

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

<<ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ>>

**ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ  
ΜΑΡΙΝΑΣ  
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΑΓΧΙΑΛΟΥ**

**ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΛΕΛΟΥΔΑ ΒΑΦΕΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ**

**ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2017**

ΛΕΛΟΥΔΑ ΒΑΦΕΙΑ - ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΑΓΧΙΑΛΟΥ



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

**«ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ»**  
**ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗΝ**  
**ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΑΓΧΙΑΛΟΥ**

**ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΛΕΛΟΥΔΑ ΒΑΦΕΙΑ**

**A.M.:01233**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ**

**Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης**

**ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ: ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ, ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΑΠΟΥΝΑΚΗΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΠΟΥΛΗΣ**

**ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2017**



## Δήλωση

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή αλλού. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λπ., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή και του ΤΜΧΠΠΑ.

Ημερομηνία:

Όνοματεπώνυμο: Λελούδα Βαφειά

Υπογραφή:

## Σύντομη Περίληψη

Με την παρούσα διπλωματική εργασία, με τίτλο «Χωροθέτηση και Σχεδιασμός Μαρίνας στην περιοχή της Νέας Αγχιάλου» επιχειρείται η παρουσίαση της διαδικασίας εύρεσης καταλληλότερης θέσης χωροθέτησης μαρίνας στην ευρύτερη περιοχή της Νέας Αγχιάλου. Επίσης, προτείνεται και σχέδιο τόσο της χερσαίας, όσο και της θαλάσσιας ζώνης της λιμενικής αυτής υποδομής. Σε πρώτο στάδιο θα γίνει αναφορά στο θαλάσσιο τουρισμό και στους τομείς αυτού, στον οποίο ανήκει και ο τουρισμός σκαφών αναψυχής. Επιπλέον, θα παρουσιαστεί το πλαίσιο των τουριστικών λιμένων τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και το εθνικό επίπεδο. Θα γίνει αναφορά λοιπόν, στο νομοθετικό πλαίσιο και στις αρχές και κανονισμούς χωροθέτησης τουριστικών λιμένων που προκύπτουν από αυτό και τέλος θα δοθούν κάποια παραδείγματα μαρίνων με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Στη συνέχεια, θα αρχίσει η μελέτη χωροθέτησης και σχεδιασμού της μαρίνας στην θέση που θα θεωρηθεί καταλληλότερη για τον σχεδιασμό και την κατασκευή της. Τέλος, αποτέλεσμα της παραπάνω μελέτης θα είναι το τελικό σχέδιο της μαρίνας μαζί με τους βοηθητικούς της χώρους και τις υποδομές και λειτουργίες που θα παρέχει στους επισκέπτες και χρήστες τους.

**Λέξεις Κλειδιά:** Νέα Αγχιάλος, τουριστικός λιμένας, μαρίνα, λιμενική υποδομή, λιμενικά έργα, θαλάσσιος τουρισμός, σκάφος αναψυχής

## Abstract

The present thesis, entitled “Siting and designing a marina in the area of Nea Anchialos” attempts to present the procedure of finding the best suited venue to situate a marina in the area of Nea Anchialos. In addition, it suggests a plan for both the land and the marine zone of that port infrastructure. At the first stage, there is a mention to the maritime tourism and its fields, one of which is yachting. Furthermore, there will be a demonstration of the framework of touristic ports at European and national level. Thus, a reference is made to the legislative framework, and the principles and regulations of siting touristic ports that derive from it, and finally several examples of marines with special characteristics are given. Following this stage, there will be a study regarding the sitting and the designing of the marina in the location that will be considered as most appropriate for its designing and construction. Finally, the result of the above study will be the final blueprint of the marina including its auxiliary spaces and all the facilities and services that will provide to visitors.

**Key words:** Nea Anchialos, touristic port, marina, port infrastructure, maritime tourism, pleasure boat



## Ευχαριστίες

Θα ήταν λάθος μου αν παρέλειπα να ευχαριστήσω άτομα χωρίς τη βοήθεια και την υποστήριξη των οποίων δεν θα ήταν εφικτή η ολοκλήρωση της διπλωματικής αυτής εργασίας.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντά μου, κύριο Παντολέοντα Σκάγιαννη, ο οποίος με καθοδήγησε και με στήριξε καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας, κάνοντας μου σωστές και ουσιώδεις παρατηρήσεις, αλλά και στοχευμένες διορθώσεις.

Στη συνέχεια θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Θεόδωρο Τόλια πρώην αντιδήμαρχο, Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου, τον κύριο Στέλιο Δράγνη, διοικητικό στέλεχος Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου και την κυρία Εύα Δροσοπούλου πολιτικό μηχανικό, μόνιμους κατοίκους Νέας Αγχιάλου, οι οποίοι με βοήθησαν με τις πληροφορίες που χρειάστηκαν για την εργασία. Ακόμα σημαντική βοήθεια αποτέλεσαν και οι συνεντεύξεις με υπεύθυνους φορέων όπως τον κύριο Θρασύβουλο Σταυριδόπουλο πρόεδρο του Οργανισμού Λιμένος Βόλου (ΟΛΒ), τον κύριο Βασίλειο Ασδεράκη πρόεδρο Ένωσης Επαγγελματιών Νέας Αγχιάλου, τον κύριο Γεώργιο Ζαφείρη πρόεδρο Ξενοδόχων Μαγνησίας, τον κύριο Πασχάλη Σταντζούρη αρχαιολόγο Εφορίας Αρχαιοτήτων Μαγνησίας και την κυρία Θέκλα Καμμένου πρόεδρο τουριστικού γραφείου Βόλου "Four Ways Travel".

Επίσης, ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω και σε φορείς με τους οποίους επικοινωνήσα και μου παρέιχαν επίσης σημαντικές πληροφορίες. Οι φορείς αυτοί είναι οι Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων-Υπουργείου Τουρισμού, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, ICAP group, Πολεοδομία Βόλου, Οργανισμός Λιμένων Βόλου, Κτηματολογικό Γραφείο Αλμυρού και την Κτηματική Υπηρεσία Βόλου.

Τελευταίο, αλλά μεγάλης σημασίας είναι το ευχαριστώ που οφείλω να δώσω σε φίλους και προπάντων στην οικογένειά μου, για την αμέριστη συμπαράσταση, βοήθεια, στήριξη των επιλογών μου και προ πάντων κατανόηση και ανοχή καθ' όλο το χρονικό διάστημα των σπουδών μου.

## Πίνακας περιεχομένων

|  |     |
|--|-----|
| <b>Σύντομη Περίληψη</b> .....  | iii |
| <b>Abstract</b> .....  | iii |
| <b>Ευχαριστίες</b> .....   | iv  |
| <b>Εισαγωγή</b> .....  | 8   |
| <b>Κεφάλαιο 1: Γενικά Στοιχεία Τουριστικών Λιμένων</b> .....   | 12  |
| 1.1 Ορισμοί .....  | 12  |
| 1.2 Θαλάσσιος Τουρισμός και Τουρισμός Σκαφών Αναψυχής .....  | 15  |
| 1.2.1 Γενικά Στοιχεία Τουρισμού .....  | 15  |
| 1.2.2 Θαλάσσιος Τουρισμός (ΘΤ).....  | 18  |
| 1.2.3 Τουρισμός Σκαφών Αναψυχής .....  | 20  |
| 1.3 Κατηγοριοποίηση Τουριστικών Λιμένων (ΤΛ) .....   | 24  |
| <b>Κεφάλαιο 2: Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Τουριστικών Λιμένων</b> .....   | 27  |
| 2.1 Νομοθετικό Πλαίσιο .....   | 27  |
| 2.2 Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Τουριστικών Λιμένων .....  | 29  |
| 2.2.1 Σημαντικότερες Χώρες σε Επενδύσεις Τουριστικών Λιμένων .....   | 29  |
| 2.2.2 Ζώνες Πλεύσης Σκαφών Αναψυχής Μεσογείου .....  | 32  |
| 2.3 Ευρωπαϊκά Παραδείγματα Μαρίνων .....   | 33  |
| 2.3.1 Μαρίνα ACI Umag, Κροατία.....  | 33  |
| 2.3.2 Μαρίνα Saint-Tropez, Γαλλία.....   | 34  |
| 2.3.3 Μαρίνα di Porto Rotondo, Ιταλία.....   | 35  |
| 2.3.4 Μαρίνα de Badalona, Ισπανία .....  | 35  |
| 2.3.5 D-marin Turgutreis Μαρίνα, Τουρκία .....   | 36  |
| <b>Κεφάλαιο 3: Εθνικό Πλαίσιο Τουριστικών Λιμένων</b> .....  | 38  |
| 3.1. Νομοθετικό Πλαίσιο .....  | 38  |
| 3.1.1. Προ της ισχύος του Ν. 2160/1993.....  | 38  |
| 3.1.2. Νόμος 2160/1993 και τροποποιήσεις του .....   | 39  |
| 3.1.3. Άλλη σχετική νομοθεσία .....  | 41  |
| 3.2. Αρχές-Κανονισμοί Χωροθέτησης, Σχεδιασμού, Λειτουργίας και Διαχείρισης<br>Τουριστικών Λιμένων Βάσει Ν.2160/93 και Τροποποιήσεών..... | 41  |
| 3.2.1. Διαχείριση τουριστικού λιμένα.....  | 42  |
| 3.2.2. Χωροθέτηση Τουριστικού Λιμένα.....  | 42  |
| 3.2.3. Σχεδιασμός Τουριστικού Λιμένα.....  | 43  |
| 3.2.4. Λειτουργία Τουριστικού Λιμένα .....   | 45  |
| 3.3 Επισκόπηση Τουριστικών Λιμένων στην Ελλάδα .....   | 47  |

|   |           |
|---|-----------|
| 3.3.1 Ιστορική Αναδρομή .....   | 47        |
| 3.3.2 Ιδιοκτησιακό Καθεστώς .....   | 48        |
| 3.3.3 Το Εθνικό Δίκτυο Μαρινών .....  | 50        |
| 3.4 Παραδείγματα Μαρινών στην Ελλάδα .....  | 54        |
| 3.4.1. Μαρίνα Φλοίσβου (Περιφέρεια Αττικής) .....   | 54        |
| 3.4.2 Μαρίνα Porto Karras (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας).....                                      | 55        |
| 3.4.3 Μαρίνα Cleopatra-Άκτιο Αιτωλοακαρνανίας (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος) .....                      | 56        |
| 3.4.4 Μαρίνα Γουβιών (Περιφέρεια Ιονίων Νήσων/ Κέρκυρα) .....   | 57        |
| 3.4.5. Μαρίνα Καλαμάτας (Περιφέρεια Πελοποννήσου) .....   | 57        |
| 3.4.6. Μαρίνα Ρόδου (Περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου).....                                     | 58        |
| 3.4.7. Μαρίνα Αγίου Νικολάου (Περιφέρεια Κρήτης) .....  | 59        |
| <b>Κεφάλαιο 4: Χωροθέτηση Μαρίνας Νέας Αγχιάλου .....</b>   | <b>61</b> |
| 4.1. Παρουσίαση Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής.....  | 61        |
| 4.1.1 Γενικά Χαρακτηριστικά-Διοικητική Διάρθρωση .....  | 61        |
| 4.1.2 Πληθυσμιακά και Δημογραφικά Στοιχεία.....   | 63        |
| 4.1.3 Οικονομικά Στοιχεία.....  | 64        |
| 4.1.4 Φυσικογεωγραφικά Στοιχεία και Κλίμα.....  | 66        |
| 4.1.5 Προστατευόμενες Περιοχές .....  | 68        |
| 4.1.6 Ιστορικά και Πολιτιστικά Στοιχεία.....  | 70        |
| 4.2. Χωροταξική και Πολεοδομική Ανάλυση Περιοχής Μελέτης .....  | 71        |
| 4.2.1 Εξωαστικός Χώρος .....  | 71        |
| 4.2.2 Πολεοδομική Οργάνωση.....   | 72        |
| 4.2.3 Θεσμικό Πλαίσιο Οικιστικής Ανάπτυξης .....  | 74        |
| 4.2.4 Νέα Πρόταση Πολεοδομικής Οργάνωσης .....  | 75        |
| 4.3. Έρευνα Χωροθέτησης Μαρίνας - Σκοπιμότητα .....   | 76        |
| 4.3.1 Εθνικό Επίπεδο και Επίπεδο Περιφέρειας.....   | 76        |
| 4.3.2 Τοπικό Επίπεδο .....  | 78        |
| 4.3.3 Σκοπιμότητα Έργου .....   | 85        |
| 4.4 Ανάλυση SWOT .....  | 86        |
| <b>Κεφάλαιο 5: Ολοκληρωμένος Σχεδιασμός Μαρίνας .....</b>   | <b>91</b> |
| 5.1 Βιωσιμότητα έργου.....  | 91        |
| 5.2 Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Έργου .....  | 94        |
| 5.2.1 Περιβαλλοντική Ένταξη Έργου .....   | 94        |
| 5.2.2 Περιβαλλοντική Διαχείριση Μαρίνας .....   | 96        |
| 5.2.3 Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις Κατασκευής και Λειτουργίας Μαρίνας και Τρόποι Αντιμετώπισή τους..... | 98        |



|  |            |
|--|------------|
| 5.3 Σχεδιασμός Μαρίνας Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου .....            | 103        |
| 5.3.1 Οριοθέτηση Χερσαίας και Θαλάσσιας Ζώνης.....         | 103        |
| 5.3.2 Υποδομές και Παρεχόμενες Υπηρεσίες Μαρίνας .....     | 105        |
| 5.3.3 Κόστος κατασκευής έργου .....                        | 111        |
| 5.4 Συμβολή της μαρίνας στην οικονομία .....               | 115        |
| 5.4.1 Ενίσχυση τοπικής απασχόλησης .....                   | 115        |
| 5.4.2 Πηγές εσόδων μαρίνας .....                           | 117        |
| <b>Κεφάλαιο 6: Γενικές Παρατηρήσεις-Συμπεράσματα .....</b> | <b>123</b> |
| <b>Βιβλιογραφία-Πηγές.....</b>                             | <b>127</b> |
| <b>Παράρτημα Κεφαλαίων.....</b>                            | <b>138</b> |

## Κατάλογος Πινάκων

|   |     |
|---|-----|
| Πίνακας 1. 1 Μορφές Τουρισμού και Αλληλοσχετίσεις του. ....   | 15  |
| Πίνακας 1. 2 Καταχωρήσεις μικρών και μεγάλων σκαφών ανά κατηγορία στην Ελλάδα (2007-2009). ....           | 139 |
| Πίνακας 1. 3 Αριθμός αφίξεων τουριστών μη κατοίκων Ελλάδος (2010-2015).....                               | 139 |
| Πίνακας 2. 1 Καταγραφή σκαφών αναψυχής, θέσεων ελλιμενισμού και ΤΛ σε χώρες της Ευρώπης για το 2006. .... | 140 |
| Πίνακας 3. 1 Μαρίνες Ελλάδας.....   | 142 |
| Πίνακας 3. 2 Καταφύγια Ελλάδας.....   | 144 |
| Πίνακας 3. 3 Αγκυροβόλια Ελλάδας. ....  | 146 |
| Πίνακας 3. 4 Ξενοδοχειακοί Λιμένες Ελλάδας. ....  | 147 |
| Πίνακας 3. 5 Τυπική κατανομή ποσοστών υπηρεσιών χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης ΤΛ. ...                      | 148 |
| Πίνακας 3. 6 Μαρίνες με "Γαλάζια Σημαία" στην Ελλάδα. ....  | 149 |
| Πίνακας 3. 7 Νόμος 2160/93 και τροποποιήσεις του. ....  | 150 |
| Πίνακας 4. 1 Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού 1991-2011 ΔΕ Νέας Αγχιάλου. ....                                  | 63  |
| Πίνακας 4. 2 Οικονομικά στοιχεία 1991-2011 περιοχής μελέτης και ευρύτερης περιοχής. ....                  | 65  |
| Πίνακας 4. 3 Κλιματολογικά Χαρακτηριστικά Περιοχής Μελέτης.....   | 68  |
| Πίνακας 4. 4 Κριτήρια αξιολόγησης προτεινόμενων περιοχών. ....  | 80  |
| Πίνακας 4. 5 Ανάλυση SWOT έργου μαρίνας. ....   | 87  |
| Πίνακας 4. 6 Μνημεία-Αρχαιολογικοί Χώροι περιοχής Νέας Αγχιάλου. ....                                     | 159 |
| Πίνακας 4. 7 Ιεράρχηση (διοικητική-λειτουργική) οδικού δικτύου περιοχής Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου. ....          | 161 |
| Πίνακας 4. 8 Σύνολο διακινηθέντων επιβατών λιμένα Βόλου (2000-2015). ....                                 | 162 |
| Πίνακας 5. 1 Αριθμός και μήκος σκαφών μαρίνας.....  | 110 |
| Πίνακας 5. 2 Ποσοστιαία κατανομή κόστους κατασκευής μαρίνας. ....   | 112 |
| Πίνακας 5. 3 Ποσοστιαία κατανομή κόστους μαρίνας ανά ομάδα εργασιών. ....                                 | 112 |
| Πίνακας 5. 4 Κατανομή θέσεων εργασίας πληρωμάτων ανά μήκος σκαφών. ....                                   | 115 |
| Πίνακας 5. 5 Εργαζόμενοι ως πλήρωμα σκαφών μαρίνας Νέας Αγχιάλου.....                                     | 116 |

|   |     |
|---|-----|
| Πίνακας 5. 6 Θέσεις εργασίας διοίκησης, καθαρισμού, ασφάλειας και οικονομικής διαχείρισης μαρίνας Νέας Αγχιάλου. .... | 116 |
| Πίνακας 5. 7 Τιμοκατάλογος ελλιμενισμού ιδιωτικών σκαφών μαρίνας Νέας Αγχιάλου σε ημέρες. ....                        | 119 |
| Πίνακας 5. 8 Τιμοκατάλογος ελλιμενισμού επαγγελματικών σκαφών μαρίνας Νέας Αγχιάλου. ....                             | 120 |
| Πίνακας 5. 9 Ετήσια έσοδα μαρίνας ελλιμενισμού και ανέλκυσης/καθέλκυσης επαγ. σκαφών. ....                            | 121 |
| Πίνακας 5. 10 Ετήσια έσοδα μαρίνας ελλιμενισμού και ανέλκυσης/καθέλκυσης ιδιωτ. σκαφών. ....                          | 121 |
| Πίνακας 5. 11 Στοιχεία ακινήτου χωροθέτησης μαρίνας. ....   | 163 |

## Κατάλογος Διαγραμμάτων

|   |     |
|---|-----|
| Διάγραμμα 1. 1 Οι σφαίρες της εμπειρίας. ....   | 17  |
| Διάγραμμα 1. 2 Αφίξεις τουριστών, μη κατοίκων της Ελλάδος. ....                               | 18  |
| Διάγραμμα 1. 3 Τάση εξέλιξης επιβατών θαλάσσιου τουρισμού. ....                               | 19  |
| Διάγραμμα 1. 4 Ποσοστά πελατών εταιρείας Κυριακούλης ΑΕ. ....                                 | 22  |
| Διάγραμμα 1. 5 Μεταβολή απασχολούμενων στον κλάδο του τουρισμού στην Ελλάδα (2009-2016). .... | 138 |
| Διάγραμμα 3. 1 Ποσοστά χωροθετημένων μαρίνων στην Ελλάδα. ....                                | 51  |
| Διάγραμμα 3. 2 Ποσοστά τυπικών υπηρεσιών ΤΛ. ....   | 53  |
| Διάγραμμα 3. 3 Αρχές χωροθέτησης, σχεδιασμού, λειτουργίας και διαχείρισης ΤΛ. ....            | 151 |
| Διάγραμμα 4. 1 Εξυπηρετούμενη κίνηση επιβατών εσωτερικού από ΚΑΝΑ (1994-2010). ....           | 161 |
| Διάγραμμα 4. 2 Εξυπηρετούμενη κίνηση επιβατών εξωτερικού από ΚΑΝΑ (1994-2010). ....           | 162 |
| Διάγραμμα 5. 1 Κτηματολογικό διάγραμμα περιοχής χωροθέτησης μαρίνας. ....                     | 104 |
| Διάγραμμα 5. 2 Ποσοστά πηγών εσόδων υπηρεσιών μαρίνας. ....                                   | 117 |

## Κατάλογος Εικόνων

|  |    |
|--|----|
| Εικόνα 2. 1 Μαρίνα ACI Umag, Κροατία. ....           | 34 |
| Εικόνα 2. 2 Μαρίνα Saint-Tropez, Γαλλία. ....        | 34 |
| Εικόνα 2. 3 Μαρίνα di Porto Rotondo, Ιταλία. ....    | 35 |
| Εικόνα 2. 4 Μαρίνα de Badalona, Ισπανία. ....        | 35 |
| Εικόνα 2. 5 D-marin Turgutreis Μαρίνα, Τουρκία. .... | 36 |
| Εικόνα 3. 1 Μαρίνα Φλοίσβου. ....                    | 54 |
| Εικόνα 3. 2 Μαρίνα Porto Karras. ....                | 55 |
| Εικόνα 3. 3 Μαρίνα Cleopatra. ....                   | 56 |
| Εικόνα 3. 4 Μαρίνα Γουβιών. ....                     | 57 |
| Εικόνα 3. 5 Μαρίνα Καλαμάτας. ....                   | 57 |
| Εικόνα 3. 6 Μαρίνα Ρόδου. ....                       | 58 |
| Εικόνα 3. 7 Μαρίνα Αγίου Νικολάου. ....              | 59 |

|  |    |
|--|----|
| Εικόνα 4. 1 Προτεινόμενες θέσεις χωροθέτησης μαρίνας. .... | 78 |
|--|----|

## Κατάλογος Χαρτών

|   |     |
|---|-----|
| Χάρτης 3. 1 Χωρική Οργάνωση Δικτύου Μαρίνων Ελλάδος. ....                               | 50  |
| Χάρτης 3. 2 Χωρική Οργάνωση Δικτύου Τουριστικών Λιμένων. ....                           | 141 |
| Χάρτης 4. 1 Χάρτης παρουσίασης περιοχής μελέτης. ....                                   | 62  |
| Χάρτης 4. 2 Γεωλογικός χάρτης Ελλάδος ΙΓΜΕ. ....  | 67  |
| Χάρτης 4. 3 Χάρτης φυσικού περιβάλλοντος περιοχής μελέτης. ....                         | 69  |
| Χάρτης 4. 4 Χάρτης καλύψεων γης Corine περιοχής μελέτης. ....                           | 71  |
| Χάρτης 4. 5 Οριοθέτηση αρχαιολογικού χώρου Νέας Αγχιάλου. ....                          | 79  |
| Χάρτης 4. 6 Ισοβαθείς καμπύλες περιοχής μελέτης. ....                                   | 80  |
| Χάρτης 4. 7 Βασικό οδικό δίκτυο περιοχής μελέτης. ....                                  | 83  |
| Χάρτης 4. 8 Υπάρχουσες χρήσεις γης οικισμού Νέας Αγχιάλου. ....                         | 152 |
| Χάρτης 4. 9 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης οικισμού Νέας Αγχιάλου. ....                     | 153 |
| Χάρτης 4. 10 Προτεινόμενες χρήσεις γης Νέας Αγχιάλου. ....                              | 154 |
| Χάρτης 4. 11 Προτεινόμενες χρήσεις γης οικισμού Δημητριάδας. ....                       | 155 |
| Χάρτης 4. 12 Υδατικά διαμερίσματα Ελλάδος. ....   | 156 |
| Χάρτης 4. 13 Φυσικό Περιβάλλον ΠΕ Μαγνησίας. ....                                       | 156 |
| Χάρτης 4. 14 Ετήσια μέση τιμή ύψος κύματος (μ.) στην Ελλάδα για το 2005. ....           | 157 |
| Χάρτης 4. 15 Μέση ετήσια ένταση ανέμου (μ./δευτ.) στην Ελλάδα για το 2005. ....         | 157 |
| Χάρτης 4. 16 Ύψος κυμάτων (μ.) βορειοδυτικού-βορειοανατολικού Αιγαίου το 2017. ....     | 158 |
| Χάρτης 4. 17 Ένταση ανέμου(μποφόρ) βορειοδυτικού-βορειοανατολικού Αιγαίου το 2017. .... | 158 |
| Χάρτης 4. 18 Ύψος κυμάτων (μέτρα) ΠΕ Μαγνησίας το 2017. ....                            | 158 |
| Χάρτης 4. 19 Ένταση ανέμου(μποφόρ) ΠΕ Μαγνησίας το 2017. ....                           | 158 |
| Χάρτης 5. 1 Οριοθέτηση χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης μαρίνας. ....                       | 105 |

## Κατάλογος Σχεδίων

|  |     |
|--|-----|
| Σχέδιο 5. 1 Τελική ενδεικτική γενική διάταξη μαρίνας Νέας Αγχιάλου. .... | 114 |
|--|-----|



## Συντομογραφίες και Αρκτικόλεξα

|        |  |
|--------|--|
| ΑΕΠ    | Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν                                    |
| ΑΚ     | Αστικός Κώδικας  |
| ΑΜΕΑ   | Άτομα με Ειδικές Ανάγκες                                     |
| ΒΝΟΕ   | Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος                            |
| ΓΓΤ    | Γενική Γραμματεία Τουρισμού                                  |
| ΓΠΣ    | Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο                                    |
| ΔΑΕΑΝ  | Δημοτική Ανώνυμη Εταιρεία Αγίου Νικολάου                     |
| ΔΕ     | Δημοτική Ενότητα   |
| ΔΕΗ    | Δημόσια Υπηρεσία Ηλεκτρισμού                                 |
| ΕΕ     | Ευρωπαϊκή Ένωση  |
| ΕΕΑΤ   | Έκθεση Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης                  |
| ΕΕΛ    | Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων                             |
| ΕτΚ    | Εφημερίδα της Κυβερνήσεως                                    |
| ΕΚΧΑ   | Εθνικό Κτηματολόγιο και Χαρτογράφηση                         |
| ΕΛΣΤΑΤ | Ελληνική Στατιστική Αρχή                                     |
| ΕΜΥ    | Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία                                |
| ΕΟΘΛ   | Οργανισμό Θαλάσσιων Λιμένων                                  |
| ΕΟΤ    | Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού                               |
| ΕΠΑ    | Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης                       |
| ΕΠΧΣΑΑ | Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης |
| ΕΣΥΛΑ  | Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής                          |
| ΕΤΑΔ   | Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου                                   |
| ΕΤΛ    | Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων                                 |
| ΕΤΠΑ   | Ευρωπαϊκών Ταμείων Περιφερειακής Ανάπτυξης                   |
| ΕΥΔΑΠ  | Εταιρεία Υδρεύσεως και Αποχετεύσεως Πρωτεύουσας              |
| ΖΑΜ    | Ζώνη Πλεύσης Ανατολικής Μεσογείου                            |
| ΖΔΜ    | Ζώνη Πλεύσης Δυτικής Μεσογείου                               |
| ΖΩΑΥΛΕ | Ζώνη Αναψυχής εντός Υφιστάμενων Λιμενικών Εγκαταστάσεων      |
| ΘΤ     | Θαλάσσιος Τουρισμός  |
| ΘΧΣ    | Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός                             |
| ΚΑΕΚ   | Κώδικας Αριθμός Εθνικού Κτηματολογίου                        |
| ΚΑΝΑ   | Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου                           |
| ΚΝΔ    | Κώδικας Ναυτικού Δικαίου                                     |
| ΚΟΚ    | Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας                                   |
| ΛΙΣΑ   | Λιμένας Σκαφών Αναψυχής                                      |
| ΜΠΕ    | Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων                            |

|         |  |
|---------|--|
| ΝΕΠΑ    | Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχή   |
| ΝΟΒΑ    | Ναυτικός Όμιλος Βόλου Αργοναύτες   |
| ΝΟΕ     | Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος  |
| ΟΔΠΧ    | Ολοκληρωμένη Διαχείριση του Παράκτιου Χώρου                                    |
| ΟΛΒ     | Οργανισμός Λιμένων Βόλου   |
| ΟΛΘ     | Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης   |
| ΟΤΑ     | Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης   |
| ΟΤΕ     | Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος   |
| ΠΕ      | Περιφερειακή Ενότητα   |
| ΠΕ      | Πολεοδομική Ενότητα  |
| ΠΔΕ     | Προϋπολογισμός Δημοσίων Επενδύσεων   |
| ΣΔ      | Συντελεστής Δόμησης  |
| ΣΔΙΤ    | Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα  |
| ΣΕΜΠΧΠΑ | Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης |
| ΣΕΤΕ    | Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων                                   |
| ΣΜΠΕ    | Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων                                   |
| ΤΑΑ     | Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης   |
| ΤΑΙΠΕΔ  | Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου                           |
| ΤΛ      | Τουριστικός Λιμένας  |
| ΤΠΠ     | Τέλος Παραμονής και Πλόων  |
| ΦΔ      | Φορέας Διαχείρισης   |
| ΦΕΚ     | Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως   |
| ACIC    | Adriatic Croatia International Club  |
| ERS     | Environmental Review System  |
| ESPO    | European Sea Ports Organisation  |
| ICOMIA  | International Council of Marine Industry Associations                          |
| JESSICA | Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas                |
| PIANC   | Permanent International Association of Navigation Congresses                   |
| ΤΥΗΑ    | The Yacht Harbour Association  |

## Εισαγωγή

Ο κλάδος του τουρισμού αποτελεί ισχυρό οικονομικό τομέα τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε εθνικό επίπεδο. Λόγω του όλο και αυξανόμενου ενδιαφέροντος των τουριστών για μη συμβατικές μορφές τουρισμού, κυρίως μορφές οι οποίες χαρακτηρίζονται από δραστηριότητες συνδεδεμένες με το θαλάσσιο στοιχείο, ο θαλάσσιος τουρισμός παρουσίασε μεγάλη ανάπτυξη τη δεκαετία του 60' στη Μεσόγειο, που αποτελεί και τον κυριότερο προορισμό θαλάσσιου τουρισμού. Ως επακόλουθο, την ίδια περίοδο ενισχύθηκε και ο τουρισμός σκαφών αναψυχής.

Η Ελλάδα, μια χώρα με 16.000 χιλιόμετρα περίπου ακτογραμμή, πλούσιο φυσικό περιβάλλον, έντονο νησιωτικό χαρακτήρα και μεσογειακό κλίμα αποτελεί ιδανικό προορισμό για τους λάτρεις των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Ειδικά από τον τουρισμό σκαφών αναψυχής προέρχεται κάθε χρόνο περίπου το 1-1.5% των τουριστών της. Αυτοί ναυλώνουν και το 95% των σκαφών αναψυχής της χώρας. Αν και ο αριθμός των παραπάνω τουριστών αυξάνεται διαρκώς και η ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού επίσης, η Ελλάδα με 59 συνολικά μαρίνες και περίπου 10.000 θέσεις ελλιμενισμού δεν μπορεί να καλύψει τις υπάρχουσες ανάγκες τους, αλλά και αυτές που δημιουργούνται. Χαρακτηρίζεται από ένα ελλιπές δίκτυο τουριστικών λιμένων δίχως οργανωμένο σχεδιασμό, με εγκαταστάσεις από τις οποίες οι περισσότερες στερούνται των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών και τέλος από πολύ υψηλή φορολογία ιδιοκτησίας σκαφών και τέλη ελλιμενισμού. Αυτό οδηγεί στην ανικανότητα της χώρας να αποτελέσει μια ανταγωνιστική αγορά του τουρισμού σκαφών αναψυχής (γιώτινγκ) ως προς τις υπόλοιπες γειτονικές και μη χώρες.

Σκοπός λοιπόν της διπλωματικής αυτής εργασίας, είναι να παρουσιαστούν οι πραγματικές ανάγκες σε υποδομές τουριστικών λιμένων και ειδικότερα μαρίνων που αποτελούν και τις εγκαταστάσεις με τις καλύτερες και περισσότερες προσφερόμενες υπηρεσίες σε σχέση με τα καταφύγια και τα αγκυροβόλια στη χώρα. Στη συνέχεια, η παρούσα εργασία κινείται στην υπόθεση εργασίας του σχεδιασμού μιας μαρίνας στην περιοχή της Νέας Αγχιάλου εντός του Παγασητικού Κόλπου στη Μαγνησία. Μέσω λεπτομερούς μελέτης διερευνάται η κατάλληλη τοποθεσία χωροθέτησης της νέας μαρίνας και προτείνεται ενδεικτικός σχεδιασμός της. Για τη χωροθέτηση αυτή μελετάται το οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό υπόβαθρο της περιοχής και μέσω των παραπάνω θα ο βιώσιμος χαρακτήρας του έργου της μαρίνας. Η κατασκευή του έργου αυτού σκοπό έχει να ενισχύσει τον θαλάσσιο τουρισμό γιώτινγκ στη χώρα που είναι παράγοντας συμβολής στην εθνική οικονομία, και να ενισχύσει με τις συναφείς δραστηριότητες την κατεύθυνση της «γαλάζιας» οικονομίας. Παράλληλα αποσκοπεί και στην ανάδειξη της περιοχής της Νέας Αγχιάλου όπου και θα χωροθετηθεί, σε ένα προορισμό με ισχυρή τουριστική ταυτότητα, η οποία θα ενισχύεται από το φυσικό και πολιτιστικό της πλούτο. Με δυνατότητα προσέλκυσης



νέων επενδυτικών υποστηρικτικών υπηρεσιών, για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας. Γενικότερος στόχος είναι ο εμπλουτισμός του δικτύου μαρίνων, με εξελιγμένες τέτοιες λιμενικές εγκαταστάσεις, υπηρεσίες και υποδομές.

Η ανάλυση σε όλα τα κεφάλαια της εργασίας αυτής οδηγεί σε έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό της μαρίνας, με ενδεικτική γενική διάταξη των υποδομών χερσαίων και θαλάσσιων αλλά και των προσφερόμενων υπηρεσιών της στους χρήστες και επισκέπτες της. Θα ακολουθήσει μια συνοπτική αναφορά στα πέντε κύρια κεφάλαια της εργασίας μέσω των οποίων αναλύθηκε το γενικό πλαίσιο του τουρισμού σκαφών αναψυχής αλλά και το δίκτυο μαρίνων στην Ελλάδα, προέκυψαν οι αδυναμίες και οι ανάγκες που υπάρχουν στον τομέα αυτόν και τέλος τα παραπάνω οδήγησαν στη χωροθέτηση μιας νέας μαρίνας και στον σχεδιασμό της.

Στο **πρώτο κεφάλαιο**, παρουσιάζεται η εξέλιξη του τουρισμού σε παγκόσμιο και εθνικό επίπεδο, στη συνέχεια εξειδικεύεται η ανάλυση στον θαλάσσιο τουρισμό ο οποίος αποτελεί όλο και ισχυρότερο οικονομικό τομέα για την Ελλάδα με το πέρασμα του χρόνου και τέλος δίνεται σημασία συγκεκριμένα στον υποκλάδο του θαλάσσιου τουρισμού που αφορά τα σκάφη αναψυχής και επίσης στην εξέλιξη που έχει παρουσιάσει στη χώρα μας από τη δεκαετία του 60' και μετά. Επίσης στο κεφάλαιο αυτό, δίνονται βασικοί ορισμοί εννοιών για να γίνει πιο κατανοητό το κεντρικό θέμα της διπλωματικής αυτής εργασίας. Τέλος, γίνεται και ο διαχωρισμός των τουριστικών λιμένων, έτσι ώστε να γίνει κατανοητή η διαφορά μεταξύ τους στις υποδομές και στις υπηρεσίες που προσφέρουν στα σκάφη αναψυχής.

Το **δεύτερο κεφάλαιο**, αναφέρεται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο των ΤΛ και ειδικότερα των μαρίνων. Παρουσιάζονται οι χώρες της Ευρώπης που χαρακτηρίζονται από ένα πολύ καλά οργανωμένο σύστημα ΤΛ και προσφερόμενων υπηρεσιών και υποδομών. Επίσης, παρατίθενται οι ευρωπαϊκές οδηγίες οι οποίες δημιουργούν ένα γενικό πλαίσιο χωροθέτησης ΤΛ με στόχο τη βιωσιμότητα, χωρίς να ορίζουν συγκεκριμένα μέτρα για αυτές, και τέλος το κεφάλαιο αυτό επικεντρώνεται σε συγκεκριμένες μαρίνες των χωρών της Ευρώπης που αποτελούν σημαντικές ανταγωνιστικές αγορές για την Ελλάδα στον τομέα του γιάτινγκ.

Το **τρίτο κεφάλαιο**, επικεντρώνεται στο εθνικό πλαίσιο ΤΛ. Αναφέρεται αρχικά η νομοθεσία που διέπει την χωροθέτηση, τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία αυτών των λιμενικών εγκαταστάσεων. Στη συνέχεια, δίδεται βάση στο εθνικό δίκτυο ΤΛ και ειδικότερα των μαρίνων. Τονίζονται οι αδυναμίες που παρουσιάζει ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός του, οι υπηρεσίες και υποδομές του δικτύου αυτού και η γενικότερη πολιτική διαχείρισής του. Τέλος, παρουσιάζονται

παραδείγματα μαρίνων της χώρας που είναι σημαντικές για διαφορετικούς λόγους η καθεμία ξεχωριστά.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο**, γίνεται η παρουσίαση της περιοχής μελέτης, της Νέας Αγχιάλου και ευρύτερα της Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου. Εκτίθενται τα πληθυσμιακά, οικονομικά, διοικητικά και περιβαλλοντικά στοιχεία. Συνδυαστικά με τα κλιματολογικά, γεωμορφολογικά στοιχεία που εντοπίζονται στην περιοχή και με την γενικότερη κοινωνική αποδοχή και ένα σύνολο άλλων κριτηρίων που παρουσιάζονται σε σχετικό πίνακα, βοηθούν στην επιλογή της καταλληλότερης θέσης χωροθέτησης της μαρίνας. Μετά την επιλογή αυτή, παρουσιάζεται η σκοπιμότητα χωροθέτησης της μαρίνας στην περιοχή που επιλέγεται, αλλά και σε ανάλυση SWOT τα δυνατά και αδύνατα σημεία της προοπτικής της κατασκευής της μαρίνας στη Νέα Αγχιάλο, αλλά και οι ευκαιρίες και οι απειλές που προκύπτουν από αυτή.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο**, δίνεται έμφαση στον βιώσιμο χαρακτήρα του έργου και στα κριτήρια με τα οποία μπορεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες της βιωσιμότητας. Στη συνέχεια, γίνεται ειδική αναφορά στον περιβαλλοντικό αντίκτυπο της κατασκευής και της λειτουργίας της μαρίνας στην περιοχή. Προσδιορίζεται λοιπόν, η περιβαλλοντική ένταξή της στο συγκεκριμένο σημείο χωροθέτησής της, ενώ αναφέρονται και οι περιβαλλοντικές της επιπτώσεις στο χώρο, αλλά και οι τρόποι αντιμετώπισης αυτών. Τέλος, μετά την εκτενή ανάλυση του τέταρτου αλλά και του πέμπτου κεφαλαίου για το έργο αυτό, προτείνεται το σχέδιο της μαρίνας με την ενδεικτική γενική διάταξη των λιμενικών και χερσαίων υποδομών αλλά και των υπηρεσιών της. Η πρόταση για τη μαρίνα ολοκληρώνεται με τον ενδεικτικό προσδιορισμό των θέσεων εργασίας που θα δημιουργηθούν, αλλά και τις υποδομές και υπηρεσίες που θα αποτελέσουν κύριες πηγές εσόδων για αυτή .

Το **έκτο κεφάλαιο**, παρουσιάζει τα συμπεράσματα της ανάλυσης των παραπάνω κεφαλαίων, αλλά και της πρότασης που προέκυψε από την ανάλυση αυτή.

Η διπλωματική αυτή εργασία αποτελεί μια πρώτη προσέγγιση διερεύνησης της δυνατότητας χωροθέτησης ενός λιμενικού έργου, όπως η μαρίνα που προτείνεται, στην περιοχή που θα επιλεγεί. Για την έγκριση της κατασκευής της όμως χρειάζονται και περαιτέρω μελέτες, όπως οικονομική μελέτη, για την πρόβλεψη του ύψους της επένδυσής και την ανάλυση της οικονομικής βιωσιμότητάς της, συνδυασμένη με τη μελέτη σκοπιμότητας της κατασκευής. Μετά την οικονομική μελέτη και το ύψος του κόστους της επένδυσης, μελετώνται τα σχήματα (ιδιώτης, ΣΔΙΤ, δημόσιο και οι υποστηρικτικοί τρόποι χρηματοδότησης, όπως η εισαγωγή τμήματος της επένδυσης σε ευρωπαϊκά προγράμματα (π.χ. JESSICA). Σημαντική επίσης είναι η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και το τοπογραφικό διάγραμμα με τη νέα χάραξη οριογραμμής αιγιαλού και παραλίας για την περιοχή χωροθέτησης. Τέλος, πρέπει να

εκπονηθεί σχέδιο με τις προτεινόμενες κατασκευές και έργα, τις προτεινόμενες χρήσεις γης και τους όρους και περιορισμούς δόμησης της μαρίνας.

Τέλος, αρκετές ήταν οι δυσκολίες που αντιμετωπίστηκαν κατά τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής αυτής εργασίας. Πρώτο εμπόδιο αποτέλεσε η μη ύπαρξη στοιχείων για καταγεγραμμένα σκάφη στην Ελλάδα. Ειδικότερα μετά από επικοινωνία με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, έγινε γνωστό πως δεν υπάρχει ακόμα ψηφισμένο νομοσχέδιο με βάση το οποίο γίνεται η ολοκληρωμένη καταγραφή των σκαφών κάθε είδους. Επίσης, δυσκολία υπήρξε στην εύρεση επικαιροποιημένων στοιχείων για τον θαλάσσιο τουρισμό και τον τουρισμό σκαφών αναψυχής σε εθνικό επίπεδο. Τέλος, πολλά στοιχεία που υπήρχαν στο διαδίκτυο σχετικά με τον αριθμό σκαφών αναψυχής και με τον τουριστικό κλάδο τους, ανακυκλώνονταν συνεχώς, χωρίς να προσδιορίζεται η ημερομηνία ισχύος τους αλλά και η πηγή προέλευσης τους. Όλα τα παραπάνω δημιούργησαν σημαντική δυσκολία στο να εξαχθούν κάποια συμπεράσματα για τους τομείς αυτούς κυρίως για την τελευταία κυρίως πενταετία.

## Κεφάλαιο 1: Γενικά Στοιχεία Τουριστικών Λιμένων

Στο πρώτο κεφάλαιο της διπλωματικής αυτής εργασίας, γίνεται μια εισαγωγή με τους γενικότερους ορισμούς που πλαισιώνουν τόσο τον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, όσο και των υποκατηγοριών του, στον οποίο ανήκει και ο τουρισμός σκαφών αναψυχής. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία του παραπάνω τουριστικού τομέα και της υποκατηγορίας αυτού, στην οποία σαν υποστηρικτικές υποδομές ανήκουν και οι τουριστικοί λιμένες. Φαίνεται λοιπόν η εξέλιξη που παρουσίασαν στο πέρασμα του χρόνου τόσο σε παγκόσμιο, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Στο τέλος αυτού του κεφαλαίου, γίνεται η κατηγοριοποίηση των τουριστικών λιμένων σύμφωνα με τον Ν.2160/93 και τις τροποποιήσεις του.

### 1.1 Ορισμοί

Στο υποκεφάλαιο αυτό θα γίνει αναφορά σε βασικούς ορισμούς, οι οποίοι θα συναντηθούν στα κεφάλαια της εργασίας αυτής. Επιπλέον, θα γίνει πιο ξεκάθαρη η διαφορά μεταξύ των κατηγοριών σκαφών αναψυχής έτσι ώστε να είναι πιο εύκολη η ανάγνωση της μελέτης καθώς θα γίνει αναφορά αυτών σε πολλά τμήματά της.

**Λιμένας:** "ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, τη φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές".(Ν.2971/01)

**Τουριστικός Λιμένας:** "είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού. Οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια τα οποία θα αναπτυχθούν στο επόμενο υποκεφάλαιο" (Ν. 4070/12).

**Πλοίο Αναψυχής:** "είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων (22 πόδια) ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής". Τα σκάφη με μήκος από επτά (7) μέτρα και κάτω (<22 πόδια) από την νομοθεσία ονομάζονται μικρά σκάφη.(Ν. 4256/14-04-2014ΦΕΚ 92Α').

Οι κατηγορίες πλοίου αναψυχής όπως ορίστηκαν από το Ν.4256/14, με βάση το μέσο πρόωσής τους (δύο πρώτες κατηγορίες) και με βάση την εκμετάλλευσή τους (δύο τελευταίες κατηγορίες), είναι οι εξής:

- **Ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής (sailing yachts):** "είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, μπορεί να φέρει μηχανή για βοηθητική πρόωση και, αν είναι επαγγελματικό, πληροί επιπλέον τα κριτήρια τα οποία ορίζονται με την απόφαση της παραγράφου 2 του Ν. 4256/2014".(Ν.4256/14) Τα ιστιοφόρα πλοία χωρίζονται σε μικρά ιστιοπλοϊκά [8 έως 10 μέτρα (26-32 πόδια)], σε μεσαία σκάφη [10 έως 13 μέτρα (32-42 πόδια)], σε μεγάλα σκάφη [13 έως 15 μέτρα (42-49 πόδια)] και σε μεγαλύτερα από 15μ.(>49 πόδια) (Έρευνα για την Ανάδειξη της Σημασίας των Σκαφών Αναψυχής στον Θαλάσσιο Τουρισμό και την Εθνική Οικονομία, 2012, σ. 34).

- **Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής (motor yachts):** "είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται".(Ν.4256/14) Τα μηχανοκίνητα πλοία χωρίζονται με τη σειρά τους σε φουσκωτά σκάφη, σε ταχύπλοα ανοιχτά-πολυεστερικά, σε ταχύπλοα "καμπινάτα" και σε ερασιτεχνικά ψαράδικα (Έρευνα για την Ανάδειξη της Σημασίας των Σκαφών Αναψυχής στον Θαλάσσιο Τουρισμό και την Εθνική Οικονομία, 2012, σ. 29).

- **Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής:** "είναι το πλοίο αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης ειδικά για τους επιβάτες, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης".(Ν.4256/14) Η ναύλωση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής διακρίνεται σε ναύλωση σκάφους με πλήρωμα (crewed yachts, crewed boats), δηλαδή επανδρωμένα σκάφη με μόνιμο πλήρωμα και σε ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα (bare boat), δηλαδή μη επανδρωμένο τουριστικό πλοiάριο, χωρίς μόνιμο πλήρωμα (Κοκκώσης, Τσάρτας, & Γκρίμπα, 2011, σ. 307). Τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής χωρίζονται σε μηχανοκίνητα (90%) και ιστιοφόρα (10%) (Διακομιχάλης, 2009, σ. 149).

- **Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής:** "είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό".(Ν.4256/14) Ο ιδιοκτήτης του σκάφους ασχολείται με θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής, μόνος ή με συνοδεία.

Σύμφωνα με την «Έρευνα για την ανάδειξη της σημασία των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία», του Πανεπιστημίου Πειραιά για Λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, οι κυριότεροι τύποι σκαφών, που προτείνονται στην αγορά του γιώτινγκ, ανάλογα με τις ανάγκες των πελατών, τη χρήση και το μέγεθος τους είναι :

- Σκάφη Βοηθητικά: σκάφη που προορίζονται για βοηθητική χρήση εξυπηρετώντας τις ανάγκες των μεγαλύτερων σκαφών (σκάφη «υπηρέτες»). Αποτελούν συνήθως μέρος του βασικού εξοπλισμού του σκάφους που εξυπηρετούν και μπορεί να είναι από μικρά φουσκωτά μέχρι εξάμετρα ή και παραπάνω με μηχανές μεγάλης ισχύος.

- Σκάφη από 2,5μ. έως 3,8μ. (8-12 πόδια):σκάφη που προορίζονται για το αγοραστικό κοινό που έρχεται για πρώτη φορά σε επαφή με το "υγρό στοιχείο" και με



δυνατότητες μικρών παράκτιων ταξιδιών. Πρέπει να είναι εύκολο στη χρήση του και να μπορεί να μεταφερθεί και να φυλαχτεί εύκολα και γρήγορα. Μπορεί να είναι κατασκευασμένο από διάφορα υλικά, όπως για παράδειγμα, φουσκωτά πολυεστερικά ακόμη και μεταλλικά (από κράμα αλουμινίου), όταν πρόκειται για χρήση σε ήρεμα νερά όπως για παράδειγμα σε λίμνες. Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας έχουν μεταφορική ικανότητα τριών ατόμων και είναι εφοδιασμένα με εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος.

- Σκάφη από 3,8μ. έως 5μ. (12-16 πόδια):σκάφη των οποίων ο ιδιοκτήτης έχει αυξημένες απαιτήσεις σχετικά με τη διάνυση μεγαλύτερων αποστάσεων, τη μεταφορά περισσότερων ατόμων καθώς και την πραγματοποίηση θαλάσσιων σπορ. Το μήκος των σκαφών αυτών απαιτεί μεγαλύτερες υποδυνάμεις κινητήρων.

- Σκάφη από 5μ. έως 8μ. (16-26 πόδια):στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται τα σκάφη των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι ιδιαίτερα απαιτητικοί, τόσο από άποψη χρήσης όσο και από άποψη εξοπλισμού του σκάφους. Διαθέτουν κάτω από το πιλοτήριο μικρή καμπίνα η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως αποθηκευτικός και, όχι μόνον, χώρος. Για την πρόωσή τους μπορούν να χρησιμοποιηθούν εξωλέμβιοι ή έσω-εξωλέμβιοι κινητήρες μεγάλης ισχύος, ενώ το υλικό κατασκευής τους είναι πολυεστερικό ή ακόμη και φουσκωτό. Πρόκειται για μια κατηγορία σκαφών αρκετά δημοφιλή στη χώρα μας.

