδιαγραφές ή περιβαλλοντικά κριτήρια για την κρουαζιέρα και χωροθέτηση υποδομών (ζώνες χρήσεων και τερματικοί σταθμοί).

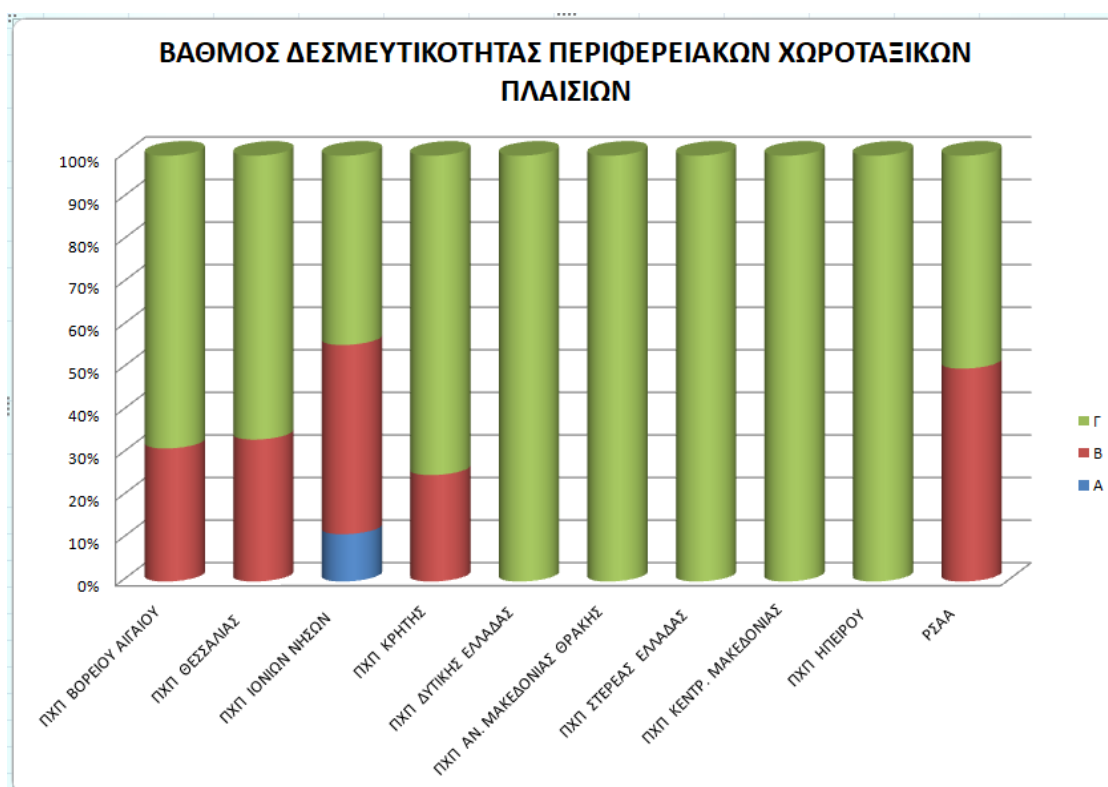
Οι διατάξεις του ΡΣΑΑ έχουν γενικό και στρατηγικό χαρακτήρα και αποτελούνται κατά το ήμισυ (50%) από κατευθύνσεις τύπου Γ και το υπόλοιπο 50% από τύπου Β. Έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα ως προς τον προσανατολισμό τους και δεν περιλαμβάνουν ρυθμιστικού τύπου άρθρα ώστε να επιβάλλονται συγκεκριμένες παρεμβάσεις. Επιπλέον δεν συνοδεύεται από προϋπολογιζόμενες δράσεις και έργα στον τομέα της κρουαζιέρας, δεν προτείνονται μηχανισμοί υλοποίησης, ούτε εντάσσεται σε χρηματοδοτικό σχεδιασμό (ΕΣΠΑ, Ταμείο Ανάκαμψης, ΠΔΕ). Επομένως απαιτούνται συμπληρωματικά ρυθμιστικά και επιχειρησιακά εργαλεία.

Η εναρμόνιση – συμβατότητα του ΡΣΑΑ με τα ανώτερα εθνικά και ειδικά πλαίσια σχετικά με τον τομέα της κρουαζιέρας παρουσιάζεται υψηλή καθώς ευθυγραμμίζεται και ενισχύει τους στρατηγικούς στόχους ωστόσο η εναρμόνιση με κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού είναι μάλλον μερική και ελλιπής, γεγονός που περιορίζει την πλήρη υλοποίηση των προβλέψεων του. Όσον αφορά το ΕΧΠ Τουρισμού, υπάρχει σαφής συμβατότητα μεταξύ των δύο πλαισίων ως προς την ανάπτυξη της κρουαζιέρας (π.χ το λιμάνι του Πειραιά ορίζεται ως βασικός κόμβος διεθνούς και εθνικής εμβέλειας ή ως πύλη διεθνούς κρουαζιέρας, δυνατότητα σύνδεσης με πολλαπλούς τουριστικούς προορισμούς ή διασύνδεση με τα δίκτυα μεταφορών). Ενώ κινείται στην ίδια κατεύθυνση δεν υπάρχει πρόβλεψη για μηχανισμούς ή όρια που να διασφαλίζουν :