- Σκάφη από 8μ. έως 15μ. (26-49 πόδια):στην κατηγορία αυτή διατίθενται σκάφη με μεγαλύτερες ανέσεις στα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοσδήποτε τύπος κινητήρα. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν σχετικά άνετους εσωτερικούς χώρους που περιλαμβάνουν καμπίνες, σαλονάκι, κουζίνα και λουτρό /w.c. Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούν έσω-εξωλέμβιους ή εσωλέμβιους κινητήρες με προτίμηση σε αυτούς του πετρελαίου για οικονομικότερη κατανάλωση.

- Σκάφη άνω των 15μ.(>49 πόδια):στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται οι μεγάλες θαλαμηγοί. Πρόκειται για σκάφη τα οποία πέρα από τους μεγάλους χώρους που διαθέτουν, έχουν πολύ καλές επιδόσεις πλεύσης και αυτονομίας αφού είναι εξοπλισμένα με μεγάλες δεξαμενές καυσίμων και νερού.

- Super yachts<sup>1</sup>:σκάφη με μήκος μεγαλύτερο από 24μ. μέχρι 30 μέτρα(>78-98 πόδια) και των mega yachts για σκάφη με μήκος επάνω από 30 μέτρα (>98 πόδια).

Ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους, τα σκάφη διακρίνονται σε πολυεστερικά, φουσκωτά, ξύλινα και μεταλλικά.

(Γκιζιάκης, Χριστοδούλου, Παπαδοπούλου, Καρρά, & Μπαρδή, 2012)

**Θαλάσσιος τουρισμός:**“ειδική μορφή τουρισμού με την επιλογή της οποίας ο καταναλωτής-τουρίστας αποφασίζει να περάσει τον περισσότερο ή όλο το χρόνο των διακοπών του «εν πλω», επιλέγοντας ως τόπο διαμονής και ψυχαγωγίας ένα πλοίο, που προσφέρει ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης, ή ένα σκάφος, στο οποίο μπορεί να συναποφασιστεί το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης που θα εκτελεστεί” (Διακομιχάλης, 2009, σ. 44).

1 Super Yachts = >24μ. – 30μ. και Mega Yachts = >30μ.

**Τουρισμός Σκαφών Αναψυχής (Yachting):** “η εκμίσθωση διαφορετικών τύπων σκαφών για να χρησιμοποιηθούν τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας, όσο και ως μέσο μετακίνησης, από μια ομάδα ατόμων που έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν και να διαμορφώσουν από κοινού το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησής τους, με σκοπό την αναψυχή τους” (Διακομιχάλης, 2009, σ. 147).

## 1.2 Θαλάσσιος Τουρισμός και Τουρισμός Σκαφών Αναψυχής

### *1.2.1 Γενικά Στοιχεία Τουρισμού*

Ο τουρισμός αναπτύχθηκε με έντονο ετήσιο ρυθμό από το δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα, αποτελώντας σήμερα μια βιομηχανοποιημένη δραστηριότητα, αναγόμενη σε σημαντικό παράγοντα εξωτερικού εμπορίου και σε κύρια πηγή συναλλάγματος (Διακομιχάλης, 2009, σ. 29). Σε παγκόσμιο επίπεδο ο τουρισμός αυξάνεται πιο γρήγορα από το ΑΕΠ, ενώ σε διεθνές έχει τριπλασιαστεί σε διάστημα 25 ετών, με την Ευρώπη να αποτελεί τον κυρίαρχο προορισμό με αφίξεις που φτάνουν το 54% περίπου (Κοκκώσης, Τσάρτας, & Γκρίμπα, 2011, σσ. 27,28,38).

Ο τομέας του τουρισμού κατά Stamboulis & Skayannis, από τη στιγμή που αποτελεί τομέα μιας υπηρεσίας, επηρεάζεται τόσο από τις εξελίξεις νέων τεχνολογιών, όσο και από διαρθρωτικές καινοτομίες. Κατά συνέπεια, αναπροσαρμόζεται και το τουριστικό προϊόν που προσφέρει η υπηρεσία αυτή σε κάθε περιοχή. Έτσι, ο μαζικός τουρισμός, υπό προϋποθέσεις μπορεί να θεωρηθεί εναλλακτικός, αλλά και ο συμβατικός τουρισμός με τη σειρά του να θεωρηθεί εξατομικευμένος (Stamboulis & Skayannis, 2003, pp. 35-36). Παρακάτω ακολουθεί πίνακας [1.1] με τον οποίο αναλύονται οι αλληλοσχετίσεις αυτές των μορφών τουρισμού.

*Πίνακας 1. 1 Μορφές Τουρισμού και Αλληλοσχετίσεις του.*

|   | <b>Μαζικός</b>  | <b>Ατομικός</b>  |
|---|---|--|
| <b>Συμβατικός</b> (αφορά τη μορφή τουρισμού-τείνει να διαφοροποιούνται ή να συγκλίνουν σε πρότυπα και κατευθύνσεις) | Βάση παραδοσιακής τουριστικής βιομηχανίας (ξεκούραση και διασκέδαση). Μαζική Παραγωγή και Κατανάλωση.                 | Εξατομικευμένος Συμβατικός Τουρισμός                   |
| Επίσκεψη σε κάποιο παράκτιο τουριστικό θέρετρο  |   |  |
| <b>Ειδικός /Εναλλακτικός</b> (ειδικές τουριστικές προτιμήσεις-ιδεολογίες)   | Όλο και περισσότερες τουριστικές εταιρίες οργανώνουν μαζικές εξορμήσεις βασισμένες σε ειδικές τουριστικές προτιμήσεις | Συνδυασμένος με τον μη-ομαδικό ή ανεξάρτητο ταξιδιώτη. |
| Οικοτουρισμός   |   |  |
| Αθλητικός   |   |  |
| Φυσιολατρικός   |   |  |

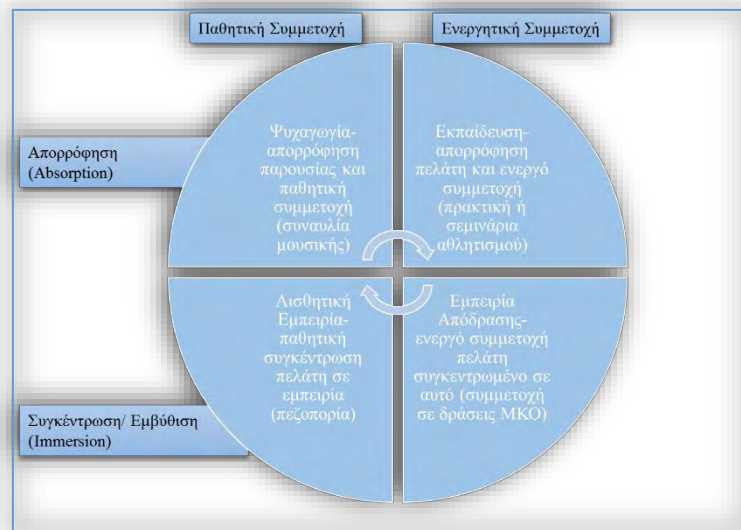
|  |  |  |
|--|--|--|
| Πολιτιστικός                                       |  |  |
| Περιηγητικός                                       |  |  |
| Αγροτουρισμός                                      |  |  |
| <b>Θαλάσσιος (κρουαζιέρα,<br/>σκαφών αναψυχής)</b> |  |  |
| Συνεδριακός  |  |  |
| <b>Εμπειρίας</b>                                   | Άυλο "εμπόρευμα" που δημιουργεί αυξανόμενες αποδόσεις σε τουριστικά αγαθά και υπηρεσίες. |  |

Πηγή: (Stamboulis & Skayannis, 2003), ίδια επεξεργασία.

Συμπεραίνεται λοιπόν και από τον παραπάνω πίνακα είναι λάθος να ταυτίζουμε το μαζικό τουρισμό μόνο με το συμβατικό ή το μη μαζικό μόνο με τον εναλλακτικό. Σήμερα, είναι ευρύτατα διαδεδομένο τουριστικό σχήμα, να έρχονται άνθρωποι οργανωμένοι σε τουριστικά πακέτα για να κάνουν εναλλακτικό τουρισμό. Επίσης, ο συμβατικός τουρισμός, όπως το περίφημα 4S, (αγγλικά: Sun, See, Sex, Sand) και ακολουθούν το κλασικό μοντέλο του θερινού τουρισμού, μπορεί να γίνεται είτε ατομικά, είτε μαζικά (Σκάγιαννης, 2004, σ. 2). Ο θαλάσσιος τουρισμός για τον οποίο θα γίνει αναφορά εκτενέστερα παρακάτω, αποτελεί μια εναλλακτική μορφή τουρισμού, δεδομένο όμως που παρουσιάζει τάση μετατροπής σε συμβατικό καθώς όλο και περισσότεροι εκφράζουν ενδιαφέρον για το θεματικό περιεχόμενό του. Επίσης, η κρουαζιέρα αποτελεί μαζική τουριστική δράση, ενώ ο τουρισμός σκαφών αναψυχής ατομική.

Επίσης παρουσιάζεται ακόμα ένα νέο στοιχείο στον τομέα του τουρισμού, αυτό της «εμπειρίας». Ένας τόπος πρέπει να προσφέρει κάτι παραπάνω από αυτό που προσφέρει συνήθως. Ο τουρίστας πρέπει να βιώνει μια περιπέτεια, διαφορετική από την απλή διαδικασία να επισκεφτεί, να δει και να μείνει σε έναν τόπο, ενώ ο τόπος αυτός πρέπει να συνδυάζει όσο είναι δυνατό το περιεχόμενο και όλων των τεταρτημόριων στα οποία χωρίζεται το στοιχείο της «εμπειρίας», όπως φαίνεται και στο διάγραμμα [1.1] (Stamboulis & Skayannis, 2003, σ. 38). Συγκεκριμένα, ο τουρισμός σκαφών αναψυχής αποτελεί τμήμα της ενεργητικής συμμετοχής και απορρόφησης του τουρίστα όταν οδηγός του σκάφος είναι άλλο άτομο, ενώ ενεργητική συμμετοχή με συγκέντρωση του πελάτη σε αυτό υπάρχει όταν ο ίδιος ο τουρίστας διαχειρίζεται το σκάφος.

Διάγραμμα 1. 1 Οι σφαίρες της εμπειρίας.



Πηγή: (Pine & Gilmore, 1998).

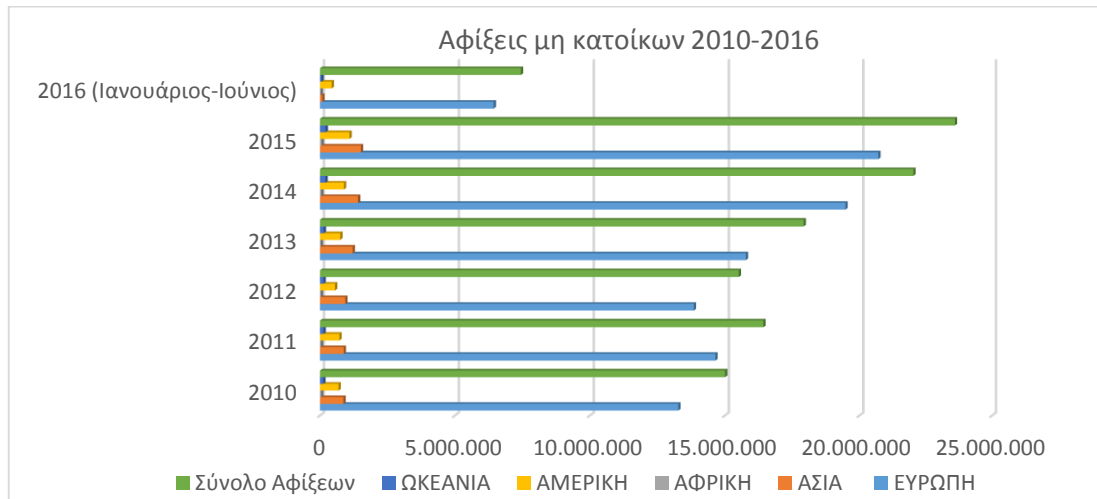
Οι παραπάνω αλλαγές στον τουρισμό παρουσιάζονται καθώς διαχρονικά, αλλάζουν τόσο οι προτιμήσεις των τουριστών αναζητώντας κάτι καινούριο, ανακαλύπτονται καινούριοι προορισμοί και δραστηριότητες και τέλος οι πάροχοι του ενδιαμέσου και τελικού προϊόντος, έτσι ώστε να καλύψουν νέες αγορές προϊόντων και πελατών.

Η Ελλάδα με τα 15.000 χλμ ακτογραμμή (1,7 μ. μήκος/ανά κάτοικο) (Κοκκώσης, Τσάρτας, & Γκρίμπα, 2011, σ. 315) είναι μία από τις ισχυρότερες οικονομικές πηγές, καθώς τα έσοδα που προέρχονται από τον εξωτερικό τουρισμό, δημιουργούν σημαντική οικονομική δραστηριότητα, νέες θέσεις εργασίας, και συμβάλλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη της (Κωνσταντίνου, 2007, σ. 16). Σύμφωνα με μελέτη που εκπόνησε ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) στο πλαίσιο της Πράξης «Ενίσχυση της θεσμικής & επιχειρησιακής ικανότητας του ΣΕΤΕ», που εντάσσεται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση 2014 – 2020» και συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ). Εθνικά, ο τουρισμός για το 2016 απασχόλησε περισσότερους από 800.000 εργαζόμενους (αγγίζοντας το 10% του συνόλου των εργαζομένων), με τάση αύξησης όμοια με αυτή του αριθμού των επισκεπτών τουριστών μέχρι το 2021. (Σούκη, 2016)

Σε ότι αφορά τις αφίξεις των τουριστών στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, με βάση τα στατιστικά στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) για τα έτη 2010-2016, με εξαίρεση το 2012 που υπήρξε μια μείωση κατά 5,5%, παρουσιάζεται θετική πορεία στις αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, το 2015 χαρακτηρίστηκε από 18,5% συμβολής του τουρισμού στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) της και 23,1% στην απασχόληση, ενώ προβλέπεται αύξηση κατά 30% στις

συνολικές αυξήσεις τουριστών (Economy 365, 2016). Οι περισσότεροι τουρίστες προέρχονται από χώρες της Ευρώπης, ενώ το κύριο μέσω έλευσής τους είναι το αεροπλάνο με αύξηση των αφίξεων για το 2016 σε σχέση με το 2015 κατά 1,4 εκατ. επιβάτες (ΣΕΤΕ, 2017). Τα σύνολα αυτά αναλυτικότερα παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα [1.2], αλλά και στον πίνακα [1.3] του παραρτήματος.

Διάγραμμα 1. 2 Αφίξεις τουριστών, μη κατοίκων της Ελλάδος.



Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2016) <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/STO04/2016-Q2>.

Ο τουρισμός αποτελεί λοιπόν ένα κοινωνικό οικονομικό φαινόμενο με στοιχεία δυναμικής τα τελευταία κυρίως πενήντα χρόνια. Σε εθνικό επίπεδο υπάρχει ανάγκη για εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος της χώρας (ήλιος-θάλασσα) και αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την ανάπτυξη νέων εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

### 1.2.2 Θαλάσσιος Τουρισμός (ΘΤ)

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις πιο ισχυρές μορφές τουρισμού. Παρουσιάζει σημαντική αύξηση τις τελευταίες δεκαετίες και με μεγάλα ποσοστά συμμετοχής στην οικονομία κάθε χώρας και ειδικά νησιωτικών και παράκτιων προορισμών για τους οποίους αποτελεί την κυριότερη οικονομική δραστηριότητα και οι οποίοι έχουν οργανωμένες λιμενικές υποδομές για την ανάπτυξή του (Κωνσταντίνου, 2007, σ. 19). Διεθνώς, η αύξηση αυτή είναι συνυφασμένη με την παράλληλη άνθιση της ναυπηγικής βιομηχανίας και της αναγνώρισης του ναυταθλητισμού, στοιχείο που δεν χαρακτηρίζει την Ελλάδα, σε αντίθεση με τη γειτονική χώρα Τουρκία (Διακομιχάλης, 2009, σ. 48).

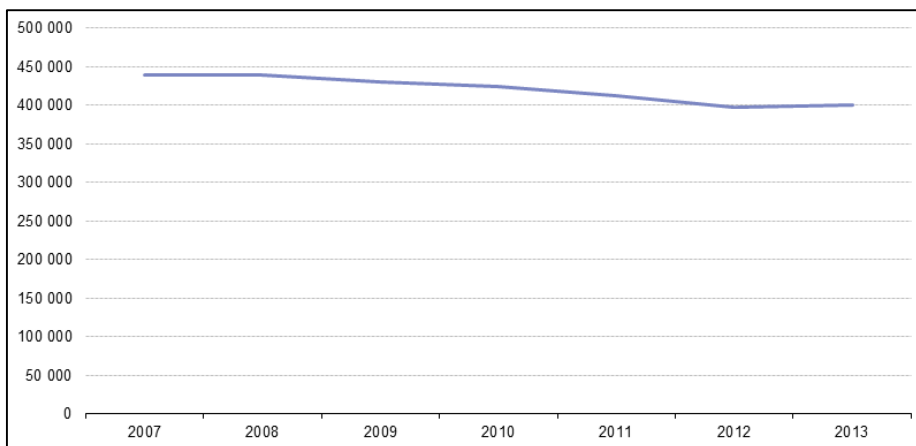
Το ολοκληρωμένο σύστημα πάνω στο οποίο στηρίζεται η εναλλακτική αυτή μορφή τουρισμού αποτελείται από λιμάνια, μαρίνες, καταφύγια, και από τα μέσα ναυτιλίας όπως, σκάφη και πλοία (Κοκκώσης, Τσάρτας, & Γκρίμπα, 2011, σ. 315). Επιπλέον, η έννοια του εμπεριέχει όλες τις δραστηριότητες που διεξάγονται στο θαλάσσιο χώρο και στις ακτές. Στις δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνονται η διαμονή, τα εστιατόρια, τα οποία είναι απαραίτητα για την τουριστική ανάπτυξη μιας περιοχής, αλλά και οι



δραστηριότητες ψυχαγωγίας όπως, οι θαλάσσιες εκδρομές, οι καταδύσεις κ.λπ. (Διακομιχάλης, 2009, σσ. 30, 42)

Με μια γενικότερη ανασκόπηση στα διεθνή στατιστικά στοιχεία η παγκόσμια αγορά του θαλάσσιου τουρισμού για το 2005 εκτιμήθηκε σε 174€ δις. και για το 2010 στα 205€ δις. Η Βόρεια Αμερική αλλά και η Δυτική Ευρώπη καταλαμβάνουν τις πρώτες θέσεις με συμμετοχή στον Θ.Τ. 43% η καθεμία. (Διακομιχάλης, 2009, σσ. 45-47) Βέβαια, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, από το 2010 μέχρι το 2013, εμφανίζεται μια πτώση του επιβατών του θαλάσσιου τουρισμού (από 439 σε 398 εκατ.), κάτι όμως που από εκεί και μετά ανακτάται σταδιακά (Eurostat, 2015). Η τάση αυτή εμφανίζεται στο παρακάτω διάγραμμα [1.3]. Τον τελευταίο καιρό παρατηρείται σημαντική αύξηση συμμετοχής και της βόρειας Ευρώπης, στην οποία αναδιαμορφώνονται λιμάνια και μαρίνες. Στη Μεσόγειο η ανάπτυξη του Θ.Τ. έγινε το 1960, από το Γιβραλτάρ μέχρι το Αιγαίο, με επίκεντρο τα παράλια της Ισπανίας, Γαλλίας και Ιταλίας και στη συνέχεια αυτά της Ελλάδας, Τουρκίας κα Κροατίας. (Icar Group, 2010, σ. 63)

Διάγραμμα 1. 3 Τάση εξέλιξης επιβατών θαλάσσιου τουρισμού.



Πηγή: (Eurostat, 2015).

Αν και ιδιαίτερης σημασίας μορφή τουρισμού, δεν έχουν ακόμα εκτιμηθεί τα οικονομικά μεγέθη του ΘΤ, ενώ δυσκολία αντιμετωπίζεται και στην καταγραφή δεδομένων και στατιστικών στοιχείων του πραγματικού αριθμού τουριστών τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο. Το παραπάνω συμβαίνει λόγω έλλειψης σωστής μεθοδολογικής προσέγγισης του βαθμού επίδρασης του ΘΤ στην οικονομία, αλλά και λόγω έλλειψης συστηματικής καταγραφής των στοιχείων του. (Διακομιχάλης, 2009, σσ. 30-34,36)

Ο θαλάσσιος τουρισμός αναπτύχθηκε στην Ελλάδα τη δεκαετία του 60' (παράλληλα με την ανάπτυξη στη Μεσόγειο), ενώ τα τελευταία χρόνια εμφανίζει έντονη εξέλιξη ταυτιζόμενη με αυτή του ελληνικού τουρισμού, με κίνητρο τις διακοπές στη θάλασσα (Κοκκώσης, Τσάρτας, & Γκρίμπα, 2011, σ. 297). Από τάση πτώσης, όπως αυτή σε επίπεδο επιβατών του θαλάσσιου τουρισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο, χαρακτηρίζεται

και η μεταβολή των εργαζομένων στον γενικότερο κλάδο του τουρισμού σε επίπεδο χώρας. Η αρνητική αυτή μεταβολή, εμφανίστηκε περίπου το 2009, με τις χαμηλότερες τιμές του για το έτος 2013, αλλά ανέκαμψε το πρώτο κιάλας τρίμηνο του 2014 (e-TRAVELnews, 2016). Η μεταβολή αυτή φαίνεται και στο διάγραμμα [1.5] του παραρτήματος. Συμπεραίνεται λοιπόν, πως λόγω των αλληλοσχετιζόμενων μεταβολών των παραπάνω, η εξέλιξη των επιβατών του θαλάσσιου τουρισμού θα παρουσιάζει επίσης θετικές μεταβολές από το 2014 και μετά.

Αν και οι δραστηριότητες που συμπεριλαμβάνονται στο θαλάσσιο τουρισμό είναι πολυάριθμες, στην Ελλάδα οι δύο τομείς που υπερέχουν είναι, η συμμετοχή σε κρουαζιέρα με κρουαζιερόπλοιο σε ειδικά προγράμματα στη Μεσόγειο και η πραγματοποίηση ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης με σκάφος αναψυχής (yachting) (Διακομιχάλης, 2009, σσ. 43-50). Οι δύο αυτοί τομείς διακρίνονται ως οι κυριότερες καθώς χαρακτηρίζονται από οργανωμένη αγορά, με ιδιαίτερα υψηλά θετικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα (Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018, 2012, σ. 41).

Συνοψίζοντας, το γεγονός ότι ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις πιο ισχυρές μορφές τουρισμού, αλλά και το ότι το ενδιαφέρον των τουριστών του αυξάνεται ολοένα και περισσότερο τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο, δημιουργεί απαιτήσεις για την ενίσχυση των υποστηρικτικών υποδομών του (λιμάνια, μαρίνες) και παράλληλα της ανταγωνιστικότητάς τους. Με τα παραπάνω θα αυξηθούν και τα έσοδα του κλάδου. Επίσης, υποχρεωτική είναι και η οργάνωση καταγραφής σε διεθνές και εθνικό επίπεδο των οικονομικών στοιχείων του τουριστικού αυτού κλάδου ώστε να μπορεί να είναι καλύτερα συγκρίσιμος με τους υπόλοιπους.

### *1.2.3 Τουρισμός Σκαφών Αναψυχής*

Το γιώτινγκ όπως ορίστηκε στο υποκεφάλαιο 1.1, άρχισε να αναπτύσσεται διεθνώς το 1960 με τις υποδομές του να ακολουθούν το γαλλικό μοντέλο (ένα σκάφος, μια θέση ελλιμενισμού) με χρησιμοποίηση του παλιού δικτύου ψαράδικων και εμπορικών λιμένων. Στη συνέχεια στην Ισπανία άρχισε να αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς δίκτυο ιδιωτικών ΤΛ, ενώ το 1970 η ενοικίαση σκαφών στην Ελλάδα μετατράπηκε σε «ειδικό τουριστικό προϊόν», ενώ είχαν αρχίσει ήδη να κατασκευάζονται και οι πρώτες μαρίνες (Βουλιαγμένης-1963, Ζέας-1966, Αρετσούς-1973). Μέχρι τότε ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος (ΒΝΟΕ) ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος που φιλοξενούσε σκάφη αναψυχής. (Κοκκώσης, Τσάρτας, & Γκρίμπα, 2011, σ. 299).

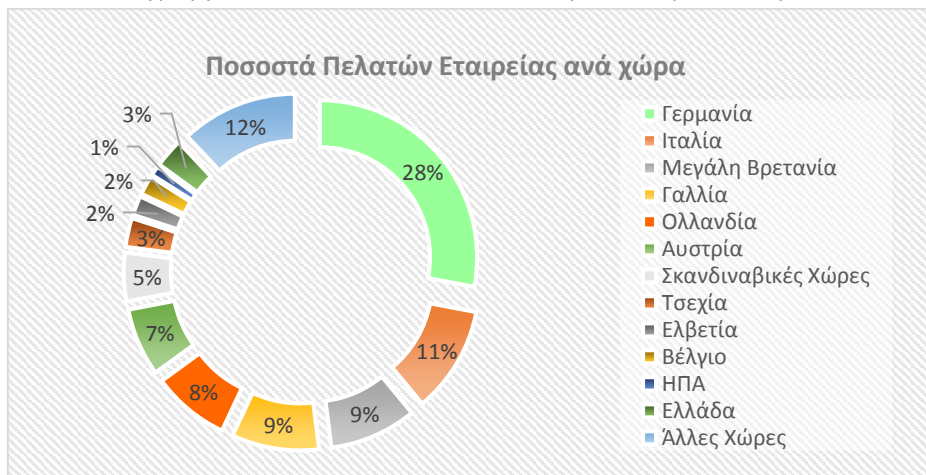
Ειδικότερα στην περιοχή της Μεσογείου, παρόλη την θετική πορεία του κλάδου διαχρονικά καθώς αποτελεί το δημοφιλέστερο προορισμό και αποτελεί home-port για το 60% των σκαφών αναψυχής, παρουσιάζονται εμπόδια σε ό,τι αφορά τις θέσεις ελλιμενισμού σκαφών σε όλη την έκτασή της. Κορεσμός θέσεων ελλιμενισμού εμφανίστηκε την δεκαετία του 1980 στα βορειοδυτικά παράλια της (απορροφά το 86%

θέσεων ελλιμενισμού-Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία) με την παράλληλη αύξηση του κόστους τους. Διαχρονικά λοιπόν, αυξήθηκε η ζήτησή τους στα βορειοανατολικά και νοτιοανατολικά παράλια που απορροφά μόνο το 14% της συνολικής ζήτησης θέσεων ελλιμενισμού ακόμα και σήμερα (Ελλάδα, Κροατία, Τουρκία), προσεγγίζοντας τις 1,5-2 εκατομμύρια θέσεις, ενώ η προσφορά φτάνει μόνο τις 200.000. (Λεκάκου & Στεφανιδάκη, 2015, σ. 25) Για το λόγο αυτό τουριστικά σκάφη υποχρεούνται πολλές φορές να ελλιμενίζονται σε μη τουριστικούς λιμένες, με αποτέλεσμα να μην τους παρέχονται οι κατάλληλες υπηρεσίες. (Διακομιχάλης, 2009, σ. 48)

Τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι διακοπές με σκάφος αναψυχής είναι αρκετά. Αρχικά, τα σκάφη αποτελούν και μέσο μετακίνησης και χώρο διαμονής για τους επιβάτες, οπότε αυτό τους μειώνει τα περαιτέρω έξοδα, τα οποία μοιράζονται μεταξύ των επιβατών και αποδυναμώνεται έτσι η άποψη πως ο τρόπος αυτός διακοπών είναι υψηλού κόστους. Επίσης, οι τουρίστες μπορούν να διαμορφώσουν οι ίδιοι το πρόγραμμα το οποίο θα ακολουθήσουν (αξιοθέατα, προορισμοί, επισκέψεις) (Κοκκώσης, Τσάρτας, & Γκρίμπα, 2011, σ. 307). Με αυτόν τον τρόπο δεν καταβάλλονται από άγχος και πίεση με τα υποχρεωτικά ωράρια των προκατασκευασμένων προγραμμάτων διακοπών και είναι ελεύθεροι να κάνουν όσες μετακινήσεις θέλουν. (Διακομιχάλης, 2009, σ. 148).

Στατιστικά στοιχεία για τον τουρισμό σκαφών αναψυχής σε εθνικό επίπεδο, παρουσιάζονται παρακάτω. Η θαλάσσια περιήγηση αποτελεί κατά προσέγγιση το 1,5%-2% του συνολικά εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα, οι οποίοι φτάνουν τους 268 χιλιάδες, ενώ οι εργαζόμενοι φτάνουν τους 89 χιλιάδες. Επίσης, για σχετικές υπηρεσίες αποτελεί το 27% των συνολικών δαπανών θαλάσσιου τουρισμού. (Studies to support the development of sea basin cooperation in the Mediterranean, Adriatic and Ionian, and Black Sea, 2014, p. 14) Στην Ελλάδα, το 95% των σκαφών αναψυχής ναυλώνεται από ξένους. Οι Έλληνες προτιμούν ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα, αλλά και σκάφη όπως motor yachts και motor sailers, ενώ θεωρούνται και πελάτες υψηλού εισοδήματος και απαιτήσεων (Διακομιχάλης, 2009, σ. 149). Στο διάγραμμα [1.4] που ακολουθεί εμφανίζονται σε ποσοστά ανά χώρα οι πελάτες της εταιρείας «Κυριακούλης Μεσογειακαί Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή ΑΕ» από τις τελευταίες καταγραφές που έγιναν.

Διάγραμμα 1. 4 Ποσοστά πελατών εταιρείας Κυριακούλης ΑΕ



Πηγή: <http://www.kiriacoulis.com/index.html>, ίδια επεξεργασία.

Η εταιρεία Κυριακούλης Α.Ε. επιλέχθηκε για την παρουσίαση του ποσοστού των πελατών της ανά χώρα, καθώς είναι η μόνη ελληνική εταιρεία θαλάσσιου τουρισμού που έχει επεκτείνει τις υπηρεσίες της και σε άλλες χώρες του εξωτερικού (Καραϊβική, Μάλτα, Τουρκία, Κροατία, Ιταλία, Γαλλία). Επίσης, κατέχει τις μαρίνες της Καλαμάτας, Ζέας, Γουβιών και Λευκάδας και 2.800 θέσεις ελλιμενισμού. (Enterprices S. Kiriacoulis, 2017) Η ζήτηση για υπηρεσίες αναψυχής προέρχεται κατά πλειοψηφία από Ευρωπαίους χρήστες με τους Γερμανούς στη κορυφή της πελατειακής διάρθρωσης σε ποσοστό 28%, ακολουθούμενους από του Ιταλούς σε ποσοστό 11%. Αντίστοιχα, η εγχώρια ζήτηση είναι ιδιαίτερα περιορισμένη και εκτιμάται μόλις στο 3%.

Η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από μια αδράνεια στον τουρισμό σκαφών αναψυχής τόσο από άποψη έλλειψης υποδομών ΤΛ, όσο και από αριθμό σκαφών και θέσεων ελλιμενισμού (Ελλάδα – 17.700 περίπου σκάφη αναψυχής, Πολωνία, Γερμανία και Σουηδία-51.170, 441.530 και 753.000 σκάφη αντίστοιχα). (Λεκάκου & Στεφανιδάκη, Σχέδιο δράσης για τον θαλάσσιο και αθλητικό τουρισμό στις Κυκλάδες, 2015, σ. 27) Ένα αρνητικό στοιχείο αποτελεί και η επιβαρυνόμενη εθνική φορολογία σκαφών αναψυχής, με αποτέλεσμα πολλά σκάφη να ελλιμενίζονται σε μαρίνες άλλων χωρών όπως η Κροατία, το Μαυροβούνιο και η Τουρκία (e-Nautilia, 2012). Το επακόλουθο αυτής της φυγής σε άλλους ανταγωνιστικούς γειτονικούς προορισμούς δεν έχει συνέπειες μόνο στον κλάδο του γιώτινγκ, αλλά και στην οικονομία γενικότερα καθώς επηρεάζει ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες, πωλήσεις εξοπλισμού και ανταλλακτικών, καθώς και τις δραστηριότητες εντός μαρίνας, σχετικές με διασκέδαση και εστίαση

Ο έντονα νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδας, ενισχυμένος από τους φυσικούς και ιστορικούς πόρους, κοντά στα παράλια μεγάλων τμημάτων της ηπειρωτικής χώρας, δημιουργεί ευνοϊκότερες προοπτικές για την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής (Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018, 2012, σ. 41). Ιδιαίτερη είναι και η μορφολογία του εδάφους της, η γεωγραφική της θέση, η ακτογραμμή της και το

μεσογειακό κλίμα της, (Καλαντζή, 2004, σ. 6). Όλα τα παραπάνω έχουν συμβάλλει στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου σε επτά μήνες: στην περίοδο Ιουνίου-Αυγούστου (54% των ναυλώσεων) και σε αυτή του Απριλίου-Μαΐου και Σεπτεμβρίου-Οκτωβρίου (40% των ναυλώσεων). (Διακομιχάλης, 2009, σ. 159)

Η Ελλάδα, το 1961 δημοσιεύθηκε το Δελτίο Κίνησης (Transit Log) των σκαφών αναψυχής και δημιούργησε πρώτη στον κόσμο νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής με το νόμο 438/76 (τροπ. Ν.2743/99) και έτσι αρχίζει η οργάνωση του επαγγελματικού γιώτινγκ (Διακομιχάλης, 2009, σ. 151). Η γενικότερη έλλειψη στοιχείων στον θαλάσσιο τουρισμό δεν διευκολύνει τη διαδικασία της διαχρονικής σύγκρισης της κίνησης τουριστικών σκαφών σε επίπεδο χώρας. Οι ναυλώσεις τουριστικών σκαφών και το ποσοστό τουριστών γιώτινγκ αυξάνονται χρόνο με το χρόνο, με εξαίρεση το 2009 όπου παρουσιάστηκε μείωση της τουριστικής κίνησης προς τη χώρα μας και ως αποτέλεσμα της εγχώριας αγοράς του επαγγελματικού γιώτινγκ (210.000 €-2009, 380.000€-2008) (Icar Group, 2010, σ. 22). Το 2006 θεωρήθηκε το πιο παραγωγικό έτος του κλάδου, καθώς χαρακτηρίστηκε από την μεγαλύτερη τουριστική κίνηση και την μεγαλύτερη πληρότητα θέσεων σε εγκαταστάσεις ελλιμενισμού (Διακομιχάλης, 2009, σσ. 160-161).

Με βάση αριθμητικά στοιχεία της κλαδικής μελέτης «Τουριστικοί Λιμένες» της Icar Group, με στοιχεία μέχρι το 2009 οι καταχωρήσεις στα βιβλία εγγραφής (νηολόγια) μικρών σκαφών (μέχρι 12 μ.) το 2009 έφτασε τα 7.223 σκάφη, μειωμένη κατά 22,1% από το 2008. Επιπλέον, η εγχώρια αγορά σκαφών αναψυχής του 2008 (7.006 σκάφη) χαρακτηρίζεται από μείωση 14,8% σε σχέση με το 2007 (Icar Group, 2010, σ. 21) (πίν. [1.2] παραρτήματος). Μετά από προσωπική επικοινωνία με υπάλληλο του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος, συμπεραίνεται πως το 2010, τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με ελληνική σημαία αριθμούσαν 7.000 και περίπου 10.000 τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, άρα 17.000 σκάφη σε σύνολο. Υπάρχει μια γενικότερη αύξηση των σκαφών που επισκέπτονται τη χώρα μας από το εξωτερικό, όμως δεν υπάρχει μια επίσημη οριστικοποιημένη καταγραφή σκαφών αναψυχής ακόμα (Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Σκαφών, 2016).

Οι τουριστικοί λιμένες που αποτελούν την υποδομή στην οποία στηρίζεται ο τουρισμός σκαφών αναψυχής πρέπει να είναι σύγχρονα εξοπλισμένοι για την ικανοποίηση των απαιτήσεων των επιβατών όσο και του πληρώματος των ελλιμενισμένων σκαφών (Διακομιχάλης, 2009, σ. 43). Επίσης, είναι απαραίτητη η πύκνωση του δικτύου τους καθώς σε αρκετές ανεπτυγμένες τουριστικές περιοχές παρατηρείται έλλειψη σε υποδομές ΤΛ. Τα παραπάνω αποτελούν προϋπόθεση για την ενίσχυση του γιώτινγκ στην Ελλάδα.



### 1.3 Κατηγοριοποίηση Τουριστικών Λιμένων (ΤΛ)

Οι τουριστικοί λιμένες έχουν σκοπό την εξυπηρέτηση όλων των ειδών σκαφών αναψυχής και απαιτείται να έχουν: α) ήρεμη επιφάνεια ύδατος της λεκάνης, β) ειδικές συνθήκες αγκυροβόλησης των σκαφών, γ) παροχή υπηρεσιών εντός του χώρου τους. Ένας Τ.Λ. αποτελείται από τα εξής:

- Εξωτερικά λιμενικά έργα:
  - Μώλοι
  - Κυματοθραύστες
  - Βραχίονες
- Εσωτερικά λιμενικά έργα
  - Κρηπιδότοιχοι
  - Προβλήτες
  - Γέφυρες (μορφή πλωτών προβλητών)
- Εγκαταστάσεις χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης
- Μηχανολογικός και ειδικός εξοπλισμός
  - Γερανός ανέλκυσης και καθέλκυσης
  - Κινητή μονάδα αναρρόφησης λυμάτων από τα σκάφη
  - Τροφοδοσία νερού, ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφώνου σε κάθε θέση αγκυροβόλησης
  - Εξοπλισμός πυρόσβεσης
- Συγκοινωνιακές συνδέσεις
  - Οδικό δίκτυο
  - Αεροδρόμια
  - Κίνηση πλοίων

(Μαρίνου, 2009, σ. 4; Κοκκώσης, Τσάρτας, & Γκρίμπα, 2011, σσ. 316,317)

Η κατηγοριοποίηση των Τ.Λ. ως προς τη λειτουργία τους γίνεται σύμφωνα με τον Ν. 2160/93 (τροποποιήθηκε με Ν. 4070/2012) και παρουσιάζεται παρακάτω.

**Μαρίνα:** "είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 31 του Ν.2160/93, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους".(Ν.4070/2012)

Πιο συγκεκριμένα, μαρίνα είναι ένα λιμάνι που μπορεί να δεχθεί (500-2.000) σκάφη αναψυχής σε συγκεκριμένες θέσεις με πλήρη εξυπηρέτηση (θέσεις πρόσδεσης ή παραβολής). Οι θέσεις δημιουργούνται κατά μήκος κρηπιδωμάτων ή γεφυρωμάτων (σταθερών ή πλωτών). Στις υπηρεσίες που παρέχει περιλαμβάνονται εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης (χώροι αντιπροσώπων γραφείων, πρώτες βοήθειες, παροχή ηλεκτρικού

ρεύματος, λουτρά και τουαλέτες, super market, εστιατόρια, parking), χώροι αποθήκευσης (ανταλλακτικών, πανιών, υλικών εξοπλισμού σκαφών), χώροι και εξοπλισμός συντήρησης (βάσεις σκαφών, γερανοί, χώροι συνεργείων), προσωπικό και εξοπλισμός συντήρησης μαρίνας. (Μαρίνου, 2009, σ. 6)

**Καταφύγιο:** "είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτηριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ. με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής".(Ν.4070/2012)

**Αγκυροβόλιο:** "είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις".(Ν.4070/2012)

**Ξενοδοχειακοί Λιμένες:** "είναι οι τουριστικοί λιμένες ξενοδοχειακών μονάδων 200 κλινών και άνω, που δημιουργούνται για την εξυπηρέτηση της πελατείας τους" (Ν. 2160/93). Με τον Ν. 4070/2012, που αποτελεί τροποποίηση του Ν. 2160/93 καταργήθηκαν οι ξενοδοχειακοί λιμένες.

Μέχρι σήμερα χρησιμοποιείται ευρέως ο όρος "μαρίνα" για το χαρακτηρισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων σκαφών αναψυχής, ανεξάρτητα του μεγέθους των εγκαταστάσεων και των παρεχόμενων εξυπηρετήσεων, ακόμα και για καταφύγια αλιευτικών σκαφών. Το γεγονός αυτό είναι άστοχο καθώς "μαρίνα", σύμφωνα με τα επικρατούντα στη Δυτική Ευρώπη (Αγγλία, Ιταλία, Ισπανία), χαρακτηρίζεται μία λιμενική εγκατάσταση εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής με εκτεταμένες θαλάσσιες και χερσαίες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που προαναφέρθηκαν (Παπακώστας, 2007, σ. 31). Στην Ελλάδα, οι μαρίνες που καλύπτουν τις παραπάνω προδιαγραφές είναι λίγες (π.χ. Μαρίνα Αλίμου, Μαρίνα Porto Carras, Olympic Marine) οι δε προδιαγραφές τους προβλέπονται από την προαναφερθείσα νομοθεσία.

Στο πρώτο λοιπόν κεφάλαιο της διπλωματικής αυτής εργασίας, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα. Αρχικά, για το γενικότερο κλάδο του τουρισμού τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε εθνικό επίπεδο αποτελεί ισχυρό οικονομικό τομέα. Ειδικότερα στην Ελλάδα το 2016 οι εργαζόμενοι στον τουρισμό αποτελούσαν το 10% των συνολικών εργαζόμενων, ενώ οι αφίξεις στην εξαετία 2010-2016 παρουσίασαν μια συνεχόμενη αύξηση. Ο θαλάσσιος τουρισμός, με τη σειρά του είναι κλάδος του τουρισμού που παρουσίασε ανάπτυξη τη δεκαετία του 60' στη Μεσόγειο αρχικά στις χώρες Γαλλίας, Ισπανίας και Ιταλίας και στη συνέχεια Ελλάδα, Τουρκίας και Κροατίας. Σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, γνώρισε πτώση στον αριθμό των τουριστών τα έτη 2010-2013 και

στη συνέχεια ανάκαμψη. Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής, του οποίου υποστηρικτικές υποδομές αποτελούν οι μαρίνες, αναπτύσσεται την ίδια χρονική περίοδο με την ίδια χωρική εξέλιξη, όπως ο ΘΤ. Στην Ελλάδα, το 1,5%-2% του εισερχόμενου τουρισμού, ανήκει στον τουρισμό γιώτινγκ και από αυτούς προέρχεται και το 95% των ναυλωμένων σκαφών της χώρας. Κύρια αδυναμία του κλάδο σε εθνικό επίπεδο αποτελεί η υψηλή φορολογία των σκαφών αναψυχής. Η υψηλή φορολογία, αποδυναμώνει τους ενδιαφερόμενους αγοραστές για απόκτηση σκάφους και ελλιμενισμού τους στους ΤΛ. Ακόμα ένα αρνητικό στοιχείο του κλάδου του τουρισμού σκαφών αναψυχής είναι η έλλειψη υποδομών ΤΛ, ενώ η πλειοψηφία των υπαρχόντων υποδομών χαρακτηρίζεται από έλλειψη υπηρεσιών. Συμπερασματικά, η Ελλάδα από τη στιγμή που παρουσιάζει ανάπτυξη του αριθμού τουριστών γιώτινγκ και για να συνεχίσει η τάση αυτή να ενισχύεται πρέπει να προχωρήσει στον εμπλουτισμό του δικτύου ΤΛ και ειδικότερα μαρινών, καθώς προσφέρουν περισσότερες και καλύτερες ποιοτικά υπηρεσίες στα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Επίσης, στις ήδη υπάρχουσες μαρίνες, πρέπει να ενισχυθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες και υποδομές τους, τόσο για τους επισκέπτες όσο και για τους χρήστες τους. Τα παραπάνω, πρέπει να υποστηριχθούν με την μείωση της φορολογίας στους κατόχους σκαφών αναψυχής, έτσι ώστε να παρουσιάσει ανάπτυξη η εγχώρια αγορά τους. Με τα παραπάνω, η χώρα θα είναι ανταγωνιστική ως προς τις υπόλοιπες γειτονικές και μη χώρες, ενισχύοντας παράλληλα και την τουριστική της ταυτότητα ως ένας προορισμός γιώτινγκ.

## Κεφάλαιο 2: Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Τουριστικών Λιμένων

Πριν αρχίσει η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης του δικτύου ΤΛ και ειδικότερά αυτό των μαρινών σε εθνικό επίπεδο, καλό θα ήταν να γίνει αναφορά πρώτα στο γενικότερο ευρωπαϊκό επίπεδο. Το δεύτερο κεφάλαιο λοιπόν, ως συνέχεια του πρώτου, θα επικεντρωθεί στο δίκτυο των ΤΛ, υποδομών που υποστηρίζουν τον τουρισμό σκαφών αναψυχής. Αρχικά, θα γίνει αναφορά στις ευρωπαϊκές οδηγίες που αποτελούν ένα γενικότερο πλαίσιο χωροθέτησης ΤΛ, αλλά και στις οδηγίες για σκάφη αναψυχής. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στις ευρωπαϊκές χώρες οι οποίες χαρακτηρίζονται από σημαντικό δίκτυο ΤΛ, με υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών, ενώ και η γενικότερη εξέλιξη τους στον τουριστικό αυτό κλάδο έχει παρουσιάσει σημαντικά στοιχεία ανάπτυξης από την δεκαετία του 60', που άρχισε η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ. Τέλος, παρουσιάζονται ενδεικτικά παραδείγματα μαρινών από ευρωπαϊκές χώρες σημαντική για διαφορετικούς λόγους η καθεμία ξεχωριστά.

### 2.1 Νομοθετικό Πλαίσιο

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν έχει εγκριθεί κάποια οδηγία που να αναφέρεται άμεσα στους τουριστικούς λιμένες, έτσι ώστε να μπορεί να την προσαρμόσει η κάθε χώρα στα δικά της δεδομένα και να παίρνει μέτρα που να αφορούν στον τομέα αυτόν. Για τα σκάφη αναψυχής έχουν δημοσιευθεί δύο ευρωπαϊκές οδηγίες και η τροποποίησή τους. Η ευρωπαϊκή νομοθεσία για τους παραπάνω τομείς περιορίζεται στις παρακάτω οδηγίες:

- Οδηγία 2008/56 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη θαλάσσια στρατηγική. Ενωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με τον Ν.3983/2011 «Εθνική στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος» και ακολουθεί τη στρατηγική προσέγγιση της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης του Παράκτιου Χώρου (Ο.Δ.Π.Χ.). Ουσιαστικά με την παρούσα οδηγία καθιερώνεται ένα γενικό πεδίο δράσης σύμφωνα με το οποίο τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να επιτύχουν ή να διατηρήσουν καλή περιβαλλοντική κατάσταση των θαλάσσιων υδάτων τους το αργότερο έως το έτος 2020.
- Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό.

Η οδηγία αυτή καθορίζει ένα πλαίσιο για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων οικονομιών και των θαλάσσιων περιοχών, αλλά και τη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων. Επίσης προβλέπει τη θέσπιση και εφαρμογή θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού από τα κράτη μέλη, λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας και την ενισχυμένη διασυνοριακή συνεργασία. Σε δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση είχε τεθεί το σχέδιο νόμου «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός. Εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης

Ιουλίου 2014» από τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας από 18 Νοεμβρίου του 2016. Στις 28 Νοεμβρίου 2016 η διαβούλευση ολοκληρώθηκε. Οι προτάσεις, οι ενστάσεις και τα σχόλια που υποβλήθηκαν θα ληφθούν υπόψη κατά την τελική κατάρτιση των διατάξεων των αποφάσεων. (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, 2016). Σύμφωνα με το Σύλλογο Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΕΜΠΧΠΑ), η εισαγωγή και η θέσπιση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ) στον ελληνικό χώρο είναι σημαντική, καθώς μέσω αυτού θα στηριχθεί και η Στρατηγική «Ευρώπη 2020» για έξυπνη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, να αναπτυχθούν οι διακρατικές συνεργασίες και να ενισχυθεί η δραστηριότητα ερευνητικών οργανισμών της χώρας. (ΣΕΜΠΧΠΑ, 2016)

Οι παραπάνω οδηγίες δεν έχουν άμεση εφαρμογή στον τομέα του σχεδιασμού τουριστικών λιμένων. Παρ' όλα αυτά διαμορφώνουν ένα γενικότερο πλαίσιο με το οποίο οι διαδικασίες χωροθέτησης και σχεδιασμού ενός Τ.Λ. πρέπει να συμμορφώνονται. Με τη συμμόρφωση αυτή σε εθνικό επίπεδο, η κατασκευή των λιμενικών αυτών υποδομών θα γίνεται με βάση ένα γενικότερο πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και σε ένα χώρο διαμορφωμένο κατάλληλα για να δέχεται δραστηριότητες τουρισμού.

Σωστό θα ήταν να γίνει αναφορά και στις οδηγίες της Ε.Ε. και για τα σκάφη αναψυχής. Ουσιαστικά τη βάση αποτέλεσε η οδηγία 94/25/ΕΚ, ενώ αργότερα ακολούθησε η τροποποίηση και τελικά η κατάργησή της:

- Οδηγία 94/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τα σκάφη αναψυχής.