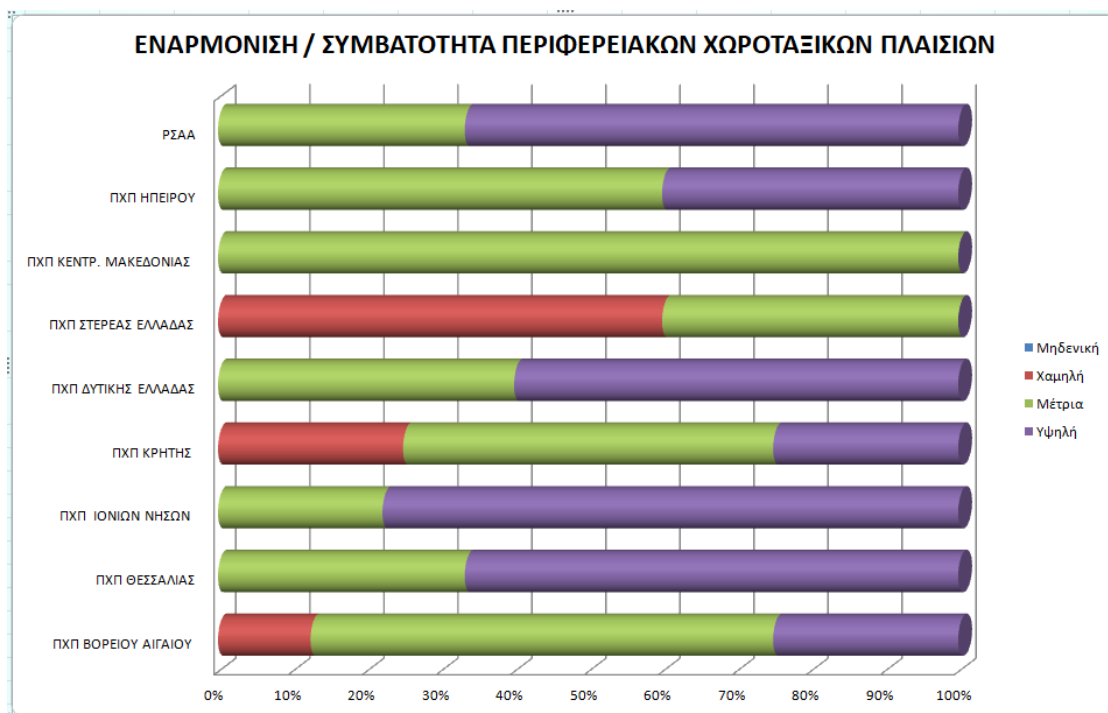
- τον έλεγχο του μεγέθους και της έντασης αυτού του τομέα τουρισμού (ιδιαίτερα σε περιοχές με πολιτιστικό ή αστικό κορεσμό)
- την κατανομή του τουριστικού φορτίου.
- την ενσωμάτωση περιβαλλοντικών κριτηρίων ειδικά για έργα μεγάλης κλίμακας



Διάγραμμα 50 - Σαφήνεια Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 51 - Βαθμός Δεσμευτικότητας Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων (Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 52 - Εναρμόνιση / Συμβατότητα Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων (Ίδια επεξεργασία)

Τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια απαιτείται να εναρμονίζονται με τον εθνικό σχεδιασμό ενώ μπορούν κατά περίπτωση να τον τροποποιούν και εξειδικεύουν. Στα περισσότερα ΠΧΠ κυριαρχούν η μέτρια σαφήνεια στις διατάξεις για τον τουρισμό κρουαζιέρας. Μόνο η Κρήτη και τα Ιόνια Νησιά εμφανίζουν βελτιωμένα ποσοστά στην κατηγορία καλής σαφήνειας και το ΡΣΑΑ υψηλή σαφήνεια. Τα ΠΧΠ Κεντρικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας –Θράκης, Δυτικής Ελλάδας, και Στερεάς Ελλάδας είναι από τα πλέον ασαφή, με αποτέλεσμα να επηρεάζονται αρνητικά οι προοπτικές σχεδιασμού υποδομών όπως λιμένες κρουαζιέρας.

Ο βαθμός δεσμευτικότητας των ΠΧΠ είναι γενικά χαμηλός με την κατηγορία Γ (Χαμηλής δεσμευτικότητας με γενικές αρχές, στρατηγικές κατευθύνσεις) να κυριαρχεί σχεδόν σε όλα τα πλαίσια. Η απουσία αυστηρών κανονιστικών διατάξεων υποδηλώνει ότι λειτουργούν ως στρατηγικά και όχι ως ρυθμιστικά κείμενα. Το ΠΧΠ Ιονίων Νήσων ξεχωρίζει καθώς περιλαμβάνει μικρό ποσοστό κατηγορίας Α στις διατάξεις του, ίσως λόγω αυξημένης τουριστικής πίεσης που δημιουργεί ανάγκη για σαφείς κανόνες. Ορισμένα πλαίσια όπως το ΡΣΑΑ, των Ιονίων Νήσων, του Βορείου Αιγαίου, της Θεσσαλίας περιλαμβάνουν κατευθύνσεις κατηγορίας Β, μερικώς δεσμευτικές με ερμηνευτικό περιθώριο.

Η πλειοψηφία των περιφερειακών χωροταξικών πλαισίων παρουσιάζει υψηλή έως μέτρια εναρμόνιση με υπερκείμενες πολιτικές και στόχους. Τα χωροταξικά πλαίσια

Ιονίων Νήσων, Δυτικής Ελλάδας και Θεσσαλίας ξεχωρίζουν για την υψηλή εναρμόνισή τους. Τα δύο πρώτα ίσως λόγω του σημαντικού ρόλου που διαδραματίζουν οι λιμένες τους. Τα ΠΧΠ Στερεάς Ελλάδας, Κρήτης και Βορείου Αιγαίου παρουσιάζουν χαμηλότερη συμβατότητα μη εξειδικεύοντας τις εθνικές στρατηγικές σε λειτουργικές προτάσεις.

## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η δραστηριότητα της κρουαζιέρας αν και συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομία και την απασχόληση, συνοδεύεται από ποικίλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις που καθιστούν επιτακτική την ανάγκη για την βιώσιμη διαχείρισή της. Το θαλάσσιο περιβάλλον επιβαρύνεται σημαντικά από στερεά και υγρά απόβλητα, διαρροές υδρογονθράκων, απόρριψη έρματος, από τοξικές επικαλύψεις και ατμοσφαιρικούς ρύπους. Συχνά αυτή η επιβάρυνση επηρεάζει τη θαλάσσια βιοποικιλότητα, τα ενδιαιτήματα και τα φυσικά οικοσυστήματα μακροπρόθεσμα και μη αναστρέψιμα. Επιπλέον η ηχορύπανση και η φωτορύπανση που προκαλούν τα κρουαζιερόπλοια διαταράσσουν τη φυσιολογία και τη συμπεριφορά των θαλάσσιων οργανισμών ενώ κινδυνεύουν από προσκρούσεις μεγάλα και προστατευόμενα είδη όπως οι φάλαινες και οι θαλάσσιες χελώνες. Η αυξημένη τουριστική πίεση και η απαίτηση για λιμενικές υποδομές μπορεί να οδηγήσουν σε υποβάθμιση παράκτιων περιοχών, επανεισβολή ιζημάτων και κίνδυνο καταστροφής ευάλωτων οικοσυστημάτων όταν επεκτείνονται σε απομονωμένες περιοχές όπως η Αρκτική. Επειδή η κρουαζιέρα απαιτεί σημαντικούς υδάτινους και ενεργειακούς πόρους δημιουργεί έντονες πιέσεις σε τοπικά αποθέματα.

Η συμβολή αυτού του τομέα τουρισμού είναι αξιοσημείωτη στην οικονομία και την απασχόληση, ωστόσο απαιτείται και μια ισορροπημένη διαχείριση ώστε να ελαχιστοποιούνται οι παράλληλες αρνητικές επιπτώσεις, όπως η εποχικότητα στην απασχόληση και η υπερσυγκέντρωση τουριστών καθώς και η αδιαφορία για τοπικές κοινωνικές και πολιτισμικές ιδιαιτερότητες.

Επομένως αναδεικνύεται η ανάγκη για αυστηρότερο ρυθμιστικό πλαίσιο, συνοδευόμενο από αυξημένους ελέγχους συμμόρφωσης και υιοθέτηση βιώσιμων τεχνολογιών. Ενδεχομένως η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των επαγγελματιών του τουρισμού αλλά και των επιβατών να αποτελεί συνιστώσα για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της κρουαζιέρας.

Για την μετάβαση σε ένα πιο βιώσιμο μοντέλο τουριστικής ανάπτυξης απαιτούνται και στοχευμένες παρεμβάσεις που θα διασφαλίζουν την προστασία των φυσικών πόρων, την οικονομική βιωσιμότητα και την κοινωνική αποδοχή.

Η υιοθέτηση αυστηρότερων κανονισμών για εκπομπές και απόβλητα πλοίων σε συνδυασμό με επιβολή συστημάτων περιβαλλοντικής πιστοποίησης είναι μια πρόταση. Έχουν προταθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) αυστηρότεροι δείκτες για τη ναυσιπλοΐα, ενώ παράλληλα η ενσωμάτωση

δεικτών ESG (Environment – Social – Governance) στις επιχειρήσεις κρουαζιέρας θα ενισχύσει τη λογοδοσία και τη διαφάνεια (UNWTO, 2022).

Μια άλλη πρόταση η οποία μπορεί να μειώσει εκπομπές κατά τη διάρκεια παραμονής των πλοίων στα λιμάνια είναι η εγκατάσταση τεχνολογιών cold ironing (shore power) δηλαδή η παροχή ηλεκτροδότησης των ελλιμενιζόμενων πλοίων από ξηράς μέσω σύνδεσης τους στο ηλεκτρικό δίκτυο του λιμανιού.

Για την αντιμετώπιση φαινομένων υπερσυγκέντρωσης επισκεπτών θα μπορούσε να λειτουργήσει αποσυμφορητικά η υιοθέτηση ανώτατου ορίου επισκεπτών και η εφαρμογή χρονοπρογραμματισμού αφίξεων. Η προώθηση επίσης μικρότερων λιγότερο ενεργοβόρων πλοίων σε οικολογικά ευαίσθητους προορισμούς θα μπορούσε να συμβάλλει στην αποφυγή υποβάθμισης ευάλωτων οικοσυστημάτων.