Η οδηγία αυτή ορίζει κάποια αναγκαία μέτρα τα οποία πρέπει να υιοθετούν τα σκάφη αναψυχής έτσι ώστε να είναι κατάλληλα για εμπορία και χρήση, αλλά και των συστατικών μερών ή των μερών του εξοπλισμού τους, κατασκευασμένα σύμφωνα με τις εθνικές κανονιστικές διατάξεις που ισχύουν. Σε ένα γενικότερο πλαίσιο πρέπει να πληρούν βασικές απαιτήσεις ασφαλείας, υγείας και προστασίας του περιβάλλοντος.

- Οδηγία 2003/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τροποποίηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ για τα σκάφη αναψυχής.

Τροποποιείται η οδηγία 94/25/ΕΚ. Η τροποποίηση αφορούσε κυρίως σε πρόσθετα μέτρα για τα ατομικά σκάφη τα οποία δεν αναφέρονταν καθόλου στην οδηγία 94/25/ΕΚ. Επίσης, καλύπτονται εκπομπές καυσαερίων και θορύβου από τα σκάφη, αλλά σημαντικές είναι και οι ρυθμίσεις που γίνονται για τους συγκεκριμένους κινητήρες σκαφών οι οποίοι παράγουν επικίνδυνα καυσαέρια για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Μέσω των απαιτήσεων προστασίας του περιβάλλοντος που προσπαθούν να καλυφθούν, στόχος της νέας αυτής οδηγίας είναι η προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης.

- Οδηγία 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τα σκάφη αναψυχής, τα ατομικά σκάφη και την κατάργηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ



Ενσωματώνεται στην εθνική νομοθεσία με τον Ν. 273/Β'/2016. Η κατάργηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ γίνεται λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων στην αγορά και των νέων ζητημάτων όσον αφορά στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις της οδηγίας 94/25/ΕΚ. Προκειμένου να συνυπολογισθούν αυτές οι εξελίξεις και να αποσαφηνισθεί το πλαίσιο εντός του οποίου δύνανται να διατίθενται στην αγορά προϊόντα που καλύπτονται από την οδηγία, θα πρέπει να αναθεωρηθούν και να ενισχυθούν ορισμένες πτυχές της οδηγίας 94/25/ΕΚ και, για λόγους σαφήνειας, η εν λόγω οδηγία καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε. Με την νέα οδηγία (2013/53/ΕΕ) καθορίζονται οι απαιτήσεις για τον σχεδιασμό και την κατασκευή των προϊόντων που αναφέρονται στις παραγράφους της, και οι κανόνες για τη διάθεση και τη διαθεσιμότητά τους στην αγορά και τη θέση τους σε λειτουργία.

## 2.2 Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Τουριστικών Λιμένων

### *2.2.1 Σημαντικότερες Χώρες σε Επενδύσεις Τουριστικών Λιμένων*

Όπως είναι ήδη γνωστό από το πρώτο κεφάλαιο, ο θαλάσσιος τουρισμός και ως τμήμα αυτού και το γιώτινγκ άρχισαν να αναπτύσσονται το 1960. Ξεκίνησε αρχικά στη Γαλλία και στην Ιταλία με την επανάχρηση του παλιού δικτύου ψαράδικων και εμπορικών λιμανιών, ενώ το γαλλικό μοντέλο είναι αυτό που υπερίσχυσε (Κοκκώσης, Τσάρτας, & Γκρίμπα, Ειδικές και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού-Ζήτηση και Προσφορά Νέων Προϊόντων Τουρισμού, 2011, σ. 299). Οι μαρίνες στις χώρες της Ευρώπης εκτός της Ελλάδας, δίδουν ιδιαίτερη έμφαση σε υπηρεσίες υποδοχής των πελατών τους και ακολουθούν δυναμικές μεθόδους προώθησης πωλήσεων. Πιο κάτω θα γίνει αναφορά στις υποδομές και στο γενικότερο πλαίσιο ανάπτυξης του δικτύου Τ.Λ. σε κάποιες από τις χώρες της Ευρώπης που έχουν παρουσιάσει σημαντική εξέλιξη στον τουριστικό αυτό κλάδο. Όλα τα στοιχεία βέβαια που θα παρουσιαστούν για καθεμία από τις χώρες αυτές βρίσκονται σε απόλυτες τιμές, η έκταση των χωρών είναι διαφορετική, οπότε η όποια σύγκριση προκύψει θα είναι μερικής σημασίας.

Στη Γαλλία, χρησιμοποιείται συχνότερα ο όρος «Λιμένας Αναψυχής» (port de plaisance) από τον όρο Μαρίνα (Marina), που υποδηλώνει λιμενική εγκατάσταση εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής συνδυασμένη με εκτεταμένη οικιστική ανάπτυξη, με θαλάσσια πρόσβαση και θέση παραβολής για σκάφη μπροστά σε κάθε κατοικία (π.χ. Port Grimaud) (Παπακώστας, 2007, σσ. 31-32). Στην Ελλάδα, παραπλήσια εγκατάσταση μπορεί να θεωρηθεί αυτή του Porto Hydra. Η Γαλλία παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον καθώς είναι τρίτη σε αριθμό σκαφών αναψυχής στην Ευρώπη (752.935 σκάφη σε 376 μαρίνες, με 163.000 θέσεις), ενώ υπάρχουν και οι περισσότερες επιχειρήσεις που ασχολούνται με τον τομέα του γιώτινγκ (4.800 και 44.000 εργαζόμενοι). Από τις μαρίνες αυτές, το 49% είναι αυτές μεγάλου μεγέθους (>800 θέσεις) και το 31% μικρού μεγέθους (<300 θέσεις). (Λεκάκου & Στεφανιδάκη, 2015, σ. 25) Οι Τ.Λ. της χωρίζονται σε τέσσερις γεωγραφικές περιοχές, τη Νότια Γαλλία, την Κορσική, τη Δυτική Γαλλία και τη Βόρεια

Γαλλία, με αυτούς της νότιας περιοχής και Κορσικής να παρουσιάζουν μεγαλύτερη ανάπτυξη, οργάνωση και σημαντικό επενδυτικό ενδιαφέρον. Στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των γαλλικών Τ.Λ. συμμετέχουν τόσο δημόσιοι όσο και ιδιωτικοί φορείς, με πολλά παραδείγματα συνεργασίας αυτών ανά τμήματα του κάθε λιμένα, αναλόγως με το επενδυτικό ενδιαφέρον του καθενός. (Γαζανάκης, 2015, σσ. 34-35)

Η Ιταλία με περισσότερους από 100 μαρίνες χωρητικότητας 130.000 θέσεων και 400.000 σκάφη, είναι κυρίως ανεπτυγμένη στον τομέα αυτό στις περιοχές της Τοσκάνης και της Ιταλικής Ριβιέρας, αλλά και στα νησιά της Σαρδηνίας και Σικελίας, τα οποία εξυπηρετούν ταξίδια προς Αφρική. Επίσης, αποτελεί την πρώτη χώρα στον κόσμο σε κατασκευή super yachts (> 24μ.-30μ.), ενώ σε γενικό πλαίσιο η οικονομία της στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από τη δραστηριότητα των ναυπηγείων της, τα προϊόντα των οποίων έχουν ζήτηση τόσο στην ίδια τη χώρα όσο και στις υπόλοιπες. (Γαζανάκης, 2015, σ. 36) Βέβαια, παρομοίως με την Ελλάδα πρόβλημα έλλειψης θέσεων ελλιμενισμού υπάρχει και στην Ιταλία. Χαρακτηριστική είναι η χωροταξική πυκνότητα. Ανά 73,1 χλμ ακτής υπάρχει μία μαρίνα. Η αντίστοιχη μέση αναλογία στις Ευρωπαϊκές χώρες είναι 6,5 χλμ. (Λεκάκου & Στεφανιδάκη, Σχέδιο δράσης για τον θαλάσσιο και αθλητικό τουρισμό στις Κυκλάδες, 2015, σ. 24) Έχει επενδύσει επίσης σε ένα κρατικό σχέδιο το οποίο υποστηρίζει την κατασκευή 60 νέων μαρίνων συνολικής χωρητικότητας 50.000 θέσεων, δεν έχουν αρχίσει όμως μέχρι στιγμής έργα για το σχέδιο αυτό (Icar Group, 2010, p. 65). Όσον αφορά στο ιδιοκτησιακό τους καθεστώς, υπάρχουν τόσο ιδιωτικές όσο και δημόσιες μαρίνες, με τις τελευταίες να υιοθετούν πολλές φορές την διαδικασία της «παραχώρησης», στην οποία από 30 έως 60 χρόνια το δημόσιο παραχωρεί δικαιώματα λειτουργίας και διαχείρισης σε ιδιώτη. (Γαζανάκης, 2015, σ. 37)

Η ανάπτυξη του γιώτινγκ στην Ισπανία, ήταν μεταγενέστερη από αυτή της Γαλλίας και Ιταλίας, οι Τ.Λ. της όμως πληθαίνουν με γρήγορους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια και θεωρούνται από τις μεγαλύτερες και καλύτερα οργανωμένες στην Ευρώπη. Αποτελείται από 355 μαρίνες με 130.000 θέσεις ελλιμενισμού με τις περισσότερες βέβαια να είναι μικρότερες των 300 μέτρων. (Λεκάκου & Στεφανιδάκη, 2015, σ. 25) Η Ισπανία έχει δημιουργήσει μία ταυτότητα ως παραθαλάσσια τουριστική περιοχή, η οποία ενισχύεται όλο και περισσότερο με τη δημιουργία καινούργιων καλά εφοδιασμένων λιμένων, που υποστηρίζονται από μόνιμους πελάτες, ενώ συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική ενίσχυση της χώρας. Χαρακτηριστικά παραδείγματα της παραπάνω ανάπτυξης είναι η Ανδαλουσία και οι Βαλεαρίδες Νήσοι. Μαζί με την τουριστική ανάπτυξη, ενισχύθηκε και ο τομέας της αναψυχής με κύριο πόλο αυτής την Καταλονία. (Κοκκώσης, Τσάρτας, & Γκρίμπα, 2011, σ. 326) Οι σημαντικότεροι και καλύτερα οργανωμένοι Τ.Λ. βρίσκονται στο βορειοανατολικό τμήμα της Ισπανίας (από σύνορα με Γαλλία έως στενά Γιβραλτάρ και είναι υπό ιδιωτικό ιδιοκτησιακό καθεστώς. Υπάρχει επίσης η συνύπαρξη δημοσίου και ιδιωτικού φορέα διαχείρισής τους, ενώ κι εδώ συναντάται η «παραχώρηση», όπως και στην Ιταλία. Τέλος, τις δημόσιες μαρίνες

διαχειρίζονται φορείς οι οποίοι διαμορφώνονται από την περιφέρεια στην οποία ανήκει η καθεμία. (Γαζανάκης, 2015, σ. 38)

Εκτός από την Ισπανία, την Ιταλία και τη Γαλλία των οποίων οι μαρίνες καλύπτουν το 75% θέσεων ελλιμενισμού σκαφών στην Ευρώπη και αποτελούν παραδοσιακούς προορισμούς θαλάσσιου τουρισμού, σημαντική εξέλιξη παρουσιάζουν στον τομέα αυτό και οι χώρες της Κροατίας, της Τουρκίας, της Κύπρου και της Ελλάδας (Icar Group, 2010, σσ. 63,65). Για την Ελλάδα θα γίνει εκτενέστερη αναφορά στο κεφάλαιο 3.

Η Κροατία έχει παρουσιάσει μια πολύ μεγάλη ανάπτυξη στο χώρο του γιώτινγκ μετά το 1997, καθιστάμενη σημαντικό διεθνές κέντρο στη Μεσόγειο (Γαζανάκης, 2015, σ. 32) Αποτελεί τον σημαντικότερο ανταγωνιστή της Ελλάδος στον κλάδο των μαρίνων με περίπου 123 σύγχρονους ΤΛ (70 μαρίνες και 53 αγκυροβόλια) οι περισσότερες από τις οποίες κατασκευάστηκαν τα τελευταία 15 έτη, συνολικής χωρητικότητας 13.878 θέσεων ελλιμενισμού και 4.500 θέσεων διαχείρισης σκαφών (Διακομιχάλης, 2009, σ. 183). Προγραμματισμένη είναι και η κατασκευή μαρίνας για mega yachts υπό ιδιωτική διαχείριση, η οποία έχει αυξήσει τον ανταγωνισμό σημαντικά. Οι χρήστες των παραπάνω υποδομών είναι κυρίως σκάφη με ιταλική σημαία (Icar Group, 2010, σ. 64). Οι περισσότεροι από τους Τ.Λ. είναι υπό δημόσια ή δημοτική διαχείριση με σημαντικότερο ενιαίο δημόσιο φορέα διαχείρισης τον ACI (Adriatic Croatia International Club), χωρίς αυτό να τις κάνει λιγότερο ανταγωνιστικές από τις μεγάλες ιδιωτικές μαρίνες της Ευρώπης. Στην Κροατία σύνηθες είναι να δημιουργείται cluster επιχειρήσεων, υπό την επίβλεψη του φορέα διαχείρισης της μαρίνας, δηλαδή εκτός από αυτή να είναι υπεύθυνος και για ξενοδοχεία, camping και άλλα. (Γαζανάκης, 2015, σσ. 32-33)

Η Τουρκία, παρουσίασε ενδιαφέρον για κατασκευή Τ.Λ. τα τέλη της δεκαετίας του 1970. Αν και δεν ανήκει στην Ε.Ε., αποτελεί ενδιαφέρον ως παράδειγμα, καθώς είναι πολύ ανταγωνιστική. Σήμερα έχει ξεπεράσει την Ελλάδα τόσο σε αριθμό θέσεων ελλιμενισμού (25.000 περίπου) με στόχο το διπλασιασμό τους μέχρι το 2023, όσο και σε ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών (Icar Group, 2010, σ. 63). Οι περισσότεροι Τ.Λ. βρίσκονται στην Κωνσταντινούπολη, στη Μαρμαρίδα, στη Σμύρνη και στην Αττάλεια και η πλειοψηφία τους είναι ιδιωτικές, ενώ από αυτή προέρχονται και πολλές μεγάλες εταιρείες διαχείρισης Τ.Λ. όχι μόνο στην Τουρκία, αλλά και σε άλλες χώρες όπως Κροατία και Ελλάδα (Γαζανάκης, 2015, σ. 40). Το χαρακτηριστικό που έχει εκμεταλλευτεί και την κάνει τόσο ανταγωνιστική προς τη χώρα μας στον τομέα αυτόν είναι ο ελλιμενισμός σκαφών αναψυχής που κινούνται προς την Ελλάδα. Επίσης έχει εκμεταλλευτεί τα ναυπηγεία της για την κατασκευή ξύλινων σκαφών (γκουλέτες) τα οποία είναι φθηνά και ναυλώνονται με πλήρωμα. Τόσο στα παράλια της Τουρκίας όσο και σε αυτά της Βόρειας Κύπρου γίνονται επενδύσεις συνεχώς σε κατασκευές Τ.Λ.. (Icar Group, 2010, σ. 64) Ειδικότερα, η Τουρκία έχει επενδύσει πολύ στον τομέα του

θαλάσσιου τουρισμού, αυξάνοντας τη ζήτησή του και συνδέοντάς τη και με τον τομέα της μεταποίησης και με την απασχόληση. (Διακομιχάλης, 2009, σ. 48)

Στην Κύπρο οι θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής είναι λίγες στις μαρίνες της χώρας. Στη Λάρνακα υπάρχουν 420 θέσεις και στη Λεμεσό 650 θέσεις στη μαρίνα Limassol και 237 θέσεις στη μαρίνα St. Rafael. Μεγάλα επενδυτικά έργα έχουν προβλεφθεί ωστόσο να γίνουν, με τα σημαντικότερα αυτό της της επιμήκυνσης της μαρίνας που βρίσκεται στη Λάρνακα σε 1.000 θέσεις (Icar Group, 2010, σ. 64). και την προγραμματισμένη κατασκευή μαρίνων στην Πάφο 1.000 σκαφών, στην Αγία Νάπα 600 σκαφών και στο Παραλίμνι 300 σκαφών. Οι μελέτες των έργων αυτών έχουν ήδη κατατεθεί σε κατασκευαστικές εταιρείες. (Μιχαήλ, 2016)

Κάποια γενικότερα αριθμητικά στοιχεία που αφορούν στους Τ.Λ. και στα σκάφη αναψυχής παρουσιάζουν πως το 2006 η Σουηδία αριθμούσε τα περισσότερα σκάφη αναψυχής σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ενώ η Γερμανία ήταν αυτή που συγκέντρωνε τον μεγαλύτερο αριθμό Τ.Λ. (2.647) και η Βρετανία κατείχε τις περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού (225.000) (Icar Group, 2010, σ. 63). Στο παράρτημα παρουσιάζεται ο πίνακας [2.1] με τον αριθμό σκαφών αναψυχής, τουριστικών λιμένων στην Ευρώπη και θέσεων ελλιμενισμού σε αυτούς για το 2006 όπου φαίνονται και οι παραπάνω διακρίσεις των χωρών.

Τέλος, το Μαυροβούνιο και η Μάλτα είναι δύο χώρες με πολύ μικρό αριθμό υποδομών Τ.Λ., με δύο και έξι μαρίνες αντίστοιχα. Σχέδια όμως υπάρχουν έτσι ώστε να αυξηθεί ο αριθμός αυτός αισθητά τα επόμενα χρόνια. (Icar Group, 2010, σ. 64)

### *2.2.2 Ζώνες Πλεύσης Σκαφών Αναψυχής Μεσογείου*

Λόγω του ότι οι παραπάνω χώρες που αναφέρθηκαν, με τον τομέα των Τ.Λ. ιδιαίτερα ανεπτυγμένο από τα πρώτα χρόνια άνθισής του, ανήκουν στη Μεσόγειο, είναι σημαντικό να γίνει και αναφορά στις ζώνες πλεύσης σκαφών αναψυχής σε αυτή. Οι ζώνες αυτές παρουσιάζονται παρακάτω.

- Ζώνη Πλεύσης Δυτικής Μεσογείου (ΖΔΜ): περιλαμβάνει την Κυανή Ακτή, την Ισπανία, την Γαλλία, την Ιταλία και τη Μάλτα. Τα μειονεκτήματα που την χαρακτηρίζουν είναι η χαμηλή θερμοκρασία θαλασσών, οι πολύ μεγάλες αποστάσεις μεταξύ των σταθμών πλεύσης και ο κορεσμός των δυνατοτήτων ανάπτυξης νέων θέσεων για μαρίνες. (Καλαντζή, 2004, σ. 23) Σχετικά με τον άξονα ανταγωνισμού της ζώνης αυτής, η Ελλάδα παρουσιάζει αρκετά πλεονεκτήματα όπως οι χαμηλές τιμές ελλιμενισμού σε σχέση με τις παραπάνω χώρες, καλύτερες συνθήκες ανάπτυξης θαλάσσιου τουρισμού (κλίμα, θερμοκρασία, κόστος ζωής,), δυσκολία των χωρών της ΒΔ Μεσογείου να αυξήσουν τις θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής (κορεσμός) και τέλος αποτελεί πέρασμα των σκαφών από τη ΒΔ στην ΒΑ Μεσόγειο. (Καλαντζή, 2004, σ. 68)

- Ζώνη Πλεύσης Ανατολικής Μεσογείου (ZAM): στη ζώνη αυτή συμμετέχει και η Ελλάδα. Εκτός από τη χώρα μας, στη ζώνη αυτή ανήκουν η Κροατία, το Μαυροβούνιο, η Τουρκία και η Κύπρος. Το μειονέκτημά της είναι η έλλειψη οργανωμένων μαρίνων υψηλών προδιαγραφών. Παρόλα αυτά εμφανίζεται υψηλή ζήτηση, η οποία κατευθύνεται στην Ελλάδα καθώς τα πελάγη της θεωρούνται μέρη υψηλής τουριστικής κίνησης. Περαιτέρω πλεονεκτήματα που παρουσιάζονται σε αντίθεση με την πρώτη Ζώνη είναι η ιδανική θερμοκρασία θαλασσών, οι μικρές αποστάσεις μεταξύ σταθμών πλεύσης, το μεγάλο αρχαιολογικό και τουριστικό ενδιαφέρον και η δυνατότητα αύξησης θέσεων μαρίνων και βελτίωσης ποιότητας προσφερόμενων υπηρεσιών. (Καλαντζή, 2004, σ. 23) Στην ζώνη αυτή στην οποία ανήκει και η Ελλάδα, ο ανταγωνισμός είναι αρκετά μεγάλος ειδικά μεταξύ της χώρας μας και της Τουρκίας. Βέβαια, η Ελλάδα παρουσιάζει αρκετά μεγαλύτερες τιμές ελλιμενισμού από αυτές της Τουρκίας, το οποίο την κάνει λιγότερο ελκυστική για τους ενδιαφερόμενους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής (Καλαντζή, 2004, σ. 69). Με την προϋπόθεση κατασκευής ενός δικτύου Τ.Λ. και αύξησης των θέσεων ελλιμενισμού της χώρας (και ανταγωνιστικών τιμών) θα μπορέσει να ισορροπήσει τα ανταγωνιστικά κριτήρια της με αυτά τόσο της Τουρκίας, όσο και των υπόλοιπων χωρών αυτής της ζώνης.

Συμπερασματικά, κάθε ζώνη περιλαμβάνει σημαντικές χώρες με ανάπτυξη στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού και ιδιαίτερα του τουρισμού γιώτινγκ, ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζει και το δίκτυο Τ.Λ. τους. Η πρώτη ζώνη αποτελείται από χώρες πρωτεργάτες στους παραπάνω τομείς, με πιο οργανωμένα δίκτυα υποστηρικτικών υποδομών, ενώ η δεύτερη με χώρες που ανταγωνίζονται τις άλλες βασισμένες στο κλίμα τους και στις χαμηλές τιμές των παρεχόμενων υποδομών τους.

### 2.3 Ευρωπαϊκά Παραδείγματα Μαρίνων

Στο υποκεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν μαρίνες των χωρών, Κροατίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Ισπανίας και Τουρκίας, οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ή είναι γνωστές διαχρονικά και ενισχύουν τη δημοσιότητα της χώρας στην οποία είναι χωροθετημένες.

#### *2.3.1 Μαρίνα ACI Umag, Κροατία*

Η μαρίνα ACI Umag [εικόνα 2.1] βρίσκεται στην πόλη Umag, που αποτελεί την πρώτη είσοδο της Κροατίας από την κεντρική Ευρώπη, μόλις 40 χιλιόμετρα από την Τεργέστη και 50 ναυτικά μίλια από τη Βενετία, και χρονολογείται από την αρχαιότητα. Η περιοχή χωροθέτησης της μαρίνας είναι καλά συνδεδεμένη με την υπόλοιπη Ευρώπη μέσω του οδικού δικτύου και εντός 100 χλμ υπάρχουν τρία διεθνή αεροδρόμια Πούλα (80 χλμ), Τεργέστη (70 km) και Λιουμπλιάνα (134 km).



Εικόνα 2. 1 Μαρίνα ACI Umag, Κροατία.



Πηγή: [http://www.aci-marinas.com/en/aci\\_marina/aci-marina-umag/](http://www.aci-marinas.com/en/aci_marina/aci-marina-umag/)

καλύτερη μαρίνα στην κροατική πλευρά της Αδριατικής. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες της μαρίνας είναι: ρεσεψιόν με γραφείο συναλλάγματός, ΑΤΜ, εστιατόριο, καταστήματα με ναυτικό εξοπλισμό και ρούχα, πλυντήρια, παντοπωλείο, σαλόνι ομορφιάς, κατάστημα συντήρησης και επισκευών, γερανό 100 τόνων, τουαλέτα και ντους με ξεχωριστή διάταξη για ΑΜΕΑ, πάρκινγκ, Wi-Fi πρόσβαση στο διαδίκτυο και πρατήριο υγρών καυσίμων. (Adriatic Croatia International Club, 2014)

Η ACI Umag βρίσκεται από το δημόσιου φορέα ACI (Adriatic Croatia International Club). Η μαρίνα διαθέτει 475 διαθέσιμες θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μέχρι 40 μ. και 40 θέσεις στάθμευσης σκαφών. Τα τελευταία 14 χρόνια βραβεύεται με τη Γαλάζια Σημαία, μια εγγύηση καθαρής θάλασσας και υψηλών υπηρεσιών. Το 2007 και το 2008 η μαρίνα ACI Umag ανακηρύχθηκε η

### 2.3.2 Μαρίνα Saint-Tropez, Γαλλία

Η μαρίνα αυτή [εικόνα 2.2] με χωρητικότητα 734 θέσεων ελλιμενισμού χωρίζεται σε δύο λεκάνες σε μια έκταση εννέα στρεμμάτων στην καρδιά του χωριού Saint-Tropez » και αποτελεί κύρια λιμενική υποδομή στην περιοχή της Μεσογείου.

Εικόνα 2. 2 Μαρίνα Saint-Tropez, Γαλλία.



Πηγή: <http://www.portsainttropez.com/it/home-3/>

αποτελούνται από ευρυζωνική πρόσβαση στο ίντερνετ, ηλεκτρικό ρεύμα 230 και 380 volt, υπηρεσία φύλαξης αποσκευών, τηλεόραση, τηλεφωνική γραμμή, υπηρεσία κατάδυσης και βιολογικός καθαρισμός. Επίσης, στα σκάφη πουλιέται καύσιμο και αέριο, ενώ υπάρχει και οργανωμένη υπηρεσία καθαρισμού από ορυκτέλαια και άλλα επικίνδυνα απόβλητα από τα σκάφη. (Port de Saint-Tropez, 2016)

Ο σημαντικός τουριστικός χαρακτήρας της περιοχής και η κορυφαία ποιότητα υπηρεσιών την έχουν καταστήσει μια από τις πιο διάσημες μαρίνες στον κόσμο. Παρά το διεθνές καθεστώς της, η μαρίνα Saint-Tropez έχει καταφέρει να διατηρήσει την κοινωνική και την πολιτιστική ποικιλομορφία της. Οι υπηρεσίες που προσφέρει είναι ποικίλες κα



### 2.3.3 Μαρίνα di Porto Rotondo, Ιταλία

Η Μαρίνα di Porto Rotondo [εικόνα 2.3] βρίσκεται στη βορειότερη ακτή της Σαρδηνίας και προστατεύεται από ένα μικρό φυσικό κολπίσκο. Από τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '60, έχει καταφέρει να εξελιχθεί σε σημαντικό προορισμό του ναυτικού διεθνούς τουρισμού στη Μεσόγειο, χάρις στην ευκολία ελλιμενισμού και στον όμορφο περιβάλλοντα χώρο της.

Εικόνα 2. 3 Μαρίνα di Porto Rotondo, Ιταλία.



Πηγή:

<http://www.marinadiportorotondo.it/en/>

πλυντήρια, εστιατόριο, υποδομή καθαρισμού αποβλήτων, ασύρματοι πομποδέκτες και σύνδεση ίντερνετ. (Marina di Porto Rotondo, 2016)

Οι θέσεις ελλιμενισμού της ανέρχονται σε 652. Οι υπηρεσίες της μαρίνας είναι πολυάριθμες και αποτελούνται από το σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμου, τους δύτες οι οποίοι λύνουν προβλήματα ελλιμενισμού και πολλές φορές λειτουργίας των σκαφών, τη γλίστρα για ανέλκυση και καθέλκυση σκαφών μέχρι 45 μέτρων μήκους, το ναυπηγείο για επισκευή ιστιοφόρων ή μηχανοκίνητων σκαφών με το γερανό 20 τόνων και την περιοδική συντήρηση σκαφών. Περαιτέρω βοηθητικές υπηρεσίες είναι οι τουαλέτες και οι ντουζιέρες,

### 2.3 4 Μαρίνα de Badalona, Ισπανία

Η μαρίνα αυτή [εικόνα 2.4] αποτελεί μία από της σημαντικότερες μαρίνες της Ισπανίας και είναι υπό δημόσιο ιδιοκτησιακό καθεστώς. Βρίσκεται στην πόλη Badalona της Καταλονίας και αριθμεί 617 θέσεις ελλιμενισμού.

Εικόνα 2. 4 Μαρίνα de Badalona, Ισπανία.



Πηγή:<http://www.marinabadalona.cat/INICIO/tabid/37/language/enUS/Default.aspx>

το λιμεναρχείο, το γραφείο τουριστικών πληροφοριών, οι υπηρεσίες τηλεφώνου, ίντερνετ, ασυρμάτου, η σχολή ιστιοπλοΐας, ιατρεία, τουαλέτες, πλυντήρια, χώροι αναψυχής, καταστήματα με ναυτικό εξοπλισμό και πωλήσεις σκαφών, ξενοδοχείο και

Οι υπηρεσίες που προφέρονται ποικίλουν και αποτελούνται από υπηρεσίες σκαφών όπως γερανός σκαφών 75 τόνων, σταθμό καυσίμων, χώρο στάθμευσης 211 σκαφών έως και 8 μέτρων, συνεργείο επισκευής σκαφών, θυρίδες, νερό και ηλεκτρισμό.

Γενικότερες υπηρεσίες αποτελούν

χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων. Τέλος, υπάρχουν και υποστηρικτικές περιβαλλοντικές υπηρεσίες, όπως συλλογή πετρελαίου και ανακύκλωση υλικών.

Η σύνδεση της μαρίνας με τη γύρω περιοχή είναι πολύ καλή καθώς υποστηρίζεται από γραμμές μετρό, τραμ, τρένου, λεωφορείου, ενώ βρίσκεται είκοσι λεπτά μακριά από το αεροδρόμιο της Βαρκελώνης και κοντά σε μεγάλους αυτοκινητόδρομους. (Badalona Marina, 2010)

### 2.3.5 D-marin Turgutreis Μαρίνα, Τουρκία

Η μαρίνα Turgutreis [εικόνα 2.5] βρίσκεται 20χλμ. από την Αλικαρνασό (Bodrum) και κοντά σε τουρκικά και ελληνικά νησιά. Ο φορέας διαχείρισής της είναι η ιδιωτική εταιρεία και μεγαλύτερη στην Τουρκία D-Marin.

Εικόνα 2. 5 D-marin Turgutreis Μαρίνα, Τουρκία.



Πηγή: <http://www.d-marin.com/en/marinas/turkey/turgutreis/overview>.

Οι συνολικές θέσεις ελλιμενισμού της είναι 550. Οι εγκαταστάσεις της είναι μοντέρνες κι πολυτελείς καθώς εκτός από τις βασικές υποδομές μιας μαρίνας, περιλαμβάνει και θερινό σινεμά, πισίνα, γήπεδα τένις, σάουνα, spa, σούπερ μάρκετ, εστιατόρια και καφετέριες, ελικοδρόμιο και τουριστικά γραφεία. Είναι παγκοσμίως γνωστή για τις πολυάριθμες δραστηριότητές της, τις αριστοκρατικές γκαλερί και εστιατόρια με σκοπό την ευχαρίστηση απαιτητικών πελατών. (D-Marin, 2016)

Συμπερασματικά, αν και τα παραδείγματα μαρινών που δόθηκαν παραπάνω χαρακτηρίζονται από μικρή χωρητικότητα σκαφών, η θέση τους είναι ισχυρή για διαφορετικούς λόγους η καθεμία. Η μαρίνα της Κροατίας βρίσκεται σε σημείο το οποίο συνορεύει με πόλεις όπως η Τεργέστη και η Βενετία και σχετικά κοντά σε αεροδρόμια μεγάλης σημασίας, αποτελώντας έτσι εύκολα προσβάσιμο προορισμό. Εύκολα προσεγγίσιμη είναι για τους ίδιους λόγους και η μαρίνα της Badalona, ενώ οι υπηρεσίες και των δύο βασίζονται στο να προωθηθεί το σωστό περιβαλλοντικό υπόβαθρο λειτουργίας τους. Τέλος, τα παραδείγματα της Γαλλίας, Ισπανίας, Τουρκίας και Κροατίας είναι ενδιαφέροντα, είτε για ιστορικούς λόγους (Turgutreis, ACI Umag), είτε λόγω φυσικού τοπίου και ισχυρού τουριστικού χαρακτήρα της περιοχής (Saint-Tropez, Porto Rotondo). Στο τέλος του δευτέρου αυτού κεφαλαίου, έχει γίνει αναφορά στις ευρωπαϊκές οδηγίες που διαμορφώνουν ένα γενικό πλαίσιο χωροθέτησης και σχεδιασμού ΤΛ χωρίς όμως να έχουν άμεση εφαρμογή στο επίπεδο αυτό, στηριγμένες

κυρίως στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται στοιχεία του δικτύου ΤΛ ευρωπαϊκών χωρών, που αποτελούν σημαντικές ανταγωνιστικές αγορές για την Ελλάδα. Λεπτομερέστερα, η Γαλλία είναι η χώρα στην Ευρώπη, στην οποία αναπτύχθηκε πρώτη φορά ο θαλάσσιος τουρισμός και κατ' επέκταση και ο τουρισμός γιώτινγκ. Αποτελείται από πολύ μεγάλο αριθμό σκαφών και θέσεων ελλιμενισμού, με σημαντικές επίσης υποστηρικτικές επιχειρήσεις γιώτινγκ και με σημαντική ανάπτυξη του δικτύου ΤΛ στην Κορσική. Ακολουθεί η Ιταλία, που είναι η πρώτη χώρα σε κατασκευή super yachts, με σημαντική επίσης ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, όμως με σημαντική έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού. Για το λόγο αυτό έχουν προγραμματιστεί σημαντικές επενδύσεις κατασκευής νέων ΤΛ. Στη συνέχεια, η Ισπανία χαρακτηρίζεται από ένα πολύ καλά οργανωμένο δίκτυο υποδομών σκαφών αναψυχής με σημαντικότερα αυτά της Ανδαλουσίας και των Βαλεαρίδων, με έλλειψη όμως σε θέσεις ελλιμενισμού, όπως και η Ιταλία. Οι τρεις παραπάνω χώρες, καλύπτουν και το 75% συνολικής ζήτησης σε θέσεις σκαφών. Θετικά στοιχεία επίσης, στο δίκτυο ΤΛ τα τελευταία χρόνια παρουσιάζουν και οι χώρες όπως Κροατία και Κύπρος, ενώ και η Τουρκία αν και δεν ανήκει στην Ευρώπη αποτελεί σημαντικό ανταγωνιστικό τομέα στον τουρισμό σκαφών αναψυχής. Στο τέλος του κεφαλαίου, παρουσιάζονται παραδείγματα ΤΛ για κάθε παραπάνω χώρα, με κάποιο ιδιαίτερο στοιχείο (πολιτιστικό, τουριστικό, χωρικό) η καθεμία.

## Κεφάλαιο 3: Εθνικό Πλαίσιο Τουριστικών Λιμένων

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται εξολοκλήρου στο εθνικό πλαίσιο που διέπει τους ΤΛ. Αρχικά γίνεται αναφορά στο νομοθετικό πλαίσιο που αφορά τη χωροθέτηση, το σχεδιασμό, τη λειτουργία και τη διαχείριση των ΤΛ, με ιδιαίτερη έμφαση στο Ν.2160/93 που αποτελεί και την πρώτη προσπάθεια θεσμοθέτησης των παραπάνω. Επιπροσθέτως, θα αναφερθούν ιστορικά στοιχεία του ολοκληρωμένου σχεδιασμού στην Ελλάδα όλων των ειδών τουριστικών λιμένων και στο υπάρχον ιδιοκτησιακό καθεστώς τους από το 1970 μέχρι σήμερα. Τέλος, θα γίνει μια γενικότερη προσέγγιση στο εθνικό δίκτυο τουριστικών λιμένων και ειδικότερα στο δίκτυο μαρινών, ενώ θα παρουσιαστούν παραδείγματα υπαρχουσών εγκαταστάσεων με ιδιαίτερη σχεδιαστική σημασία.

### 3.1. Νομοθετικό Πλαίσιο

Στην Ελλάδα, πρώτη προσπάθεια θεσμοθέτησης προδιαγραφών για τη δημιουργία και τη λειτουργία τουριστικών λιμένων αποτέλεσε ο νόμος 2160/93 (ΦΕΚ 118 Α') «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις», Κεφάλαιο Γ' «Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων», άρθρα 29 έως 37.

#### *3.1.1. Προ της ισχύος του Ν. 2160/1993*

Προ της ισχύος του Ν.2160/93 η αδειοδότηση για την κατασκευή ενός Τ.Λ. γινόταν με βάση την κείμενη νομοθεσία που αφορούσε στα κάθε είδους λιμενικά έργα. Η άδεια κατασκευής των έργων και η παραχώρηση χρήσης αιγιαλού και παραλίας εκδίδονταν από τους οικείους Νομάρχες (Παπακώστας, 2007, σ. 23). Ο Τ.Λ. αντιμετωπιζόταν ως ένα λιμενικό έργο χωρίς να γίνεται διάκριση από τους καθαρά εμπορικούς ή επιβατικούς λιμένες και χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη για χερσαίες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και στη συνέχεια η ανάγκη για διοίκηση και διαχείριση του Τ.Λ. (Αντωνόπουλος, 2009, σ. 4), ενώ αποκλειόταν η ιδιωτική πρωτοβουλία για δημιουργία επενδύσεων τέτοιας μορφής (Διακομιχάλης Ν., 2009, σ. 173). Η σχετική νομοθεσία ήταν η εξής:

- Εγκύκλιος Δ.3399/873/ΠΟΛ/26.7.83 του Υπουργείου Οικονομικών για "Παραχώρηση απλής χρήσης αιγιαλού και παραλίας προς εκτέλεση έργων".
- Εγκύκλιος 2894/17,8.83 του Υπουργείου Δημοσίων Έργων σχετικά με "Αρμοδιότητες σε θέματα μελετών Λιμενικών Έργων".
- Ν. 1650/86 "Για την προστασία του περιβάλλοντος".
- ΚΥΑ 69269/5387/90 "Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, περιεχόμενο Μ.Π.Ε. και Ε.Π.Μ. κ.λπ."
- ΚΥΑ 75308/5512/90 "Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης των πολιτών και φορέων εκπροσώπησης τους για το περιεχόμενο της Μ.Π.Ε. κ.λπ."
- Ν.Δ. 438/76 "Περί θαλασσιού τουρισμού".

Σχετική ήταν επίσης και η νομοθεσία για την επιδότηση κατασκευής μαρινών ν (Ν. 1892/90, όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια με το Ν. 2234/94 και το Ν. 2601/98) από τη Διεύθυνση Ιδιωτικών Επενδύσεων του ΥΠ.ΕΘ.Ο (Παπακώστας, 2007, σ. 23).

Ο χαρακτηρισμός ενός λιμένα ως "μαρίνα" γινόταν με τριμερή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., Εμπορικής Ναυτιλίας και Τουρισμού, οπότε οι λιμένες αυτοί είχαν το δικαίωμα να διαθέτουν τιμολόγιο χρεώσεων υπηρεσιών και να εισπράττουν τέλη ελλιμενισμού. Τέτοια παραδείγματα είναι το Ξενοδοχειακό Συγκρότημα Porto Carras Χαλκιδικής, η Olympic Marine στο Λαύριο, η Δημοτική Μαρίνα Μεθάνων και οι Δημοτικές Μαρίνες Γλυφάδας Αττικής (Αντωνόπουλος, 2009, σ. 4)

### *3.1.2. Νόμος 2160/1993 και τροποποιήσεις του*

Η δημιουργία του Ν.2160/93 ήταν αναγκαία για την επίλυση της πολυπλοκότητας του μέχρι τότε ισχύοντος καθεστώτος και την ενίσχυση της εισόδου ιδιωτικών κεφαλαίων στον τομέα των ειδικών υποδομών του θαλάσσιου τουρισμού, που μέχρι τότε ήταν υπό κρατικό έλεγχο με διαχειριστές τους ΕΟΤ, τους Δήμους και τα λιμενικά ταμεία (Διακομιχάλης Ν., 2009, σ. 173). Ο νόμος αυτός έχει τροποποιηθεί άλλες οκτώ φορές μέχρι σήμερα με τα εξής νομοθετήματα:

- Ν.2636/98 (ΦΕΚ 198/Α/27.8.1998). Με το άρθρο 27 τροποποιήθηκαν τα άρθρα 30, 31 και 34 του Ν.2160/93 (αφορούν στην αδειοδότηση ραμπών μικρών σκαφών και στη δημιουργία ζωνών αγκυροβολίου και καταφυγίων τουριστικών σκαφών).
- Ν. 3105/03 (ΦΕΚ 29 Α΄) «Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις».
- Ν. 3220/04 (ΦΕΚ 15 Α΄) «Μέτρα αναπτυξιακής και κοινωνικής πολιτικής - αντικειμενικοποίηση του φορολογικού ελέγχου και άλλες διατάξεις». Με το άρθρο 49 τροποποιήθηκε η παράγραφος 3 του άρθρου 29 του Ν.2460/93.
- Ν. 4002/11 (ΦΕΚ 180/α΄/22.8.2011) «Τροποποίηση της συνταξιοδοτικής νομοθεσίας του Δημοσίου - Ρυθμίσεις για την ανάπτυξη και τη δημοσιονομική εξυγίανση - Θέματα αρμοδιότητας Υπουργείων Οικονομικών, Πολιτισμού και Τουρισμού και Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης».
- Ν. 4070/12 (ΦΕΚ 82 Α΄) «Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις».
- Ν. 4179/13 (ΦΕΚ 175 Α΄) «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις».
- Ν. 4276/14(ΦΕΚ 155/Α/30-07-2014) «Απλούστευση διαδικασιών λειτουργίας τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών υποδομών, ειδικές μορφές τουρισμού και άλλες διατάξεις». Με αυτή την τροποποίηση αυξάνεται η έκταση της χερσαίας ζώνης, απλουστεύεται η διαδικασία αδειοδότησης και παραχώρησης του έργου και ορίζεται ανώτατο όριο στις κτηριακές υποδομές καταφυγίων (μέχρι 300τ.μ).



- Ν. 4280/14 (ΦΕΚ 159/Α'/8.8.2014) «Περιβαλλοντική αναβάθμιση και ιδιωτική πολεοδόμηση – Βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών Ρυθμίσεις δασικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις».

Οι καθοριστικότερες τροποποιήσεις του Ν. 2160/93 αποτελούν η προσθήκη του άρθρου 31α «Κανονισμοί λειτουργίας τουριστικών λιμένων» με τον Ν. 3105/03, με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και ασφάλειας των λιμένων αυτών. Μια ακόμα είναι ο διαχωρισμός των ορισμών «τουριστικός λιμένας» και «μαρίνα», προσθήκη ορισμών «αγκυροβόλιο», «καταφύγιο» και κατάργηση ορισμού λιμένων ξενοδοχειακών μονάδων, με τον Ν. 4070/12. Ο βασικός αυτός νόμος και οι κυριότερες τροποποιήσεις του παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα [3.7] στο παράρτημα.

Λεπτομερέστερα, θα γίνει αναφορά στα άρθρα του Ν2160/93 και στο περιεχόμενο τους, όπως έχουν προκύψει από τις τροποποιήσεις τους. Ο νόμος αναφέρεται στη δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων στο τρίτο κεφάλαιο και στα άρθρα 29-37:

- Άρθρο 29: διατύπωση ορισμών «τουριστικός λιμένας», «μαρίνα», «καταφύγιο» και «αγκυροβόλιο» και αναφέρονται η διαδικασία σχεδιασμού της ζώνης τουριστικού λιμένα (χερσαίας-θαλάσσιας) και ο φορέας διαχείρισής του.
- Άρθρο 30: ορισμός υπεύθυνου γενικής διαχείρισης τουριστικών λιμένων, συγκροτείται Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων (ΕΤΛ), τίθενται οι υποχρεώσεις της και εγκρίνονται θέσεις χωροθέτησης.
- Άρθρο 31 και 31α: προσδιορισμός υπεύθυνων δημιουργίας μαρίνας, αναφορά δικαιολογητικών χωροθέτησης μαρίνων ακόμα και σε ειδικές περιπτώσεις και εγκαταστάσεων μαρίνας στο στάδιο παραχώρησης της άδειας και τέλος αναφορά σε κανονισμούς λειτουργίας τουριστικών λιμένων.
- Άρθρο 32: αναφορά σε περιπτώσεις απαλλοτριώσεων, μισθώσεων και κυρώσεων σε περίπτωση παράνομης χρήσης της ζώνης τουριστικού λιμένα.
- Άρθρο 33: καθορισμός δικαιωμάτων και υποχρεώσεων φορέα διαχείρισης.
- Άρθρο 34: παρουσίαση διαδικασίας χωροθέτησης αγκυροβολίου.
- Άρθρο 35: κατάργηση αυτού του άρθρου, οι τουριστικοί λιμένες που είχαν χωροθετηθεί πριν τον Ν. 4070/12 και οι αιτήσεις για νέες χωροθετήσεις διέπονται από την καταργούμενη διάταξη.
- Άρθρο 36: διαδικασίες που ακολουθούνται σε περίπτωση ανεύρεσης αρχαιοτήτων.
- Άρθρο 37: ρόλος σύστασης Γραμματείας Στήριξης Τουριστικών Λιμένων και Διεύθυνσης Θαλάσσιου Τουρισμού.



### 3.1.3. Άλλη σχετική νομοθεσία

Εκτός της βασικής νομοθεσίας για χωροθέτηση και λειτουργία τουριστικών λιμένων που βρίσκεται στο Ν.2160/93 και τις τροποποιήσεις του, υπάρχουν και άλλοι σχετικοί νόμοι που αναφέρονται σε υποθέσεις τουριστικών λιμένων και σε σκάφη αναψυχής. Αυτοί παρουσιάζονται πιο κάτω:

- Ν. 2224/1994 (ΦΕΚ 112 Α') «Ρύθμιση θεμάτων εργασίας, συνδικαλιστικών δικαιωμάτων, υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων και οργάνωσης Υπουργείου Εργασίας και των εποπτευομένων από αυτό νομικών προσώπων και άλλες διατάξεις». Στα άρθρο 23 και παράγραφο 4 και άρθρο 46 και παράγραφο 3 γίνεται αναφορά στις ώρες λειτουργίας και στον τρόπο λειτουργίας των καταστημάτων στους τουριστικούς λιμένες αντίστοιχα. (τροποποίηση Ν. 4070/12 και Ν. 4179/13)

- Ν. 3182/2003 (ΦΕΚ 220/Α') «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις». Ίδρυση Ν.Ε.Π.Α., μιας εμπορικής εταιρείας με σκοπό την αγορά, διαχείριση και εκμετάλλευση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής υπό ελληνική σημαία, έχοντας έδρα ένα δήμο εντός Ελλάδος.

- Ν. 3316/2005 (ΦΕΚ 42 Α') και Εγκύκλιος 38/05 «Ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών και παροχής συναφών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις». Αναφέρεται στο άρθρο 5 σε διαδικασίες ανάθεσης και εκπόνησης των μελετών λιμενικών και χερσαίων έργων για τουριστικούς σκοπούς.

- Ν. 4211/2013 (ΦΕΚ 256 Α') «Κύρωση της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου «Ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση των εξαιρετικά επειγουσών και απρόβλεπτων αναγκών της “Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα Α.Ε.”». Θεσπίστηκε ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου με την ονομασία «Τέλος Παραμονής και Πλόων» (Τ.Π.Π) και με το άρθρο 13 καταργείται ο φόρος πολυτελούς διαβίωσης σκαφών αναψυχής και ο ειδικός φόρος που επιβάρυνε τα σκάφη αναψυχής και ενσωματώνονται στο Τ.Π.Π.

- Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ 92 Α') «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις». Αποτελείται από διατάξεις που αφορούν μητρώα τουριστικών πλοίων, επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ιδιωτικά πλοία αναψυχής, επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια, κυρώσεις και άλλες διατάξεις.

### 3.2. Αρχές-Κανονισμοί Χωροθέτησης, Σχεδιασμού, Λειτουργίας και Διαχείρισης Τουριστικών Λιμένων Βάσει Ν.2160/93 και Τροποποιήσεών

Ο τουριστικός λιμένας ως μια σύνθετη και κοστοβόρος επένδυση λόγω του υψηλού κεφαλαίου που πρέπει να δαπανηθεί για την ολοκλήρωση των λιμενικών έργων, απαιτεί και μια σειρά από κριτήρια που διέπουν τις διαδικασίες της χωροθέτησης, του σχεδιασμού, της διαχείρισης και της λειτουργίας. Τα κριτήρια αυτά θεσπίστηκαν με τον νόμο 2160/93 και τις τροποποιήσεις του και επηρεάζουν τόσο τη βιωσιμότητα όσο και την ανταποδοτικότητα της επένδυσης. Παρουσιάζονται συνοπτικά και στο διάγραμμα [3.3] του παραρτήματος. Επίσης, οι διαδικασίες χωροθέτησης, αδειοδότησης και παραχώρησης προς εκμετάλλευση διαφέρουν από αυτές των λοιπών λιμενικών έργων,

δεδομένου ότι διενεργούνται αποκλειστικά μέσω της Διεύθυνσης Τουριστικών Λιμένων της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού του Υπουργείου Τουρισμού, με βάση τις διατάξεις του παραπάνω νόμου.

### *3.2.1. Διαχείριση τουριστικού λιμένα*

Ο φορέας διαχείρισης (φ.δ.) ενός τουριστικού λιμένα μπορεί να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου και αναλαμβάνει την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευσή του.