Επειδή η κοινωνική αποδοχή της κρουαζιέρας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από αν και πόσο οι τοπικές κοινότητες αποκομίζουν ουσιαστικά οφέλη, ιδιαίτερα σημαντική θα ήταν η προώθηση τοπικών αγορών και προϊόντων.

Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα με έντονη νησιωτική και τουριστική φυσιογνωμία επομένως η ενσωμάτωση του τουρισμού κρουαζιέρας στα εθνικά και περιφερειακά χωροταξικά σχέδια αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την βιώσιμη ανάπτυξή του ώστε να εξισορροπείται η οικονομική ανάπτυξη με την προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Σε εθνικό επίπεδο με τον στρατηγικό χωροταξικό σχεδιασμό καθορίζονται εθνικοί λιμένες – πύλες και αναγνωρίζονται συγκεκριμένα λιμάνια ως κύριοι υποδοχείς κρουαζιερόπλοιων (Πειραιάς, Ηράκλειο, Βόλος, Ρόδος, Κέρκυρα, Σαντορίνη κ.α.). Προβλέπεται ιεράρχηση λιμένων σε διεθνείς, εθνικούς και περιφερειακούς με βάση την ικανότητα υποδοχής τους και την προσβασιμότητα. Τέλος προβλέπεται σύνδεση με υποδομές μεταφορών και προγραμματισμός έργων (σιδηροδρομικές συνδέσεις, οδικά δίκτυα) που εξυπηρετούν την πρόσβαση στα λιμάνια.

Στο ειδικό χωροταξικό πλαίσιο για τον τουρισμό καθορίζονται γενικοί στόχοι για την ενίσχυση της τουριστικής ανταγωνιστικότητας λαμβάνοντας υπόψη το περιβάλλον. Περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για την οργάνωση του θαλάσσιου τουρισμού και των λιμενικών υποδομών. Υποδεικνύονται ανάγκες αναβάθμισης ή δημιουργίας νέων υποδομών όπως προβλήτες και σταθμοί υποδοχής και περιλαμβάνει κατευθύνσεις για τη διαχείριση της τουριστικής κίνησης ώστε να αποφεύγεται υπερφόρτωση των προορισμών. Η κρουαζιέρα αναφέρεται ως τομέας με περιθώρια ανάπτυξης, εφόσον πληρούνται χωροταξικά και περιβαλλοντικά κριτήρια, και θα πρέπει να αναπτύσσεται

με όρους συμπληρωματικότητας, ισόρροπης κατανομής και προστασίας των φυσικών και πολιτιστικών πόρων. Με το νέο ΕΧΠ Τουρισμού εισάγονται εργαλεία όπως τα Σχέδια Διαχείρισης Τουριστικών Προορισμών και η φέρουσα ικανότητα αλλά απουσιάζει η ύπαρξη μηχανισμού παρακολούθησης.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας ενσωματώνεται στην Εθνική Χωρικής Στρατηγική για τον Θαλάσσιο Χώρο ως συνιστώσα του θαλάσσιου τουρισμού με στόχο τη βιώσιμη και συντονισμένη ανάπτυξή του. Προβλέπονται ζώνες θαλάσσιας τουριστικής δραστηριότητας όπου μπορεί να αναπτυχθεί ο τουρισμός κρουαζιέρας με ασφάλεια και βιωσιμότητα. Για τον προσδιορισμό τους λαμβάνεται υπόψη η εγγύτητα σε υφιστάμενα ή υπό ανάπτυξη λιμάνια και η ευαισθησία του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος (για παράδειγμα περιοχές Natura ή περιοχές προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς). Διακρίνεται ιεράρχηση των λιμένων σε κεντρικούς λιμένες κρουαζιέρας και δευτερεύοντες – περιφερειακούς λιμένες με ειδικές χρήσεις ή μικρότερες δυνατότητες υποδοχής. Εξετάζεται η συμβατότητα με άλλες θαλάσσιες χρήσεις ώστε να αποφεύγεται η σύγκρουση με περιοχές αλιείας, υδατοκαλλιέργειών, ευαίσθητες περιβαλλοντικά ή ενεργειακά. Επιπλέον προβλέπεται οριοθέτηση και διαχείριση κρουαζιερόπλοιων ώστε να αποφευχθούν φαινόμενα υπερτουρισμού ειδικά σε ευαίσθητους προορισμούς.