Ο φ.δ.. παραχωρεί σε τρίτους διαρκή ή πολυετή ενοχικά δικαιώματα, είτε για επιχειρηματικές δραστηριότητες σε σκάφη αναψυχής που ελλιμενίζονται εντός της ζώνης του τουριστικού λιμένα είτε για την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων της χερσαίας ζώνης του (ιδίως μίσθωση ή παραχώρηση εκμετάλλευσης εστιατορίων, μπαρ, τουριστικών καταλυμάτων, οικιών, διαμερισμάτων, σταθμού ανεφοδιασμού) είτε τέλος για επιχειρηματικές δραστηριότητες στο σύνολο του τουριστικού λιμένα. Για εκμετάλλευση του Τ.Λ. για σκοπό διάφορο της σύμβασης συνεπάγονται επιπτώσεις στο φορέα που αναφέρεται στη σύμβαση.

Σε περίπτωση πρόσκαιρης εθνικής ανάγκης (π.χ. πόλεμος) για τη χρησιμοποίηση των εγκαταστάσεων του τουριστικού λιμένα δεν οφείλεται αποζημίωση στον φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα ή στον καθ' οιονδήποτε τρόπο εκμεταλλεζόμενο τις εγκαταστάσεις του, ενώ με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού είναι δυνατόν να παραταθεί η διάρκεια της παραχώρησης του τουριστικού λιμένα.

Μετά τη λήξη της σύμβασης ή την καθ' οιονδήποτε τρόπο λύση της, η ζώνη τουριστικού λιμένα και όλες οι εντός αυτής εγκαταστάσεις περιέρχονται στο Δημόσιο χωρίς καμία αποζημίωση του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα. Στην περίπτωση αυτή το Δημόσιο δύναται να προβεί σε νέα παραχώρησή του.

Επίσης, για τη διαχείριση, διοίκηση, εκμετάλλευση και τον έλεγχο του Τ.Λ. υπεύθυνη είναι η Γενική Γραμματεία Τουρισμού του Υπουργείου Τουρισμού, ενώ κάποιες αρμοδιότητες χωροθέτησης, διοίκησης, διαχείρισης, εκμετάλλευσης, ελέγχου, παρακολούθησης λειτουργίας, τήρησης ηλεκτρονικού μητρώου χωροθετημένων και λειτουργούντων Τ.Λ. και σταδίων λειτουργίας τους ανατίθενται στην αρμόδια Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων του ΕΟΤ.

### *3.2.2. Χωροθέτηση Τουριστικού Λιμένα*

Όπως προαναφέρθηκε, η δημιουργία Τ.Λ. "είναι πρωτοβουλία του Υπουργού Τουρισμού ή οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου, κύριο ή επιφανειούχο

επικαρπωτή του ακινήτου έμπροσθεν του οποίου ενδιαφέρεται να χωροθετηθεί και να κατασκευαστεί Τ.Λ.". (Ν.2160/93)

Για την εισαγωγή σε συζήτηση στην Επιτροπή Τ.Λ. χωροθέτησης και δημιουργίας μαρίνας και υποβάλλονται στην Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων απαραίτητα δικαιολογητικά. Αυτά αποτελούνται από τοπογραφικά διαγράμματα και σχέδια γενικής κατάταξης με την χερσαία και θαλάσσια ζώνη του έργου, τις χρήσεις γης, Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), προβλεπόμενο ύψος επένδυσης κ.α.

Αν χωροθετηθεί νέα μαρίνα με πρωτοβουλία της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού (Γ.Γ.Τ.) τα δικαιολογητικά που προβλέπονται συντάσσονται με δαπάνες αυτής ή άλλων δημόσιων φορέων.

Για την έγκριση χωροθέτησης και περιβαλλοντικών όρων του Τ.Λ., η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού ελέγχει την πληρότητα των παραπάνω δικαιολογητικών και διαβιβάζει τον φάκελο Μ.Π.Ε. στην αρμόδια αρχή του Υπουργείου Περιβάλλοντος. Επίσης διαβιβάζονται δικαιολογητικά στον οικείο δήμο ώστε να εκφέρει άποψη εντός τριάντα (30) ημερών περί της σκοπιμότητας δημιουργίας νέου Τ.Λ. Μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την υποβολή των δικαιολογητικών η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων (Ε.Τ.Λ.) αποφαινεται για τη σκοπιμότητα της χωροθέτησης Τ.Λ. και γνωμοδοτεί. Χωρεί αίτηση θεραπείας εντός είκοσι (20) ημερών από την κοινοποίηση στον αιτούντα.

Τέλος, σε περίπτωση χωροθέτησης Τ.Λ. εντός ζώνης υφιστάμενου λιμένα η επιτροπή διαβιβάζει το φάκελο του έργου στον Υπουργό Ναυτιλίας για γνωμοδότηση (εντός 2 μηνών) παρακώλησης λειτουργίας εμπορικού λιμένα ή κατάστασης προγραμματισμένων έργων επέκτασης αυτού ή βλάβη ασφάλειας αυτού και των υπαρχουσών εγκαταστάσεων του.

### 3.2.3. Σχεδιασμός Τουριστικού Λιμένα

Μετά τη χωροθέτηση του Τ.Λ. η εκτέλεση των έργων που έχουν προγραμματιστεί να γίνουν για τη δημιουργία, λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητά του παραχωρούνται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού σε επιχειρήσεις ή σε όμιλο επιχειρήσεων (δημόσιο ή ιδιωτικό) και αυτό δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Το συνολικό κόστος κατασκευής μπορεί να χρηματοδοτηθεί από το Δημόσιο μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.)<sup>2</sup>. Βέβαια, πλέον

<sup>2</sup> Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ): "αποτελεί το σημαντικότερο μέσο άσκησης αναπτυξιακής πολιτικής της χώρας και καλείται να συμβάλλει στην περαιτέρω σύγκλιση των περιφερειών, την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής με στοχευμένες δράσεις και παρεμβάσεις για την τόνωση της ενεργού ζήτησης, την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης, την ενίσχυση της

δίνεται έμφαση στη Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) για την κατασκευή ΤΛ, καθώς η μέθοδος αυτή είναι πιο σύγχρονη και επιβαρύνει λιγότερο τον προϋπολογισμό (ΣΔΙΤ, 2017). Επίσης, τέτοια έργα χρηματοδοτούνται και από ευρωπαϊκά προγράμματα όπως το JESSICA, μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το οποίο χρηματοδοτεί τα Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης (ΤΑΑ). (Υπουργείο Τουρισμού, 2017) Έτσι, προ της πρόσκλησης ενδιαφέροντος απαιτούνται χρηματοοικονομική μελέτη κόστους οφέλους για τη βιωσιμότητα και ανταποδοτικότητα της μαρίνας και Κοινή απόφαση Υπουργών Ναυτιλίας και Τουρισμού με την οποία ορίζονται οι όροι, προϋποθέσεις και η σχετική διαδικασία της χρηματοδότησης της επένδυσης μέσω Π.Δ.Ε.

Εντός οκτώ (8) μηνών από την υπογραφή σύμβασης παραχώρησης ο φ.δ. υποβάλλει στην Γ.Γ.Τ. φάκελο με παραστατικά που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού. Η αρμόδια Διεύθυνση ελέγχει τις μελέτες και τα σχέδια των έργων του Τ.Λ. και εφόσον συμφωνούν με τη σύμβαση παραχώρησης προωθούνται σε διάστημα είκοσι (20) ημερών στις αρμόδιες υπηρεσίες ώστε να εκδοθούν εντός τετράμηνου οι απαραίτητες οικοδομικές και λοιπές άδειες για τη δημιουργία του.

Με την έναρξη των εργασιών, σε περίπτωση διάνοιξης εσωτερικών λιμενολεκάνων ή προστατευτικών νησίδων τα έργα αυτά ανήκουν στο Ελληνικό Δημόσιο. Η δημιουργία ως αποτέλεσμα της εκσκαφής έκτασης καταγεγραμμένης ως δημόσιο κτήμα, μπορεί να χρησιμοποιείται για τις ανάγκες του Τ.Λ. και να παραχωρηθεί στον φορέα χωρίς δημοπρασία έναντι ανταλλάγματος με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού ή με σύμβαση παραχώρησης ίσης με το χρόνο παραχώρησης του λιμένα.

Η ζώνη του τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τον Ν. 2160/93 συναποτελείται από τη χερσαία ζώνη που αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχομένους χώρους που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση έργων και δραστηριοτήτων που αφορούν στον Τ.Λ. και τη θαλάσσια ζώνη που περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά (μώλοι, κυματοθραύστες) και εσωτερικά (κρηπίδες, όρια επιχώσεων) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους.

Οι οργανισμοί κοινής ωφέλειας (Δ.Ε.Η., Ο.Τ.Ε., Ε.Υ.Δ.Α.Π., κ.λπ.) και οι οικείοι Ο.Τ.Α. οφείλουν να εκτελέσουν τα απαραίτητα έργα υποδομής για τη σύνδεση του Τ.Λ. με τα δίκτυά τους. Εάν υπάρξει καθυστέρηση ή μη δυνατότητα εκτέλεσης των έργων από τους φορείς αυτούς, υπάρχει η δυνατότητα με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη για τη χρησιμοποίηση άλλων τρόπων εξυπηρέτησης του Τ.Λ. (αυτοδύναμη παραγωγή ενέργειας, βιολογικός καθαρισμός, κ.λπ. ).

---

απασχόλησης, την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής δικαιοσύνης και τη στήριξη της ανταγωνιστικότητας". (Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, 2017)

### 3.2.4. Λειτουργία Τουριστικού Λιμένα

Με τον τερματισμό των έργων και τη δημιουργία του Τ.Λ. η παραχώρηση και χρήση του στον φ.δ. διέπεται από τους όρους της σύμβασης που υπογράφεται για λογαριασμό του Δημοσίου από τον Υπουργό Τουρισμού και τον φ.δ. σε διάστημα οκτώ (8) μηνών από τη δημοσίευση της υπουργικής απόφασης χωροθέτησης, τις διατάξεις του νόμου 2160/93 και τον Αστικό Κώδικα (Α.Κ.).

Στην παραπάνω σύμβαση περιέχονται, η λεπτομερής περιγραφή έργων, το ελάχιστο ποσό επένδυσης που απαιτείται και ο τρόπος κάλυψής της, η χρονική διάρκεια παραχώρησης του Τ.Λ. με ανώτατο όριο τα 99 έτη, το καταβλητέο στο δημόσιο αντάλλαγμα για τη χρονική διάρκεια παραχώρησης, οι ποινικές ρήτρες για παραβίαση της σύμβασης, οι λόγοι λύσης της σύμβασης, η επίλυση των διαφορών που προκύπτουν μεταξύ Δημοσίου και φ.δ. Στη σύμβαση προσαρτώνται και οι μελέτες, τα σχέδια, το χρονοδιάγραμμα κ.λπ.

Σε διάστημα είκοσι εντός (21) μηνών από την ολοκλήρωση των έργων ο φ.δ. οφείλει να υποβάλλει αίτηση για έκδοση άδειας λειτουργίας του Τ.Λ. στην Γ.Γ.Τ. Σε διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών η Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων ελέγχει τα δικαιολογητικά και εκδίδει προέγκριση άδειας λειτουργίας Τ.Λ.

Μέσα σε (2) μήνες μετά την έκδοση προέγκρισης για την άδεια λειτουργίας του Τ.Λ. η Γ.Γ.Τ. πραγματοποιεί έλεγχο ως προς τη συμβατότητα με το περιεχόμενο της απόφασής χωροθέτησης βάσει μελετών των έργων και των αντίστοιχων αδειών εκτέλεσής τους. Εάν υπάρχουν μετά από αυτή τη διαδικασία παρατηρήσεις στέλνονται στον φ.δ. αλλιώς εκδίδεται η άδεια λειτουργίας. Ο φορέας πρέπει να μεριμνήσει και για τον οριστικό καθορισμό οριογραμμής αιγιαλού και παραλίας, αλλά και για τμηματικές άδειες λειτουργίας διακεκριμένων τμημάτων του Τ.Λ..

Η μέριμνα για συντήρηση των έργων, η καθαριότητα, η ανανέωση του τεχνικού εξοπλισμού και κάθε άλλη σχετική ενέργεια εμπίπτει στις υποχρεώσεις του Ο.Τ.Α.. Ο έλεγχος λειτουργίας του Τ.Λ. ανήκει στην Γ.Γ.Τ.

Με το νόμο 3105/2003 και το άρθρο 38 προστέθηκε νέο άρθρο 31<sup>α</sup> «Κανονισμοί λειτουργίας τουριστικών λιμένων». Σύμφωνα με αυτό ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και ασφάλειας των Τ.Λ. όπως:

- Μέτρα ασφάλειας και προστασίας από πυρκαγιά ρύπανση και κάθε άλλο κίνδυνο εντός ζώνης λιμένα
- Προστασία περιβάλλοντος, καθαριότητα και ευταξία λιμένα
- Υποχρεώσεις και ευθύνες των ιδιοκτητών των ελλιμενιζόμενων σκαφών και όσων κάνουν χρήση του Τ.Λ., πέραν της καταβολής της αξίας τιμολογίων

- Ο είσπλους και έκπλους των σκαφών, η αγκυροβόληση, πρυμνοδέτηση ή πλαγιοδέτηση, καθώς και η κατάληψη θέσης και η παραμονή αυτών στον Τ.Λ.
- Η κίνηση σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) φορτηγών και επιβατηγών αυτοκινήτων καθώς και λοιπών τροχοφόρων εντός του Τ.Λ.
- Οι παρεχόμενες ευκολίες και εξυπηρετήσεις των σκαφών
- Κάθε άλλο θέμα σχετικό με την ασφάλεια, προστασία και την εύρυθμη λειτουργία του Τ.Λ.

Στους παραβάτες των κανόνων λειτουργίας των Τ.Λ. επιβάλλονται από την αρμόδια λιμενική αρχή κυρώσεις του Κώδικα Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ν.Δ.). Απαγορεύεται ο ελλιμενισμός σκαφών αναψυχής σε εμπορικούς ή αλιευτικούς λιμένες και καταφύγια εφόσον σε απόσταση μικρότερη των πέντε ναυτικών μιλίων λειτουργεί Τ.Λ. Εξαιρούνται μόνο σκάφη για τα οποία ο φ.δ. βεβαιώνει αδυναμία ελλιμενισμού τους.

Μετά την έκδοση της άδειας λειτουργίας ο φ.δ. υποχρεούνται σε γνωστοποίηση των τιμολογίων ελλιμενισμού και λοιπών παρεχόμενων υπηρεσιών του Τ.Λ. στο Υπουργείο Τουρισμού και υποβάλλονται στην αρμόδια υπηρεσία της Γ.Γ.Τ. για έγκριση. Επίσης, υποβάλει στη Γ.Γ.Τ. τους ειδικούς κανονισμούς λειτουργίας του Τ.Λ. Με αποφάσεις του Υπουργού Τουρισμού που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΕτΚ) εγκρίνονται οι κανονισμοί αυτοί σε διάστημα ενός (1) μηνός.

Σε γενικό πλαίσιο, για τις τροποποιήσεις και επεκτάσεις Τ.Λ. ισχύουν οι παραπάνω διατάξεις, ενώ οι ζημιές μικρής κλίμακας δεν λογίζονται ως μετατροπή, συμπλήρωση ή επέκταση του Τ.Λ.

Σε περίπτωση που η χωροθέτηση μαρίνας εμπίπτει σε αρχαιολογικούς χώρους, ιστορικούς τόπους ή παραδοσιακούς οικισμούς, σε περιοχές του α. 19 του νόμου 1650/1986, ή βρίσκονται εντός παραλιακής ζώνης Αττικής, ή έχουν χερσαία ζώνη που υπερβαίνει τα 50.000 τ.μ., γίνεται σε δύο στάδια με έγκριση προεδρικού διατάγματος:

1. Οριοθέτηση ζώνης λιμένα σε χάρτη, καθορισμός επιτρεπόμενων χρήσεων γης, καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης (σ.δ.  $\leq 0,2$  στο σύνολο της χερσαίας ζώνης) και έγκριση ειδικών περιβαλλοντικών όρων με Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.)

2. Εγκρίνονται με κοινή απόφαση Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος τα προτεινόμενα λιμενικά έργα για τη δημιουργία μαρίνας και άλλα υποστηρικτικά αυτής και οι περιβαλλοντικοί όροι για τη λειτουργία αυτής.

Τέλος, η γνωμοδότηση χωροθέτησης, τροποποίησης, συμπλήρωσης, η έγκριση χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης ή η μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό γίνεται από την δεκατριμελής (13) επιτροπή τουριστικών λιμένων. Ακόμα, η



επιτροπή αυτή, διενεργεί αυτοψίες, ζητεί πληροφορίες, τεχνικά ή άλλα στοιχεία από τη διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών της κατά τόπου αρμόδιας Περιφέρειας ή Δήμου. Από το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο περί ΤΛ συμπεραίνεται πως η διαδικασία αδειοδότησης είναι χρονοβόρα και γραφειοκρατική. Με τις τροποποιήσεις βέβαια που έχουν γίνει με βάση τον Ν.2160/93, γίνεται προσπάθεια για τη μείωση των παραπάνω χρόνων και την απλούστευση της διαδικασίας χωροθέτησης και λήψης άδειας λειτουργίας. Τέλος, μέσω των τροποποιήσεων φαίνεται και η προσπάθεια ανάθεσης των ιδιωτικοποιήσεων των υπό κρατική διαχείριση ΤΛ στο ΤΑΙΠΕΔ και η γενικότερη απλοποίηση κανονισμών σε όλα τα προαναφερόμενα επίπεδα. Οι παραπάνω διαδικασίες ισχύουν και για τη μελέτη χωροθέτησης μαρίνας στην περιοχή της Νέας Αγχιάλου και θα γίνει λεπτομερέστερη αναφορά στο κεφάλαιο 5.

### 3.3 Επισκόπηση Τουριστικών Λιμένων στην Ελλάδα

Στο υποκεφάλαιο αυτό θα γίνει αναφορά σε ιστορικά στοιχεία όσον αφορά στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό όλων των ειδών τουριστικών λιμένων και στο υπάρχον ιδιοκτησιακό καθεστώς τους. Τέλος, θα γίνει ειδική προσέγγιση στο δίκτυο μαρίνων στην Ελλάδα και θα παρουσιαστούν παραδείγματα υπαρχουσών εγκαταστάσεων με ιδιαίτερη σχεδιαστική σημασία.

#### *3.3.1 Ιστορική Αναδρομή*

Στα μέσα της δεκαετίας του '70, με την άνοδο του βιοτικού επιπέδου στην Ελλάδα και με αποτέλεσμα αυτού την ανάπτυξη αγοράς σκαφών αναψυχής, αλλά και τη γενικότερη ανάπτυξη προσέλκυσης τουριστών υψηλού εισοδηματικού επιπέδου από άλλες χώρες, παρουσιάστηκε η ανάγκη για κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων, είτε για τον ελλιμενισμό των σκαφών, είτε για την εξυπηρέτηση των διερχομένων (Αντωνόπουλος, 2009, σ. 10; Παπακώστας, 2007, σ. 26).

Έτσι, ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) ξεκίνησε τον σχεδιασμό για μια ολοκληρωμένη κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής με τη συνεργασία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Υπουργείου Οικονομικών και του πρώην Βασιλικού Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος (Β.Ν.Ο.Ε., σήμερα Ν.Ο.Ε.) (Διακομιχάλης Ν., 2009, σ. 151). Η πρώτη εν λειτουργία μαρίνα ήταν αυτή της Βουλιαγμένης (1963-1965) και οι επόμενες, της Ζέας, Αρετσούς, Αλίμου και Γουβιών. Από τη δεκαετία του 80' και μετά στη χωροθέτηση και στο σχεδιασμό Τ.Λ. προχώρησαν και οι Ο.Τ.Α., τα Λιμενικά Ταμεία αλλά και ιδιωτικοί επενδυτές (Διακομιχάλης Ν., 2009, σ. 172).

Η πρώτη προσπάθεια εκπόνησης χωροταξικού σχεδιασμού λιμένων αναψυχής ήταν το Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (ΣΕΣΥΛΑ) της Έδρας Λιμενικών Έργων του Ε.Μ.Π. για λογαριασμό του Ε.Ο.Τ. τις χρονιές 1981-82. Στα κριτήρια που βασίστηκε

ο σχεδιασμός αυτός συμπεριλαμβάνονταν τα κοινωνικοοικονομικά, γεωγραφικά, πολιτισμικά, γεωμορφολογικά, λειτουργικά, συγκοινωνιακά, τουριστικά κλπ. Με το ΣΕΣΥΛΑ, προτάθηκε η διαίρεση του Ελλαδικού θαλάσσιου χώρου σε οκτώ Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής και στη δημιουργία συνολικά 380 εγκαταστάσεων υποδοχής και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Από τις εγκαταστάσεις αυτές 26 ήταν "μαρίνες", 106 "σκάλες" και 248 "καταφύγια". Ο διαχωρισμός στις τρεις παραπάνω κατηγορίες έγινε με βάση το δυναμικό της λιμενικής εγκατάστασης και τις παρεχόμενες εξυπηρετήσεις. (Αντωνόπουλος, 2009, σ. 10) Το 1991 ο ΕΟΤ προχώρησε στην επικαιροποίηση του ΣΕΣΥΛΑ σε τέσσερις Ζώνες Ναυσιπλοΐας (Ιονίου Πελάγους, Ανατολικού Αιγαίου-Δωδεκανήσου, Νήσου Κρήτης, Κορινθιακού-Αργολικού-Σαρωνικού Κόλπου) (Παπακώστας, 2007, σ. 27).

Αρκετά χρόνια μετά το ΣΕΣΥΛΑ, την περίοδο 2000-2001 καταγράφηκαν οι ανάγκες της χώρας σε εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής και με βάση την υφιστάμενη υποδομή έγιναν προτάσεις για τις αναγκαίες νέες λιμενικές εγκαταστάσεις. Επιλέχθηκαν 7 περιοχές δημιουργίας "Λιμένων Σκαφών Αναψυχής (Λι.Σ.Α.)" και 220 θέσεις διαμόρφωσης "Ζωνών Σκαφών Αναψυχής εντός Υφιστάμενων Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.)", που κάλυπταν όλες τις Π.Ε. της Χώρας. Οι περισσότερες ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε. προβλέπονται στις Π.Ε. Αττικής (17), Δωδεκανήσων (21), Καβάλας (10), Κέρκυρας (11), Κυκλάδων (25), Λέσβου (8), Σάμου (9) και Χαλκιδικής (10). (Αντωνόπουλος, 2009, σ. 11)

Τόσο το ΣΕΣΥΛΑ, όσο και τα δύο τελευταία σχέδια δεν θεσμοθετήθηκαν, με αποτέλεσμα σήμερα να μην υφίσταται ένα εγκεκριμένο και θεσμοθετημένο σύστημα λιμένων αναψυχής, λαμβάνονται υπόψη όμως από τη Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων κατά τη διαδικασία χωροθέτησης Τ.Λ.

### *3.3.2 Ιδιοκτησιακό Καθεστώς*

Οι πρώτοι Τ.Λ. που λειτούργησαν στη χώρα ανήκαν στην πλειοψηφία τους στον Ε.Ο.Τ. με κάποιους από αυτούς να έχουν χαρακτηριστεί "Τουριστικά Δημόσια Κτήματα" και να έχουν περιέλθει στην περιουσία του Ε.Ο.Τ. Αντιθέτως, για ορισμένους Τ.Λ. το ιδιοκτησιακό καθεστώς δεν είναι ξεκάθαρο, δεδομένου ότι σχετικό σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για χαρακτηρισμό συγκεκριμένων Τ.Λ. (αποπερατωθέντων ή υπό κατασκευή) ως "Τουριστικών Δημόσιων Κτημάτων" απορρίφθηκε από το Σ.τ.Ε. λόγω έλλειψης ενιαίου εθνικού σχεδιασμού δικτύου Τ.Λ. (πρακτικό 668/95). Οι λιμένες αυτοί έχουν κατασκευασθεί είτε σε εκτάσεις χαρακτηρισμένες ως Δημόσια Κτήματα είτε στον αιγιαλό μετά από σχετικές άδειες. (Αντωνόπουλος, 2009, σ. 11)

Μετά το 1995, αλλά ειδικότερα την τελευταία δεκαετία, πολλές διαγωνιστικές διαδικασίες έχουν πραγματοποιηθεί ώστε να γίνει η παραχώρηση δημόσιων μαρίνων (του Ε.Ο.Τ. ή άλλες) σε ιδιώτες επενδυτές που θα αναλάβουν τη διαχείριση και

λειτουργία τους. (Αντωνόπουλος, 2009, σ. 11) Αυτές με το μεγαλύτερο επενδυτικό ενδιαφέρον είναι Γλυφάδας, Αλίμου, Αρετσούς (Καλαμαριά), Κω, Ρόδου, Γουβιών Κέρκυρας, Λευκάδας, Καλαμάτας, Αγ. Νικολάου Κρήτης, Ζέας Πειραιά, Φλοίσβου Αττικής, μαρίνας στο Σ.Ε.Φ., Ολυμπιακής Μαρίνα Αγ. Κοσμά, ενώ προς παραχώρηση βρίσκονται και οι μαρίνες Χίου, Τούρλου (Μύκονος), Πύλου, Αργοστολίου, Ζακύνθου, Ιτέας, Αχίλλης (Σκύρου) και Κατάκολου.

Σήμερα, οι περισσότερες μαρίνες στην Ελλάδα βρίσκονται κάτω από δημόσιο ή δημοτικό ακόμα έλεγχο και για τις ανάγκες διαχείρισης τους έχουν συσταθεί Εταιρείες Τουριστικής Ανάπτυξης, διαφορετικά η διαχείριση τους γίνεται από κάποιο Λιμενικό Ταμείο όταν ο Τ.Λ. βρίσκεται εντός Ζώνης Λιμένα (Γαζανάκης, 2015, σ. 31; Παπακώστας, 2007, σ. 30). Βέβαια, παρατηρείται ο κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων διαχείρισης των μη ιδιωτικής εκμετάλλευσης μαρίνων, με αποτέλεσμα να δυσκολεύεται ο εκσυγχρονισμός τους (Διακομιχάλης Ν., 2009, σ. 183).

Οι μεγαλύτερη ιδιωτική εταιρεία, η οποία ήδη διαχειρίζεται στην Ελλάδα κάποιες από τις μαρίνες της χώρας είναι η τουρκική D-Marin θυγατρική του ομίλου Dogus, η οποία ελέγχει το 50% της μαρίνας Φλοίσβου, αλλά και το 51% των μαρίνων Ζέας, Καλαμάτας, Λευκάδας και Γουβιών (Κέρκυρας). Επίσης η τουρκική Setur Servis Turistik σε κοινοπραξία με την ελληνικών συμφερόντων Follie Follie διαχειρίζονται τη μαρίνα της Μυτιλήνης. (Γαζανάκης, 2015, σ. 31) Από τις ελληνικές εταιρείες σημαντικότερη είναι η MedMarinas, η οποία ανήκει στον όμιλο 'Κυριακούλης Α.Ε.' κατέχοντας το 49% των μαρίνων Ζέας, Καλαμάτας, Λευκάδας και Γουβιών, όπου κατείχε το 100% πριν πουλήσει την πλειοψηφία των μετοχών στην D-Marin. (KG MEDMARINAS management, 2012) Εξίσου σημαντική εταιρεία είναι η Lamda Developments του ομίλου Λάτση, η οποία κατέχει το 50% της μαρίνας Φλοίσβου. Πριν πουλήσει το υπόλοιπο 50% στην D-Marin, είχε την πλειοψηφία. (LAMDA development, 2015)

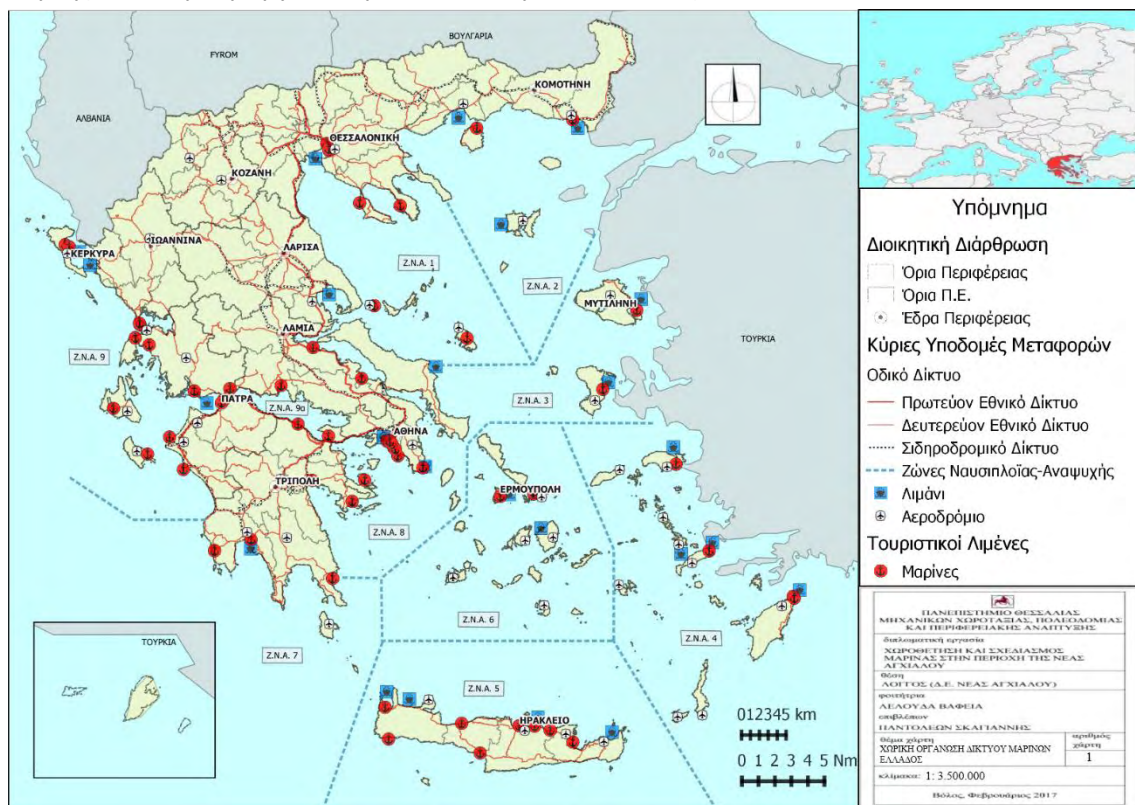
Τέλος, το 2015 το ΣτΕ αποφάσισε πως το Σύνταγμα και η νομοθεσία επιτρέπουν τη μίσθωση, διαχείριση και εκμετάλλευση των μαρίνων με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας από μη δημόσιους φορείς, χωρίς όμως να είναι άξιοι δικαιώματος κυριότητας ή άλλων «εμπράγματων δικαιωμάτων» (Νταβράνη, 2016). Αυτό το γεγονός αποτέλεσε αφετηρία για το σχέδιο του 2017, το οποίο τέθηκε σε λειτουργία στις αρχές του έτους, με τις παραχωρήσεις των μαρινών Πύλου (ενδιαφέρον τόσο από την TEMES του ομίλου Κωνσταντακόπουλου όσο και από την Άκτωρ) και Αλίμου (ενδιαφέρον από αρκετά επενδυτικά σχήματα), από το Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων (ΤΑΙΠΕΔ) από αρκετά επενδυτικά σχήματα), από το Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων (ΤΑΙΠΕΔ) (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ, 2017). Θα ακολουθήσουν έως τα τέλη Φεβρουαρίου οι προκηρύξεις για τις μαρίνες Χίου και Θεσσαλονίκης (Αρετσού) και λίγο αργότερα, για τη μαρίνα της Μυκόνου. (Μπέλλος, 2017)

### 3.3.3 Το Εθνικό Δίκτυο Μαρινών

Οι πρώτοι σταθμοί εξυπηρέτησης και ανεφοδιασμού τουριστικών σκαφών άρχισαν να σχεδιάζονται και να λειτουργούν στα τέλη της δεκαετίας του 1960 με φορέα υλοποίησης τον ΕΟΤ.

Στη χώρα σήμερα λειτουργούν 59 μαρίνες μαζί με αυτές που βρίσκονται υπό κατασκευή (8 υπολειτουργούν, 11 μη υλοποιήσιμοι, 10 δεν λειτουργούν, δεν έχει υλοποιηθεί 1 και λειτουργούν 28) με 10.000 περίπου θέσεις ελλιμενισμού, 85 καταφύγια-αγκυροβόλια (62 καταφύγια και 23 αγκυροβόλια) και 11 ξενοδοχειακοί λιμένες. Τα καταφύγια και αγκυροβόλια δεν ακολουθούν την οργάνωση των μαρινών παρόλα αυτά έχουν κατασκευαστεί σε αυτά διαμορφωμένοι προβλήτες με κυματοθραύστες ώστε να φιλοξενούνται τουριστικά σκάφη με ασφάλεια. Όλα τα παραπάνω είδη τουριστικών λιμένων παρουσιάζονται στον χάρτη [3.2] και σε ονομαστικούς πίνακες [3.1, 3.2, 3.3, 3.4] με τη θέση/περιοχή χωροθέτησής τους και το ΦΕΚ στο παράρτημα.

Χάρτης 3. 1 Χωρική Οργάνωση Δικτύου Μαρινών Ελλάδος.



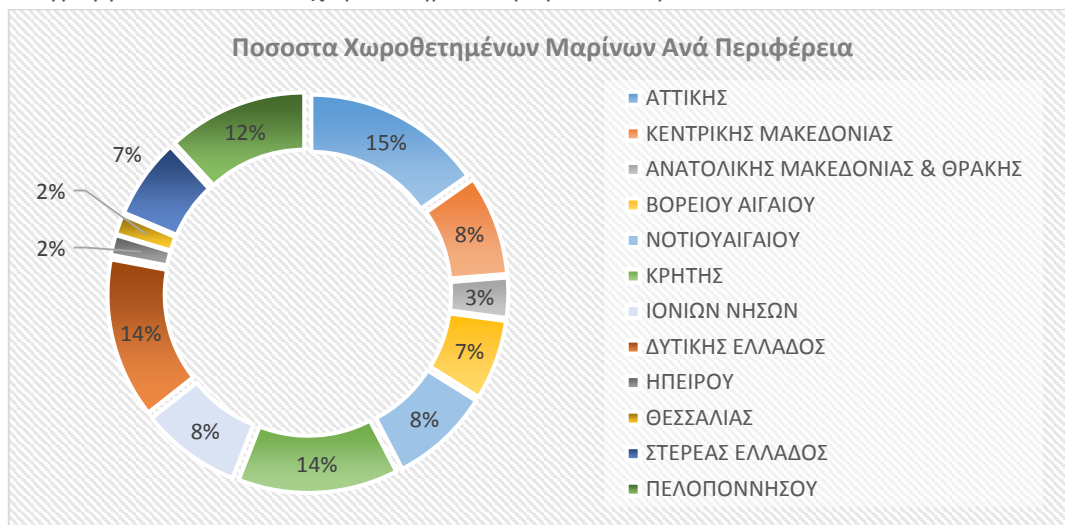
Πηγή Στοιχείων: Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, ίδια επεξεργασία.

Ειδικότερα η χωρική οργάνωση του δικτύου μαρινών, σύμφωνα με τα στοιχεία των θέσεων τους που παρέχει το Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, φαίνεται στον παραπάνω χάρτη [3.1] διαιρεμένο σε Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής σύμφωνα με την τροποποίηση του ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού που δεν έχει εγκριθεί παρόλα αυτά. Οι περισσότερες μαρίνες βρίσκονται στην Περιφέρεια Αττικής και είναι εννέα (9)



δεδομένου ότι είναι θέσεις από όπου τα περισσότερα σκάφη αναχωρούν ή/και διαχειμάζουν. Οι υπόλοιπες είναι χωροθετημένες στις Περιφέρειες ως εξής, πέντε (5) στην Κεντρική Μακεδονία, δύο (2) στην Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, τέσσερις (4) στο Βόρειο Αιγαίο, πέντε (5) στο Νότιο Αιγαίο, οκτώ (8) στην Κρήτη, πέντε (5) στα Ιόνια Νησιά, οκτώ (8) στην Δυτική Ελλάδα, από μία (1) στην Ήπειρο και στη Θεσσαλία, τέσσερις (4) στην Στερεά Ελλάδα και επτά (7) στην Πελοπόννησο. Οι παραπάνω χωροθετήσεις φαίνονται και σε ποσοστά επί του συνόλου στο παρακάτω διάγραμμα [3.1] για κάθε Περιφέρεια.

Διάγραμμα 3. 1 Ποσοστά χωροθετημένων μαρίνων στην Ελλάδα



Πηγή: Τροποποίηση Ειδικού Τουρισμού, 2013, ίδια επεξεργασία.

Οι τιμές της πρόσδεσης και των προσφερόμενων υπηρεσιών των ελληνικών μαρίνων διαφέρουν, με τις υψηλότερες να παρουσιάζονται στις μαρίνες της Αττικής. Παρόλα αυτά, η ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού δεν μειώνεται καθώς οι θέσεις τους είναι στρατηγικές, επειδή η Αττική αποτελεί την σημαντικότερη αφετηρία για ταξίδια. Η Αττική, εκτός από το μεγαλύτερο δίκτυο μαρίνων που διαθέτει, είναι βάση της πλειοψηφίας των περισσότερων από τα 230 ναυπηγεία (τα περισσότερα είναι ταρσανάδες) που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στη χώρα. Κάποια από αυτά εξειδικεύονται στη συντήρηση και κατασκευή σκαφών και άλλα σε μηχανές. (Καλαντζή, 2004, σ. 73)

Οι υπάρχουσες μαρίνες στη χώρα παρέχουν έναν ικανοποιητικό αριθμό υπηρεσιών εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού και τις παροχές νερού και ηλεκτρικού ρεύματος, το οποίο όμως χρειάζεται αναβάθμιση έτσι ώστε να μπορούν να ανταγωνιστούν σε αυτό το επίπεδο χώρες όπως η Κροατία, η Ιταλία και η Τουρκία (Διακομιχάλης Ν., 2009, σ. 183). Σύμφωνα με τη μελέτη της εταιρείας HVS, ως προς τα χαρακτηριστικά σε όρους υποδομών μαρινών, συγκριτικά με άλλες Μεσογειακές χώρες, η Ελλάδα παρουσιάζει τα εξής:

- Μέγιστο μήκος προβλήτα: 42 μέτρα (Τουρκία (1η) με μέση μέγιστη τιμή 58μέτρα). Τα μεγέθη παρουσιάζουν την ικανότητα εξυπηρέτησης των υφιστάμενων

υποδομών και σύμφωνα με τα οποία η Τουρκία διαθέτει καταλληλότερες υποδομές για την εξυπηρέτηση mega yachts.

- Μέση χωρητικότητα ανά μαρίνα; 369 θέσεις (η Ελλάδα βρίσκεται στη τρίτη θέση της κατάταξης μετά την Σλοβενία (458 θέσεις ) και την Τουρκία (411 θέσεις)
- Θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής: 0,51 (η Ελλάδα καταλαμβάνει την τελευταία θέση ανάμεσα σε Σλοβενία (1η), Μάλτα, Κροατία, Ιταλία, Κύπρο και Τουρκία). Συγκριτικά η Ελλάδα παρουσιάζει έλλειψη σε βασικές υποδομές σε σχέση με το μήκος των ακτογραμμών της. (Paradimitriou, 2009, p. 10)

Σύμφωνα λοιπόν και με την ελληνική νομοθεσία, αλλά και με τις υπηρεσίες που υπάρχουν στις οργανωμένες εν λειτουργία μαρίνες, τέτοιες υπηρεσίες είναι:

Στη θαλάσσια ζώνη του Τ.Λ.:

- Ασφαλές αγκυροβόλιο υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες
- Ασφάλεια στα σκάφη από έκνομες ενέργειες (24ωρη φύλαξη)
- Παροχές στα σκάφη (ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, τηλέφωνο, καλωδιακή τηλεόραση, σύνδεση Wi-Fi)
- Δυνατότητα παραλαβής λυμάτων, ελαιωδών καταλοίπων και σεντινόνερων, στερεών απορριμμάτων
- Δυνατότητα παροχής καυσίμων

Στη χερσαία ζώνη του Τ.Λ.:

- κτήριο διοίκησης με γραφεία διοίκησης, λογιστήριο, μετεωρολογικές πληροφορίες, τουριστικές πληροφορίες, τελωνείο, ιατρείο κλπ.
- καταστήματα ναυτιλιακών ειδών πρώτης ανάγκης (ανταλλακτικά για τα σκάφη, μικροεξοπλισμός κλπ.)
- καταστήματα γενικού εμπορίου (τρόφιμα, τύπος, πλυντήριο-καθαριστήριο κλπ.)
- κτήρια αναψυχής (αναψυκτήρια, εστιατόρια)
- γραφεία εταιρειών ενοικίασεως σκαφών αναψυχής (chartering)
- εγκαταστάσεις υγιεινής (τουαλέτες, ντους)
- εγκαταστάσεις αποθήκευσης μικροϋλικών των σκαφών (σχοινιά, ιστία κλπ.)
- ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα με κλειστούς και ανοικτούς χώρους για την επισκευή σκαφών
- χώρο διαχείρισης σκαφών με δυνατότητα κίνησης βαρέων οχημάτων μεταφοράς σκαφών

Στη χερσαία ζώνη του Τ.Λ. πρόσθετα θα υπάρχουν:

- ξενοδοχειακή μονάδα
- εγκαταστάσεις άθλησης
- πισίνα
- καταστήματα πώλησης σκαφών αναψυχής (καινούριων/μεταχειρισμένων)
- καταστήματα γενικού εμπορίου (π.χ. ένδυση, υπόδηση)

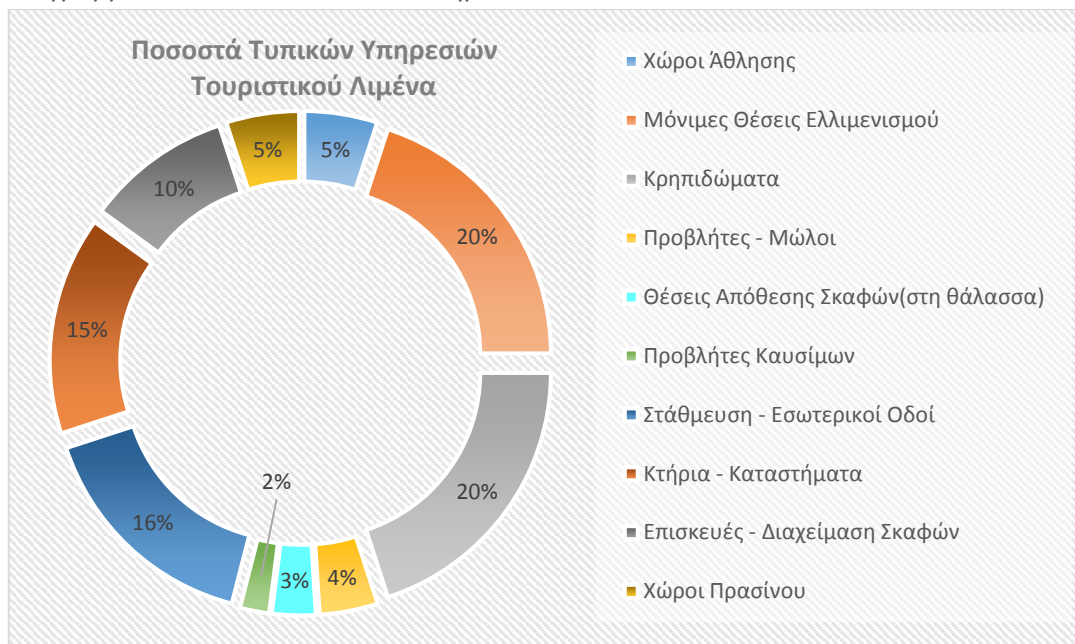


(Αντωνόπουλος, 2009, σσ. 2-3), (Ν.2160/93)

Εκτενέστερη αναφορά στις υπηρεσίες αυτές θα γίνει στο υποκεφάλαιο 3.4, όπου θα παρουσιαστούν συγκεκριμένα παραδείγματα μαρινών στην Ελλάδα και οι παρεχόμενες σε αυτές υπηρεσίες.

Στο παρακάτω διάγραμμα [3.2] παρουσιάζονται τα ποσοστά τυπικών υπηρεσιών ενός τουριστικού λιμένα, οι οποίες υπάρχουν και στους ΤΛ της Ελλάδας (σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα), ενώ με μεγαλύτερη λεπτομέρεια παρουσιάζονται στον πίνακα [3.5] του παραρτήματος διαιρεμένες σε υπηρεσίες χερσαίας ζώνης και θαλάσσιας όπως αναφέρονται και στο παραπάνω κείμενο.

Διάγραμμα 3. 2 Ποσοστά τυπικών υπηρεσιών ΤΛ



Πηγή: (Παπακώστας, 2007, σ. 31), ίδια επεξεργασία.

Ωστόσο, αρκετές μαρίνες στην Ελλάδα, όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, χρειάζονται ανακατασκευή και αναβάθμιση στο κοντινό μέλλον, έτσι ώστε να μπορέσουν να υποστηρίξουν τον μεγάλο ανταγωνισμό των προαναφερθεισών χωρών, των οποίων ο σχεδιασμός είναι βασισμένος σε υψηλές προδιαγραφές, αλλά και στον αυξανόμενο αριθμό ιστιοπλοϊκών σκαφών και πολυτελών θαλαμηγών. (Γαζανάκης, 2015, σ. 11) Πολλές είναι και οι μαρίνες χωρίς σωστή χερσαία διασύνδεση με τα οδικά, τα σιδηροδρομικά και αεροπορικά δίκτυα, ενώ σε άλλες μαρίνες τα έργα κατασκευής ή επέκτασής τους έχουν κολλήσει στη Δικαιοσύνη, καθώς έχουν κατασκευαστεί είτε σε περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές είτε δίπλα σε χώρους με αρχαιολογικό ενδιαφέρον (Γαζανάκης, 2015, σ. 29).

Γενικότερα, για τις υποδομές των Τ.Λ., το μέγεθος της αγοράς τους παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4% την πενταετία 2005-2009 (30,7 € εκατ.) Αυτό προκύπτει από το σύνολο των τελών ελλιμενισμού που καταβάλλει κάθε σκάφος στις εν λειτουργία

θέσεις ελλιμενισμού σε τουριστικούς λιμένες (μαρίνες), αγκυροβόλια-τουριστικά καταφύγια, καθώς και ξενοδοχειακούς λιμένες της χώρας. Επίσης, δεκατέσσερις επιχειρήσεις στην Ελλάδα, που διαχειρίζονται τις μεγαλύτερες μαρίνες αύξησαν τα έσοδά τους κατά 9% από το 2008 στο 2009. (Icar Group, 2010, σ. 60) Η μικρή αυτή θετική αύξηση δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως ικανοποιητική αν υπολογίσουμε τη γεωγραφική θέση της χώρας μας, τον μεγάλο αριθμό νησιών με τα πολλά χιλιόμετρα ακτογραμμής, αλλά και τον υψηλό αριθμό τουριστών.

Για το περασμένο έτος 2016, οι βραβευμένες μαρίνες της Ελλάδας με «Γαλάζια Σημαία» ήταν 9 και ήταν οι μαρίνες Πόρτο Καρράς, Σάνη, Olympic Marine, Φλοίσβου, Λευκάδας, Γουβιών, Κω, Αγ. Νικολάου και Λέρου. Οι μαρίνες με τον τίτλο της «Γαλάζιας Σημαίας» τα έτη 2010-2014 παρουσιάζονται και στον πίνακα [3.6] του παραρτήματος. (Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης, 2016). Εκπληρώνουν αυστηρά κριτήρια καθαριότητας και οργάνωσης θάλασσας και ακτής, ασφάλειας επισκεπτών και προστασίας παράκτιου περιβάλλοντος σε συνδυασμό με την καλύτερη δυνατή περιβαλλοντική εκπαίδευση. Εθνικά, η μόνη μαρίνα που έχει βραβευθεί με «Χρυσή Άγκυρα», είναι του Φλοίσβου (5 χρυσές άγκυρες), που έχει αξιολογηθεί με αυστηρά κριτήρια ποιότητας για την κατασκευή, το σχεδιασμό και τη λειτουργία της (FLISVOS marina, 2017).

Σε γενικές γραμμές η χώρα αντιπροσωπεύεται από ένα μικρό σε επίπεδο υποδομών δίκτυο μαρίνων το οποίο όμως χρειάζεται περαιτέρω ενίσχυση με κατασκευή και νέων μαρινών, βάσει ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού δικτύου μαρίνων. Η ανάγκη αυτή πηγάζει, από το γεγονός ότι υπάρχει κορεσμός στις μαρίνες της Γαλλίας, της Ισπανίας και της Ιταλίας και λόγω ύπαρξης στόχου αύξησης του εθνικού ανταγωνισμού προς άλλες χώρες (Διακομιχάλης Ν., 2009, σ. 183).

### 3.4 Παραδείγματα Μαρίνων στην Ελλάδα

Στο τέλος του τρίτου κεφαλαίου της παρούσας εργασίας θα γίνει αναφορά σε κάποια παραδείγματα μαρίνων στην Ελλάδα. Κάθε μαρίνα παρουσιάζει ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό και αντιπροσωπεύει και μια διαφορετική ελληνική διοικητική Περιφέρεια.

#### *3.4.1. Μαρίνα Φλοίσβου (Περιφέρεια Αττικής)*

*Εικόνα 3. 1 Μαρίνα Φλοίσβου*



Πηγή: <http://greek-marinas.gr/el/marinas/flisvos-marina/>

Η μαρίνα Φλοίσβου απέχει μόλις 6 χλμ από το κέντρο της Αθήνας, βρίσκεται στο Παλαιό Φάληρο και είναι η πρώτη μαρίνα στην Ελλάδα που προσφέρει δυνατότητες ελλιμενισμού υψηλού επιπέδου για ιδιοκτήτες mega-yacht από την Ελλάδα και το εξωτερικό καθώς μπορεί να φιλοξενήσει σκάφη από 15μ.

μέχρι και 70μ. μήκος στις 303 θέσεις ελλιμενισμού της. (Ένωση Ελληνικών Μαρίνων, 2015) Η μαρίνα είναι ιδιωτική, με το 50% των μετοχών να ανήκει στην εταιρεία Lambda TechnOL Flisvos Marina S.A. του ομίλου Λάτση και το υπόλοιπο 50% στην τουρκική D-Marin του ομίλου Dogus. (FLISVOS marina, 2017) Μετά την ανάπλαση και αναβάθμιση όλων των λιμενικών και χερσαίων υποδομών που ολοκληρώθηκε το Φεβρουάριο του 2010 η μαρίνα είναι πλέον μια από τις πιο σύγχρονες στη Μεσόγειο και πληροί όλα τα διεθνή πρότυπα. Σε συνολική έκταση 56.000 τ.μ. και με κτηριακή υποδομή 3.800 τ.μ. εμπορικής και ψυχαγωγικής χρήσης, βρίσκεται ο πύργος ελέγχου για την ευκολότερη είσοδο και έξοδο των σκαφών από τη μαρίνα, χώροι στάθμευσης 320 θέσεων και εγκαταστάσεις ασφάλειας λιμένα (πυρασφάλεια, προσωπικό έκτακτης ανάγκης, υποστήριξη σε βλάβες εξοπλισμού, σκάφη έκτακτης ανάγκης). (FLISVOS marina, 2017) Παρέχεται βοήθεια κατά την πρόσδεση του σκάφους, ηλεκτρικό ρεύμα, πόσιμο νερό, τηλέφωνο και ίντερνετ, παροχή καυσίμου, υπάρχει τελωνειακό και λιμενικό γραφείο, πεδίο προσγείωσης ελικοπτερού. Τέλος, εντός της μαρίνας υπάρχουν εμπορικά κέντρα, καφετέριες, τουαλέτες, ΑΤΜ όπως και χώροι αναψυχής, παρέχοντας ανέσεις στους ιδιοκτήτες των σκαφών. Βρίσκεται πολύ κοντά στην Λεωφόρο Συγγρού, δίνοντάς της εύκολη πρόσβαση προς το κέντρο της Αθήνας. (Γαζανάκης, 2015, σ. 14) Αυτό που λείπει μέχρι στιγμής από τη μαρίνα είναι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, για διαμονή και ξεκούραση των ιδιοκτητών σκαφών που ελλιμενίζονται σε αυτή, αλλά και των επισκεπτών της ευρύτερης περιοχής.

Η Μαρίνα Φλοίσβου απέσπασε 5 Χρυσές Άγκυρες, την υψηλότερη διάκριση των Βραβείων «Χρυσές Άγκυρες» του The Yacht Harbour Association (TYHA), μέλος του British Marine Federation. Έχει επίσης λάβει τη διάκριση «Καθαρή Μαρίνα» (Πρόγραμμα Καθαρές Μαρίνες) από το International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA), Γαλάζια Σημαία από το 2007, αλλά και πιστοποίηση ISO9001:2008 και ISO14001:2004 της εταιρίας Lloyd's Register Group. Πρόκειται για την πρώτη και μοναδική μαρίνα που έχει όλες τις παραπάνω πιστοποιήσεις. Η Μαρίνα Φλοίσβου είναι επίσης εταιρικό μέλος της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMERPA). (Ένωση Ελληνικών Μαρίνων, 2015)

#### 3.4.2 Μαρίνα Porto Karras (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας)

Εικόνα 3. 2 Μαρίνα Porto Karras



Πηγή: <http://greek-marinas.gr/el/marinas/porto-carras-marina/>

Η Μαρίνα Πόρτο Καρράς βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της χερσονήσου της Σιθωνίας, στη Χαλκιδική και αποτελεί τμήμα του πολυτελούς ξενοδοχειακού συγκροτήματος Porto Carras Grand Resort. Είναι η μεγαλύτερη ιδιωτική μαρίνα στη Βόρεια Ελλάδα με χωρητικότητα 315 θέσεων

ελλιμενισμού για σκάφη μήκους έως 55m και βυθίσματος 5,5m η δε διαχείριση της μαρίνας γίνεται από την εταιρεία ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ Α.Ε. Κάθε χρόνο βραβεύεται με διεθνή Γαλάζια Σημαία για την καλή ποιότητα νερών, αλλά και τη συμβολή της στην προστασία του περιβάλλοντος. (Ένωση Ελληνικών Μαρίνων, 2015)

Οι υπηρεσίες που προσφέρει αποτελούνται από 296 μονάδες τροφοδοσίας ηλεκτρισμού (220-380 V) και υδροδότησης των σκαφών, τηλέφωνο και υπηρεσίες τηλεόρασης και Wi-Fi. Επιπλέον, υπάρχουν 40 φωτιστικά δρόμου, σωστικά μέσα και μόνιμη εγκατάσταση πυρόσβεσης, σταθμός καυσίμων, τουαλέτες και ντους, πλυντήριο, στεγνωτήριο, ένα καρνάγιο επισκευής σκαφών, ράμπα καθέλκυσης και χώρος διαχείμασης, χερσαίος χώρος απόθεσης σκαφών, περιοχή επισκευών συντήρησης, μεγάλες ποδηλατικές διαδρομές γύρω από τη μαρίνα, καθώς και εστιατόρια και καταστήματα. (Porto Karras Grand Resort, 2016)

Επίσης, στον χώρο του πέντε (5) αστέρων ξενοδοχείου προσφέρεται γήπεδο γκολφ 18 οπών, 9 γήπεδα τένις, γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ, θαλασσοθεραπεία & σπα, ιπασία και καζίνο. Η Μαρίνα Πόρτο Καρράς απέχει 110χλμ από το Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης και 120χλμ. από το κέντρο της πόλης. (Ένωση Ελληνικών Μαρίνων, 2015)

### 3.4.3 Μαρίνα Cleopatra-Άκτιο Αιτωλοακαρνανίας (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος)

Η μαρίνα Cleopatra βρίσκεται στη χερσόνησο του Άκτιου, στο Ιόνιο. Κοντά στις πόλεις της Πρέβεζας και Λευκάδας, μόλις 1,5 χλμ από το αεροδρόμιο του Άκτιου. Είναι εύκολα προσβάσιμη και καλά προστατευμένη. Επίσης, οι βασικότερες αποστάσεις της από τις τοπικές τουριστικές περιοχές είναι 9 ν.μ. από Λευκάδα, 32 ν.μ. από Παξούς, 47 ν.μ. από Ηγουμενίτσα και 58 ν.μ. από Κέρκυρα. (Cleopatra Marina, 2016)

Εικόνα 3. 3 Μαρίνα Cleopatra



Πηγή: <http://www.cleopatra-marina.gr/marina/>

Μπορεί να φιλοξενήσει 100 σκάφη μήκους έως 30 m με 5,5 μέτρα βύθισμα και το συμβόλαιο ελλιμενισμού μπορεί να έχει διάρκεια ημερήσια, μηνιαία ή ετήσια. Η περιοχή διαχείμασης της μαρίνας καλύπτει 11 στρέμματα για 1.000 σκάφη, αποτελώντας έτσι την μεγαλύτερη έκταση διαχείμασης στην Ελλάδα. Επίσης, υπάρχουσες υπηρεσίες της μαρίνας είναι γερανοί 50 και 300 τόνων, συντήρηση και επισκευή σκαφών, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και νερού, σταθμός καυσίμων, εγκαταστάσεις υγιεινής, Wi-Fi, καφετέρια, εστιατόρια, mini market, ενοικιαζόμενα δωμάτια, υπηρεσίες πλυντηρίων, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, ταχυδρομείο και παιδότοπος. Η μαρίνα είναι ιδιωτική και η εταιρεία που την διαχειρίζεται είναι η ΝΑΥΠΗΓΟΠΛΑΣΤΙΚΗ Α.Ε. (Ένωση Ελληνικών Μαρίνων, 2015)



#### 3.4.4 Μαρίνα Γουβιών (Περιφέρεια Ιονίων Νήσων/ Κέρκυρα)

Εικόνα 3. 4 Μαρίνα Γουβιών



Πηγή: <http://greek-marinas.gr/el/marinas/gouvia-marina/>

βύθισμα 5,5 m και 520 θέσεις διαχείμασης. (Ένωση Ελληνικών Μαρίνων, 2015)

Η Μαρίνα Γουβιών αποτελεί την πρώτη ιδιωτική μαρίνα στην Ελλάδα. Βρίσκεται στο νησί της Κέρκυρας 6 χλμ από το κέντρο της και 7 χλμ από το αεροδρόμιο του νησιού. Είναι μία πολύ καλά οργανωμένη μαρίνα με εγκαταστάσεις και υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών. Σε αυτή υπάρχουν 1235 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μήκους έως 80 m με

Η μαρίνα προσφέρει ένα πλήρες φάσμα τεχνικών υπηρεσιών για σκάφη. Διατίθεται γερανός (Travel Lift) 65t, αυτόματοι κινητοί γερανοί 45t και 20t για τη διευκόλυνση των χειρισμών των σκαφών από και προς το νερό, ένας μικρότερος γερανός 5t και ένα φορτηγό μεταφοράς σκάφους. Περαιτέρω προσφερόμενες υπηρεσίες είναι ηλεκτρικό ρεύμα 220 / 380 V, σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων, ράμπα, συντήρηση σκαφών και εγκαταστάσεις επισκευών, 24ωρη υπηρεσία security, τελωνείο και λιμεναρχείο, Wi-Fi, τουαλέτες-ντουζιέρες-πλυντήριο, χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, ενοικίαση αυτοκινήτων και σκαφών, ναυτιλιακά είδη και παντοπωλεία, εστιατόριο, καφέ και μπαρ και πισίνα. (Ένωση Ελληνικών Μαρίνων, 2015) Ως προς τη ιδιοκτησία της μαρίνας το 51% των μετοχών της μαρίνας ανήκει στην τουρκική εταιρεία D-19 Marin θυγατρική του ομίλου Dogus (Ζέας, Λευκάδας, Φλοίσβου). Μειοψηφικό πακέτο μετοχών έχει η ελληνική εταιρεία MedMarinas η οποία ανήκει στον όμιλο Κυριακούλη. (Γαζανάκης, 2015, σσ. 18-19)

#### 3.4.5. Μαρίνα Καλαμάτας (Περιφέρεια Πελοποννήσου)

Εικόνα 3. 5 Μαρίνα Καλαμάτας



Πηγή: <http://greek-marinas.gr/el/marinas/kalamata-marina/>

Η μαρίνα Καλαμάτας βρίσκεται στην πόλη της Καλαμάτας δυτικά του λιμένα στο Μεσσηνιακό Κόλπο και στο πέρασμα από τη Μεσόγειο και το Ιόνιο στη θάλασσα του Αιγαίου. (Ένωση Ελληνικών Μαρίνων, 2015) Είναι μια σύγχρονη μαρίνα με 250 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη με μέγιστο μήκος 25m και βύθισμα 3m. Σε όλες τις θέσεις παρέχεται ηλεκτρικό ρεύμα και πόσιμο νερό.

Διατίθενται εγκαταστάσεις διαχείμασης για περίπου 150 σκάφη, αλλά και γερανός Travel Lift 60t. Η μαρίνα προσφέρει πλήρες φάσμα τεχνικών υπηρεσιών για μεγάλη ποικιλία εργασιών συντήρησης και επισκευής. Σε επίπεδο ασφάλειας ελέγχεται συνεχώς από προσωπικό security και από κάμερες παρακολούθησης. (KG MEDMARINAS management, 2012)

Στον χερσαίο χώρο της μαρίνας έχουν χωροθετηθεί πολλά καταστήματα, καφέ και εστιατόρια, ενώ για τις ανάγκες μετακίνησης υπάρχουν γραφεία ενοικιάσεως αυτοκινήτων. Υπάρχουν επίσης παροχές όπως, περισυλλογή απορριμμάτων, τηλεφωνική σύνδεση και ίντερνετ, συνεχής ενημέρωση σχετικά με τις καιρικές συνθήκες, τουαλέτες-ντουζιέρες, πλυντήρια και ΑΤΜ. (Ένωση Ελληνικών Μαρίνων, 2015) Ως προς τη διαχείριση της μαρίνας, το 50% των μετοχών της μαρίνας ανήκει στην ελληνική εταιρεία MedMarinas η οποία ανήκει στον όμιλο Κυριακούλη. (Γαζανάκης, 2015, σ. 20)

#### 3.4.6. Μαρίνα Ρόδου (Περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου)

Εικόνα 3. 6 Μαρίνα Ρόδου



Πηγή:<http://www.rhodesmarinas.com/main/page/245?lang=gr>

Για τις Περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου θα γίνει αναφορά σε μία μαρίνα, αυτή της Ρόδου καθώς αποτελεί την μεγαλύτερη μαρίνα στο Αιγαίο. Η μαρίνα βρίσκεται δίπλα στη μεσαιωνική πόλη της Ρόδου, δίπλα στον κεντρικό λιμένα του νησιού, και απέχει μόνο 14 χλμ από τον Διεθνή Αερολιμένα. Ο μοναδικός μέτοχος της εταιρείας «Μαρίνες Ρόδου Α.Ε.» είναι η εταιρεία

«Πτερέλαος Α.Ε.» με ποσοστό 100%. (Ένωση Ελληνικών Μαρίνων, 2015)

Διαθέτει 400 θέσεις ελλιμενισμού με προοπτική να αυξηθούν στις 563, ο ελλιμενισμός γίνεται με ειδικά μέσα και από εξειδικευμένο προσωπικό και οι κρηπιδότοιχοι απέχουν ωφέλιμο βάθος 5 και 6,50 μέτρα ανάλογα με το μέγεθος του ελλιμενιζόμενου σκάφους. Ανταποκρίνεται σε απαιτήσεις πλοιοκτητών mega yachts, παρέχοντας υποδομές και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, καθώς παρέχει δυνατότητες ελλιμενισμού μέχρι και 200 μ. σκάφους. Οι άμεσες παροχές στα σκάφη είναι δίκτυο καμερών αποκλειστικής χρήσης από τους ιδιοκτήτες σκαφών, παροχή νερού και ρεύματος, τηλεόραση, δίκτυο φωτισμού, δίκτυο πυρόσβεσης και πυρασφάλειας, δίκτυο καμερών θερμικής απεικόνισης και υποβρύχιων καμερών. (Μαρίνα Ρόδου Α.Ε., 2016)



Η χερσαία ζώνη εκτείνεται σε 118.800 τ.μ. και μόλις τα 22.745,42 τ.μ. από αυτά καλύπτονται από κτηριακές εγκαταστάσεις, αφήνοντας όλο τον υπόλοιπο χώρο ελεύθερο για περίπατο, αναψυχή και πράσινο. Οι υποδομές της μαρίνας είναι πολλές και σύγχρονες και περιλαμβάνουν σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων με χωρητικότητα 240 κυβικών μέτρων, 5 σταθμοί συλλογής λυμάτων και σεντινόνερων, δίκτυο βασικών υπηρεσιών (ηλεκτρισμός, ύδρευση, ηλεκτρονικές συσκευές, ασφάλεια, κ.α.), δίκτυο τηλεπικοινωνιών (ενσύρματο, ασύρματο, οπτικών ινών, κ.α.), κεντρικό σύστημα ελέγχου κτηρίων, κλειστό κύκλωμα ελέγχου και επιτήρησης χώρων μαρίνας, δίκτυο ηχητικών ανακοινώσεων και οπτικοακουστικής ενημέρωσης, και κτήριο Διοίκησης. (Μαρίνα Ρόδου Α.Ε., 2016)

### 3.4.7. Μαρίνα Αγίου Νικολάου (Περιφέρεια Κρήτης)

Εικόνα 3. 7 Μαρίνα Αγίου Νικολάου



Πηγή: <http://greek-marinas.gr/el/marinas/agios-nikolaos-marina/>

Η μαρίνα Αγίου Νικολάου βρίσκεται στο νησί της Κρήτης, στην Π.Ε. Λασιθίου και στην καρδιά της ομώνυμης πόλης. Το πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο βρίσκεται στο Ηράκλειο (64χλμ από τον Άγιο Νικόλαο) και συνδέεται με πολλές πτήσεις κάθε ημέρα με όλους τους Ευρωπαϊκούς προορισμούς. (Ένωση Ελληνικών Μαρίνων, 2015) Η μαρίνα

είναι δημοτική, με τον δήμο Αγίου Νικολάου να έχει μέχρι στιγμής τη διαχείριση, ωστόσο η μαρίνα έχει παραχωρηθεί στο ΤΑΙΔΕΠ με την ιδιωτικοποίηση της να είναι πολύ πιθανή το επόμενο διάστημα. (Γαζανάκης, 2015, p. 24)

Είναι ένας από τους μεγαλύτερους τουριστικούς λιμένες και εξυπηρετεί σκάφη που κινούνται στο νοτιοανατολικό Αιγαίο. Η χωρητικότητα του ανέρχεται σε 255 θέσεις ελλιμενισμού, τόσο σε μόνιμους όσο και σε πλωτούς προβλήτες, ενώ υπάρχουν εγκαταστάσεις διαχείρισης για περίπου 165 σκάφη. Σε αυτά παρέχονται, νερό, ηλεκτρικό ρεύμα (220 / 380V), ανεφοδιασμός καυσίμων και λαδιών διαθέσιμος σε 24ωρη βάση (μέσω μίνι βυτιοφόρου μεταφοράς καυσίμων), ράμπα και γερανός (Travel Lift) για έως 65 τόνους και συντήρηση σκαφών και επισκευή πανιών. (Δημοτική Ανώνυμη Εταιρεία Αγίου Νικολάου, 2016)

Τέλος, η μαρίνα διαθέτει όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες για την ευχάριστη σύντομη ή μακρά διαμονή των επιβατών των σκαφών και την εξασφάλιση ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για αυτά. Αυτές είναι, τουαλέτα-ντουζιέρες-πλυντήριο-στεγνωτήριο, φύλαξη από την ακτοφυλακή όλο το 24ωρο, πυρόσβεση και πρόσβαση στο διαδίκτυο. Επιπλέον, διαθέτει χώρους εκθέσεων και άλλων εκδηλώσεων. (Δημοτική Ανώνυμη Εταιρεία Αγίου Νικολάου, 2016)

Τα συμπεράσματα του παραπάνω κεφαλαίου συνοψίζονται στη συνέχεια. Σύμφωνα με το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο περί ΤΛ, αποτελούμενο από το Ν.2160/93 και τις τροποποιήσεις του συμπεραίνεται πως η διαδικασία αδειοδότησης χωροθέτησης μιας τέτοιας υποδομής είναι χρονοβόρα λόγω γραφειοκρατικών διαδικασιών, ενώ και το πλαίσιο χωροθέτησης, σχεδιασμού κα λειτουργίας είναι περίπλοκο. Βέβαια τα τελευταία δύο χρόνια γίνονται προσπάθειες για απλούστευση και μείωσης του χρόνου αποφάσεων των διαδικασιών αυτών.

Η κατασκευή των πρώτων ΤΛ ξεκίνησε από τον ΕΟΤ τη δεκαετία του 70', ενώ δέκα χρόνια μετά, τη δυνατότητα αυτή την είχαν τόσο τα Λιμενικά Ταμεία, όσο και ιδιώτες. Το 1980 έγινε πρώτη προσπάθεια εκπόνησης χωροταξικού σχεδίου τουριστικών λιμένων (ΣΕΣΥΛΑ) και είκοσι χρόνια μετά καταγράφηκαν οι πραγματικές ανάγκες της χώρας σε τέτοιες υποδομές. Το παραπάνω σχέδιο όμως δεν θεσμοθετήθηκε. Αυτό το γεγονός, συνεισφέρει στη σημερινή εικόνα του δικτύου μαρίνων που αποτελείται από 59 υποδομές, κάποιες από τις οποίες δεν έχουν τεθεί ακόμα σε λειτουργία, χωρίς κατάλληλες και αρκετές υπηρεσίες και υποδομές. Δημιουργείται λοιπόν η ανάγκη για επέκταση του δικτύου αυτού και την ενίσχυση των υπηρεσιών τους για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των χρηστών τους.

Σημαντικό τέλος, είναι και το γεγονός των ιδιωτικοποιήσεων των μαρίνων. Η προσπάθεια αυτή έχει ξεκινήσει από το 1995, όμως μόλις πριν δύο χρόνια αναγνωρίστηκε ως επιτρεπτή από το Σύνταγμα και τη νομοθεσία και το 2017 ξεκίνησαν οι πρώτες ιδιωτικοποιήσεις του ΤΑΙΠΕΔ.

## Κεφάλαιο 4: Χωροθέτηση Μαρίνας Νέας Αγχιάλου

Η πρόκληση που καλείται να αντιμετωπίσει αυτό το κεφάλαιο (που αποτελεί και το κατ'εξοχήν ερώτημα της παρούσας εργασίας) είναι να γίνει μια γενική ανάλυση της περιοχής μελέτης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής αυτής, για να βρεθεί το καταλληλότερο σημείο χωροθέτησης της μαρίνας. Αρχικά λοιπόν, θα γίνει η παρουσίαση γενικότερων στοιχείων (δημογραφικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά, κλιματολογικά) της ΔΕ Νέας Αγχιάλου. Επίσης, αναλύεται η χωροταξική και πολεοδομική της οργάνωση, ενώ δίνεται έμφαση στους οικισμούς Νέας Αγχιάλου και Δημητριάδας. Στη συνέχεια, γίνεται αναφορά σε προτεινόμενες περιοχές, «σημεία εστίασης», που είναι πιθανές για την κατασκευή της λιμενικής υποδομής της μαρίνας. Τέλος, συνοψίζονται οι λόγοι για τους οποίους επιλέγεται η περιοχή χωροθέτησης του έργου, ενώ στη SWOT ανάλυση που ακολουθεί φαίνονται τα δυνατά και αδύνατα σημεία, αλλά και οι ευκαιρίες και απειλές που προκύπτουν από αυτή.

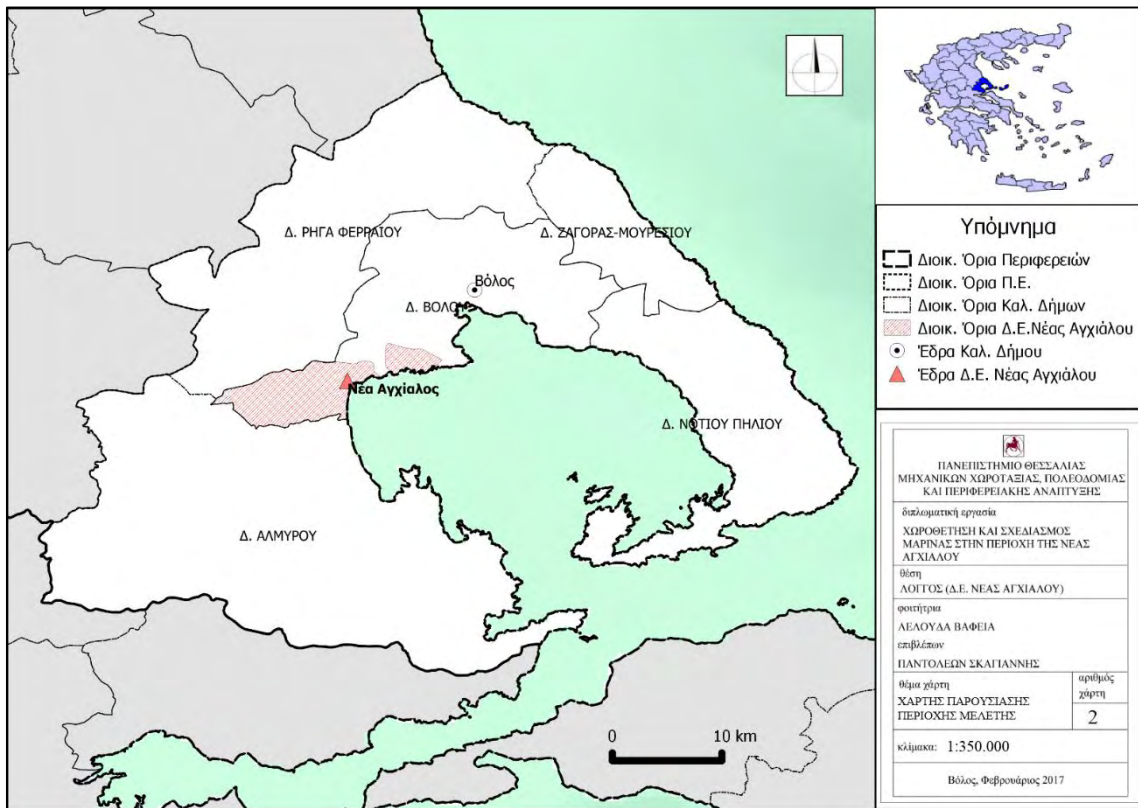
### 4.1. Παρουσίαση Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής

#### *4.1.1 Γενικά Χαρακτηριστικά-Διοικητική Διάρθρωση*

Η χωροθέτηση του έργου του Τ.Λ. προτείνεται να γίνει στην ευρύτερη περιοχή της Δημοτικής Ενότητας (ΔΕ) Νέας Αγχιάλου. Οι λόγοι με τους οποίους υποστηρίζεται η χωροθέτηση του έργου στην περιοχή αυτή θα αναφερθούν στο υποκεφάλαιο 4.3.

Η Νέα Αγχιάλος είναι η έδρα της Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου (πρώην Δήμος Νέας Αγχιάλου) του Δήμου Βόλου και δημιουργήθηκε μετά τον επανασχεδιασμό των επιπέδων διακυβέρνησης της χώρας («Πρόγραμμα Καλλικράτης», Ν. 3852/2010 - ΦΔΚ 87Α'/7-6-2010) [χάρτης 4.1]. Η Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου σύμφωνα με το πρόγραμμα «Καλλικράτης» αποτελείται, από έξι οικισμούς. Οι οικισμοί αυτοί είναι για τη Δημοτική Κοινότητα Νέας Αγχιάλου οι Νέα Αγχιάλος, Δημητριάδα, Μεγάλη Βελανιδιά, Άγιος Γεώργιος Κυνηγών, Μάραθος Κριθαριά, για τις Τοπικές Κοινότητές Αϊδινίου και Μικροθηβών, το Αϊδίνιο και οι Μικροθήβες αντίστοιχα. (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Διοικητική Διαίρεση της Χώρας, 2014

Χάρτης 4. 1 Χάρτης παρουσίασης περιοχής μελέτης.



Πηγή: (Geodata, 2016), ίδια επεξεργασία.

Διοικητικά, η Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου εντάσσεται στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, στην Π.Ε. Μαγνησίας. Γεωγραφικά αποτελείται από το δυτικό και το ανατολικό τμήμα, όπως φαίνεται και στον παραπάνω χάρτη, τα οποία χωρίζονται από τη Δ.Ε. Αισωνίας. Φυσικογεωγραφικά, αποτελεί μια πεδινή παραθαλάσσια περιοχή στον Παγασητικό κόλπο. Το ανάγλυφο γύρω από τη Δ.Ε. είναι επίπεδο με γεωργικές εκτάσεις στα νότια, ενώ στα βορειοανατολικά χαρακτηρίζεται ορεινό και καλύπτεται από δενδρώδεις εκτάσεις. Η ακτογραμμή παρουσιάζει επίσης ποικίλα χαρακτηριστικά, καθώς στο νότιο κομμάτι της είναι ευθύγραμμη, ενώ στο βόρειο πτυχωτή. (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σ. 5)

Τέλος, η οικονομία της Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου στηρίζεται κυρίως στον πρωτογενή τομέα παραγωγής (γεωργία), στον οποίο στηρίζεται και μεγάλο τμήμα του δευτερογενούς τομέα (μεταποίηση των γεωργικών προϊόντων), ενώ σημαντικό ρόλο έχει και ο τριτογενής, καθώς σε αυτόν ανήκουν υπηρεσίες τουρισμού και δημόσιες υπηρεσίες (σε αυτές ανήκουν στρατιωτικές εγκαταστάσεις και σωφρονιστικές). (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σ. 6)

#### 4.1.2 Πληθυσμιακά και Δημογραφικά Στοιχεία

Η Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου στην τελευταία απογραφή πληθυσμού του 2011 αριθμούσε 6.819 κατοίκους. Ο πληθυσμός αυτός αποτελεί το 3,6% του συνολικού πληθυσμού της Π.Ε. Μαγνησίας και το 4,7% του Δήμου Βόλου και έτσι η ΔΕ Νέας Αγχιάλου αποτελεί και την τρίτη μεγαλύτερη πληθυσμιακά Δ.Ε στο Δήμο Βόλου. Σε επίπεδο Δ.Ε. ο πολυπληθέστερος οικισμός είναι η Νέα Αγχιάλος (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011).

Η μεταβολή πληθυσμού την εικοσαετία '91-'11 στη Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου ήταν τετραπλάσια από αυτή της Π.Ε. Μαγνησίας, αλλά επίσης μεγαλύτερη και από αυτή συνολικά του Δήμου. Αντιθέτως, τη δεκαετία '01-'11 ο πληθυσμός παρουσίασε αρνητική μεταβολή, όπως ήταν τότε η γενικότερη τάση της χώρας. [Πίνακας 4.1]

Πίνακας 4. 1 Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού 1991-2011 ΔΕ Νέας Αγχιάλου.

| Επίπεδο Αναφοράς                      | 1991         | 2001         | 2011         | Μεταβολή '91-'01 % | Μεταβολή '01-'11 % | Μεταβολή '91-'11 % |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Π.Ε. Μαγνησίας</b>                 | 184.690      | 192.086      | 190.010      | 4,00               | -1,08              | 2,88               |
| % της Δ.Ε. στην Π.Ε.                  | 3,28%        | 3,58%        | 3,59%        |                    |                    |                    |
| <b>Δήμος Βόλου</b>                    | 132.917      | 142.923      | 144.449      | 7,53               | 1,07               | 8,68               |
| % της Δ.Ε. στο Δήμο                   | 4,55%        | 4,81%        | 4,72%        |                    |                    |                    |
| <b>Δημοτική Ενότητα Νέας Αγχιάλου</b> | <b>6.054</b> | <b>6.877</b> | <b>6.819</b> | <b>13,59</b>       | <b>-0,84</b>       | <b>12,64</b>       |
| Δ.Κ. Νέας Αγχιάλου                    | 5.062        | 6.064        | 6.131        | 19,79              | 1,10               | 21,12              |
| ΤΚ Αϊδινίου                           | 395          | 327          | 318          | -17,22             | -2,75              | -19,49             |
| ΤΚ Μικροθηβών                         | 597          | 486          | 370          | -18,59             | -23,87             | -38,02             |
| <b>Ελλάδα</b>                         | 10.223.392   | 10.934.097   | 10.815.197   | 6,95               | -1,09              | 5,79               |

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. (Απογραφή Πληθυσμού 1991, 2001, 2011), ίδια επεξεργασία.

Γενικότερα, παρατηρείται πως οι ηπειρωτικοί οικισμοί (Αϊδίνοι, Μικροθήβες) της Δ.Ε. σε σχέση με τους παραθαλάσσιους δεν παρουσιάζουν δυναμικότητα. (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σ. 24) Ουσιαστικά παρουσιάζεται μια αντίθετη αντίδραση, με τους πρώτους να φθίνουν πληθυσμιακά με έντονο ρυθμό σε σημείο να έχει συμπιεστεί πολύ ο πληθυσμός τους και τους δεύτερους να χαρακτηρίζονται από πολύ έντονη πληθυσμιακή ανάπτυξη.

Για τη σύγκριση των πληθυσμιακών δεδομένων χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για τα έτη 1991, 2001 και 2011. Για τα έτη 1991 και 2001 ο πληθυσμός του Δήμου Βόλου προκύπτει από το άθροισμα των Καποδιστριακών Δήμων Βόλου, Αγριάς, Αισωνίας, Αρτέμιδος, Ιωλκού, Νέας Αγχιάλου, Νέας Ιωνίας, Πορταριάς και Κοινότητας Μακρυνίτσας.

Στη συνέχεια με βάση δημογραφικά στοιχεία, η ηλικιακή πυραμίδα για την ίδια δεκαετία παρουσιάζει μείωση στην ηλικιακή ομάδα 0-14 και μεγάλη αύξηση στα άτομα άνω των 65 ετών, κάτι που οδήγησε την περιοχή μελέτης να χαρακτηρίζεται από εισροή νέων κατοίκων μη οικονομικά ενεργών. Τέλος, οι άντρες υπερτερούν σε αριθμό από τις γυναίκες σε όλες τις ηλικιακές ομάδες εκτός από αυτή των 65 ετών και άνω. (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σσ. 25-26)

Συμπερασματικά, η περιοχή παρουσιάζει αρνητική δημογραφική τάση, με έντονο ρυθμό αύξησης του ποσοστού συμμετοχής των ατόμων άνω των 65 και με μείωση του ποσοστού αυτού στην ομάδα 0-14. Η ΔΕ Νέας Αγχιάλου λοιπόν, λόγω αυτής της εξέλιξης χαρακτηρίζεται από υψηλό δείκτη γήρανσης, το οποίο φυσικά οδηγεί στη μείωση του ρυθμού φυσικής ανανέωσης του πληθυσμού. Οι ίδιες αυτές τάσεις χαρακτηρίζουν τόσο την ΠΕ Μαγνησίας, όσο και της χώρας.

#### *4.1.3 Οικονομικά Στοιχεία*

Τη δεκαετία '91-'01 οι απασχολούμενοι πολίτες αυξήθηκαν στη Δ.Ε. της Αγχιάλου και ίδια τάση είχαν και οι επιμέρους Δ.Κ., ενώ στην Π.Ε.Μ η τάση ήταν αντίθετη. Πιθανώς, αυτό έγινε λόγω των οικονομικών μεταναστών που αναζητούσαν δουλειά στον πρωτογενή τομέα. Τη δεκαετία όμως 01'-11' οι απασχολούμενοι της ΔΕ μειώθηκαν, φτάνοντας σχεδόν τους αριθμούς του 1991 (2.030 απασχολούμενοι). Αυτό οδήγησε προφανώς για τη δεύτερη δεκαετία σε αύξηση της ανεργίας στη ΔΕ αφού τριπλασιάστηκε από το 2001 (7,24 %), σε σχέση με το 2011 (21,71%). Το γεγονός αυτό ενισχύεται από την οικονομική κρίση που γνωρίζει η χώρα τα τελευταία χρόνια. Όλες οι παραπάνω μεταβολές παρουσιάζονται στον πίνακα [4.2].



Πίνακας 4. 2 Οικονομικά στοιχεία 1991-2011 περιοχής μελέτης και ευρύτερης περιοχής.

| Επίπεδο Αναφοράς   | Οικονομικά Ενεργοί |        |        |         |        |        | Οικονομικά Μη Ενεργοί |        |         | Σύνολο Οικονομικά Ενεργών και Μη Ενεργών |         |         |
|--------------------|--------------------|--------|--------|---------|--------|--------|-----------------------|--------|---------|--|---------|---------|
|                    | Απασχολούμενοι     |        |        | Άνεργοι |        |        | 1991                  | 2001   | 2011    | 1991                                     | 2001    | 2011    |
|                    | 1991               | 2001   | 2011   | 1991    | 2001   | 2011   |                       |        |         |  |         |         |
| Π.Ε. Μαγνησίας     | 59.107             | 67.838 | 70.168 | 5.831   | 8.967  | 20.841 | 96.479                | 97.743 | 115.484 | 161.417                                  | 174.548 | 206.493 |
|                    | 91,02%             | 88,32% | 77,10% | 8,98%   | 11,68% | 22,90% | 59,77%                | 56,00% | 55,93%  |  |         |         |
| Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου | 2.042              | 2.730  | 1814   | 214     | 213    | 228    | 3.350                 | 3.770  | 4226,00 | 5.606                                    | 6.713   | 6.268   |
|                    | 90,51%             | 92,76% | 78,29% | 9,49%   | 7,24%  | 21,71% | 59,76%                | 56,16% | 61,97%  |  |         |         |
| Δ.Κ. Νέας Αγχιάλου | 1.751              | 2.424  | 1.541  | 166     | 188    | 204    | 2.850                 | 3.158  | 3.794   | 4.767                                    | 5.770   | 5.539   |
|                    | 91,34%             | 92,80% | 88,45% | 8,66%   | 7,20%  | 11,55% | 59,79%                | 54,73% | 68,50%  |  |         |         |
| ΤΚ Αϊδινίου        | 95                 | 101    | 85     | 21      | 16     | 21     | 186                   | 360    | 195     | 302                                      | 477     | 301     |
|                    | 81,90%             | 86,32% | 80,19% | 18,10%  | 13,68% | 19,81% | 61,59%                | 75,47% | 64,78%  |  |         |         |
| ΤΚ Μικροθηβών      | 196                | 205    | 188    | 27      | 9      | 3      | 314                   | 252    | 237     | 537                                      | 466     | 428     |
|                    | 87,89%             | 95,79% | 98,43% | 12,11%  | 4,21%  | 1,57%  | 58,47%                | 54,08% | 55,37%  |  |         |         |

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία.

Αν γίνει η σύγκριση της οικονομικής κινητικότητας μεταξύ των τομέων παραγωγής, το 1991 το μεγαλύτερο ποσοστό οικονομικά ενεργού πληθυσμού απασχολείται στον τριτογενή τομέα (43,7%) και ακολουθεί ο πρωτογενής με ποσοστό 23,5%. Αξιόλογη διαφορά συγκριτικά με τη Π.Ε. Μαγνησίας εμφανίζεται στη θέση του δευτερογενή τομέα που εκεί κατατάσσεται δεύτερος με ποσοστό σχεδόν 25%. Το 2001 όμως παρατηρείται μια πολύ σημαντική αύξηση του πρωτογενούς τομέα ιδιαίτερα στη Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου (29,77%) ενώ στους άλλους δύο τομείς παραγωγής παρουσιάζεται μικρή μείωση, με τον τριτογενή τομέα όμως να υπερισχύει. (ΕΛΣΤΑΤ, 1991, 2001). Σε επίπεδο Π.Ε. ο δευτερογενής και τριτογενής τομέας είναι σαφώς πιο αυξημένοι. με μεγάλη βαρύτητα να δίνεται κυρίως στον τριτογενή τομέα. (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σ. 31) Για το έτος 2011 στη ΔΕ ακολουθεί μικρή πτώση του πρωτογενή τομέα (24,3%) φτάνοντας σχεδόν στα επίπεδα του 1991. Ο δευτερογενής παρουσιάζει μια ελάχιστη αύξηση φτάνοντας το 21,94% σε σχέση με το 2001 (19,50%). Τέλος, η σημαντικότερη διαφορά παρουσιάζεται στον τριτογενή τομέα, ο οποίος συνεχίζει να απασχολεί την πλειοψηφία του εργατικού δυναμικού με αυξημένο ποσοστό 53,76% (42,51% το 2001). (ΕΛΣΤΑΤ, 2001, 2011)

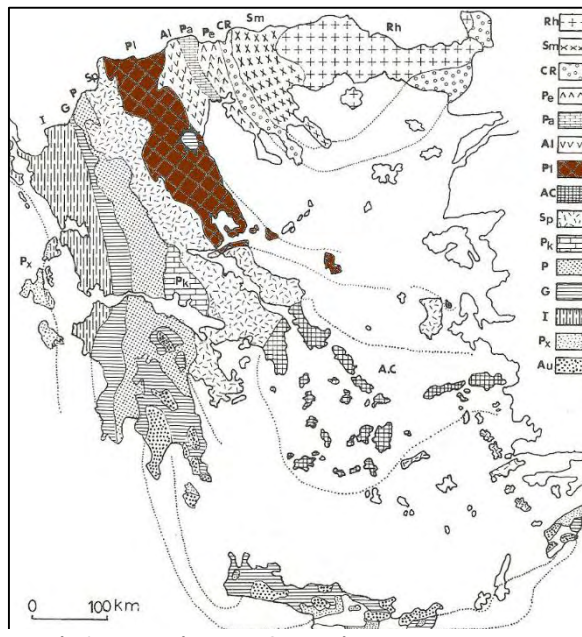
Συμπερασματικά, η Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου, παρουσιάζει μια ικανοποιητική οικονομική πορεία με το σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού να αυξάνεται, και την ανεργία να μειώνεται μεταξύ ετών 1991-2001, κάτι όμως που παρουσιάζει αρνητική εικόνα για τη δεκαετία 2001-2011 με το ποσοστό της ανεργίας να τριπλασιάζεται στη ΔΕ. Επίσης, ο πρωτογενής και δευτερογενής τομέας χαρακτηρίζεται από σχετική μείωση τη δεκαετία 2001-2011, ενώ ο τριτογενής είναι ο μόνος τομέας παραγωγής που παρουσιάζει αυξητική πορεία. Εικόνα όμοια με αυτή σε επίπεδο Π.Ε., όπου ο τριτογενής τομέας ενισχύεται εις βάρος των άλλων δύο.

#### *4.1.4 Φυσικογεωγραφικά Στοιχεία και Κλίμα*

Η Δ.Ε. της Νέας Αγχιάλου βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα του Παγασητικού κόλπου, όπου η θάλασσα είναι κλειστή και σχετικά αβαθής και εκτείνεται ενδιάμεσα στην κύρια Ελληνική χερσόνησο και τη χερσόνησο του Πηλίου. Σε αυτό το κλειστό σημείο παρουσιάζεται υψηλή σεισμικότητα με πολλούς καταστροφικούς σεισμούς να έχουν προκληθεί στο παρελθόν και με το σημαντικότερο ρήγμα να είναι αυτό της Νέας Αγχιάλου με μήκος 50 χλμ., εκτείνεται από την Ανατολή προς τη Δύση, από την περιοχή του Πηλίου (Μαλάκι-Καλά Νερά), διασχίζει υποθαλάσσια τον Παγασητικό κόλπο, διέρχεται από τους οικισμούς Νέα Αγχιάλος και Μικροθήβες και προεκτείνεται ακόμα δυτικότερα έως τα Φάρσαλα. (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σσ. 32-34).

Σχετικά με τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου, ανήκει στο τεκτονικό βύθισμα της λεκάνης Αλμυρού-Παγασητικού και καλύπτεται ανατολικά από τον Παγασητικό κόλπο και δυτικά από την ημιορεινή περιοχή (200-

Χάρτης 4. 2 Γεωλογικός χάρτης Ελλάδος ΙΓΜΕ.



Πηγή: (Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (Ι.Γ.Μ.Ε.), 2016).

300μ.). Αναλυτικότερα, βορειοδυτικά διακρίνεται λοφώδης γεωμορφολογική ενότητα, με ηφαιστειακά πετρώματα, νότια χαρακτηρίζεται από προσχλωσιγενές-ιζηματογενές πεδίο και κώνους κορημάτων (αποθέσεις φερτών υλικών) λόγω απότομης μεταβολής κλίσης κοίτης ρέματος ή ποταμού και της ελάττωσης ταχύτητας του νερού. Γεωλογικά, ανήκει στην πελαγονική ζώνη, όπου υπερισχύει στα εδάφη της η ερυθρή άργιλος, ο πηλός και τα αργιλοαμμώδη υλικά μικρής συνεκτικότητας. [βλ. χάρτη 4.2] (ΣΜΠΕ Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου, Π.Ε. Μαγνησίας, 2013, σ. 56)

Η περιοχή μελέτης ανήκει στο Υδατικό Διαμέρισμα Θεσσαλίας (GR08), (βλ. χάρτη [4.12] υπομνήματος). Τα σημαντικότερα επιφανειακά ύδατα που χαρακτηρίζονται από επιφανειακές ροές και διαπερνούν τη ΔΕ είναι τα ρέματα Λαχανόρεμα και Χολόρεμα (ΥΠΑΠΕΝ - Ειδική Γραμματεία Υδάτων, 2016).

Η βλάστηση της περιοχής χαρακτηρίζεται Ευμεσογειακή Παραλιακή Λοφώδης και Υποορεινή Διάπλαση και απαντάται κατά μήκος των ακτών της και στους λόφους γύρω από αυτές. Η πανίδα της περιοχής μελέτης σε σχέση με αυτή των οικοτόπων του Πηλίου δεν εμφανίζει ιδιαίτερο πλούτο. Συνήθως συναντώνται, αλεπούδες, νυφίτσες, κουνάβια, λαγοί, σκίουροι, ασβοί, πετρίτης, κερκινέζι, χελώνες, σαύρες φίδια και βάτραχοι. (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σ. 40) Το κλίμα που χαρακτηρίζει την ευρύτερη περιοχή είναι μεσογειακό, με ήπιους υγρούς χειμώνες και θερμά και ξηρά καλοκαίρια. Η μέση ετήσια θερμοκρασία κυμαίνεται από 16°C -17°C. Επίσης σύμφωνα με το βροχομετρικό σταθμό της Νέας Αγχιάλου το ύψος βροχής εκτιμάται ετησίως στα 500mm. Στον πίνακα [4.3] εμφανίζονται γενικότερα κλιματολογικά στοιχεία σύμφωνα με την ΕΜΥ.

Πίνακας 4. 3 Κλιματολογικά Χαρακτηριστικά Περιοχής Μελέτης.

| Κλιματολογικά Χαρακτηριστικά              |        |
|---|--------|
| Μέση Ετήσια Θερμοκρασία Αέρα              | 16,2°C |
| Μέση Ελάχιστη Θερμοκρασία Ψυχρότερου Μήνα | 2,8°C  |
| Μέση Μέγιστη Θερμοκρασία Θερμότερου Μήνα  | 31°C   |
| Ετήσια Βροχόπτωση                         | 500mm  |
| Απόλυτα Μέγιστη Θερμοκρασία Αέρα          | 46,2°C |
| Απόλυτα Ελάχιστη Θερμοκρασία Αέρα         | -9,8°C |

Πηγή: (ΕΜΥ, 2016).

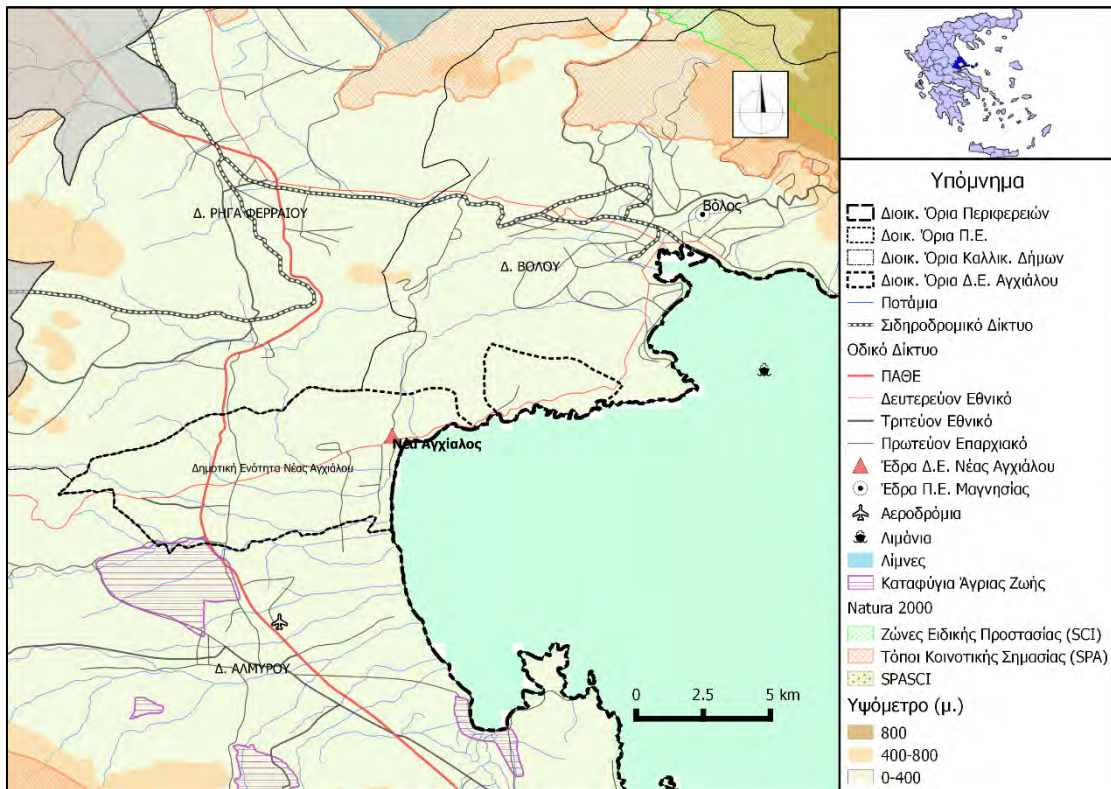
Οι ψυχρότεροι μήνες είναι Δεκέμβριος, Ιανουάριος και Φεβρουάριος και οι θερμότεροι Ιούλιος και Αύγουστος. Επίσης, οι μήνες με τις περισσότερες βροχοπτώσεις είναι οι Μάρτιος, Οκτώβριος, Νοέμβριος και Δεκέμβριος, με μέσο ετήσιο ποσοστό υγρασίας 67%. Τέλος, η ξηρά περίοδος είναι αυτή μεταξύ Μαΐου-Σεπτεμβρίου. (ΕΜΥ, 2016)

#### 4.1.5 Προστατευόμενες Περιοχές

Περιοχές με σημαντική οικολογία τίθενται σε καθεστώς προστασίας στη χώρα από το 1937. Ο χαρακτηρισμός τους ως προστατευόμενες γίνεται με εθνική νομοθεσία ή με οδηγίες Ευρωπαϊκές και Διεθνείς. Η προστασία τους στοχεύει στην αιφορική χρήση των πόρων τους και είναι ευέλικτη σε σχέση με τα πρώτα μέτρα τα οποία ακύρωναν κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα σε αυτές.