Η ενσωμάτωση του τουρισμού κρουαζιέρας στα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια αποτελεί κρίσιμη πτυχή του στρατηγικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη παράκτιων και νησιωτικών περιοχών, ιδίως σε χώρες όπως η Ελλάδα με τόσο ευρεία ακτογραμμή. Ο τρόπος που ενσωματώνεται περιλαμβάνει συνδυασμό πολιτικών με χωροταξικά, περιβαλλοντικά, συγκοινωνιακά και αναπτυξιακά χαρακτηριστικά. Τα ΠΧΠ προσδιορίζουν λιμένες – κόμβους κρουαζιέρας, δηλαδή σημεία στρατηγικής γεωγραφικής θέσης με κατάλληλες υποδομές. Καθορίζονται περιοχές προτεραιότητας για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας με κριτήρια όπως η πολιτιστική κληρονομιά και η προσβασιμότητα. Προωθείται η αναβάθμιση ή κατασκευή λιμενικών υποδομών όπως προβλήτες για μεγαλύτερα πλοία, σταθμοί επιβατών και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης. Συνδέονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο ώστε να διευκολύνεται η διακίνηση των επισκεπτών προς την ενδοχώρα. Λαμβάνονται μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός είναι καθοριστικός παράγοντας για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας καθώς θέτει το πλαίσιο οργάνωσης του χώρου όπου εξελίσσονται οι σχετικές δραστηριότητες. Ανάλογα με τις ρυθμίσεις του λειτουργεί είτε ενισχυτικά είτε περιοριστικά.

Λειτουργεί ενισχυτικά όταν καθορίζονται κατάλληλες περιοχές ανάπτυξης, όταν προγραμματίζονται και υποστηρίζονται υποδομές και υπάρχει διασύνδεση με άλλους τομείς. Ειδικότερα όταν η επιλογή των λιμένων συνδέεται με φυσική πρόσβαση, βάθος και σύνδεση με δίκτυα μεταφορών. Όταν υπάρχει σαφές ρυθμιστικό πλαίσιο για τη δημιουργία λιμενικών ζωνών ή θαλάσσιων τουριστικών περιοχών και τα λιμενικά έργα όπως νέες προβλήτες ή σταθμοί επιβατών ενσωματώνονται στα τομεακά ή περιφερειακά σχέδια. Ενισχύεται επίσης ο τομέας της κρουαζιέρας με την προώθηση συνδυασμένων μεταφορών (διασύνδεση με αεροπορικά και οδικά δίκτυα) και όταν συνδέεται με πολιτιστικά και φυσικά αξιοθέατα κατόπιν σχεδιασμένων τουριστικών διαδρομών.

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας μπορεί να περιοριστεί από την μη ένταξη λιμενικών έργων σε εγκεκριμένα Ρυθμιστικά ή Ειδικά Χωροταξικά πλαίσια με αποτέλεσμα την αδυναμία υλοποίησης επενδύσεων, την έλλειψη σχεδιασμού για συνοδευτικές υποδομές όπως μεταφορές ή δίκτυα κοινής ωφέλειας, από την σύγκρουση χρήσεων όταν αναπτύσσεται σε περιοχές με ασύμβατες δραστηριότητες (βιομηχανικά λιμάνια, στρατιωτικές περιοχές, αλιευτικές ζώνες).

Ο τουρισμός κρουαζιέρας θα μπορούσε να εξελιχθεί σημαντικά στο μέλλον μέσα από μια ολοκληρωμένη και βιώσιμη προσέγγιση διαχείρισης του χώρου εφόσον ενσωματωθούν με συνέπεια οι περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις στον σχεδιασμό και την υλοποίηση πολιτικών, ώστε η ανάπτυξη της να συμβαδίζει με την προστασία του περιβάλλοντος και την ευημερία των τοπικών κοινωνιών.

Μέσα από τον σύγχρονο χωροταξικό σχεδιασμό μπορούν να τεθούν σαφείς κανόνες και κατευθύνσεις για την οργάνωση των λιμενικών υποδομών, τη διαχείριση της επισκεψιμότητας και τη διατήρηση της φέρουσας ικανότητας των προορισμών. Παράλληλα, η ενσωμάτωση περιβαλλοντικών όρων, η προώθηση “πράσινων λιμένων”, καθώς και η σύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή, μπορούν να εξασφαλίσουν οικονομικό όφελος χωρίς υπερεκμετάλλευση των φυσικών και πολιτισμικών πόρων.