Στην Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου συναντάμε το καταφύγιο άγριας ζωής στη θέση Χολόρεμα-Κουρί (ΦΕΚ 850Β'/2001), που το μεγαλύτερό του μέρος βρίσκεται στο Δήμο Αλμυρού [βλ. χάρτη 4.3]. Στο παράρτημα βρίσκεται και ο χάρτης [4.13] με την ολοκληρωμένη εικόνα της Π.Ε. Μαγνησίας. Εκεί απαγορεύεται η θήρα κάθε θηράματος για μη ερευνητικούς σκοπούς, η καταστροφή κάθε είδους ζώνης με φυσική βλάστηση και ζωντανών φυτοφρακτών, η αμμοληψία, η αποστράγγιση, η αποξήρανση ελωδών εκτάσεων, η ρύπανση των υδατικών πόρων και η ένταξη έκτασης του καταφυγίου σε πολεοδομικό σχεδιασμό.

Χάρτης 4. 3 Χάρτης φυσικού περιβάλλοντος περιοχής μελέτης.



Πηγή στοιχείων: GeoData, ίδια επεξεργασία.

Οι υγράτοποι προστατεύονται από το Π.Δ. 51 (ΦΕΚ 54Α'/8-3-2007) «Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για την ολοκληρωμένη προστασία και διαχείριση των υδάτων σε συμμόρφωση με την οδηγία 2000/60/ΕΚ». Επίσης, μέτρα προστασίας έχουν παρθεί και στους Ν.1650/1986, Ν.3199/2003 για τη διαχείριση των υδάτινων πόρων, Ν.1751/1988, Ν.1950/1991 και Ν.Δ. 191/74 που κυρώνουν την Ευρωπαϊκή Σύμβαση «RAMSAR» περί προστασίας του διεθνούς ενδιαφέροντος υγροτόπων. Οι εκβολές των ρεμάτων Χολόρεμα (GR143126000) και Λαχανόρεμα (GR143127000), που προαναφέρθηκαν, βρίσκονται στις προστατευμένες περιοχές του Ελληνικού Κέντρου Βιοτόπων-Υγροτόπων ως έλη με θηραματική αξία, που απειλούνται από το κυνήγι, τη ρίψη στερεών αποβλήτων και άλλες ανθρώπινες δραστηριότητες. Επίσης, το Λαχανόρεμα που βρίσκεται ακριβώς στο νότιο όριο της ΔΕ Νέας Αγχιάλου και κοντά στην περιοχή χωροθέτησης της μαρίνας, καταγράφεται ως το μοναδικό υδάτινο ποτάμιο σώμα. (Σχέδιο Διαχείρισης ΛΑΠ του Υδατικού Διαμερίσματος Θεσσαλίας). Ωστόσο, δεν περιλαμβάνεται στους βιότοπους «Corine».

Γενικότερα, δεν υπάρχουν τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους στην περιοχή, όμως σημαντική είναι η προστασία του αγροτικού τοπίου της Δ.Ε. και του παραθαλάσσιου μετώπου στο οποίο καταλήγουν απόβλητα πολλών ανθρώπινων δραστηριοτήτων, κυρίως γεωργικών (λιπάσματα, φυτοφάρμακα), κτηνοτροφικών, βιομηχανικών και τουριστικών. Κυρίως τα απόβλητα των γεωργικών δραστηριοτήτων που φτάνουν στον Παγασητικό αυξάνουν τον κίνδυνο ευτροφισμού των υδάτων. Επίσης, σημαντική είναι



και η απουσία Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων (ΕΕΛ)στη Νέα Αγχιάλο, το οποίο οδηγεί στο να αδειάζονται με βυτιοφόρα τα λύματα τόσο της Νέας Αγχιάλου, όσο και των υπόλοιπων οικισμών της ΔΕ στα ρέματα τα οποία καταλήγουν στη θάλασσα. Τέλος, το παραθαλάσσιο μέτωπο της περιοχής κινδυνεύει και από φυσικά αίτια, όπως η διάβρωση. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που θα προκύψουν από την κατασκευή και τη λειτουργία της μαρίνας, αλλά και τα μέτρα που προτείνονται για την αντιμετώπισή τους θα αναφερθούν λεπτομερώς στο 5<sup>ο</sup> κεφάλαιο. (ΣΜΠΕ Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου, Π.Ε. Μαγνησίας, 2013)

#### *4.1.6 Ιστορικά και Πολιτιστικά Στοιχεία*

Η Περιφέρεια Θεσσαλίας κατοικείται από τα προϊστορικά χρόνια. Ειδικότερα στη Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου οι πρώτες πόλεις που άκμασαν ήταν η Πύρασος που θεωρείτο και το επίνειο της περιοχής και οι Φθιώτιδες Θήβες, οι οποίες όμως καταστράφηκαν το 217 π.Χ. Ξαναχτίστηκε όμως ο νέος οικισμός Θεσσαλικές ή Χριστιανικές Θήβες. (Σκάγιαννης & Σαράτσης, 2000, σ. 3)

Στη Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου λόγω της μεγάλης ιστορίας της από τα προϊστορικά χρόνια βρίσκονται μεγάλης σημασίας μνημεία και αρχαιολογικοί χώροι. Παρουσιάζεται αρκετά μεγάλος αριθμός τους στις περιοχές του αρχαιολογικού χώρου Φθιωτίδων Θηβών – Νέας Αγχιάλου, στον κόμβο Μικροθηβών και στον Άγιο Γεώργιο Κυνηγών με σημαντικότερα τις βασιλικές, το αρχαίο τείχος 2.000 μέτρων και το αρχαίο θέατρο των Φθιωτίδων Θηβών 3.000 θέσεων (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σ. 47). Συγκεντρωμένα τα μνημεία της ευρύτερης περιοχής Νέας Αγχιάλου εμφανίζονται στον πίνακα [4.6] του παραρτήματος. Οι αρχαιότητες του οικισμού της Νέας Αγχιάλου είναι κηρυγμένες με το Βασιλικό Διάταγμα 19-4-1921 (ΦΕΚ 68/Α'/26-4-1921). Η περιοχή λόφου Πυράσου έχει κηρυχθεί ως αρχαιολογικός χώρος κατά τις διατάξεις του ΚΝ 5351/1932, αρ. 52 «Περί Αρχαιοτήτων», με την υπ' αρ. 67857/3171/28-6-1955 Υ.Α. (ΦΕΚ 139Β'/23-7-1955).

Ο σημερινός οικισμός της Νέας Αγχιάλου, δημιουργήθηκε μετά την καταστροφή της Αγχιάλου στη Μαύρη Θάλασσα (Ανατολική Ρωμυλία), το 1906 από τους Βούλγαρους. Οι κάτοικοί της αρχικά μετακινήθηκαν στην Αθήνα και αργότερα το 1907 στη σημερινή της θέση που έμοιαζε πολύ με την παλαιά Αγχιάλο. Η ιδιωτική γη αγοράστηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση και διανεμήθηκε σε γεωργούς, σε επαγγελματίες και καλλιεργητές. Έτσι χτίστηκαν τα πρώτα 690 σπίτια και η εκκλησία του Αγίου Γεωργίου, ενώ λίγο αργότερα λειτούργησε υδραγωγείο και κατασκευάστηκε δεξαμενή για πόσιμο νερό, ώστε να αντιμετωπιστούν ασθένειες όπως η ελονοσία που βασάνισε πολλούς κατοίκους εκείνων των ετών. Ο οικισμός από τότε καταστράφηκε δύο φορές μέχρι σήμερα, το 1943 από τους Ιταλούς και το 1954 από ισχυρό σεισμό, έτσι η σημερινή πολεοδομική του εικόνα άρχισε να διαμορφώνεται μετά το 1955. (Δήμος Βόλου, 2013)



Τέλος, έντονο είναι και το στοιχείο της παράδοσης σε όλη τη Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου. Μεγάλη γιορτή της περιοχής αποτελεί αυτή του Αγίου Αθανασίου στις 18 Ιανουαρίου, του Αγίου Τρύφωνα στη 1 Φεβρουαρίου και του Αγίου Παντελεήμονα στις 27 Ιουλίου. Δραστήριοι είναι και οι τοπικοί σύλλογοι και αγροτικοί συνεταιρισμοί με σημαντικότερο τον Αγροτικό Παραγωγικό Συνεταιρισμό Δήμητρα που δημιουργήθηκε το 1918. Γνωστά τοπικά προϊόντα είναι η ελιά, το λάδι, το ούζο, το τσίπουρο, αλλά και πολλά φρούτα.

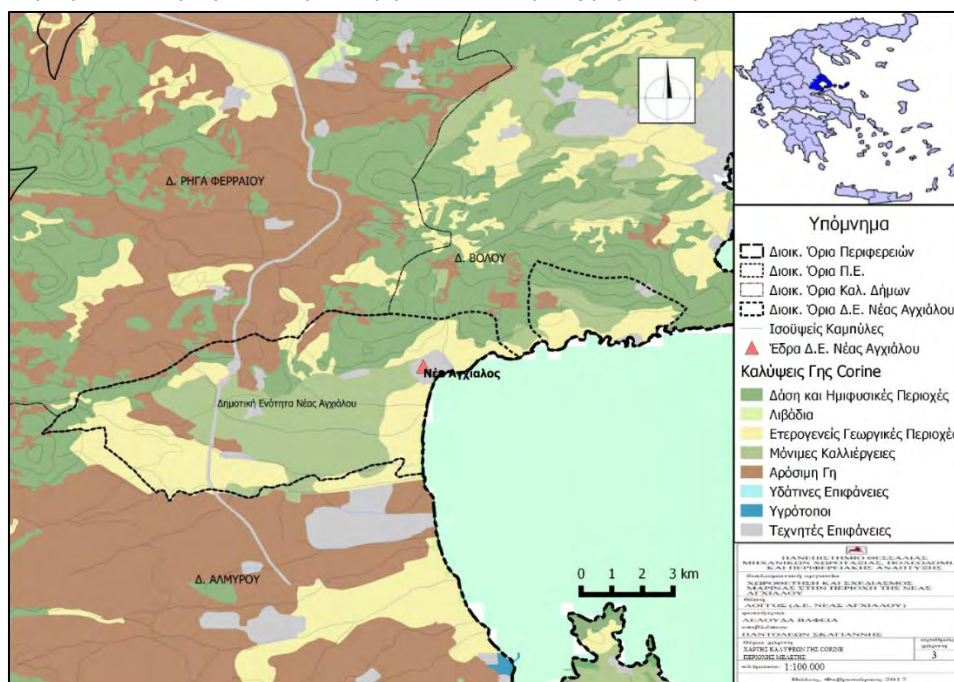
#### 4.2. Χωροταξική και Πολεοδομική Ανάλυση Περιοχής Μελέτης

Η τελευταία αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου δεν έχει εγκριθεί ακόμα λόγω εκκρεμοτήτων με την Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) και κάποιων ενστάσεων κατοίκων της Δ.Ε. Παρόλα αυτά, αυτό θα αποτελέσει βάση λόγω της πρόσφατης συγγραφής του, καθώς συντάχθηκε το 2013 από την ΓΑΙΑ Α.Ε. Μελετών, και της ολοκληρωμένης και έγκυρης ανάλυσής του, θα γίνει η χωροταξική ανάλυση της περιοχής μελέτης αλλά και η παρουσίαση των χρήσεων γης στο εσωτερικού του οικισμού της Νέας Αγχιάλου ως έδρα της ομώνυμης Δ.Ε. και της ευρύτερης περιοχής όπου θα χωροθετηθεί το έργο της παρούσας εργασίας.

##### 4.2.1 Εξωαστικός Χώρος

Η Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου καλύπτει έκταση 80.462 στρεμμάτων, από τα οποία τα 47.800στρ. καλύπτει η Δ.Κ. Νέας Αγχιάλου, τα 12.700 στρ. η Τ.Κ. Αϊδινίου τα 20.000 στρ η Τ.Κ. Μικροθηβών. Χαρακτηρίζεται ως πεδινή (70% πεδινή και το υπόλοιπο 30% λοφώδης). Ειδικότερα η Δ.Κ. Νέας Αγχιάλου καλύπτει το 59,41% της ομώνυμης Δ.Ε.

Χάρτης 4. 4 Χάρτης καλύψεων γης Corine περιοχής μελέτης.



Πηγή: GeoData, ίδια επεξεργασία.

Ως προς τις καλύψεις γης της Δ.Ε. Αγχιάλου σύμφωνα με το Corine 2000 [βλ. χάρτη 4.4], οι ετερογενείς γεωργικές περιοχές, οι μόνιμες καλλιέργειες και τα δάση και οι ημιφυσικές περιοχές υπερισχύουν. Κυριαρχείται κυρίως από γεωργικές εκτάσεις που καλύπτουν το 66,09%. Ακολουθούν τα δάση με ποσοστό 29,19%, ενώ οι τεχνητές επιφάνειες καλύπτουν μόλις το 3,73%. Στο βόρειο τμήμα της που χαρακτηρίζεται από καλύψεις δασών και ημιφυσικών περιοχών οι ισοϋψείς καμπύλες πυκνώνουν και είναι επόμενο πως και το ανάγλυφο είναι λοφώδες με έντονες πτυχώσεις, με μέγιστο υψόμετρο τα 200μ. (European Environment Agency, 1995) Ειδικότερα, το δυτικό κομμάτι της Δ.Ε. χαρακτηρίζεται από πεδινές καλλιεργούμενες εκτάσεις και το ανατολικό χωρίζεται σε ζώνη παραλιακή όπου βρίσκονται και οι οικισμοί και σε λοφώδεις.

Οι χρήσεις γης της Δ.Ε. είναι αγροτικές, το μεγαλύτερο τμήμα από καλλιεργούμενες εκτάσεις και κάποιες από αυτές αρδευόμενες. Το λοφώδες τμήμα της καλύπτεται από θαμνώδη και σκληροφυλική βλάστηση. Υπάρχει επίσης μεγάλη πυκνότητα κτηνοτροφικών μονάδων, αγροτικών αποθηκών, μαντριών και θερμοκηπίων τα οποία συναντώνται και στη δυτική είσοδο του οικισμού της Νέας Αγχιάλου. Τέλος, εμφανίζονται πιο σπάνια και χρήσεις φωτοβολταϊκών, στρατιωτικές χρήσεις κ.α. (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σσ. 56-57)

Ως προς τα δίκτυα εξυπηρέτησης της Δ.Ε., αυτή συνδέεται με την ΠΑΘΕ και παρακλάδια των πρωτεύουσών και δευτερευουσών οδών εθνικής σημασίας, όπως με την Ε.Ο. 30. Η Ε.Ο. 30 συνδέει την Δ.Ε. με τον Βόλο, τα Φάρσαλα και την Καρδίτσα. Η εξυπηρέτηση οικισμών μικρότερων επιπέδων γίνεται από τοπικούς και αγροτικούς δρόμους, ενώ δεν υπάρχει κάποια δυσπρόσιτη περιοχή. Σημαντικό μειονέκτημα του οδικού δικτύου είναι πως οι οδοί που συνδέουν τους οικισμούς με τις παραλίες είναι στενές και κακής ποιότητας ασφαλτόστρωσης, με αποτέλεσμα να δυσκολεύουν τη διέλευση των επισκεπτών, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες που υπάρχει αυξημένη τουριστική κίνηση.

#### 4.2.2 Πολεοδομική Οργάνωση

Στην ανάλυση του ενδοαστικού χώρου θα γίνει αναφορά περισσότερο βασισμένη στον οικισμό της Νέας Αγχιάλου ως έδρα της Δ.Ε. και στον οικισμό της Δημητριάδας, στον ευρύτερο παραλιακό χώρο των οποίων προβλέπεται να χωροθετηθεί η μαρίνα. Ιστορικά, το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο του οικισμού έγινε με τη διανομή του Θεσσαλικού Ταμείου και η πρώτη πολεοδομική μελέτη το 1947. (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σ. 65)

Η πολεοδομική φυσιογνωμία της Νέας Αγχιάλου σήμερα στηρίζεται στους όρους δόμησης της αναθεώρησης του εγκεκριμένου σχεδίου και με απόφαση του τότε νομάρχη 9/30-1-89 (Φ.Ε.Κ. 116Δ'/27-2-89) και στην πολεοδομική μελέτη επέκτασης

(π.δ. 22-1-1988 Φ.Ε.Κ. 347Δ'/10-5-1988). Ο συντελεστής δόμησης κυμαίνεται από 0,7 έως 1,60, το ποσοστό κάλυψης φτάνει το 60%, ενώ το μέγιστο ύψος κυμαίνεται 5,50-10,50 (+1,50 στέγη). Έχει δομηθεί σύμφωνα με το υποδάμειο πολεοδομικό σύστημα. Οι οικισμοί Δημητριάδα, Άγιος Γεώργιος-Μεγάλη Βελανιδιά, Κριθαριά και Μάραθος παρουσιάζουν παρόμοια πολεοδομικά χαρακτηριστικά με απουσία όμως πολεοδομικού σχεδιασμού, κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και κακής ποιότητας οδικό δίκτυο. Τέλος, οι Μικροθήβες (προ 1923) πολεοδομούνται ακτινωτά και το Αϊδίνιο χαρακτηρίζεται από υποδάμεια ρυμοτομία (1929).

Ως προς τις χρήσεις γης στον οικισμό της Νέας Αγχιάλου κυριαρχεί αυτή της κατοικίας που εκτείνεται σε όλη την περιοχή του εγκεκριμένου σχεδίου της. Επίσης, υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση αποθηκών, λόγω της ενασχόλησης με τον πρωτογενή τομέα (αγροτοκτηνοτροφικές δραστηριότητες). Επίσης, υπάρχει συγκέντρωση λειτουργιών διοίκησης, εκπαίδευσης, υγείας, εμπορίου, αναψυχής και τουρισμού. Στο νότιο τμήμα του οικισμού ειδικότερα παρουσιάζονται οι κοινόχρηστοι χώροι, οι κοινωφελείς χρήσεις, τα μνημεία, οι αρχαιολογικοί χώροι και τα τουριστικά καταλύματα. Λίγο πιο νότια, εκτός ορίων οικισμού εμφανίζεται μια ζώνη αθλητισμού –πολιτισμού στην οποία όμως δεν υπάρχει σχεδιασμένο κατάλληλο δίκτυο για να καταλήγει εκεί και έτσι η πρόσβασή της γίνεται αρκετά δύσκολη. Τέλος, σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι (βλ. πίνακα [4.6] παραρτήματος) παρουσιάζονται εντός ρυμοτομικού σχεδίου οι οποίοι όμως έχουν μείνει μέχρι σήμερα παραμελημένοι καθώς βρίσκονται σε γειτνίαση με την Ε.Ο. Βόλου-Καρδίτσας, ο οποίος αποκόπτει και τον υπόλοιπο οικισμό από το παραλιακό του μέτωπο.

Στο παραλιακό μέτωπο του οικισμού εντοπίζονται χρήσεις πολιτισμού καθώς στη νότια παραλιακή ζώνη υπάρχουν δύο υπαίθριοι χώροι εκδηλώσεων (πολιτισμού και αθλητισμού). Επίσης, οι κοινόχρηστοι χώροι που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο δημιουργούν μια σύνδεση με τους αρχαιολογικούς χώρους προς το νότιο τμήμα του οικισμού και καταλήγουν μαζί στο παραλιακό μέτωπο (αλιευτικό καταφύγιο). Τέλος, υποδομές τουρισμού αποτελούν οι 5 ξενοδοχειακές μονάδες και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια που βρίσκονται στο τμήμα αυτό του οικισμού. Όλες οι υπάρχουσες χρήσεις της Νέας Αγχιάλου και ακόμα περισσότερες λεπτομέρειες φαίνονται και στον χάρτη [4.8] του παραρτήματος.

Ο οικισμός της Δημητριάδας χαρακτηρίζεται από τη χρήση κατοικίας σε όλη την έκταση του, από έλλειψη κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και από κακής ποιότητας οδικό δίκτυο. Το ρυμοτομικό σχέδιο δεν έχει εφαρμοστεί πλήρως, ενώ στα κεντρικά του οικισμού βρίσκεται και το κέντρο αναφοράς του. Τους καλοκαιρινούς μήνες λειτουργούν ενοικιαζόμενα δωμάτια.

#### 4.2.3 Θεσμικό Πλαίσιο Οικιστικής Ανάπτυξης

Το θεσμικό καθεστώς της πολεοδομικής οργάνωσης της Νέας Αγχιάλου βασίζεται στο Γ.Π.Σ. με αρ. 24104/730/14-3-1986 Τ.Α. (ΦΔΚ 373Γ'/21-4-1986), στο Πλαίσιο Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (Ε.Π.Α.) και στον Ν.1337/1983.

Σύμφωνα με το ΓΠΣ προτείνονται αλλαγές πολεοδομικής φυσιογνωμίας όπως οι η δημιουργία δύο πολεοδομικών ενοτήτων (I1 και I2), η επέκταση 300 στρεμ. του οικισμού, η εξασφάλιση των απαραίτητων κοινωνικών υποδομών, η χωροθέτηση κατάλληλων χρήσεων γης και την ανάδειξη της αρχαιολογικής ταυτότητας του οικισμού με έμφαση στη βυζαντινή περίοδο. Γενικότερες προτάσεις ήταν ο καθορισμός Ζωνών Οικονομικών και Θεσμικών Κινήτρων και Αναπτυξιακών Ζωνών, η οργάνωση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου, οι μελέτες για τα διάφορα δίκτυα υποδομής (ύδρευση, αποχέτευση, κ.α.) και η προστασία του περιβάλλοντος.

Ο διαχωρισμός του οικισμού σε τρεις ζώνες όρων δόμησης προέκυψε με το θεσμικό αυτό πλαίσιο και είναι η περιοχή επέκτασης (I), το τμήμα του παλιού ρυμοτομικού σχεδίου (II, IIα, IIβ, IIγ) και η περιοχή «Λαχανόκηπων» στη νότια πλευρά του οικισμού (III). Η οργάνωση του οικισμού της Νέας Αγχιάλου αλλά και οι όροι δόμησης της σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο φαίνονται στον χάρτη [4.9] του παραρτήματος. Περαιτέρω τροποποιήσεις που προκύπτουν στο ρυμοτομικό σχέδιο από το θεσμικό πλαίσιο είναι οι διαπλατύνσεις οδών και πεζοδρομίων, η αλλαγή χρήσεων σε κοινωφελείς χώρους ή η κατάργησή τους, οι τροποποιήσεις όρων δόμησης, αλλά και αλλαγές που έγιναν για να προσαρμοστεί το ρυμοτομικό στα όρια αιγιαλού και παραλίας. Οι παραπάνω τροποποιήσεις είχαν ως αποτέλεσμα την καλύτερη κυκλοφοριακή οργάνωση, και την αποφυγή συγκρούσεων χρήσεων γης με την υπάρχουσα κατάσταση. Τα παραπάνω οδήγησαν βέβαια σε μείωση έκτασης κοινωφελών χώρων.

Το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της Δημητριάδας εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 102Α'/1-5-1908 με θέμα «Περί εγκρίσεως σχεδίου Ρυμοτομίας του συνοικισμού μετά λαχανόκηπων του εθνικού χωριού Δημητριάδος τη επαρχίας Αλμυρού» και ένα χρόνο αργότερα τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 215Α'/1909 με θέμα «Περί τροποποιήσεως του σχεδίου μετά λαχανόκηπων του εν δήμω Αλμυρού εθνικού χωριού Δημητριάδος». Το 1989 επήλθε δεύτερη τροποποίηση της ρυμοτομίας του οικισμού με το ΦΕΚ 498Δ'/9-8-1989 «Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής Δημητριάδας της Κοινότητας Νέας Αγχιάλου Νομού Μαγνησίας και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης». Σύμφωνα με τα παραπάνω, ο συντελεστής δόμησης κυμαίνεται από 0,80 στα πρώτα 250 τ.μ. επιφάνειας οικοπέδου και για τα επόμενα σε 0,60, το μέγιστο επιτρεπόμενο ποσοστό κάλυψης φτάνει στο 40% της επιφάνειας και ύψος κτηρίων 7,5μ. + 1,5μ. στέγης (μέγιστο 2 όροφοι).

Τέλος, οι χρήσεις γης που έχουν καθοριστεί σύμφωνα με το θεσμικό καθεστώς είναι καταστήματα, κοινόχρηστοι χώροι, παιδική χαρά και πάρκο.

#### *4.2.4 Νέα Πρόταση Πολεοδομικής Οργάνωσης*

Με το νέο Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου το οποίο ακόμα δεν έχει εγκριθεί, ο ομώνυμος οικισμός παρουσιάζει σημαντικές πολεοδομικές αλλαγές. Όλες οι τροποποιήσεις ή μη της πολεοδομικής εικόνας της Νέας Αγχιάλου όσο και της Δημητριάδας φαίνονται στους χάρτες πρότασης [4.10, 4.11] του παραρτήματος συγκριτικά με τους χάρτες θεσμοθετημένων και υπάρχουσών χρήσεων γης.

Η εμφανής τροποποίηση είναι ο χωρισμός του οικισμού σε δύο πολεοδομικές ενότητες (Π.Ε.), η πρώτη αποτελεί τον υπάρχοντα οικισμό και η δεύτερη την οικιστική επέκταση στα ανατολικά και στα νότια. Ακόμα μια σημαντική αλλαγή είναι το πλούσιο δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων που συνδέει το λιμάνι, με τον αρχαιολογικό χώρο και τους σχολικούς χώρους ενώ προβλέπεται και επέκταση αυτού στην Π.Ε. 2. Στην Π.Ε. 2 επίσης προβλέπεται η χωροθέτηση του παιδικού σταθμού, καθώς ο παλιός θα μετατραπεί σε νηπιαγωγείο, 2 νηπιαγωγείων και ενός δημοτικού σχολείου, ιερός ναός, ανοιχτά γήπεδα αθλοπαιδιών σε συνδυασμό με χώρους πρασίνου, και τέλος μεταφέρεται ο σταθμός ΚΤΕΛ κοντά στον Ε.Ο. 30. Τέλος, αλλαγή προτείνεται στις κοινωφελείς λειτουργίες καθώς προτείνεται η μετακίνησή τους σε κοινό χώρο κοντά στο παραλιακό μέτωπο συνδυαστικά με χώρους πρασίνου και χώρους στάθμευσης.

Στην Π.Ε. 1 παραμένει το πολεοδομικό κέντρο του οικισμού και γύρω από αυτό σταθερές οι χρήσεις τουρισμού, αναψυχής, εμπορίου και υπηρεσιών, αλλά και οι πολιτιστικές υποδομές και υπηρεσίες συνεχίζουν να καλύπτουν της ανάγκες και της προτεινόμενης επέκτασης. Επίσης, οι ήδη υπάρχουσες υποδομές αθλητισμού παραμένουν ως έχουν. Στο παραλιακό μέτωπο του οικισμού προτείνονται χρήσεις πολεοδομικού κέντρου, με χρήση κατοικίας ενδιάμεσου επιπέδου, ενώ οι συντελεστές δόμησης αλλάζουν για κάθε πολεοδομική ενότητα ξεχωριστά.

Τέλος, για τον οικισμό της Δημητριάδας προτείνονται χώροι πρασίνου διάσπαρτοι στον οικισμό αλλά και διαπλάτυνση των δρόμων και δημιουργία τοπικών πεζοδρόμων που οδηγούν στην ακτή. Ως κύρια χρήση του αναθεωρημένου Γ.Π.Σ. παρουσιάζεται η κατοικία σε επίπεδο γειτονιάς, ενώ στο παραλιακό μέτωπο χωροθετούνται δύο πυρήνες «τουρισμός-αναψυχή-παραθεριστική κατοικία» και ένας πεζόδρομος-ποδηλατόδρομος κατά μήκος της ακτογραμμής. Ο συντελεστής δόμησης αλλάζει από 0,2 σε 0,6.



### 4.3. Έρευνα Χωροθέτησης Μαρίνας - Σκοπιμότητα

#### *4.3.1 Εθνικό Επίπεδο και Επίπεδο Περιφέρειας*

Όπως έχει προκύψει από την ανάλυση των παραπάνω κεφαλαίων, η Ελλάδα είναι ένας από τους πιο αγαπημένους τουριστικούς προορισμούς για τους λάτρεις του υγρού στοιχείου. Με ακτογραμμή πάνω από 15.000 χιλιόμετρα και άριστης ποιότητας ακτές, με πολυάριθμα νησιά, με πολιτισμικό κεφάλαιο και πλούσια φυσική ομορφιά, η χώρα προσελκύει λάτρεις του θαλάσσιου τουρισμού κάθε χρόνο.

Με το πέρασμα των ετών δημιουργείται όλο και μεγαλύτερη ζήτηση για υπηρεσίες μαρίνων και αυξάνονται έτσι και οι επενδύσεις στον τουριστικό αυτό τομέα. Για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ως οικονομική δραστηριότητα, μακροπρόθεσμα, είναι ανάγκη να δημιουργηθούν και να προστατευθούν οι πόροι εκείνοι πάνω στους οποίους θα στηριχθεί, δηλαδή οι λιμενικές εγκαταστάσεις. Η μελέτη McKinsey σε εθνικό επίπεδο για τον τουρισμό, αναφέρει ως στόχους την ανάπτυξη του yachting με στόχο την πρώτη θέση της χώρας στην Ευρώπη όπως και την κατασκευή νέων μαρίνων ώστε να φτάσει ο αριθμός τους σε 60-65 (McKinsey & Company, 2012, p. 41).

Σύμφωνα με το Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. Τουρισμού οι μαρίνες της χώρας χρειάζονται σημαντική αναβάθμιση, καθώς πολλές είναι αυτές που έχουν χωροθετηθεί, όμως δεν έχει ολοκληρωθεί ο σχεδιασμός τους, ή και να έχουν ολοκληρωθεί σχεδιαστικά δεν λειτουργούν σωστά. Η αναβάθμιση αυτή και ο σχεδιασμός νέων μαρίνων πρέπει να γίνει ώστε να ανταποκριθούν σωστά στην αυξανόμενη ζήτηση σκαφών αναψυχής, επαγγελματικών ή μη. Επίσης, η κατασκευή νέων μαρίνων είναι σημαντική αρχικά λόγω το ότι αποτελούν μεγάλες επενδυτικές ευκαιρίες, ενώ συμβάλουν και στην πύκνωση του δικτύου τουριστικών λιμένων της χώρας. (ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού, 2009) Έτσι, εξασφαλίζεται η λειτουργική συνοχή του δικτύου και κατ' επέκταση η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας στον τομέα τουρισμού σκαφών αναψυχής συγκριτικά με τις Τουρκία, Ιταλία, και Κροατία οι οποίες προσφέρουν παρόμοιο τουριστικό προϊόν, διεκδικώντας (κυρίως λόγω γειτνίασης) μερίδιο από τις ίδιες τουριστικές αγορές.

Η Περιφέρεια Θεσσαλίας μαζί με αυτή της Ηπείρου είναι οι μόνες Περιφέρειες που έχουν μόνο μία μαρίνα τουριστικών σκαφών. Η μαρίνα της Σκιάθου είναι η μοναδική μαρίνα της Περιφέρειας 350 θέσεων στην οποία βέβαια συχνά αγκυροβολούν και αλιευτικά σκάφη. Επίσης, το αλιευτικό καταφύγιο στη Σκόπελο και τα αγκυροβόλια στη Σκόπελο και στον Βόλο δεν χαρακτηρίζονται από σωστή λειτουργία. Διαχρονικά, έχουν γίνει προσπάθειες ενίσχυσης του τομέα του θαλάσσιου τουρισμού της ευρύτερης περιοχής. Αρχικά με το Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. Τουρισμού και την θέση του για δημιουργία έντεκα ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού αποτελούμενων από σύγχρονες υποδομές φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και γειτνίασης με αεροδρόμιο (ζώνη Βόρειες Σποράδες-Μαγνησία-ακτές Λάρισας-Βόρεια Εύβοια και Σκύρος) (ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού, 2009). Κατά



δεύτερον, με την πρόταση της τροποποίησης του Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. Τουρισμού (δεν έχει εγκριθεί) για πυκνωση δικτύου τουριστικών λιμένων στον Παγασητικό (Τροποποίηση ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού, 2013). Με την δημιουργία μιας ακόμα λοιπόν μαρίνας θα πυκνώσει το δίκτυο τουριστικών λιμένων, και θα εξασφαλιστεί έτσι η λειτουργική συνοχή του, ενώ θα ενισχυθεί και η εικόνα της Περιφέρειας ως προορισμός θαλάσσιου τουρισμού. Η θέση του Περιφερειακού Πλαισίου Θεσσαλίας για διάσπαρτες μικρής κλίμακας υποδομές για εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής δεν είναι αποτελεσματική καθώς χαρακτηρίζεται από μη ύπαρξη σχεδίου για ένα οργανωμένο δίκτυο, με κατάλληλες υποδομές και υπηρεσίες, λόγω μικρής κλίμακας έργων, ώστε να ανταπεξέλθει στις ανάγκες των κατόχων σκαφών αναψυχής αλλά και των ίδιων των σκαφών (Περιφερειακό Πλαίσιο Θεσσαλίας, 2003).

Στην Περιφέρεια Θεσσαλίας οι δύο ΠΕ που βρέχονται από θάλασσα είναι αυτές της Λάρισας και της Μαγνησίας. Η Π.Ε. Λάρισας έχει μικρότερη ακτογραμμή από αυτή της Π.Ε. Μαγνησίας, η οποία χαρακτηρίζεται από έντονο ανάγλυφο. Επίσης, σε όλη την παραθαλάσσια έκταση της ΠΕ Λάρισας υπάρχουν παραλίες για κολύμβηση, δραστηριότητα που υπερσχύει συγκριτικά με άλλες δράσεις και υποδομές που προτείνονται για χωροθέτηση στην περιοχή αυτή. Στις υπόλοιπες παραθαλάσσιες περιοχές που δεν παρατηρείται κολυμβητική δραστηριότητα, το ανάγλυφο είναι έντονο και οι κλίσεις του εδάφους πολύ απότομες, κάτι που δεν βοηθάει στην κατασκευή λιμενικών έργων, όπως μιας μαρίνας. Στην Π.Ε. Μαγνησίας σύμφωνα με τους χάρτες [4.14-4.19] ύψους κυμάτων και έντασης ανέμου του παραρτήματος, το ετήσιο ύψος κυμάτων σε μέτρα στις περιοχές που βρέχονται από τον Παγασητικό είναι το μικρότερο (0,35 μ.) σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές της ΠΕ Μαγνησίας που βρέχονται από το Αιγαίο Πέλαγος, ενώ το ίδιο συμβαίνει και με την ένταση του ανέμου (3,20 μ./δευτ., δηλ. 2,45 μποφόρ). Οι ενδείξεις αυτές είναι πιο παλιές αλλά δεν παύουν να ισχύουν μακροπρόθεσμα. Τέλος, με βάση πρώτες προσπάθειες πρόγνωσης έντασης ανέμου και ύψους κυμάτων για το 2017 που έγιναν από την Ε.Μ.Υ. παρουσιάζεται πως το τμήμα της Μαγνησίας που βρέχεται από το Αιγαίο Πέλαγος παρουσιάζει μεγαλύτερη μέση ένταση ανέμων (3-4 μποφόρ) και μεγαλύτερα ύψη κυμάτων (μέχρι 1,5 μέτρο) σε σχέση με το τμήμα που βρέχεται από τον Παγασητικό Κόλπο (1-2 μποφόρ εντάσεις ανέμων και μέχρι 0,5 ύψος κυμάτων) (ΕΜΥ, 2016).

Λόγω λοιπόν των έντονων καιρικών συνθηκών, του έντονου και απότομου ανάγλυφου και της δραστηριότητας κολύμβησης που χαρακτηρίζουν το παραθαλάσσιο τμήμα τόσο της ΠΕ Λάρισας, όσο και της ΠΕ Μαγνησίας, συμπεραίνεται πως δεν θα ήταν κατάλληλες τόσο για την κατασκευή της μαρίνας, όσο και για τον ελλιμενισμό των σκαφών (δύσκολος λόγω καιρικών συνθηκών). Η παραπάνω ανάλυση καταλήγει στην επιλογή του τμήματος της Μαγνησίας που βρέχεται από τον Παγασητικό Κόλπο για την έρευνα χωροθέτησης της μαρίνας.

#### 4.3.2 Τοπικό Επίπεδο

Μετά από συζήτηση/επικοινωνία που υπήρξε με διοικητικά πρόσωπα της Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου έγινε γνωστή η προσπάθεια για χωροθέτηση μαρίνας στην περιοχή αρκετά χρόνια πριν, με το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Δήμου Νέας Αγχιάλου, Νομού Μαγνησίας” του 2002 κοντά στον οικισμό της Νέας Αγχιάλου στην περιοχή Λόγγος. Επίσης, υπήρξαν άτυπες παρόμοιες προτάσεις, το 2013 για μετατροπή του ήδη υπάρχοντα λιμένα σε μαρίνα εντός ορίων οικισμού της Νέας Αγχιάλου και σχεδιασμό εκ νέου ίδιας υποδομής στα Πευκάκια. [Εικόνα 4.1] (Δράγνες, 2016; Τόλιας, 2016)

Εικόνα 4. 1 Προτεινόμενες θέσεις χωροθέτησης μαρίνας.



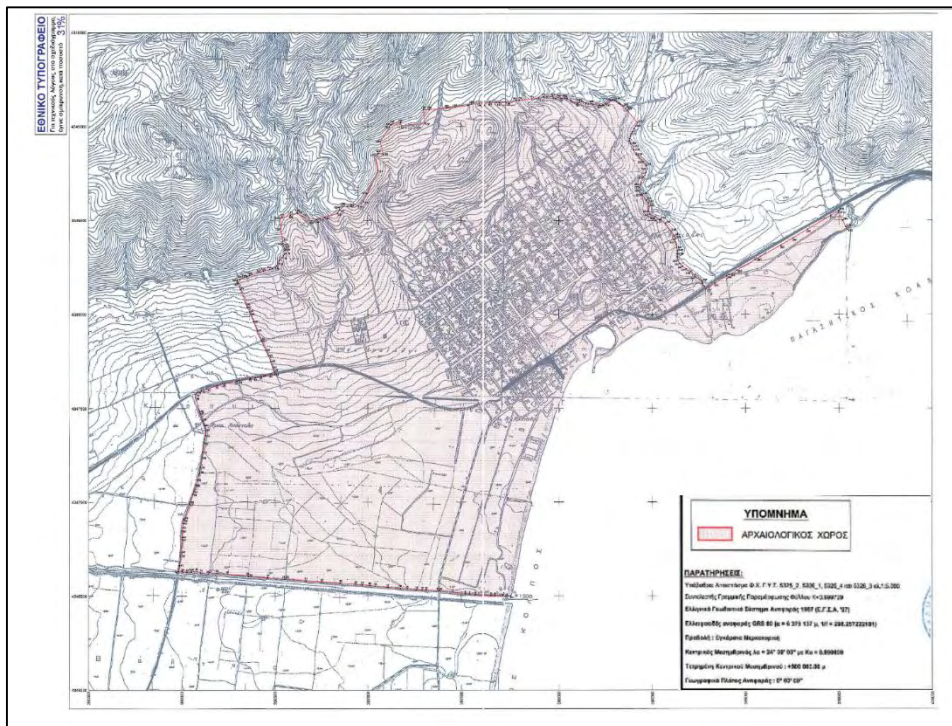
Πηγή: Google Earth, ίδια επεξεργασία.

Τα Πευκάκια αποτελούν μια περιοχή ανάπτυξης Β΄ κατοικίας, η πολεοδομήσή της δεν είναι ολοκληρωμένη, ενώ και το τοπικό οδικό δίκτυο είναι κακής κατάστασης με στενούς και κακοδιατηρημένους δρόμους. Οι κάτοικοι διαφώνησαν από την αρχή με την πρόταση για χωροθέτηση μαρίνας που είχε γίνει, λόγω του θορύβου που θα δημιουργούταν με τη λειτουργία της, αλλά κατά κύριο λόγο δεν δεχόντουσαν να διαπλατυνθεί το οδικό δίκτυο με απαλλοτριώσεις οικοπέδων τους, ώστε να ικανοποιούνται οι μεταφορικές ανάγκες που θα δημιουργούνταν με τη χωροθέτηση αυτή. Οπότε η περιοχή αυτή απορρίπτεται.

Οι επόμενες δύο περιοχές, του Λόγγου και του αρχαίου λιμένα της Νέας Αγχιάλου βρίσκονται εκτός ορίων του οικισμού, κοντά στον οικισμό Δημητριάδα και μέσα στα όρια της Νέας Αγχιάλου αντίστοιχα. Η μετατροπή του αρχαίου λιμένα σε μαρίνα δημιουργούσε αντιδράσεις τόσο από την Εφορία Αρχαιοτήτων, όσο και από τους ψαράδες της περιοχής οι οποίοι χρησιμοποιούν τον λιμένα ως αγκυροβόλιο για τα αλιευτικά τους σκάφη. Μετά από συνάντηση με τον κύριο Σταντζούρη Πασχάλη,

αρχαιολόγο στην Εφορία Αρχαιοτήτων Μαγνησίας, έγινε ενημέρωση για το ΦΕΚ ΑΑΠ 3/27-1-2016, «Έγκριση οριοθέτησης του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου και των μεμονωμένων κηρυγμένων μνημείων των Φθιωτίδων Θηβών – Νέας Αγχιάλου, Π.Ε. Μαγνησίας, Περιφέρειας Θεσσαλία», με το οποίο οριοθετείται και γίνεται ο χαρακτηρισμός του αρχαίου λιμένα της Νέας Αγχιάλου. Επίσης, η άποψη των αρχαιολόγων που αντιπροσώπευσε περί χωροθέτησης της μαρίνας στον αρχαίο λιμένα Νέας Αγχιάλου ήταν αρνητική (Σταντζούρης, 2017). Η αρνητική τους άποψη στηρίζεται στο παραπάνω ΦΕΚ με το οποίο ουσιαστικά οριοθετείται ολόκληρη η έκταση του οικισμού της Νέας Αγχιάλου ως αρχαιολογικός χώρος. [Χάρτης 4.5]

Χάρτης 4. 5 Οριοθέτηση αρχαιολογικού χώρο Νέας Αγχιάλου.

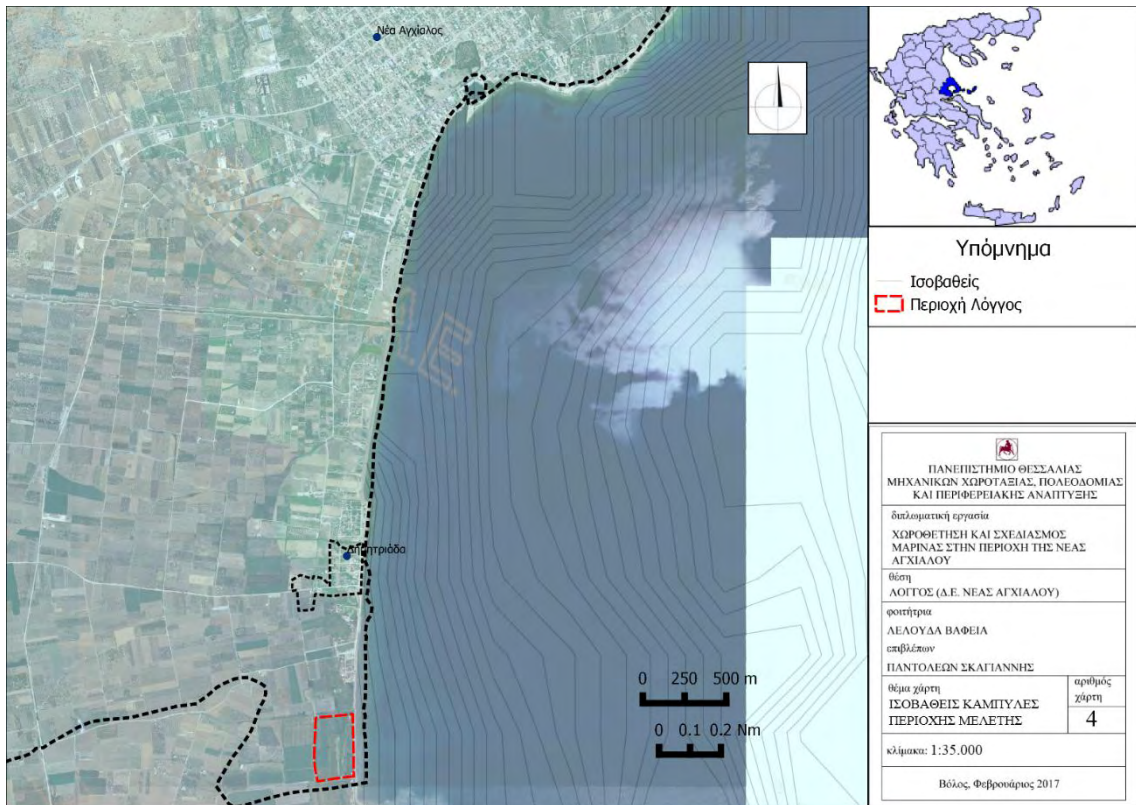


Πηγή: ΦΕΚ ΑΑΠ 3/27-1-2016.

Επίσης, με την πεζοδρόμηση και τις μονοδρομήσεις που έχουν γίνει στο τμήμα κοντά στον αρχαίο λιμένα (Σκάγιαννης, Σκυργιάννης, & Ψαθά, 2004) είναι αδύνατες οι μετακινήσεις που θα δημιουργούνταν κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου αλλά και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του (μεταφορά καυσίμων, νερού, ηλεκτρισμού) και οι μετακινήσεις των ιδιοκτητών σκαφών από και προς τη μαρίνα). Επιπλέον, η εναλλακτική λύση να χωροθετηθεί και να σχεδιαστεί η υποδομή στον κολλίσκο πίσω από τον αρχαίο λιμένα απορρίφθηκε λόγω των παραπάνω δεδομένων και επιπλέον του μεγάλου σε έκταση αβαθούς τμήματος της περιοχής μπροστά από το λιμένα, κάτι το οποίο θα δυσκόλευε αρκετά τη διαδικασία της κατασκευής και επιπλέον θα ήταν μεγάλο το κόστος της λόγω έργων εκβάθυνσης. Και στην περιοχή του Λόγγου το σημείο μπροστά από την έκταση είναι αβαθές, όμως οι ισοβαθείς είναι κλιμακωτές και το θαλάσσιο ανάγλυφο ομαλό, κάτι που δεν συμβαίνει στην περίπτωση του αρχαίου λιμένα [Χάρτης 4.6].



Χάρτης 4. 6 Ισοβαθείς καμπύλες περιοχής μελέτης.



Πηγή εικόνας υποβάθρου: ΕΚΧΑ ΑΕ, ίδια επεξεργασία.

Για καλύτερη κατανόηση των κριτηρίων επιλογής της καταλληλότερης θέσης χωροθέτησης του έργου παρακάτω, ακολουθεί ο πίνακας [4.4] με τα βασικότερα αυτά κριτήρια, ώστε να γίνουν πιο εύκολα συγκρίσιμες οι περιοχές του Λόγγου και του λιμένα Νέας Αγχιάλου.

Πίνακας 4. 4 Κριτήρια αξιολόγησης προτεινόμενων περιοχών.

| Κριτήρια                                | Περιοχή Λόγγος | Περιοχή Αρχαίου Λιμένα Νέας Αγχιάλου | Σχόλια  |
|---|----------------|--------------------------------------|---|
|   | (+)/(-)        |                                      |   |
| <b>Εγγύτητα σε Μεταφορικές Υποδομές</b> | +              | +                                    | Κοντά σε ΕΟ 30, ΕΟ 71 και η Δ.Ε. διασχίζεται από την ΠΑΘΕ και συνδέονται με το αστικό κέντρο Βόλου. Επίσης κοντά στο αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου   |
| <b>Εκτός Ορίου Οικισμού</b>             | +              | -                                    | Δεν θα υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση από και προς τη μαρίνα  |
| <b>Κοινωνική Αποδοχή</b>                | +              | -                                    | Στον αρχαίο λιμένα η κοινωνία δεν δέχεται τη χωροθέτηση του έργου λόγω οχλήσεων, ενώ υπάρχουν και αντιδράσεις από τους ψαράδες της περιοχής που χρησιμοποιούν τον υπάρχοντα λιμένα για τα αλιευτικά τους σκάφη. |

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <b>Περιβαλλοντικός<br/>Χαρακτήρας Περιοχής</b> | - | + | Στο Λόγγο η υποδομή θα βρίσκεται κοντά στο Λαχανόρεμα, που αν και δεν αποτελεί τοπίο με ιδιαίτερο φυσικό κάλος, πρέπει να παρθούν μέτρα προστασίας του για την αποφυγή περαιτέρω περιβαλλοντικής του επιβάρυνσης. Επίσης και στις δύο περιπτώσεις θα έπρεπε να γίνει σωστή περιβαλλοντική ένταξη του έργου λόγω των ευαίσθητων τοπίου των ακτών της περιοχής. |
| <b>Πολιτιστικός<br/>Χαρακτήρας Περιοχής</b>    | + | - | Στον αρχαίο λιμένα της Αγκιάλου υπάρχουν αντιδράσεις από την εφορία αρχαιοτήτων Μαγνησίας για τη χωροθέτηση μαρίνας, λόγω του αρχαιολογικού χαρακτήρα του οικισμού.   |
| <b>Γεωμορφολογία</b>                           | + | + | Δεν χαρακτηρίζονται από έντονο ανάγλυφο και κλίσεις εδάφους.  |
| <b>Βάθος Θαλάσσιας<br/>Έκτασης</b>             | + | - | Στο Λόγγο, το σημείο είναι αβαθές με πιο ομαλή κλιμάκωση των ισοβαθών όμως, σε σχέση με αυτό στον αρχαίο λιμένα Αγκιάλου όπου θα έπρεπε να γίνουν κοστοβόρα έργα εκβάθυνσης.  |
| <b>Κλίμα</b>                                   | + | + | Μεσογειακό, με ανέμους μικρής έντασης και μικρό ύψος κυμάτων.   |
| <b>Κολύμβηση</b>                               | + | - | Ο Λόγγος δεν χαρακτηρίζεται από κολυμβητική δραστηριότητα, αντίθετα με την περιοχή στο λιμένα Νέας Αγκιάλου.  |
| <b>Κόστος</b>                                  | - | - | Και στις δύο περιοχές θα υπάρξει κόστος σημαντικό για λιμενικά έργα, στη στον αρχαίο λιμένα όμως η περιοχή που πρέπει να υποστεί εκβάθυνση είναι μεγαλύτερη σε σχέση με αυτή του Λόγγου.  |

*Ιδία επεξεργασία.*

Λόγω των παραπάνω εμποδίων που αντιμετωπίζει η διαδικασία χωροθέτησης της μαρίνας στην περιοχή του αρχαίου λιμένα Νέας Αγκιάλου και από τη στιγμή που δεν είναι κοινωνικά αποδεκτό, συμπεραίνεται πως η καταλληλότερη προτεινόμενη περιοχή για τη χωροθέτηση του έργου είναι αυτή του Λόγγου. Η περιοχή του Λόγγου σήμερα μισθώνεται από την Δ.Ε. Νέας Αγκιάλου σε γεωργούς και κτηνοτρόφους για κάλυψη γεωκτηνοτροφικών αναγκών, ενώ διεκδικείται από το ΤΑΙΠΕΔ. Λεπτομερέστερα, τα προτερήματα για τη χωροθέτηση της μαρίνας στην περιοχή αυτή εμφανίζονται στις επόμενες παραγράφους.



α. Κοντινή απόσταση από αστικό κέντρο Βόλου και αξιοθέατα πολιτιστικά και τουριστικά

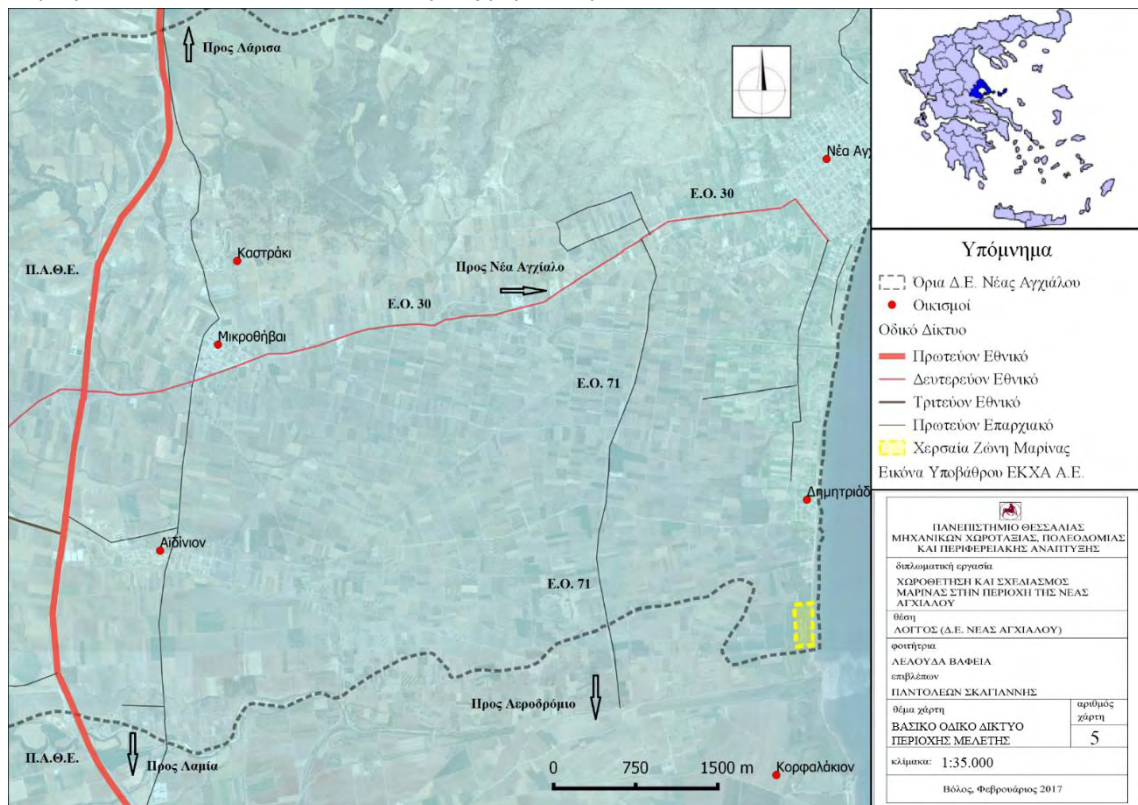
Για την υλοποίηση της μαρίνας σκαφών αναψυχής είναι κατάλληλη καθώς βρίσκεται κοντά στο μεγάλο αστικό κέντρο του Βόλου οπότε είναι πιθανή η ζήτηση για μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, καθώς υπάρχουν στην περιοχή σύλλογοι που ασχολούνται με την ναυσιπλοΐα, όπως ο Ναυτικός Όμιλος Βόλου Αργοναύτες και ο όμιλος ερασιτεχνών αλιέων και ναυτικών αθλημάτων Βόλου που θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν την υποδομή για ελλιμενισμό των σκαφών τους. Πολλά επίσης διερχόμενα σκάφη που πλέουν στον Παγασητικό λόγω των κατάλληλων καιρικών συνθηκών (σχετικά μικρές εντάσεις ανέμου και χαμηλό ύψος κυμάτων) θα αναζητούν θέση για ελλιμενισμό.

Επίσης, το Πήλιο, αποτελεί τόσο χειμερινό, όσο και καλοκαιρινό προορισμό για τους επισκέπτες της περιοχής, τα Μετέωρα και οι Σποράδες αποτελούν τέτοια παραδείγματα. Επιπρόσθετα, λόγω του ότι η Περιφέρεια βρίσκεται σε κεντροβαρική θέση σε επίπεδο χώρας σε λίγες ώρες κάποιος επισκέπτης μπορεί να φτάσει στους προορισμούς που επιθυμεί (Λάρισα, Θεσσαλονίκη). Σημαντική θα είναι η τοποθεσία της μαρίνας στο σημείο του Λόγγου ειδικά εάν υλοποιηθεί η ξενοδοχειακή επένδυση Πολιτιστικά η εικόνα της περιοχής θα ενισχυθεί ακόμα περισσότερο σε περίπτωση που υλοποιηθεί η σύνδεση μέσω θαλάσσης του αρχαίου θεάτρου Μικροθηβών, ακολουθώντας το παράδειγμα της Επιδαύρου (Τόλιας, 2016-προσωπική επικοινωνία).

β. Εγγύτητα σε μεταφορικές υποδομές

Ως προς την εγγύτητα σε ευρύτερες μεταφορικές υποδομές, η προτεινόμενη περιοχή χωροθέτησης βρίσκεται πολύ κοντά στην Εθνική Οδό 30 (Ε.Ο. 30), η οποία ανήκει στο διαπεριφερειακό επίπεδο ενώ η Δ.Ε. διασχίζεται και από τη νέα Εθνική Οδό 1 (Π.Α.Θ.Ε.) που εντάσσεται στο Εθνικής/Ευρωπαϊκής σημασίας οδικό δίκτυο ως τμήμα του Ε-75 ευρωπαϊκού οδικού άξονα ενισχύοντας έτσι την κεντροβαρική θέση της Περιφέρειας και την πρόσβασή της στα Βαλκάνια και Δυτική Ευρώπη. Επίσης, σημαντικό ρόλο έχει και η Ε.Ο. 71 η οποία καταλήγει στο αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου. [Χάρτης 4.7] (Περιφερειακό Πλαίσιο Θεσσαλίας, 2003) Στο παράρτημα υπάρχει και αναλυτικός πίνακας [4.7] με την κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου της Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου και την διοικητική και λειτουργική του κατάταξη.

Χάρτης 4. 7 Βασικό οδικό δίκτυο περιοχής μελέτης.



Πηγή υποβάθρου- στοιχείων: (ΕΚΧΑ Α.Ε., 2010, Στούντιο Χωροταξίας ΙΙα, 2015), ίδια επεξεργασία.

Επίσης η περιοχή του Λόγγου βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση από το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου, το οποίο μπορεί να συνεισφέρει στη λειτουργία της μαρίνας καθώς είναι ίσως το πιο χρήσιμο μέσο μεταφοράς για άτομα τα οποία θα έρχονται από χώρες του εξωτερικού για να ενοικιάζουν σκάφη για τις καλοκαιρινές τους διακοπές. Επίσης, ένας αρκετά μεγάλος αριθμός τουριστών που εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο, συμμετέχει σε ειδικά προγράμματα δραστηριοτήτων (δραστηριότητες θαλάσσης-ιστιοπλοΐας, trekking και περιπατητικός τουρισμός), στοιχείο που μπορεί να ενισχύσει τη λειτουργία της μαρίνας. (Σκυργιάννης & Σκάγιανης, 2003, σ. 573) Στον αερολιμένα εκτελούνται μη τακτικές πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού με κυρίαρχες πτήσεις τις Μ. Βρετανία, Αυστρία, Βέλγιο, Γερμανία Ολλανδία και Ιταλία (Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου, 2017). Με στατιστικά στοιχεία από το 1995 μέχρι το 2010 ο αερολιμένας υποστηρίζει κινήσεις (αφίξεις-αναχωρήσεις) επιβατών εσωτερικού και εσωτερικού, με την κίνηση επιβατών εσωτερικού να φτάνουν τις 14.000 το 2009, ενώ για επιβάτες του εξωτερικού καταγράφηκαν περισσότερες μετακινήσεις το 2010 που ξεπερνούν τις 25.000 (Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου, 2017). Οι αριθμοί αυτοί την πενταετία 2007-2011 παρουσίασαν αύξηση 550% και 1140% για επιβάτες εξωτερικού και εσωτερικού αντίστοιχα. Αυτή η εξέλιξη οφείλεται στις περισσότερες εταιρείες που συνεργάστηκαν με τον αερολιμένα και κατ' επέκταση στην αύξηση των προορισμών εσωτερικού κα εξωτερικού που εξυπηρετούσαν οι πτήσεις. Τα ποσοστά αυτά μπορούν να αυξηθούν ακόμα περισσότερο με τη συμβολή της λειτουργίας της

μαρίνας. Λεπτομερέστερα οι μετακινήσεις που εξυπηρετεί ο αερολιμένας φαίνονται και στα διαγράμματα του παραρτήματος [4.1, 4.2].

Συνεχίζοντας με τις μεταφορικές υποδομές, σημαντική είναι και η ύπαρξη του λιμανιού του Βόλου, στο επιβατικό κομμάτι του οποίου εκτελούνται εβδομαδιαία 24 μετακινήσεις προς τους νησιωτικούς προορισμούς. Την δεκαπενταετία 2000-2015 η επιβατική κίνηση (αποβίβαση-επιβίβαση) έφτασε τους 6.096.283 διακινηθέντες με παραγωγικότερη πενταετία αυτή των ετών 2006-2010 (βλ. πίνακα [4.8] σε παράρτημα). Επίσης, πολλοί τουρίστες φτάνουν στην πόλη του Βόλου με κρουαζιερόπλοια καθώς το 2016 46.093 άτομα είχαν αποβιβαστεί στο λιμάνι (Οργανισμός Λιμένος Βόλου, 2017). Μέσω του λιμανιού μπορεί να εξυπηρετούνται κάτοικοι των νησιών (Σκιάθου, Σκόπελου, Αλοννήσου) και επίσης κάτοχοι τουριστικών σκαφών που τα ελλιμενίζουν στη μαρίνα που μελετάται στη διπλωματική αυτή εργασία ή ακόμα και κάτοχοι σκαφών οι οποίοι θέλουν να επισκεφθούν τα γειτονικά νησιά αλλά λόγω μη ύπαρξης μαρίνας ή άλλης λιμενικής υποδομής με υποστηρικτικές υπηρεσίες δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν ως μέσο μεταφοράς το σκάφος τους. Η σιδηροδρομική υποδομή δεν μπορεί να εξυπηρετεί την περιοχή χωροθέτησης του έργου καθώς δεν είναι ανεπτυγμένη σε αυτό το σημείο η γραμμή. Τέλος, η γραμμή του υπεραστικού ΚΤΕΛ που φτάνει μέχρι το αεροδρόμιο στο μέλλον θα μπορούσε να συμπεριλάβει και την περιοχή του Λόγγου ώστε να εξυπηρετούνται τα άτομα που φτάνουν και φεύγουν από την περιοχή αεροπορικώς.

#### γ. Μετεωρολογικές, κλιματολογικές συνθήκες και γεωμορφολογία

Προηγούμενως στο υποκεφάλαιο 4.1.4 έγινε ανάλυση του κλίματος και γεωμορφολογίας της περιοχής μελέτης. Επίσης στο υποκεφάλαιο αυτό αναλύθηκε εκτενέστερα η ένταση του ανέμου και το ύψος κυμάτων στην περιοχή. Λόγω λοιπόν, μικρής έντασης ανέμων, μικρού ύψους κυματισμού και κλιματολογικών συνθηκών που δεν παρουσιάζουν ακραία χαρακτηριστικά η περιοχή χαρακτηρίζεται ως κατάλληλη για χωροθέτηση αυτού του έργου.

#### δ. Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις

Όπως έχει προκύψει από την ανάλυση της περιοχής μελέτης ως προς τις προστατευόμενες περιοχές, δεν υπάρχει κάποια τέτοια περιοχή, η οποία να απαιτεί ειδική μεταχείριση και προστασία. Στην έκταση του Λόγγου, αριστερά και δεξιά αυτής καταλήγουν εκβολές ρεμάτων, οι οποίες όμως δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερα ευαίσθητο περιβάλλον. Παρόλα αυτά κατά τη διαδικασία της κατασκευής και της λειτουργίας του έργου θα παρθούν μέτρα για την αποτροπή οποιασδήποτε περιβαλλοντικής επίπτωσης στο ευρύτερο περιβάλλον.

#### 4.3.3 Σκοπιμότητα Έργου

Παρουσιάζοντας τη σκοπιμότητα της χωροθέτησης της μαρίνας στην περιοχή της Νέας Αγχιάλου, συνοψίζονται τα παρακάτω. Το έργο της μαρίνας θα συμβάλει σε πολύ μεγάλο βαθμό στην ενίσχυση του τουρισμού στην περιοχή, καθώς η παρουσία του θα προσελκύσει ένα νέο κύμα τουριστών. Θα δημιουργηθεί έτσι μία νέα τουριστική ταυτότητα της περιοχής, η οποία θα αναδειχθεί ακόμα περισσότερο συνδυαστικά με το φυσικό και πολιτιστικό τοπίο της περιοχής. Επίσης, με την τουριστική αυτή ανάπτυξη που θα αφορά κυρίως τον θαλάσσιο τουρισμό, θα παρουσιαστεί και προσέλκυση επενδυτών για υποστηρικτικές ή και συνδυαστικές επενδύσεις. Στη συνέχεια θα δημιουργηθούν νέες άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας στην ευρύτερη περιοχή εργασίας και θα ενισχυθεί κατ' επέκταση η τοπική οικονομία. Τέλος, ένας γενικότερος σκοπός, είναι ο εμπλουτισμός του εθνικού δικτύου μαρίνων, με υποδομές εξελιγμένες σε υπηρεσίες, ώστε να γίνει ανταγωνιστικό με τα δίκτυα γειτονικών χωρών και ελκυστικό στους ενδιαφερόμενους τουρίστες.

Στο Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. Τουρισμού, το σημείο χωροθέτησης του έργου (Λόγγος) ανήκει στις αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές (απουσία ισχυρής τουριστικής ταυτότητας) με περιθώρια ανάπτυξης ήπιων και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, ενώ και στην πρόταση του αναθεωρημένου ΓΠΣ Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου του 2013, το οποίο δεν έχει εγκριθεί ακόμα, εμφανίζεται ως περιοχή ανάπτυξης δραστηριοτήτων τουρισμού. Σκοπός της χωροθέτησης της μαρίνας στην περιοχή του Λόγγου και ευρύτερα στην Δ.Ε. της Νέας Αγχιάλου είναι σε γενικότερο επίπεδο η ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας της περιοχής και κατ' επέκταση η δημιουργία μιας αναγνωρίσιμης τουριστικής ταυτότητας της περιοχής. Η ταυτότητα αυτή θα υπάρξει από τη στιγμή που η λειτουργία του τουριστικού λιμένα θα είναι επιτυχής και το έργο θα είναι χαρακτηριστικό γνώρισμα της περιοχής, κάνοντάς τη τουριστικό προορισμό με ισχυρή φήμη. Παραδείγματα περιοχών στην Ελλάδα που έχουν χαρακτηριστεί από τις μαρίνες τους είναι το Φάληρο με τη μαρίνα Φλοίσβου και η Κέρκυρα με τη μαρίνα Γουβιών και στο εξωτερικό το Saint-Tropez στη Γαλλία και η D-marin στην Αλικαρνασσό της Τουρκίας (βλ. κεφ. 2.3, 3.4).

Μαζί με την ενίσχυση της τουριστικής ταυτότητας της περιοχής θα αναδειχθεί και ο πολιτιστικός και φυσικός χαρακτήρας της, καθώς θα εξασφαλισθεί η προσβασιμότητα, η επισκεψιμότητα και η οργάνωση των χώρων αυτών. Αυτό θα επιτευχθεί με τη δημιουργία τοπικών πολιτιστικών (αρχαίο θέατρο Δημητριάδας, Μικροθηβών και αρχαιολογικού χώρου Νέας Αγχιάλου) και περιβαλλοντικών διαδρόμων (Μετέωρα, Πήλιο), ώστε ο επισκέπτης να έχει ένα ευρύ φάσμα συνδυαστικών επιλογών για να διευρύνει τους ορίζοντές του και να διασφαλιστεί η βέλτιστη ανάδειξή τους. Ανάγκη για εμπλουτισμό των "τουριστικών πακέτων" στην περιοχή, υποστήριξε πως υπάρχει και ο πρόεδρος ξενοδόχων Μαγνησίας, Ζαφείρης Γεώργιος μετά από συνέντευξη που μου παραχώρησε. Η κατασκευή μιας τέτοιας λιμενικής υποδομής, σύμφωνα με τον

κύριο Ζαφείρη μπορεί να το καταφέρει να ενισχύσει το τουριστικό προϊόν ακόμα περισσότερο με ένα σωστό branding για την προσέλκυση τόσο τουριστών όσο και επενδυτών. (Ζαφείρης, 2017-συνέντευξη).

Οι λιμενικές υποδομές των τουριστικών λιμένων υποστηρίζουν τον θαλάσσιο τουρισμό που αποτελεί τομέα του εναλλακτικού τουρισμού, οπότε με την υλοποίηση του έργου θα ενισχυθεί και ο τουριστικός αυτός χαρακτήρας της περιοχής. Με τη δημιουργία του έργου αυτού θα δοθούν κίνητρα και θα υπάρξει προσέλκυση επενδυτών με εταιρείες που υποστηρίζουν αυτό το είδος τουρισμού (θαλάσσια αθλήματα, κατασκευαστικές ανάγκες, δραστηριότητες αναψυχής), ενώ η περιοχή θα είναι σημείο προσέλκυσης μεγάλων επίσης τουριστικών επενδυτικών έργων (ξενοδοχεία για υποστήριξη πτήσεων charter του αεροδρομίου, μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα όπως στις Νηές κ.α.) (Καμμένου, 2016-συνέντευξη).

Επίσης, μαζί με το έργο που προτείνεται, θετική επίδραση θα γνωρίσει και το περιφερειακό αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου, καθώς υπάρχει η δυνατότητα να αξιοποιηθεί σε ευρύτερα δίκτυα πτήσεων χαμηλού κόστους, αλλά και πτήσεις charter, που δεν γίνονται μέχρι στιγμής. με προορισμούς ακόμα περισσότερες χώρες του εξωτερικού. Οι ενδιαφερόμενοι τόσο για τη μαρίνα όσο και για την ευρύτερη περιοχή θα μπορούν να μετακινούνται από και προς τον προορισμό τους εύκολα και φθηνά.

Τέλος, η χωροθέτηση και σχεδιασμός της μαρίνας θα συμβάλει στη διεύρυνση της απασχόλησης διάφορων επαγγελματιών, και στη δημιουργία νέων κατά τη διάρκεια της κατασκευής (τεχνικό εργατικό δυναμικό) και της λειτουργίας για την εξυπηρέτηση των αναγκών σκαφών αναψυχής (ξυλουργοί, μηχανικοί, ηλεκτρολόγοι, έμποροι κ.λπ.)(Ασδεράκης, 2016-συνέντευξη). Κατ' επέκταση, θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας που θα προσελκύσουν τόσο τοπικό, αλλά ίσως και από την ευρύτερη περιοχή πληθυσμό. Η οικονομία της Δ.Ε. θα παρουσιάσει ακόμα πιο θετικές μεταβολές, ενώ θα αυξηθούν και οι απασχολούμενοι στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα.

#### 4.4 Ανάλυση SWOT

Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μιας χωρικής οντότητας, ενός κλάδου ή μίας επιχείρησης, κ.λπ., όταν πρέπει να ληφθούν αποφάσεις και να αποφασισθούν στόχοι. Κατά την ανάλυση SWOT μελετώνται τα δυνατά σημεία και οι αδυναμίες καθώς και οι ευκαιρίες και οι απειλές που υπάρχουν. Τα δυνατά και αδύνατα σημεία αφορούν στο εσωτερικό περιβάλλον. Αντιθέτως, οι ευκαιρίες και οι απειλές αντανakλούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος. Επίσης, τα δυνατά σημεία και οι αδυναμίες αφορούν τις περισσότερες φορές τον παρόντα χρόνο, ενώ οι ευκαιρίες και απειλές τον μέλλοντα.



Από τον παρακάτω πίνακα [4.5] SWOT ανάλυσης, παρουσιάζονται τα δυνατά σημεία και οι αδυναμίες, τόσο σε γενικότερο επίπεδο, όσο και σε επίπεδο έργου. Επίσης, εμφανίζονται οι ευκαιρίες και οι απειλές της υποδομής της μαρίνας στην ευρύτερη περιοχή της Νέας Αγχιάλου, τα οποία οδηγούν και στην σκοπιμότητα του έργου.

### Ανάλυση SWOT Μαρίνας Νέας Αγχιάλου

Πίνακας 4. 5 Ανάλυση SWOT έργου μαρίνας.

| <b>Δυνατά Σημεία</b>  | <b>Αδυναμίες</b>   |
|---|--|
| Η Ελλάδα υψηλά στην παγκόσμια κατάταξη ως τουριστικός προορισμός  | Εποχικότητα, χαρακτηρίζει την περίοδο διακοπών στην Ελλάδα   |
| Πλεονεκτική θέση περιοχής (κοντά σε Μετέωρα, Πήλιο, Βόλο, Σποράδες)   | Ύπαρξη λίγων μαρίνων που να χαρακτηρίζονται από σωστή λειτουργία και αναγκαίες υποδομές, δημιουργείται έτσι κακή φήμη για τις υπηρεσίες της χώρας και προτρέπουν τους ενδιαφερόμενους να ελλιμενίζουν τα σκάφη τους σε άλλες χώρες (Τουρκία, Ιταλία) |
| Ήπιες καιρικές συνθήκες (ένταση αέρα, ύψος κυμάτων) στην περιοχή  | Θέση μαρίνας κοντά σε αυτές της Σκιάθου, Σκύρου, Καμμένων Βούρλων  |
| Ενίσχυση της τοπικής τουριστικής ταυτότητας   | Έλλειψη λιμενικών υποδομών στην περιοχή χωροθέτησης (αύξηση κόστους κατασκευής)  |
| Δεν υπάρχει πυκνό δίκτυο μαρίνων στην ευρύτερη περιοχή (έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού)  | Περιβαλλοντικές πιέσεις στην περιοχή του έργου κατά τη διάρκεια κατασκευής και λειτουργίας της μαρίνας   |
| Κοινωνική Αποδοχή Έργου   |  |
| Ευκολία Πρόσβασης σε Πολλαπλές Μεταφορικές Υποδομές (ΚΑΝΑ, ΠΑΘΕ, λιμάνι Βόλου)  |  |
| Πολιτισμικά και Περιβαλλοντικά Δεδομένα Περιοχής  |  |
| Ενίσχυση τοπικής οικονομίας   |  |
| Σχετική διαφοροποίηση τουριστικού προϊόντος (ενίσχυση θαλάσσιου τουρισμού), περιορισμός εποχικού χαρακτήρα, επιμήκυνση τουριστικής περιόδου |  |
| Συγκράτηση και αξιοποίηση τοπικού ανθρώπινου δυναμικού  |  |
| Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας   |  |
| <b>Ευκαιρίες</b>  | <b>Απειλές</b>   |
| Εθνική πολιτική για τουρισμό, στρέφεται σε εναλλακτικές μορφές τουρισμού (προώθηση θαλάσσιου τουρισμού)                                     | Γειτονικές χώρες με παρόμοιο τουριστικό προϊόν και πιο εκσυγχρονισμένες μαρίνες  |
| Διαχρονική θετική εξέλιξη στο θαλάσσιο τουρισμό και τουρισμό σκαφών αναψυχής  | Υψηλά φορολογικά μέτρα για σκάφη αναψυχής  |

|   |   |
|---|---|
| Μεγάλη πιθανότητα αρκετοί επενδυτές να ενδιαφερθούν για επενδύσεις, τόσο στην περιοχή της μαρίνας όσο και στην ευρύτερη περιοχή για δραστηριότητες συνδυαστικού χαρακτήρα (Λιμενικές Υπηρεσίες, Υπηρεσίες Ψυχαγωγίας κ.λπ.) | Γενικότερη αντίληψη πως ο τουρισμός σκαφών αναψυχής είναι υψηλού κόστους  |
| Ανάγκη για αναβάθμιση και εμπλουτισμό του δικτύου τουριστικών λιμένων   | Επιθετική τιμολογιακή πολιτική από ανταγωνιστές άλλων χωρών   |
| Πρώθηση βιώσιμου μοντέλου μαρίνων σε εθνικό επίπεδο, για αποτελεσματικότερο σχεδιασμό και λειτουργίας τους  | Γραφειοκρατία και χρονοβόρα διαδικασία προκήρυξης, δημοπράτησης, αδειοδότησης, κ.λπ.  |
| Συνεχώς αυξανόμενη τεχνογνωσία στην διαχείριση, αξιοποίηση, κ.λπ., τέτοιου είδους υποδομών από το ελληνικό κράτος   | Λόγω οικονομικής κρίσης, πιθανή μείωση της ζήτησης υποδομών ΤΛ  |
| Πρώθηση της πρότασης για κατασκευή ξενοδοχειακής μονάδας στις Νηές, δημιουργώντας έτσι επιπρόσθετες θέσεις εργασίες με αυτές της μαρίνας  | Μη υλοποίηση άλλων σχεδίων και προτάσεων που ενισχύουν τις υποδομές μεταφορών υψηλού επιπέδου που είναι επιθυμητές για την πρόσβαση στη μαρίνα. |

*Ιδία επεξεργασία.*

Αρχίζοντας από τα δυνατά σημεία, αυτό με τη γενικότερη σημασία είναι ότι η Ελλάδα αποτελεί πολύ σημαντικό τουριστικό προορισμό, ενώ μία από της μορφές τουρισμού που εμφανίζει θετική εξέλιξη είναι ο θαλάσσιος τουρισμός. Τα ειδικότερα δυνατά σημεία είναι αυτά που χαρακτηρίζουν την περιοχή της χωροθέτησης, όπως η πλεονεκτική γεωγραφική της θέση (Πήλιο, Μετέωρα, Βόλος, Σποράδες), οι ευνοϊκές καιρικές συνθήκες, ο καλής ποιότητας φυσικός και πολιτισμικός πλούτος και η ευκολία πρόσβασης σε πολλά μέσα μεταφοράς. Στην ευρύτερη περιοχή επίσης δεν υπάρχει πυκνό δίκτυο μαρίνων, άρα και έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού για τους ενδιαφερόμενους, στο οποίο φυσικά θα συμβάλλει θετικά η κατασκευή της μαρίνας. Πολύ σημαντική είναι η κοινωνική αποδοχή του έργου της μαρίνας που προτείνεται να γίνει, δεν είναι λίγες οι φορές που διαδικασίες κατασκευής έργων σταματούσαν ή δεν άρχιζε καν η μελέτη αυτού λόγω διαφωνίας για διαφορετικούς κάθε φορά λόγους της κοινωνίας. Με την υλοποίηση του έργου αυτού θα ενισχυθεί η τουριστική ταυτότητα της περιοχής, διαφοροποιώντας παράλληλα και το τουριστικό της προϊόν, ενώ θα επιφέρει και θετική επιρροή στην οικονομία καθώς θα συγκρατήσει τοπικό δυναμικό στην περιοχή, προσφέροντας του θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν λόγω επένδυσης. Τέλος, σημαντική είναι η εγγύτητα της περιοχής χωροθέτησης της μαρίνας σε μεταφορικές υποδομές, όπως ΠΑΘΕ, Κρατικού Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου (ΚΑΝΑ) και λιμανιού Βόλου, που κάνει το έργο να είναι εύκολα προσβάσιμο από τους πελάτες του.

Αξιοποιώντας τα δυνατά αυτά σημεία θα προκύψουν ευκαιρίες όπως η χαρακτηριστική εικόνα της περιοχής ως ένα μέρος όπου διαχρονικά θα εξελίσσεται ο τουρισμός σκαφών αναψυχής και το οποίο θα προσελκύσει αρκετούς επενδυτές ενδιαφερόμενους τόσο για τη μαρίνα όσο και για τον εμπλουτισμό αυτής από άλλες συνδυαστικές επενδύσεις. Με το πέρασμα του χρόνου το δίκτυο μαρίνων θα πυκνώνει, όλο και μεγαλύτερο ενδιαφέρον θα δημιουργείται επίσης από φίλους των σκαφών αναψυχής για να επισκέπτονται τη χώρα. Επίσης, σαν σημαντικές ευκαιρίες πρέπει αξιοποιηθούν, τόσο η προώθηση του βιώσιμου μοντέλου ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών σε εθνικό επίπεδο, όσο και η συνεχώς αυξανόμενη τεχνογνωσία στην διαχείριση, αξιοποίηση, κ.λπ., τέτοιου είδους υποδομών από το ελληνικό κράτος. Αξιοποιώντας τα παραπάνω, η μαρίνα με την ολοκλήρωση της κατασκευής της θα ακολουθήσει μια αποτελεσματική και σωστή λειτουργία. Τέλος, από άποψη ευκαιριών, μεγάλη προστιθέμενη αξία για τη λειτουργία της μαρίνας θα έχει η υλοποίηση της επενδυτικής ιδέας για κατασκευή μεγάλου ξενοδοχειακού συγκροτήματος στις Νηές, καθώς οι λειτουργίες τους μπορεί να είναι συμπληρωματικές.

Υπάρχουν φυσικά οι αδυναμίες του έργου αλλά και οι απειλές που είναι δυνατόν να προκύψουν. Γενικότερες αδυναμίες είναι πως δεν υπάρχει ένα καλά οργανωμένο εθνικό δίκτυο μαρίνων και κατ' επέκταση δεν είναι αρκετές οι θέσεις ελλιμενισμού σκαφών, συγκριτικά με τη ζήτησή τους. Ειδικότερα, η χωροθέτηση της μαρίνας με την οποία ασχολείται η έρευνα βρίσκεται κοντά σε κάποιες άλλες τέτοιες υποδομές, όπως αυτές της Σκιάθου, της Σκύρου και των Καμμένων Βούρλων δημιουργώντας έναν σχετικό ανταγωνισμό. Βέβαια οι μαρίνες αυτές δεν βρίσκονται σε συνηθισμένες διαδρομές πλοίων, στα αεροδρόμιά τους δεν εκτελούνται διεθνείς πτήσεις, ενώ βρίσκονται μακριά και από μεγάλα αστικά κέντρα. Για τους παραπάνω λόγους δεν παρουσιάζουν μεγάλο ανταγωνισμό. Τέλος, τα υπόλοιπα αδύναμα σημεία αφορούν κυρίως την διαδικασία κατασκευής, της οποίας το κόστος λόγω έλλειψης λιμενικών υποδομών στη συγκεκριμένη περιοχή θα είναι μεγάλο, ενώ τα έργα της κατασκευής, όσο και οι δραστηριότητες κατά την λειτουργία της μαρίνας θα δημιουργήσουν σχετικές πιέσεις στο περιβάλλον, για τις οποίες θα παρθούν όμως μέτρα αντιμετώπισης τους τα οποία θα αναφερθούν στο κεφάλαιο 5.

Στον ευρύτερο κλάδο του τουρισμού σκαφών αναψυχής υπάρχουν και απειλές που επηρεάζουν άμεσα και τις υποστηρικτικές του υποδομές. Αρχικά, πολλές είναι οι γειτονικές χώρες της Ελλάδας οι οποίες παρέχουν παρόμοιο τουριστικό προϊόν, με χαμηλότερη τιμολογιακή πολιτική και με πιο εκσυγχρονισμένες υποδομές αυτού. Επίσης, η εθνική υψηλή φορολογιακή πολιτική για κατόχους σκαφών αναψυχής και η πολύπλοκη διαδικασία αδειοδότησης, στρέφουν πολλές φορές σε άλλες αγορές το ενδιαφέρον των επενδυτών. Επιπλέον, με τα οικονομικά δεδομένα της χώρας (οικονομική κρίση) υπάρχει περίπτωση να μειωθεί αρκετά το ενδιαφέρον του κόσμου για τέτοιου είδους υπηρεσίες, κάνοντας μη βιώσιμη τη λειτουργία της. Τέλος, πρέπει

να ξεπεραστεί η άποψη πως μόνο τα άτομα με υψηλά εισοδήματα μπορούν να ασχοληθούν με αυτό το είδος τουρισμού.

Από την παραπάνω παρουσίαση τόσο των θετικών, όσο και των αρνητικών πτυχών του τομέα του τουρισμού σκαφών αναψυχής σε εθνικό και σε τοπικό επίπεδο, αλλά και τα εμπόδια και οι ευκαιρίες που υπάρχουν ή θα προκύψουν στο μέλλον, συμπεραίνεται πως αξίζει η κατασκευή αυτού του έργου. Η μαρίνα θα ενισχύσει πάνω από όλα, την οικονομική φυσιογνωμία, αλλά και την τουριστική εικόνα της περιοχής και με την σωστή της λειτουργία θα αποτελέσει σημαντικό σημείο προσέλκυσης τουριστών.

Συμπερασματικά, για το παρόν κεφάλαιο, μετά την παρουσίαση στοιχείων της περιοχής της Νέας Αγχιάλου και την ανάλυσή της τόσο σε πολεοδομικό, όσο και σε χωροταξικό επίπεδο, παρουσιάζονται δυνατά σημεία της τα οποία διαμορφώνουν ένα ισχυρό πλαίσιο για τη χωροθέτηση της μαρίνας. Για να γίνουν περισσότερο συγκρίσιμα τα παραπάνω στοιχεία και να είναι δυνατό να βγει ένα καλύτερο συμπέρασμα για την ακριβή θέση χωροθέτησης του έργου, στη συνέχεια γίνεται μια συνοπτική παρουσίαση σε εθνικό, περιφερειακό και στο τέλος τοπικό επίπεδο με στοιχεία κυρίως κλιματολογικά, εδαφολογικά και ιδιοκτησιακά. Συμπεραίνεται λοιπόν, πως η καταλληλότερη θέση είναι ο Λόγγος, αντιθέτως με αυτή του αρχαίου λιμένα Νέας Αγχιάλου για την οποία μετά την παρουσίαση της σκοπιμότητας του έργου γίνεται και SWOT ανάλυση.

## Κεφάλαιο 5: Ολοκληρωμένος Σχεδιασμός Μαρίνας

Ο στόχος της διπλωματικής αυτής εργασίας, δηλαδή η χωροθέτηση και ο σχεδιασμός μιας μαρίνας στην περιοχή της Νέας Αγχιάλου, αναπτύσσεται στο κεφάλαιο αυτό. Μετά την εκτενής ανάλυση της περιοχής μελέτης στο κεφάλαιο 4, την παρουσίαση της σκοπιμότητας του έργου και την εκτίμηση των αδυναμιών και δυνατών σημείων που θα προκύψουν από τη χωροθέτηση της μαρίνας στο σημείο αυτό, γίνεται ο λεπτομερής σχεδιασμός της υποδομής.

Η υποδομή της μαρίνας αποτελείται από χερσαίο και θαλάσσιο τμήμα. Πρέπει λοιπόν κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού της να δοθεί μεγάλη προσοχή στις χερσαίες και θαλάσσιες υποδομές έτσι ώστε να μην επιβαρύνουν οι λειτουργίες της μιας την άλλη, αλλά και το περιβάλλον. Ακολουθώντας λοιπόν τους τρόπους με τους οποίους είναι περιβαλλοντικά αποδεκτό το έργο και τα βασικά λιμενικά έργα που είναι υποχρεωτικά να γίνουν, με τρόπο έτσι ώστε να αποτελεί μία βιώσιμη υποδομή η μαρίνα προκύπτει στο τέλος η γενική διάταξη αυτής. Τέλος, γίνεται μια ενδεικτική προσέγγιση του αριθμού θέσεων εργαζομένων στη μαρίνα (άμεσων, έμμεσων), ενώ αναφέρονται και κάποιες από τις υπηρεσίες οι οποίες αποτελούν πηγές εισοδήματος της.

### 5.1 Βιωσιμότητα έργου

Η βιώσιμη ανάπτυξη σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Στρατηγική είναι "ένας στρατηγικής σημασίας στόχος για το σύνολο των πολιτικών της Ε.Ε.". Περιλαμβάνει τρεις διαστάσεις, την προστασία του περιβάλλοντος, την κοινωνική ισότητα και την οικονομική ευημερία (Μοδινός, 2017, σ. 3). Με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2014/89 περί θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, "προωθείται η βιώσιμη ανάπτυξη θαλάσσιων περιοχών και η βιώσιμη χρήση θαλάσσιων πόρων" ( Ευρωπαϊκή Οδηγία 2014/89 ). Αν και ακόμα η οδηγία αυτή δεν έχει ενσωματωθεί στο εθνικό νομοθετικό πλαίσιο καθώς ακόμα πρέπει να παρθούν οι αποφάσεις που προέκυψαν από τη διαβούλευση της που έκλεισε στις 18 Νοεμβρίου του 2016, οι ενωσιακές αρχές που έχουν υιοθετηθεί από το ελληνικό περιβαλλοντικό Σύμφωνο, πρέπει να διέπουν κάθε επέμβαση στον παράκτιο χώρο, όπως και η δημιουργία τουριστικών λιμένων (Μέλισσας, 2015, σ. 277).

Ο σχεδιασμός του εθνικού ή περιφερειακού δικτύου οποιασδήποτε μορφής λιμένων έχει περιβαλλοντικές επιπτώσεις, απορροφά έναν αριθμό εργατικού δυναμικού, ενώ αποτελεί και μια συνιστώσα της κάθε τοπικής οικονομικής δραστηριότητας που αφορά στο έργο. Εκφράζει λοιπόν και τις τρεις διαστάσεις της βιώσιμης ανάπτυξης. Για τον λόγο αυτόν η χωροθέτησή τους πρέπει να γίνεται με στόχο το δημόσιο συμφέρον και τις αρχές προστασίας του θαλάσσιου και χερσαίου τμήματος των λιμένων αυτών. Ειδικότερα, να υπάρχει ως στόχος η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού



κεφαλαίου, της γεωμορφολογίας και του ανάγλυφου των ακτών και η όσο το δυνατόν μικρότερη διατάραξη των γειτονικών οικοσυστημάτων (Μέλισσας, 2015, σσ. 280-281).

Μία μαρίνα αποτελεί επένδυση σύνθετη, τόσο στα στάδια του σχεδιασμού και της κατασκευής, όσο και στο στάδιο της διαχείρισης. Πρέπει λοιπόν να ληφθεί υπόψη μία σειρά από ποικίλες παραμέτρους, μέσω των οποίων εξασφαλίζονται η λειτουργικότητα, η βιωσιμότητα και η κοινωνικοοικονομική αποτελεσματικότητα (ανταποδοτικότητα) της επένδυσης. (Παπακώστας, 2007, σ. 28) Συγκεκριμένα, για τη βιωσιμότητα και την επίλυση των προβλημάτων κατά τη διαχείριση μιας μαρίνας πρέπει να δοθεί σημασία στη δημιουργία καινοτόμων ιδεών. Αυτές, ως επιχειρηματικό στόχο θα έχουν την ελκυστικότητα του λιμένα για τους χρήστες και την παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών για τους πελάτες του και ως κοινωνικό στόχο την αύξηση της ευημερίας των πολιτών όσο αφορά το εισόδημα, την απασχόληση, το περιβάλλον και την υγεία. (Αντωνόπουλος, Σκαναβή, & Πλάκα, 2015, σ. 107) Συνεπώς, η πολυπλοκότητα λόγω συνύπαρξης ετερογενών παραμέτρων, κάνει περισσότερο αναγκαία τη θεώρηση της πολύπλευρης προσέγγισης. Από την περιβαλλοντική σκοπιά, οι μαρίνες οφείλουν να υιοθετήσουν πολιτικές, στρατηγικές και πρακτικές με δυνατότητα αποτελεσματικής μείωσης ή και αναστολής επιλογών και δραστηριοτήτων απειλητικών για το παράκτιο σύστημα. Χρήσιμη είναι η δημιουργία ενός καταλόγου μέτρων και επιλογών που από οικονομικής άποψης είναι δυνατόν να εφαρμοσθούν και τα οποία μπορούν να συμβάλλουν αποφασιστικά στον έλεγχο και τον περιορισμό της προσθήκης ρυπαντικού φορτίου στο παράκτιο οικοσύστημα. Η δημιουργία οικονομικών κινήτρων είναι μια προσπάθεια ενθάρρυνσης των διαχειριστών μαρίνων να στραφούν σε επιλογές αποδυνάμωσης των πηγών ρύπανσης και μείωσης των αντίστοιχων ρυπαντικών φορτίων. (Σακελλαριάδου, 2016, σ. 360)

Συμπερασματικά χρειάζονται χωροταξικά σχέδια που να ενσωματώνουν και τα λιμενικά έργα για την πιο ολοκληρωμένη, σωστότερη διαχείρισή τους. Η ολοκλήρωση λοιπόν του «Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής –ΕΣΥΛΑ» με την ενσωμάτωση σε αυτό ήδη υπάρχοντων λιμένων που υποχρησιμοποιούνται, αλλά και νέων ΤΛ, είναι σημαντική (Παπαχαραλάμπους, Π., κ.ά, 2015, σ. 211). Θα διευκολυνθεί με τον τρόπο αυτό το έργο χωροθέτησης τους, αλλά θα διασφαλιστεί και η βιωσιμότητα και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος του έργου, ενώ και η λειτουργία των τουριστικών αυτών εκμεταλλεύσεων ως οικονομικές μονάδες θα είναι ευκολότερη (Παπακώστας, 2007, σ. 80).

Εκτός από τις βασικές λειτουργίες και υποδομές που προτείνονται από τον Ν.2160/93 ώστε να συνιστά οικονομικά βιώσιμο έργο, μπορούν να αναπτυχθούν πρόσθετες και υπερσύγχρονες λειτουργίες, υπηρεσίες, υπερσύγχρονες και υποδομές. Τα παραπάνω αφορούν σε λειτουργίες και δραστηριότητες τόσο στη θάλασσα όσο και στη χερσαία ζώνη του Τ.Λ. (Γαζανάκης, 2015, σ. 28) Επίσης σημαντικός είναι και ο ρόλος του

επενδυτή ή της εταιρείας διαχείρισής της, καθώς πρέπει να υπάρχει εμπειρία στις παρεχόμενες υπηρεσίες, τις τάσεις αγοράς, τις ανάγκες και την εξυπηρέτηση πελατών, αλλά και των προοπτικών ολόκληρου του κλάδου οι οποίες αφενός θα κάνουν τον Τ.Λ. πιο ελκυστικό για τους χρήστες και αφετέρου θα αποφέρουν πρόσθετα έσοδα (Καλαντζή, 2004, σ. 101). Επομένως, σημαντικός είναι ο ορθολογικός σχεδιασμός των δραστηριοτήτων (κυρίων και δευτερευουσών), με στόχο πάντοτε την εξασφάλιση της βιωσιμότητας της επένδυσης.

Η μελέτη βιωσιμότητας ενός Τ.Λ. δεν απαιτείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2160/93. Είναι απαραίτητη μόνο σε δύο περιπτώσεις. Πρώτη περίπτωση είναι να θέλει ο ενδιαφερόμενος φορέας να υπαχθεί στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου, ώστε να λάβει χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα Ιδιωτικών Επενδύσεων του Υπουργείου Τουρισμού. Δεύτερη περίπτωση είναι όταν η κατασκευή του ΤΛ θα συγχρηματοδοτηθεί από κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Ν.2160/93) Στη δεύτερη περίπτωση πρέπει να συνταχθεί μελέτη αποδοτικότητας της επένδυσης του έργου, έτσι ώστε να προκύψει το ύψος του μισθώματος όπου ο επενδυτής θα καταβάλει. Η μελέτη αυτή θα πρέπει να καλύπτει το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον του έργου, το χωροταξικό/πολεοδομικό, μια έρευνα πεδίου για τη διαπίστωση ζήτησης θαλάσσιου τουρισμού, μια χρηματοοικονομική ανάλυση, ανάλυση κόστους/οφέλους και μελλοντική προσφορά έργου. (Παπακώστας, 2007, σσ. 46-48)

Ένα από τα κύρια στοιχεία που χαρακτηρίζουν τη μαρίνα της Νέας Αγχιάλου ως βιώσιμη υποδομή αποτελεί η χωρητικότητά της. Σύμφωνα με το ΡΙΑΝC μια μαρίνα είναι βιώσιμη με χωρητικότητα από 300 έως 1200 θέσεις ελλιμενισμού, ενώ όταν κατασκευάζεται πρόσθετος μώλος για την προστασία αυτής από καιρικές συνθήκες τότε ο αριθμός αυτός ξεκινά με ελάχιστο όριο τις 500 θέσεις ελλιμενισμού (ΡΙΑΝC, 1979, p. 2). Επίσης, θα χωροθετηθεί σε μια περιοχή που σύμφωνα με το ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού έχει χαρακτηριστεί ως "αναπτυσσόμενη τουριστικά με περιθώρια ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού, χωρίς πολεοδομικό σχέδιο με χρήση κυρίως γεωργική και κτηνοτροφική, κάτι που από οικονομικής άποψης συμφέρει διότι το κόστος της γης δεν θα είναι τόσο υψηλό. Χωρίς ιδιαίτερες περιοχές προστασίας, ώστε να επιβαρύνονται περιβαλλοντικά από την κατασκευή και τη λειτουργία της υποδομής αυτής. Υπάρχουν μόνο στα όρια της έκτασης της χερσαίας ζώνης του έργου κάποιες εκβολές ρεμάτων, των οποίων η σωστή διαχείριση και προστασία τους θα προβλεφθεί στα πλαίσια της Μ.Π.Ε. του έργου. Λεπτομερέστερες, περιβαλλοντικές λύσεις τόσο για την κατασκευή όσο και για τη λειτουργία της μαρίνας θα δοθούν στο υποκεφάλαιο 5.2 Επίσης, η περιοχή συνδέεται με την Π.Α.Θ.Ε., την Ε.Ο. 30 και την Ε.Ο. 71, όπως παρουσιάστηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο έχοντας με αυτό τον τρόπο εύκολη επικοινωνία με μεγάλα αστικά κέντρα κάτι το οποίο θα βοηθήσει στο να βρει πιθανόν ιδιώτες επενδυτές για τις χερσαίες εγκαταστάσεις, ενώ βρίσκεται και σε πολύ κοντινή

απόσταση με το αεροδρόμιο όπου θα μπορούν να ναυλώνονται τακτικές πτήσεις εξωτερικού ώστε να γίνεται πύλη εισόδου εισερχόμενου τουρισμού.

Σημαντική είναι και η κοινωνική αποδοχή του έργου τόσο από την τοπική κοινωνία της ευρύτερης περιοχής του έργου όσο και από φορείς της. Το συμπέρασμα αυτό προέκυψε από συνεντεύξεις με φορείς της ΔΕ Νέας Αγχιάλου και με φορείς της ευρύτερης ΠΕ Μαγνησίας. Επίσης, θα συνεισφέρει στην τοπική οικονομία σε ικανοποιητικό βαθμό, τόσο κατά τη φάση της κατασκευής, όσο και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στις εγκαταστάσεις της, για το οποίο θα γίνει εκτενέστερη ανάλυση στο υποκεφάλαιο 5.4. Ένας ακόμα παράγοντας που δίνει βιώσιμο χαρακτήρα στην επένδυση της μαρίνας αυτής, είναι η γειτνίαση της περιοχής με σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, και χώρους πολιτισμικού ενδιαφέροντος. Τέλος, το τμήμα της ακτής που βρίσκεται μπροστά από την έκταση όπου θα σχεδιαστεί η χερσαία ζώνη της μαρίνας δεν χρησιμοποιείται για κολύμβηση, χρήση η οποία θα υπερτερούσε της χωροθέτησης μαρίνας. Όλα τα παραπάνω συνεισφέρουν στην μεγαλύτερη δυνατή αύξηση της ζήτησης της μαρίνας που μελετάται και στην προσέλκυση πελατών και επενδυτών για τις υπηρεσίες που θα προσφέρει. Δυστυχώς, σε πολλές περιπτώσεις δεν πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις με αποτέλεσμα πολλές μαρίνες να μην είναι βιώσιμες, να υπολειτουργούν, ενώ σε κάποιες άλλες τα έργα κατασκευής έχουν παγώσει (Γαζανάκης, 2015, σσ. 28-29).