Η συμμετοχή των τοπικών φορέων στον σχεδιασμό, η αξιοποίηση ψηφιακών εργαλείων και η ευθυγράμμιση με τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης, συνθέτουν τις βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχημένη μετεξέλιξη του τουρισμού κρουαζιέρας. Συνεπώς, μόνο μέσα από έναν στρατηγικό, χωρικά ενταγμένο και βιώσιμο σχεδιασμό μπορεί να διασφαλιστεί το μέλλον αυτού του τομέα σε μια εποχή αυξημένων προκλήσεων.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Βενετσανοπούλου, Μ. (2006). Η κρατική συμβολή στον τουρισμό: Εναλλακτικές μορφές τουρισμού, Αθήνα, Interbooks
- Γαλανοπούλου Κ. (2025). Προοπτικές ανάπτυξης και εξέλιξης της κρουαζιέρας και οι επιπτώσεις της στην Αττική. ΠΔΑ
- Γουργιώτης, Α., & Τσιλιμίγκας, Γ. (2016). Μια νέα προσέγγιση για το χωροταξικό σχεδιασμό στην Ελλάδα. Αειχώρος: Κείμενα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Ανάπτυξης, (26), 103-122.
- Γουργιώτης Α., Τσιλιμίγκας Γ. (2021) Χωροταξικός Σχεδιασμός. Αθήνα : Νομική Βιβλιοθήκη.
- ΔιαΝΕΟσις (11.2021) Διαμόρφωση στρατηγικής ανάπτυξης τουριστικών λιμένων. (σελ. 122-123, 129)
- Εθνική Τράπεζα. (2012). Κρουαζιέρα : Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους 2δισ € (ΚΛΑΔΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ) σελ 6-7
- Ευθυμιάτου – Πουλάκου Αντωνία, (2009), Τουριστικό Δίκαιο, Εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα– Κομοτηνή, σ.201
- Ζουρελίδης Ιωάννης, (2021), Ο Τουρισμός Κρουαζιέρας στην Ελλάδα και οι Προοπτικές Ανάπτυξης, ΕΑΠ
- ΙΝΣΕΤΕ, Ελληνικός Τουρισμός 2030 Σχέδια Δράσης. Εθνικό Σχέδιο Δράσης, 2021
- Καυκαλάς Γ. (2015). Χωρικός Σχεδιασμός : σκέψεις για τις σχέσεις θεωρίας, εκπαίδευσης. Στο συντονισμό, & Π.Φ. Λατινόπουλος, Χώρου Ζητήματα : Θεωρίες και μεθοδολογίες για τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ζήτη, ΤΜΧΑ ΑΠΘ.
- Κοκκώσης Χ. Τσάρτας Π., Γκρίμπα Ε. (2011). Ειδικές και εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού – Ζήτηση και προσφορά νέων Προϊόντων Τουρισμού, Κρητική, Αθήνα.
- Κουβαράς Α. (2017). Παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός. Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας JEAN MONNET. Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών.
- Λάππα Κ., Χαλάλης Α. (2019). Σχέσεις και χαρακτηριστικά των εργαλείων χωρικού σχεδιασμού. ΠΘ
- Μοίρα, Π. & Μυλωνόπουλος, Δ. (2020). Η Κρουαζιέρα. Αθήνα: Τζιόλας.
- Πρέκας Παναγιώτης (2025). Διερεύνηση του φαινομένου του υπερτουρισμού στον νησί της Σαντορίνης. ΕΜΠ
- Λεκάκου, Μ., Στεφανιδάκη, Ε., & Σπιλάνης, Γ. (2015). Σχέδιο δράσης για τον θαλάσσιο και αθλητικό τουρισμό στις Κυκλάδες. Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- Τσιλιμίγκας, Γ., & Γουργιώτης, Α. (2023). Χωροταξικός σχεδιασμός: δέκα μαθήματα θεωρίας [Προπτυχιακό εγχειρίδιο]. Κάλλιπος, Ανοικτές Ακαδημαϊκές Εκδόσεις. <http://dx.doi.org/10.57713/kallipos-248>
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Greece) (2023) Εθνική Στρατηγική για Λιμένες και Νησιωτική Πολιτική 2021–2030. Αθήνα: ΥΝΑΝΠ. Available at: <https://www.ynanp.gr> (Accessed: 13 April 2025)
- Χαϊνταρλής Μ. (2017). Τα νομικά χωρικά εργαλεία στρατηγικού χαρακτήρα: Θεωρία και πράξη. Αθήνα : Νομική Βιβλιοθήκη.

## ΘΕΣΜΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

- ♦ Απόφαση Βουλής με αριθμό 6876/4876/2008, (ΦΕΚ 128/Α/03-06-2008) Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
- ♦ Υπουργική Απόφαση 67659/9-12-2013 (ΦΕΚ 3155/Β/2013) Έγκριση τροποποίησης του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) αυτού.
- ♦ Σχέδιο ΚΥΑ του νέου Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό (Β'Στάδιο – 2<sup>η</sup> φάση)
- ♦ Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου 6 / 17.4.2025 (ΦΕΚ 227/Δ/17-04-2025) Έγκριση της Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής για τον Θαλάσσιο Χώρο.
- ♦ Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/28990/358 (ΦΕΚ 181/Δ/16-04-2019) Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και Περιβαλλοντική έγκριση αυτού.
- ♦ Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/69722/1108 (ΦΕΚ 269/ΑΑΠ/15-11-2018) Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Θεσσαλίας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.
- ♦ Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/4659/57 (ΦΕΚ 16/ΑΑΠ/05-02-2019) Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.
- ♦ Υπουργική Απόφαση 42284/13-10-2017 (ΦΕΚ 260/ΑΑΠ /08-11-2017) Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Κρήτης και Έγκριση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού.
- ♦ Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/118376/1419 (ΦΕΚ 845/Δ/24-12-2020) Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.
- ♦ Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/68605/1092 (ΦΕΚ 248/Α.Α.Π/25-10-2018) Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.
- ♦ Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/76104/1176 (ΦΕΚ 299/Α.Α.Π/14-12-2018) Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.
- ♦ Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/73483/852 (ΦΕΚ 485/Δ/20-08-2020) Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.
- ♦ Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/ 78523/1208 (ΦΕΚ 286/Α.Α.Π/28-11-2018) Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Ηπείρου και Περιβαλλοντική Έγκριση αυτού.

♦ Νόμος 4277/2014 (ΦΕΚ 156/Α/01-08-2014) «Νέο Ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες διατάξεις».

## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Abdulla, A., Linden, O., 2008. Maritime Traffic Effects on Biodiversity in the Mediterranean Sea: Review of Impacts, Priority Areas and Mitigation Measures. IUCN Centre for Mediterranean Cooperation, Malaga, Spain.
- Bass, A.H., McKibben, J.R., 2003. Neural mechanisms and behaviors for acoustic communication in teleost fish. *Prog. Neurobiol.* [https://doi.org/10.1016/S0301-0082\(03\)00004-2](https://doi.org/10.1016/S0301-0082(03)00004-2)
- Brida J.G, Pulina M, Riano E., Zapata S. (2012) Cruise Passengers in a Home port: A Market Analysis. *Tourism Geographies, An International Journal of Tourism Space, Place and Environment.*
- Brinnin, J. M. (1971). The sway of the grand saloon: A social history of the North Atlantic. Delacorte Press.
- Butler M. (2006). “The Importance of cruise tourism in Europe”. UNWTO European Conference. Lithuania.
- Campana, I., Crosti, R., Angeletti, D., Carosso, L., David, L., Di-M’ eglio, N., Moulins, A., Rosso, M., Tepsich, P., Arcangeli, A., 2015. Cetacean response to summer maritime traffic in the Western Mediterranean Sea. *Mar. Environ. Res.* 109, 1–8. <https://doi.org/10.1016/j.marenvres.2015.05.009>.
- Caric, H., Jakl, Z., Laurent, C., Mackelworth, P., Noon, V., Petit, S., Piante, C., Randone, M., 2019. Safeguarding Marine Protected Areas in the Growing Mediterranean Blue Economy. Recommendations for the Cruise Sector. PHAROS4MPAs project. <https://doi.org/10.2495/DNE-V14-N4-264-274>.
- Cartwright, R., & Baird, C. (1999). The development and growth of the cruise industry. Routledge.
- Chen C-A (2016) How can Taiwan create a niche in Asia’s cruise tourism industry? *Tourism Management* 55, 173–183. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.02.015>
- Clark, R., 2006. Marine Pollution, 5th ed. Oxford University Press Clarendon Press, Oxford, UK.
- CLIA (2015), 2014 North American Cruise Market Profile, available at: [www.cruising.org/docs/defaultsource/research/clia\\_naconsumerprofile\\_2014.pdf](http://www.cruising.org/docs/defaultsource/research/clia_naconsumerprofile_2014.pdf)
- CLIA (2022). *2022 State of the Cruise Industry Outlook*. Cruise Lines International Association.
- Cruise Lines International Association (CLIA) (2023) 2023 State of the Cruise Industry Outlook – Europe. CLIA. Available at: <https://europe.cruising.org> (Accessed: 13 April 2025).
- CLIA (2024), Made in Europe, available at: <https://europe.cruising.org/wp-content/uploads/2024/11/CLIA-MadeInEurope-REPORT.pdf>
- Erbe, C., Dunlop, R., Dolman, S., 2018. Effects of noise on marine mammals. In: Slabbekoorn, H., Dooling, R., Popper, A., Fay, R. (Eds.), *Effects of Anthropogenic Noise on Animals*. Springer Handbook of Auditory Research, vol. 66. Springer, New York. <https://doi.org/10.1007/978-1-4939-8574-6>.

- European Commission (2014) A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism. COM(2014) 86 final. Brussels: European Commission. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52014DC0086> (Accessed: 13 April 2025).
- European Commission (2020) A European Green Deal: Striving to be the first climate-neutral continent. Brussels: European Commission. Available at: [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en) (Accessed: 13 April 2025).
- European Commission (2020) Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. Brussels: European Commission. Available at: <https://transport.ec.europa.eu> (Accessed: 13 April 2025).
- European Commission (2021) Fit for 55 Package: Delivering the EU's 2030 Climate Target. Brussels: European Commission. Available at: [https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action/delivering\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action/delivering_en) (Accessed: 13 April 2025).
- ESPO (European Sea Ports Organisation) (2021) Green Guide 2021: A Manual for European Ports Towards a Greener Future. Brussels: ESPO. Available at: <https://www.espo.be/publications/espo-green-guide-2021> (Accessed: 13 April 2025).
- Franklyn-Green, L-GK, Meredith, N and Ajagunna, I (2022) The Caribbean cruise industry and COVID-19: What planned strategic options exist for recovery for small island countries? *Worldwide Hospitality and Tourism Themes* 14(2), 162–168. <https://doi.org/10.1108/WHATT-12-2021-0151>. CrossRefGoogle Scholar
- Garcia, C., Mestre-Runge, C., Mor' an-Tejeda, E., Lorenzo-Lacruz, J., Tirado, D., 2020. Impact of cruise activity on freshwater use in the Port of Palma (Mallorca, Spain). *Water* 12, 1088. <https://doi.org/10.3390/w12041088>
- Hall, C. M. (2020). *Tourism and Climate Change: Impacts, Adaptation and Mitigation*. Channel View Publications.
- Herz, M., Davis, J., 2002. *Cruise Control: A Report on How Cruise Ships Affect the Marine Environment*.
- IMO (International Maritime Organization). (2020). *Fourth IMO GHG Study*. <https://www.imo.org/>
- Jordan, E.J., Vogt, C.A., 2017. Residents' Perceptions of Stress Related to Cruise Tourism Development. <https://doi.org/10.1080/21568316.2017.1287123> 14, 527-547. doi:10.1080/21568316.2017.1287123.
- Kerstetter, D.L., Bricker, K.S., 2012. Relationship between carrying capacity of Small Island tourism destinations and quality-of-life. In: *Handb. Tour. Qual. Res.*, pp. 445–462. [https://doi.org/10.1007/978-94-007-2288-0\\_26](https://doi.org/10.1007/978-94-007-2288-0_26).
- Klein, R. A. (2011). *Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability*. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 107-116.
- Lamers, M., Eijgelaar, E., Amelung, B., 2015. The environmental challenges of cruise tourism: impacts and governance. In: Scott, D., Gossling, S., Hall, C.M. (Eds.), *The Routledge Handbook of Tourism and Sustainability*. Routledge, Abingdon, UK, pp. 430–439.
- Lloret J., Carreno A., Caric H., San J., Fleming L., 2021. Environmental and human health impacts of cruise tourism: A review. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2021.112979>
- Longcore, T., Rich, C., 2004. Ecological light pollution. *Front. Ecol. Environ.* 2, 191–198. [https://doi.org/10.1890/1540-9295\(2004\)002\[0191:ELP\]2.0.CO;2](https://doi.org/10.1890/1540-9295(2004)002[0191:ELP]2.0.CO;2)

- MacNeill T and Wozniak D (2018) The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management* 66, 387–404. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.11.002>.
- MedCruise Association (2022) Sustainability in the Med: A Strategic Vision for Cruise Ports. MedCruise. Available at: <https://www.medcruise.com> (Accessed: 13 April 2025).
- Nicely, A., Palakurthi, R., 2012. Navigating through tourism options: an island perspective. *Int. J. Cult. Tour. Hosp. Res.* 6, 133–144. <https://doi.org/10.1108/17506181211233063>
- Orams, M. (1999). *Marine tourism: Development, impact and management*. London: Routledge.
- Panigada, S., Pesante, G., Zanardelli, M., Capoulade, F., Gannier, A., Weinrich, M.T., 2006. Mediterranean fin whales at risk from fatal ship strikes. *Mar. Pollut. Bull.* 52, 1287–1298. <https://doi.org/10.1016/J.MARPOLBUL.2006.03.014>.
- Papathanassis A (2017), "Cruise tourism management: state of the art", *Tourism Review*, Vol. 72 No. 1, pp. 104-119. <https://doi.org/10.1108/TR-01-2017-0003>
- Papathanassis A (2019a) The growth and development of the cruise sector: A perspective article. *Tourism Review* 75(1), 130–135. <https://doi.org/10.1108/TR-02-2019-0037>.
- Papathanassis A (2021) MS Crisis of the Seas: Cruises, COVID19 and the Future. Paper presented in the Gdynia Maritime University - Project JOHANNA - Joint staff qualification and small-ship cruising sustainable development in South Baltic Sea (Gdynia, Poland), October 18. Accessed: 18/09/2022. Available at <http://www.papathanassis.com/dlfiles/MSCrisis.pdf>.
- Papathanassis A (2022) Cruise tourism. In D. Buhalis (ed), *Encyclopedia of Tourism Management and Marketing*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing. 687–690. <https://doi.org/10.4337/9781800377486.cruise.tourism>.
- Papathanassis A (2023). A decade of ‘blue tourism’ sustainability research: Exploring the impact of cruise tourism on coastal areas. *Cambridge Prisms: Coastal Futures*, 1, e12, 1–11. <https://doi.org/10.1017/cft.2023.2>
- Shi, Q., Xu, S., 2019. From a Global Review of Port Noise Management Initiatives to a Specific Port City’s Case Study Graduate School Master of Science in Logistics and Transport Management. Univ. Gothenbg.
- Steinbuch A (2020) A great getaway or a coronavirus cage? The difficult restart for sea cruises. *Deutsche Welle*, August 7. Accessed 07/09/2022. Available at <https://www.dw.com/en/a-great-getaway-or-a-corona-virus-cage-the-difficult-restart-for-sea-cruises/a-54459788>
- Statista, 2020b. Cruise passenger movements in the Mediterranean 2000-2019 [WWW Document]. <https://www.statista.com/statistics/629311/cruise-passenger-movements-in-the-mediterranean/>
- Sugimura Y (2020) Public-private partnerships in Japan’s cruise terminal operations. *Research in Transportation Business & Management* 45, 100593. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100593>
- UNEP (2003). *Tourism and Local Agenda 21: The Role of Local Authorities in Sustainable Tourism*.
- UNWTO (2016). *Sustainable Cruise Tourism Development Strategies – Tackling the Challenges in Itinerary Design in the Mediterranean*.
- UNWTO (World Tourism Organization). (2022). *Tourism and Sustainability: Advancing ESG integration in the tourism sector*. <https://www.unwto.org/>

- Ward, D. (2019). Berlitz complete guide to cruising & cruise ships (35th ed.). Berlitz.
- Weilgart, L., 2018. The impact of ocean noise pollution on fish and invertebrates. Ocean Care and Dalhousie University. [https://www.oceancare.org/wp-content/uploads/2017/10/OceanNoiseFish Invertebrates\\_May 2018.pdf](https://www.oceancare.org/wp-content/uploads/2017/10/OceanNoiseFish Invertebrates_May 2018.pdf).
- WTTC (2021). *Towards Destination Stewardship: Achieving Destination Stewardship through a Value-Driven Approach*.