Μια μαρίνα λοιπόν, πρέπει να στοχεύει στη βιωσιμότητα του σχεδιασμού της ώστε να λειτουργήσει στη συνέχεια σωστά και να είναι ανταγωνιστική. Αυτός είναι στόχος και της μαρίνας της Νέας Αγχιάλου, η οποία σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση πληρεί και τις τρεις παραμέτρους της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομία, περιβάλλον, κοινωνία). Θα έχει τη δυνατότητα λοιπόν να προσελκύει σκάφη, τόσο επαγγελματικά, όσο και ιδιωτικά αποτρέποντας τον ελλιμενισμό τους σε οποιαδήποτε άλλη λιμενική υποδομή (επιβατικό-εμπορικό λιμάνι) ή ακόμα και σε γειτονική μαρίνα χωρίς τις απαραίτητες υπηρεσίες. Τέλος, θα είναι ικανή να συγκεντρώσει μεγάλο το εύρος παρεχόμενων υπηρεσιών και κατ' επέκταση μεγάλο αριθμό προμηθευτών-συνεργατών.

## 5.2 Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Έργου

### *5.2.1 Περιβαλλοντική Ένταξη Έργου*

Η παράκτια ζώνη αντιστοιχεί σε ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο και σύνθετο οικοσύστημα ενώ ικανοποιεί πλήθος διαφορετικών και συχνά ανταγωνιστικών χρήσεων γης (Charlier & Charlier, 1995). Ανάμεσα στις διάφορες χρήσεις της παράκτιας ζώνης μεγάλο μερίδιο τα τελευταία χρόνια αντιστοιχεί στο θαλάσσιο τουρισμό, κάτι που υποστηρίζεται και στην Πράσινη Βίβλο (Πράσινη Βίβλος: Ευρωπαϊκή στρατηγική για αειφόρο, ανταγωνιστική και ασφαλή ενέργεια, 2006), καθώς αναφέρεται στην αλληλεξάρτηση των ποικίλων οικονομικών τομέων, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού, με το

θαλάσσιο περιβάλλον. Έτσι εμφανίστηκε η τάση για μια «καθαρή» ιστιοπλοΐα, αντίστοιχες «καθαρές» υπηρεσίες και διαδικασίες (Σακελλαριάδου, 2016, σ. 359). Επίσης, τα οικοσυστήματα των ακτών αποτελούν ευπαθές μέρος του φυσικού περιβάλλοντος και πρέπει να τελούν υπό καθεστώς ήπιας διαχείρισης και ανάπτυξης, όπως προκύπτει από την ερμηνεία του άρθρου 24 του Συντάγματος, της Συνθήκης του Μάαστριχτ (άρθρα Β, 2 και 130 Ρ) και των αρχών διακήρυξης του Ρίο και της Agenda 21. (Άρθρο 24 του Συντάγματος, Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (Μάαστριχτ), 1992, Agenda 21, 1992) Ακολούθως, η κατασκευή λιμένων δεν μπορεί να αποφασίζεται ευκαιριακά και αποσπασματικά, αλλά πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού εντός του εθνικού ή του μείζονος περιφερειακού δικτύου λιμένων της χώρας. (Σταματίου, 2006)

Η χωροθέτηση, ο σχεδιασμός και η κατασκευή της μαρίνας της Νέας Αγχιάλου έχει ως στόχο όπως αναφέρθηκε και στο υποκεφάλαιο 5.1, τη βιώσιμη ανάπτυξη του έργου. Για τη βιώσιμη αυτή ανάπτυξη με μακροπρόθεσμο κέρδος από τα προερχόμενα έσοδα των παρεχόμενων υπηρεσιών της μαρίνας (αγκυροβόλια, κατασκευές σκαφών, κ.λπ.), με βελτιωμένη ανταγωνιστικότητα ως προς τις άλλες μαρίνες και με μεγαλύτερα ποσοστά απασχόλησης καθώς θα δημιουργηθούν αρκετές νέες θέσεις εργασίας όπως θα αναλυθεί και στο υποκεφάλαιο 5.4, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η διατήρηση του παράκτιου περιβάλλοντος της και κατ' επέκταση η περιβαλλοντική της ένταξη σε αυτό.

Η περιβαλλοντική αυτή ένταξη αναφέρεται στην εναρμόνιση με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του φυσικού περιβάλλοντός της, όπως η συμβατότητα με χρήσεις γης που είναι κυρίως εκτάσεις για γεωργικές εκμεταλλεύσεις, αλλά και η χρήση στη διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου της φυτών που ευδοκούν στην περιοχή. Επίσης εναρμόνιση θα πρέπει να υπάρχει και με το ανθρωπογενές περιβάλλον της προτεινόμενης περιοχής. Γενικότερα, ως προς την εναρμόνισή του έργου με το ανθρωπογενές περιβάλλον είναι από πολλούς αποδεκτό πως η εικόνα μιας μαρίνας δεν υποβαθμίζει, αλλά αντίθετα αναβαθμίζει τη φυσιογνωμία μιας περιοχής. Επίσης, αποτελεί μια οργανωμένη επαγγελματική δραστηριότητα, η οποία μειώνει την έκταση του χώρου στον οποίο θα μπορούσε να υπάρχει αυθαίρετη δόμηση, κάτι που είναι επιβλαβές για το περιβάλλον (Καλαντζή, 2004, σσ. 45-46).

Στην περιοχή χωροθέτησης της μαρίνας λόγω των μεγάλων εκτάσεων για γεωργική εκμετάλλευση και δίχως κάποιο ιδιαίτερο σχεδιασμό της, δεν θα υπάρξει πρόβλημα υποβάθμισης της φυσιογνωμίας της, αλλά θα ήταν θετικό το να μειωθεί η έκταση του χώρου για αυθαίρετη δόμηση καθώς με τη δημιουργία της μαρίνας και την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής θα προκύψει στο μέλλον ενδιαφέρον για κατασκευή β' κατοικίας. Αυτό που πρέπει να προσεχθεί σε μελλοντικό χρόνο είναι να μην αυξηθεί η δυναμικότητα της μαρίνας σε επίπεδο που να μην μπορούν οι υπάρχουσες υποδομές να καλύψουν τις ανάγκες που θα προκύψουν. Κάτι τέτοιο θα αλλοίωνε τόσο το φυσικό, όσο

και το ανθρωπογενές περιβάλλον και έτσι θα καταλύονταν αυτόματα η αρχή της βιωσιμότητας. Τέλος, η περιβαλλοντική ένταξη του έργου αναφέρεται και στην περιβαλλοντική προστασία της περιοχής, για την οποία μέτρα αντιμετώπισης περιβαλλοντικών θεμάτων που θα προκύψουν τόσο κατά τη διαδικασία κατασκευής όσο και λειτουργίας τα μαρίνας θα αναφερθούν πιο κάτω. Αυστηρά περιβαλλοντικά μέτρα κυρίως για την προστασία των ακτών θα ήταν αναγκαία σε περίπτωση που η περιοχή χωροθέτησης βρισκόταν σε άμεση επαφή με μεγάλο αστικό κέντρο και παραθεριστικά θέρετρα και εξυπηρετούσε μεγάλη τοπική και περιφερειακή ζήτηση (Μαρίνου, 2009, σ. 13). Τέτοια περιβαλλοντικά μέτρα θα ήταν καλό να προβλεφθούν, λόγω της γειννίας της μαρίνας με το αεροδρόμιο και το μεγάλο αριθμό τουριστών που θα προσελκύει στο μέλλον, αλλά και για το ενδιαφέρον ανάπτυξης παραθεριστικών κατοικιών όπως προαναφέρθηκε.

Στο πλαίσιο αυτό λοιπόν, οι σύγχρονες τάσεις ανάπτυξης των λιμένων αναψυχής προσανατολίζονται στην ανάπτυξη νέων διαμορφώσεων των ακτών για χρήσεις αναψυχής, στη βελτίωση και ένταση των υπαρχουσών χρήσεων αναψυχής, στην επιμήκυνση της περιόδου εκμετάλλευσης, στην αύξηση αγκυροβολίων με την παροχή παράλληλα όλων των απαιτούμενων χερσαίων και θαλάσσιων υπηρεσιών, με παράλληλη προσπάθεια σχεδιασμού δραστηριοτήτων για τον έλεγχο της ρύπανσης του περιβάλλοντος θαλάσσιου και χερσαίου χώρου (Μαρίνου, 2009, σ. 14). Μια μέθοδος για την εκτίμηση περιοχών για εγκατάσταση μαρίνων είναι η εκτίμηση της "χωρητικότητας" (φέρουσα ικανότητα, carrying capacity), του χώρου να "δεχθεί" τις επιπλέον χρήσεις. Ειδικότερα, η φέρουσα ικανότητα τουρισμού ορίσθηκε από τους Middleton και Hawkins (1998) και Chamberlain (1997) ως "ο μέγιστος αριθμός ανθρώπων που είναι δυνατόν να "χρησιμοποιήσουν" μια περιοχή χωρίς καμία αλλαγή αυτής στην ποιότητα του περιβάλλοντός της" (Massiani & Santoro, 2012, p. 2).

#### *5.2.2 Περιβαλλοντική Διαχείριση Μαρίνας*

Όπως έχει αναφερθεί από την αρχή αυτής της μελέτης, η μαρίνα αποτελείται από τη χερσαία ζώνη με τις κτηριακές εγκαταστάσεις των υποδομών και δραστηριοτήτων αυτής και από τη θαλάσσια ζώνη με τις λιμενολεκάνες, τις αποβάθρες και τους κυματοθραύστες. "Η θαλάσσια ζώνη επεκτείνεται μέχρι και τα 500 μέτρα από τα όρια της χερσαίας ζώνης προς την ανοιχτή θάλασσα και περιορίζεται στο τόξο ενός κύκλου που έχει ως κέντρο τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα 500 μέτρων. Σε περίπτωση που η θαλάσσια ζώνη πριν τον αιγιαλό είναι αβαθής τότε η θαλάσσια ζώνη μπορεί να επεκταθεί πέρα των 500 μέτρων μέχρι τα 10 μέτρα βάθος." (Ν.2160/93)

Ο ιδιοκτήτης μιας μαρίνας είναι υπεύθυνος τόσο για την ποιότητα, όσο και για την ποσότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και αγαθών που είναι απαραίτητα στους χρήστες μιας μαρίνας, ενώ ο χρήστης είναι αυτός που θα καθορίσει το ύψος της ποιότητας αυτών. (Anderson, 1993, p. 2) Αυτό συνάγεται από το γεγονός ότι ο



ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την ορθολογική διαχείριση της μαρίνας σε όλα τα επίπεδα (οικονομικό, κοινωνικό, περιβαλλοντικό), ώστε να αποτελεί πόλο έλξης για τους χρήστες της και να παραμένει ανταγωνιστική ως προς τις υπόλοιπες.

Επειδή, οι μαρίνες λειτουργούν ως τυπικές επιχειρηματικές μονάδες εκτίθενται συχνά τόσο αυτές, όσο και οι παράκτιες περιοχές τους όπως αναφέρθηκε και στο υποκεφάλαιο 5.2.1, σε τυπικά περιβαλλοντικά ζητήματα, οδηγώντας τις παράκτιες περιοχές σε υποβάθμισή τους. Παρόλα αυτά, η περιβαλλοντική διαχείριση τους δεν είναι τόσο συντονισμένη όπως αυτή των μεγαλύτερων λιμένων. (Αντωνόπουλος, Σκαναβή, & Πλάκα, 2015, σ. 106) Ειδικότερα, η περιβαλλοντική διαχείριση της μαρίνας δεν πρέπει να περιορίζεται στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων η οποία πρέπει να υποβάλλεται με την έναρξη των διαδικασιών κατασκευής της. Η υποδομή της μαρίνας πρέπει να αντιμετωπίζεται ως οργανισμός λειτουργικός και παραγωγικός μέσα στο περιβάλλον, με ανάγκες, ενώ θα πρέπει να παρακολουθείται για να μην ξεφύγει από τους στόχους της (Πολυχρονίδη, 2008, σ. 31).

Αν και οι μαρίνες στην Ελλάδα οι οποίες λειτουργούν σωστά παρέχουν παρόμοιες υπηρεσίες, η διαφορά τους στηρίζεται πλέον στην ποιότητα των υπηρεσιών αυτών που βασίζεται στη φιλικότητα τους προς το περιβάλλον. Για το λόγο αυτό πρέπει οι λειτουργίες τους να υπόκεινται σε θεσμικό και νομικό πλαίσιο που σκοπό έχει την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος και πιο εξειδικευμένα να ευαισθητοποιεί και να εκπαιδεύει τους χρήστες τους. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλάσσιων Λιμένων- European Sea Ports Organisation (ΕΟΘΛ-ESPO) οι τομείς που επηρεάζονται από τις δραστηριότητες της μαρίνας και απαιτούν διαχείριση είναι η ποιότητα νερού, αέρα, επίπεδα σκόνης και θορύβου, η απώλεια νερού και ενέργειας και τέλος τα απόβλητα. Έτσι με εργαλείο του το Environmental Review System (ERS) βοηθά τη μαρίνα για να προετοιμάσει και να δημοσιεύσει την περιβαλλοντική πολιτική της, καθορίζοντας τις στρατηγικές και μεθόδους για την σωστή διαχείριση των παραπάνω περιβαλλοντικών προβλημάτων. (The European Sea Ports Organisation (ESPO), 2017)

Στο κατασκευαστικό επίπεδο, η περιοχή η οποία θα παρέχει τα καταλληλότερα υδρογραφικά (κύματα, ρεύματα, υψηλά επίπεδα υδάτων) και φυσικογεωγραφικά (φυσικοί όρμοι, κολπίσκοι) χαρακτηριστικά θα είναι καταλληλότερη καθώς δεν θα επιβαρύνεται το περιβάλλον με την κατασκευή τεχνητών λιμενολεκάνων (Environmental Engineering for Small Boat Basins, 2004). Είναι σημαντικό στο επίπεδο κατασκευής να λαμβάνεται υπόψιν η κυκλοφορία του νερού, η ροή των ρευμάτων, η κατάσταση του βυθού και οι άνεμοι. Η είσοδος των καναλιών πρέπει να είναι ευρεία ώστε να γίνεται η σωστή κυκλοφορία των υδάτων και η κεντρική είσοδος σε τέτοια θέση, ώστε να μην εισέρχονται σε αυτή κατευθείαν τα κύματα και να δυσκολεύουν τη διαχείριση των μικρών σκαφών (Environmental Engineering for Small Boat Basins,

2004). Επίσης, σε περίπτωση που η μαρίνα κατασκευάζεται δίπλα σε υγροτόπους ή εκβολές ποταμών οι εργασίες θα πρέπει να οργανώνονται έτσι ώστε να προκαλείται η μικρότερη δυνατή αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος (Πολυχρονίδη, 2008, σ. 33).

Στην περίπτωση της υπό μελέτης μαρίνας, για τη σωστότερη κυκλοφορία των υδάτων θα παρθούν κατάλληλα κατασκευαστικά μέτρα για την υλοποίηση των εσωτερικών λιμενικών έργων (προβλήτες, κρηπιδώματα), ενώ και η είσοδος θα σχεδιαστεί έτσι ώστε να διευκολύνει τη λειτουργία της. Περισσότερες κατασκευαστικές λεπτομέρειες θα αναφερθούν στο υποκεφάλαιο 5.3. Τέλος, λόγω παρουσίας ρεμάτων αριστερά και δεξιά της μαρίνας, χωρίς όμως ιδιαίτερη περιβαλλοντική σημασία και χωρίς την παρουσία οικοσυστημάτων σε αυτά, τα εξωτερικά λιμενικά έργα, πρέπει να κατασκευαστούν έτσι ώστε να μην δημιουργείται σημαντικό πρόβλημα με τις εναποθέσεις στα ρέματα φερτών υλικών μέσω των κυμάτων και προκληθεί ευτροφισμός ή ακόμα και δυσκολία μετακίνησης των νερών.

Συμπερασματικά, η περιβαλλοντική διαχείριση της μαρίνας Νέας Αγχιάλου πρέπει να γίνεται σωστά και με ικανότητα πρόβλεψης των οποιωνδήποτε περιβαλλοντικών επιπτώσεων που μπορεί να προκληθούν κατά τη διαδικασία της κατασκευής και να επηρεάσουν στη συνέχεια τα στάδια λειτουργίας και περαιτέρω ανάπτυξης της μαρίνας. Επίσης, δόκιμο θα ήταν ο διαχειριστής της μαρίνας για τη λειτουργία της να έχει σαν πολιτική η διαχείριση περιβαλλοντικών θεμάτων να αποτελεί μέρος του συνόλου των λειτουργιών της. Θα επιτευχθεί με την εφαρμογή αρχών πρόληψης και προστασίας του περιβάλλοντος και συνεχούς ενημέρωσης και εκπαίδευσης των εργαζομένων με βάση τη διαχείρισή του. Η θέση αυτή θα συμβάλλει στη μεγιστοποίηση της ωφέλειας από τη λειτουργία της επιχείρησης, για τους πελάτες, τους εργαζομένους, τους μετόχους και τους επισκέπτες της μαρίνας. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά και οι τρόποι αντιμετώπισής τους, που προκύπτουν από την κατασκευή και τη λειτουργία της μαρίνας παρουσιάζονται λεπτομερέστερα παρακάτω.

### *5.2.3 Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις Κατασκευής και Λειτουργίας Μαρίνας και Τρόποι Αντιμετώπισή τους*

Η κατασκευή και λειτουργία της μαρίνας Νέας Αγχιάλου μπορούν να επιβαρύνουν το περιβάλλον (ανθρωπογενές και φυσικό) αν δεν τηρηθούνε κάποια μέτρα για την αποφυγή τους ή τουλάχιστον την καλύτερη αντιμετώπισή τους. Οι περιβαλλοντικές αυτές συνέπειες και τα μέτρα αποφυγής τους είναι τα εξής:

#### **α. Αιωρούμενες εκπομπές- Αιωρούμενα σωματίδια**

Κατά τη διαδικασία της κατασκευής της μαρίνας, θα προκληθούν εκπομπές αερίων ρύπων από τα διάφορα μηχανήματα (φορτηγά, εκσκαφείς κ.α.) που χρησιμοποιούνται για τις χωματουργικές εργασίες και τη διαμόρφωση των χώρων, ενώ θα παραχθεί και

σκόνη λόγω των παραπάνω εργασιών και της μεταφορά χωμάτων από τις εκσκαφές στους χώρους απόθεσής τους. Οι αέριοι αυτοί ρύποι, περιορίζονται στην άμεση περιοχή έργου, στην περιοχή του Λόγγου και για ορισμένο χρονικό διάστημα. Τα οχήματα και τα μηχανήματα ακολουθώντας την τακτική συντήρησή και τον έλεγχό τους καθώς και την τροφοδοσία τους με καύσιμα καλής ποιότητας, εξασφαλίζουν τη σωστή λειτουργία των κινητήρων τους, έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθεί η εκπομπή των αέριων αυτών ρύπων. Για τον περιορισμό της παραγόμενης σκόνης κατά τη φάση κατασκευής του έργου, απαιτείται η διαβροχή των σημείων εκσκαφής και των διαδρόμων κίνησης, η θέσπιση ανώτατων ορίων ταχύτητας στις μη ασφαλοστρωμένες επιφάνειες και η διατήρηση καθαρών οχημάτων. Επίσης καλό θα ήταν να περιορίζονται οι αποθέσεις υλικών από σωρούς ειδικά όταν αυτοί είναι μεγάλου ύψους και να καλύπτονται ή να περιφράσσονται οι σωροί αυτοί ώστε να προφυλάσσονται από τους ανέμους.

#### β. Υγρά - Στερεά Απόβλητα

Κατά τη διάρκεια των εργασιών κατασκευής της μαρίνας επίσης θα προκύψουν αστικά λύματα και ειδικά υγρά απόβλητα. Η ποσότητα και ποιότητα των αστικών λυμάτων δεν πρόκειται να είναι τέτοια ώστε να υπάρχει επιβάρυνση στο περιβάλλον. Θα υπάρχουν χημικής επεξεργασίας τουαλέτες που θα εγκατασταθούν σε κατάλληλα σημεία του εργοταξίου ενώ η απομάκρυνσή τους θα γίνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Επίσης, τα ειδικά υγρά απόβλητα είναι κατά κύριο λόγο λιπαντικά συντήρησης των μηχανημάτων και των οχημάτων και ίσως προκύψουν από τυχαίες διαρροές και βλάβες αυτών. Σε τέτοια περίπτωση, αναγκαία είναι η μέριμνα ώστε να αποφευχθεί ο εμποτισμός του εδάφους από τις διαρροές αυτές, έτσι πρέπει να υπάρχουν αποθηκευμένα στο εργοτάξιο διάφορα υλικά όπως πριονίδι, άμμος.

Τα στερεά απόβλητα που θα παραχθούν κατά την κατασκευή της μαρίνας είναι αδρανή υλικά από διάσπαση επιφανειών, προϊόντα εκσκαφών και απορρίμματα από τα υπολείμματα των εργασιών κατασκευής. Λόγω της μεγάλης συγκέντρωσής τους είναι απαραίτητη η φόρτωσή αυτών σε οχήματα και η απομάκρυνσή τους από το μέτωπο εργασίας σε προσωρινό ακάλυπτο χώρο απόθεσης εντός των ορίων του γηπέδου. Επίσης καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών καθαίρεσης πρέπει να γίνεται διαβροχή των σωρών για την αποτροπή δημιουργίας σκόνης.

Όμως, υγρά και στέρεα απόβλητα δημιουργούνται και κατά τη λειτουργία της μαρίνας. Τα υγρά απόβλητα αφορούν λύματα από κοινόχρηστες τουαλέτες, από πλύσεις των εσωτερικών και εξωτερικών χώρων των εγκαταστάσεων υποδοχής των επισκεπτών, αλλά και από τα σκάφη. Για το λόγο αυτό, τα αστικά υγρά απόβλητα που θα οδηγούνται στο χώρο διαλογής λυμάτων που θα υπάρχει στη μαρίνα και από εκεί θα οδηγούνται για την επεξεργασία τους στην ΕΕΛ του Βόλου. Επίσης, πρέπει να είναι υποχρεωτικά σε όλα τα σκάφη, ειδικά κοντέινερ για τη συλλογή και προσωρινή αποθήκευση των υγρών αποβλήτων στο σκάφος, από το οποίο θα οδηγούνται με ειδικό εξοπλισμό στην

παραπάνω εγκατάσταση διαλογής. Τέλος, για τα στερεά απορρίμματα θα τοποθετηθεί κατάλληλο δίκτυο κάδων με πρόβλεψη για σχετικά μεγάλες ποσότητες ρύπων πλησίον του εστιατορίου-bar και του super market.

Οι παραπάνω τρόποι για τη σωστή διαχείριση των λυμάτων που προέρχονται ειδικά από τα σκάφη, πρέπει να ακολουθούνται σωστά. Σε αντίθετη περίπτωση, λόγω της ανεπαρκούς ανανέωσης των νερών της μαρίνας στο εσωτερικό της λιμενολεκάνης θα προκληθούν περιβαλλοντικές οχλήσεις, όπως έκλυση δυσοσμίων από "στάσιμες" περιοχές, οι οποίες δεν μπορεί να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά με αποσπασματικά μέτρα που τυχόν προταθούν (π.χ. διάνοιξη οπών που διευκολύνει την κυκλοφορία) μετά την κατασκευή της μαρίνας (Κόλλιας, Κόλλιας, & Κόλλιας, 2015, σ. 267). Σε κάθε περίπτωση, η χωροθέτηση και ο σχεδιασμός της μαρίνας Νέας Αγχιάλου, θα εξασφαλίζει την ικανοποιητική κυκλοφορία και την επαρκή ανανέωση των νερών της με τα νερά που την περιβάλλουν με φυσικούς μηχανισμούς (π.χ. άνεμος, παλίρροια, διοχέτευση φυσικών ρευμάτων μέσα στη μαρίνα), για το λόγο αυτό θα χωροθετηθούν σε ένα σημείο της μαρίνας πλωτοί προβλήτες. Με τους πλωτούς προβλήτες διατηρείται η ελεύθερη κυκλοφορία των θαλάσσιων υδάτων με αποτέλεσμα να μην καταστρέφεται η δυνατότητα αυτοκαθαρισμού και ανανέωσής τους. Επιπλέον, οι πλωτοί προβλήτες μετακινούνται εύκολα, οπότε οποιαδήποτε επιβάρυνση ή αλλοίωση στο περιβάλλον μπορεί να αποφευχθεί με τη γρήγορη μετακίνησή τους. (Καλαντζή, 2004, σ. 72)

#### γ. Θόρυβος

Κατά τη φάση κατασκευής η λειτουργία των μηχανημάτων θα έχει σαν αποτέλεσμα την παραγωγή θορύβου που θα είναι αισθητός κατά κύριο λόγο στον χώρο του εργοταξίου και δευτερευόντως στην γειτνιάζουσα περιοχή δημιουργώντας πολύ μικρής κλίμακας οχλήσεις στην άμεση περιοχή του έργου. Οι κύριοι θιγόμενοι κοινωνικοί πόροι από το θόρυβο είναι οι ίδιοι οι εργαζόμενοι στο έργο. Για την προστασία της ακοής τους προτείνεται η χρήση ωτοασπίδων και περικαλυμμάτων γύρω από τις ιδιαίτερες θορυβώδεις μηχανολογικές διατάξεις. (Ζαγκαβιέρου, 2014, σ. 95) Επίσης, η ακουστική όχληση μπορεί να περιοριστεί μέσω της επιλογής εξοπλισμού και μηχανημάτων τα οποία έχουν χαμηλά επίπεδα θορύβου, η κατάλληλη χρήση των μηχανημάτων (π.χ. κλείσιμο κάποιων μηχανών όταν δεν απαιτείται η λειτουργία τους), η καλή λειτουργία του εργοταξίου με σιγαστήρες στις εξαμίσεις οχημάτων που κινούνται στο χώρο, καθώς και η χρήση κατάλληλου προστατευτικού εξοπλισμού από τους εργαζόμενους του εργοταξίου.

Στη φάση λειτουργία της μαρίνας οι βασικές πηγές θορύβου είναι από τη συγκέντρωση υψηλού αριθμού επισκεπτών στις εγκαταστάσεις της μαρίνας (εστιατόριο, καφετέρια, καταστήματα) κυρίως στην έντονη τουριστική περίοδο αλλά και από την κίνηση στο οδικό δίκτυο. Όσον αφορά το θόρυβο από την κυκλοφορία των επισκεπτών εσωτερικά

των εγκαταστάσεων εκτιμάται ότι θα είναι περιορισμένος λόγω των σχεδιαστικών επιλογών οδοποιίας αλλά και των επιλογών φύτευσης δέντρων και θάμνων σε διαφορετικές πυκνότητες και σχηματισμούς σε όλη την έκταση, οι οποίες και δρουν ηχομονωτικά. Η διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου παρουσιάζεται στο επόμενο υποκεφάλαιο.

#### δ. Χλωρίδα-Πανίδα

Οι επιπτώσεις στην χλωρίδα που αναπτύσσεται κατά μήκος των ακτών και χαρακτηρίζεται από μικρό ποσοστό φυτοκάλυψης φρυγάνων, κατά τη φάση της κατασκευής προέρχονται από την όποια εκβλάστηση και εκχέρσωση για τη διαμόρφωση των προτεινόμενων δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων. Οι επιπτώσεις αυτές κρίνονται αμελητέες δεδομένης της πολύ μικρής κλίμακας εκβλαστήσεων που θα πραγματοποιηθούν για την κατασκευή των προβλεπόμενων εγκαταστάσεων. Στις περιοχές που υπάρχει ήδη υφιστάμενη βλάστηση όπου και δεν θα γίνουν διαμορφώσεις, οικοδομικές εργασίες, κ.λπ. περιφράσσονται κατά τη λειτουργία του εργοταξίου προκειμένου να διατηρηθεί η υπάρχουσα φυσική βλάστηση. Επιπλέον θα πραγματοποιηθούν πρόσθετες φυτεύσεις και μεταφυτεύσεις στην περιοχή μελέτης με είδη δένδρων και θάμνων που απαντώνται στις δυτικές ακτές του Παγασητικού, όπως κουκουναριά, παραθαλάσσια πεύκη και κέδρος, ούτως ώστε να υπάρχει πλήρης εναρμόνιση με το γύρω φυσικό περιβάλλον. Συμπερασματικά, τα προβλεπόμενα έργα φυτεύσεων αναμένεται να έχουν μόνο θετικές επιδράσεις στους βιότοπους και πληθυσμούς της πανίδας και ορνιθοπανίδας η οποία δεν είναι και ιδιαίτερα πλούσια, καθώς τα περισσότερα είδη συναντώνται στο Πήλιο, τόσο στην ποικιλότητα όσο και την πυκνότητά της.

Η ικανοποίηση των αναγκών των χρηστών σκαφών πρέπει να ακολουθεί περιβαλλοντικά αποδεκτά πρωτόκολλα, οι ποσότητες των παραγόμενων αποβλήτων να εμφανίζουν πτωτική τάση ενώ όσα παράγονται να εντάσσονται σε μια στρατηγική ανακύκλωσης ή η τελική τους διάθεση να γίνεται με το μεγαλύτερο βαθμό περιβαλλοντικής συνέπειας. Κατά τις εργασίες επισκευής και συντήρησης των μηχανών των σκαφών δημιουργούνται απόβλητα που πιθανόν περιέχουν κατεστραμμένα μεταλλικά εξαρτήματα, υγρά μηχανής, μπαταρίες και διαλύτες. Προσπάθεια πρέπει να καταβληθεί αρχικά για τον περιορισμό του σχηματισμού αυτών των απόβλητων και τελικά την εντατική τους ανακύκλωση. Οι εργασίες συντήρησης της γάστρας πρέπει να γίνονται σε καλά οργανωμένους χώρους που θα χωροθετηθούν στο χερσαίο τμήμα της υποδομής κατά τη διαδικασία διαχείρισης των σκαφών, εφαρμόζοντας τις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης και τηρώντας ένα συγκεκριμένο πρωτόκολλο, ώστε να περιορίζεται και να μειώνεται η παραγόμενη ρύπανση ελαχιστοποιώντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από εργασίες καθαρισμού και βαφής. Η χρήση απορρυπαντικού για το πλύσιμο των σκαφών εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους (όπως ευτροφισμό). Γενικά, η προώθηση της χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών σκευασμάτων



θα γίνεται από τα καταστήματα που θα υπάρχουν εντός του χώρου της μαρίνας. Τα στερεά υλικά όπως το πλαστικό, το γυαλί, το χαρτί και το αλουμίνιο θα συλλέγονται σε ειδικούς κάδους ανακύκλωσης των υλικών αυτών. Τέλος, πρέπει να εμποδίζεται η οποιαδήποτε μεταφορά υλικών (πετρέλαιο, υλικά συντήρησης κ.λπ.) που έχουν συγκεντρώσει τα σκάφη. Ιδιαίτερη σημασία αποκτά η ύπαρξη ενός διαχειριστικού σχεδίου με στόχο τη μείωση των πιθανοτήτων εμφάνισης μιας πετρελαιοκηλίδας (Σακελλαριάδου, 2016, σ. 360).

Για τη γενικότερη διατήρηση του χώρου της μαρίνας καθαρού θα ήταν χρήσιμη η έκδοση από τον υπεύθυνο διαχειριστή της, ενός κώδικα συμπεριφοράς των χρηστών της, φιλικό προς το περιβάλλον με οδηγίες όπως οι παρακάτω:

- Διατηρείται τον χώρο της μαρίνας καθαρό.
  - Χρησιμοποιείτε τους κάδους απορριμμάτων για τα σκουπίδια, τα οποία πρέπει να είναι σε σακούλες απορριμμάτων καλά κλεισμένες.
  - Μην αφήνετε απορρίμματα εκτός των κάδων επί των προβλητών.
  - Χρησιμοποιείτε τους κάδους ανακύκλωσης για τις ανακυκλώσιμες συσκευασίες (αλουμίνιο, χαρτί, σίδηρο, γυαλί, πλαστικό).
- Μην ρυπαίνετε την θάλασσα με λύματα, τροφές, χαρτιά και σκουπίδια.
- Χρησιμοποιείτε τις ειδικές δεξαμενές για την αποθήκευση των αποβλήτων (χρησιμοποιημένα λιπαντικά έλαια, σεντινόερα), τους σταθμούς λήψης για τα λύματα και τους κάδους με την ειδική σήμανση για την εναπόθεση των μπαταριών.
- Σε όλες τις εργασίες συντήρησης και επισκευής τηρείτε τους Κανονισμούς Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων και την κείμενη Νομοθεσία για την προστασία του Περιβάλλοντος.
- Η φυσική βλάστηση (δένδρα, θάμνοι, γρασίδι) και ο ευρύτερος χώρος πρασίνου πρέπει να παραμένει ανέπαφος.
- Αυτοκίνητα (ιδιωτικής ή δημόσιας χρήσης) πρέπει να τηρούν την σήμανση κυκλοφορίας και στάθμευσης στους χώρους της μαρίνας.

Συμπερασματικά, η υπό μελέτη μαρίνα δεν αναμένεται να προκαλέσει σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Πιο συγκεκριμένα, η ποιότητα και ποσότητα των υγρών και στερεών αποβλήτων δεν αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα καθώς υπάρχουν και προτείνονται τρόποι για την ελαχιστοποίησή τους. Ακόμα, οι φυσικοί πόροι και το οικοσύστημα δεν θα υποβαθμιστεί ή καταστραφεί, αφού δεν προβλέπονται άμεσες ή έμμεσες βλάβες στους φυσικούς υδάτινους και εδαφικούς πόρους, τους φυτικούς πληθυσμούς. Επίσης δεν θα προκληθεί διατάραξη της ισορροπίας του οικοσυστήματος, ενώ προτείνεται και ανανέωση του τοπίου με κατάλληλη διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου της μαρίνας. Τέλος δεν διαταράσσεται και η αγροτική ζωή των κατοίκων της περιοχής.

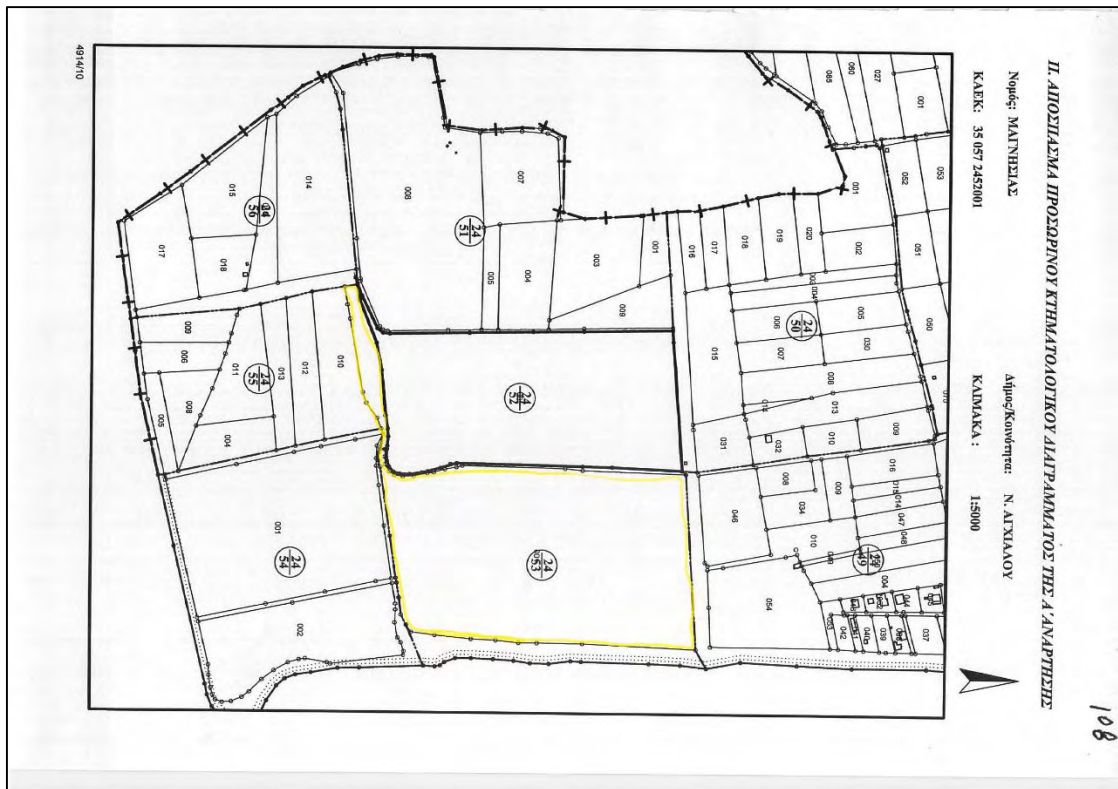
### 5.3 Σχεδιασμός Μαρίνας Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου

#### *5.3.1 Οριοθέτηση Χερσαίας και Θαλάσσιας Ζώνης*

Η μαρίνα θα χωροθετηθεί στην περιοχή με το τοπωνύμιο "Λόγγος" εντός Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου, μεταξύ του ΚΑΝΑ και του οικισμού Δημητριάδας. Το συγκεκριμένο γεωτεμάχιο με Κώδικα Αριθμό Εθνικού Κτηματολογίου (ΚΑΕΚ) 35 057 2453001 και με κίτρινο περίγραμμα [διάγραμμα 5.1], έχει εμβαδό 89.710,44 τ.μ. Το γεωτεμάχιο έχει δηλωθεί ενιαίο, αλλά σύμφωνα με το κτηματολογικό διάγραμμα αποτελείται από περισσότερα του ενός γεωτεμάχια. Η χρήση του χαρακτηρίζεται ως Ζωοτροφία Κτηνοτροφία-Πτηνοτροφία. Επίσης, η Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου έχει το δικαίωμα πλήρους κυριότητας με ποσοστό αυτού 100%. (Υποθηκοφυλακείο Αλμυρού, 1999). Τα χαρακτηριστικά του γεωτεμαχίου φαίνονται στον πίνακα [5.9] του παραρτήματος.

Από την έκταση αυτή θα γίνει εκμετάλλευση μόνο των 50.000 τ.μ. για τη χερσαία ζώνη της καθώς θα προστεθεί και έκταση 20.000 τ.μ κρηπιδώματος, άρα η συνολική χερσαία έκταση θα ανέλθει σε 70.000 τ.μ. Επειδή η έκταση υπερβαίνει τις διαστάσεις των 50.000 τ.μ., ο σ.δ. μειώνεται από 0,4 σε 0,2 σύμφωνα με τις τροποποιήσεις Ν.4179/2013 και Ν. 4276/2014 που έγιναν στο άρθρο 31 του Ν. 2160/93 (Ν. 2160/93, Ν.4179/2013, Ν. 4276/2014). Η έκταση αυτή είναι κατάλληλη για τον σχεδιασμό του χερσαίου τμήματός της καθώς, όπως διαπιστώθηκε από τον Ν.4276/2014 το μέγεθος της χερσαίας έκτασης των μαρίνων είναι σχετικά μικρό. Αυτό, διότι η συνήθης έκταση της χερσαίας ζώνης μιας μαρίνας είναι τουλάχιστον διπλάσια των 20.000 τ.μ. λόγω των ποικίλων χρήσεων που αναπτύσσονται σε αυτή και της ευρείας ακτογραμμής που καλύπτει. Καθίσταται λοιπόν αναγκαία για όλες τις μαρίνες η αύξησή της χερσαίας τους ζώνης από 20.000 τ.μ. σε 50.000 τ.μ. (Ν.4276/2014).

Διάγραμμα 5. 1 Κτηματολογικό διάγραμμα περιοχής χωροθέτησης μαρίνας.



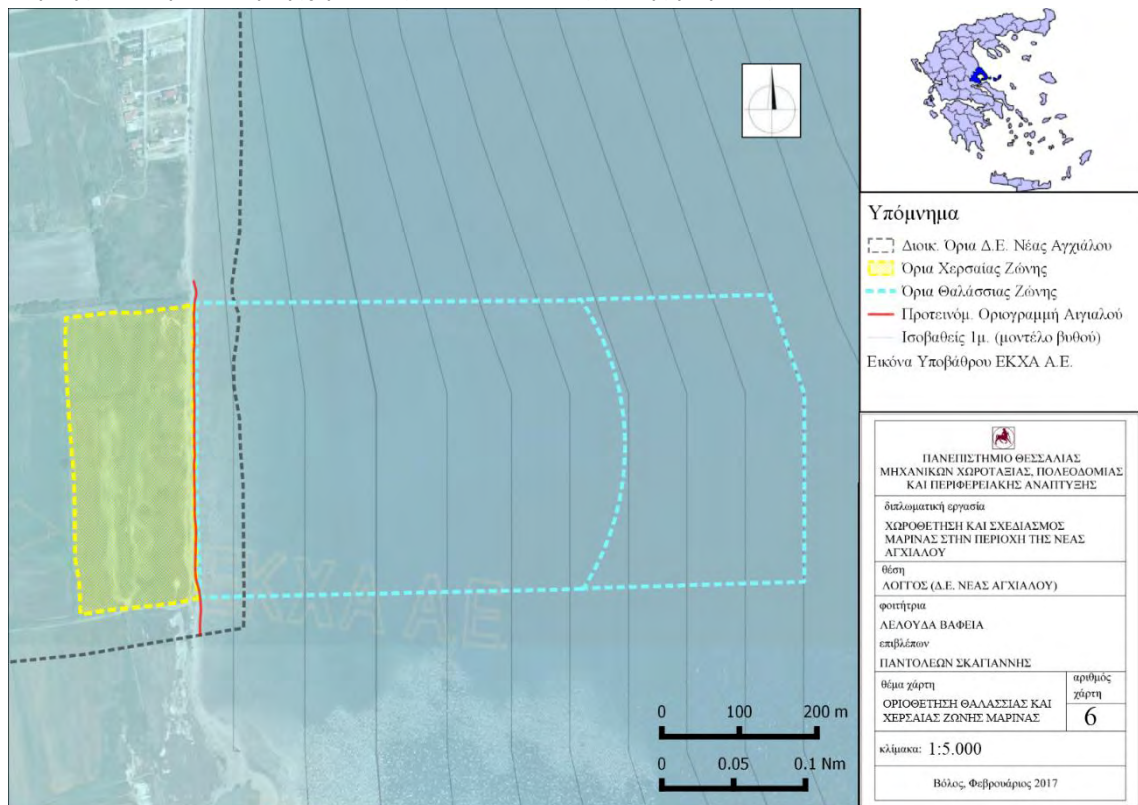
Πηγή: Υποθηκοφυλακείο Αλμυρού, 1999.

Μετά την επιλογή της έκτασης για τη χωροθέτηση της μαρίνας, έγινε η οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης η οποία "αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους, που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των έργων πάσης φύσεως χερσαίων κτηριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα". (Ν.2160/93) Επίσης, οριοθετείται και η έκταση της θαλάσσιας ζώνης, η οποία "περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά (κρηπίδες, όρια επιχώσεων) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους. Η έκταση αυτή ορίζεται εκατέρωθεν από νοητό τόξο κύκλου που γράφεται με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα πεντακοσίων μέτρων. Εάν η προ του αιγιαλού θαλάσσια ζώνη είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκταση της και πέρα από τη γραμμή των πεντακοσίων (500) μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους δέκα (10) μέτρων".(Ν.2160/93)

Οι παραπάνω οριοθετήσεις και των δύο ζωνών φαίνονται στον χάρτη [5.1]. Η χερσαία ζώνη έχει ορισθεί στα 70.000 τ.μ. Τα 50.000 τ.μ. έχουν όριο προς τη θάλασσα την οριογραμμή του αιγιαλού και τα υπόλοιπα 20.000τ.μ. αποτελούνται από τα λιμενικά έργα κρηπιδώματος. Οριογραμμή αιγιαλού και παραλίας δεν έχει ορισθεί στο συγκεκριμένο τμήμα της περιοχής μελέτης. Η οριοθέτηση λοιπόν της χερσαίας ζώνης γίνεται με βάση προτεινόμενη οριογραμμή αιγιαλού, η οποία "βρέχεται από τις μεγαλύτερες και σύνθητες αναβάσεις των κυμάτων της" (Ν.2971/2001). Ο καθορισμός

του αιγιαλού και της παραλίας όμως, θα πρέπει να προγραμματιστεί καθώς είναι υποχρεωτικός σύμφωνα με το Ν.2971/2001 πριν από την εκτέλεση λιμενικών έργων. Η θαλάσσια ζώνη στα πρώτα 500μ. οριοθέτησής της προς την ανοικτή θάλασσα φτάνει μέχρι τα 6,5μ. βάθος το οποίο όπως θα φανεί και στην παρακάτω ανάλυση είναι επαρκές για την κατασκευή της λιμενολεκάνης και το βύθισμα των εξυπηρετούμενων σκαφών. Για τον λόγο αυτό δεν χρειάζεται η επέκτασή της σε βάθος 10 μέτρων.

Χάρτης 5. 1 Οριοθέτηση χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης μαρίνας.



Πηγή στοιχείων και υποβάθρου: (GeoData, 2015; ΕΚΧΑ Α.Ε., 2010), ίδια επεξεργασία.

### 5.3.2 Υποδομές και Παρεχόμενες Υπηρεσίες Μαρίνας

Μια τυπική μαρίνα παρέχει υπηρεσίες και δραστηριότητες τόσο στο χερσαίο όσο και στο θαλάσσιο τμήμα της, για την εξυπηρέτηση των χρηστών της, κάνοντας τη μαρίνα πλήρως λειτουργική. Επίσης, είναι δυνατόν να υπάρχουν και συμπληρωματικές δραστηριότητες οι οποίες βελτιώνουν το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών και αυξάνουν και τα πρόσθετα έσοδα του φορέα. (Καλαντζή, 2004, σ. 34) Οι υποδομές της που υποστηρίζουν τις υπηρεσίες αυτές αποτελούνται από τις χερσαίες και τις θαλάσσιες. Τόσο οι υπηρεσίες, όσο και οι υποδομές της μαρίνας που μελετάται η χωροθέτησή της στη ΔΕ Νέας Αγχιάλου θα παρουσιαστούν στη συνέχεια.

Σκοπός είναι ο χερσαίος χώρος της μαρίνας να σχεδιαστεί στις σωστές διαστάσεις σύμφωνα με τις υπάρχουσες ανάγκες της. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να γίνει σωστή πρόβλεψη των δραστηριοτήτων και υπηρεσιών της.

### 5.3.2.1 Υποδομές και Υπηρεσίες Χερσαίας Ζώνης

Υποδομές χερσαίας ζώνης αποτελούν τα χερσαία λιμενικά έργα, τα οποία κατασκευάζονται πίσω από την οριογραμμή της λιμενολεκάνης. Εξυπηρετούν τις υπηρεσίες που υποστηρίζουν μια ασφαλή και αποτελεσματική παραμονή (προσωρινή ή μη) των σκαφών. Στην κατηγορία των χερσαίων λιμενικών έργων περιλαμβάνονται τα κτήρια, τα υπόστεγα, οι αποθήκες, όλα τα δίκτυα και γενικά όλα τα έργα που βρίσκονται μέσα στη χερσαία ζώνη του λιμένα. (Δασκαλάκης, 2009, σ. 116)

Οι υπηρεσίες της χερσαίας ζώνης προσδιορίζουν την ποιότητα των συνολικών παρεχόμενων υπηρεσιών της, καθώς αποδίδουν το 81,6% των ετησίων εσόδων μιας μαρίνας. (Καλαντζή, 2004, σ. 34) Οι παρεχόμενες υπηρεσίες της χερσαίας ζώνης, τόσο οι απαραίτητες όσο και οι προαιρετικές, όπως παρουσιάστηκαν και στο υποκεφάλαιο 3.3.3. και κατ' επέκταση οι υποδομές της μαρίνας που μελετάται στην παρούσα διπλωματική εργασία αναφέρονται στη συνέχεια.

Οι **απαραίτητες** υποδομές και υπηρεσίες (λειτουργίες) χερσαίας ζώνης έχουν ορισθεί από τον Ν.2160/93, με βάση τον οποίο στην παρούσα εργασία διαμορφώνονται ως εξής: (βλ. και σχέδιο [5.1])

- Κτήριο διοίκησης (300 τ.μ.): εκεί βρίσκονται υπηρεσίες λογιστηρίου, πύργου ελέγχου, λιμενικού σταθμού, τελωνείου και τουριστικών και μετεωρολογικών πληροφοριών.
- Κτήριο Ιατρείου (100 τ.μ.): για υπηρεσίες υγείας και πρώτων βοηθειών
- Κατάστημα ναυτιλιακών ειδών πρώτης ανάγκης (300 τ.μ.): με ανταλλακτικά για τα σκάφη, μικροεξοπλισμό κλπ.
- Δύο σταθμοί ανεφοδιασμού σκαφών με καύσιμα (20 τ.μ. ο καθένας).
- Κτήριο αποθήκης (225 τ.μ.): μικροϋλικών των σκαφών (σχοινιά, ιστία κλπ.).
- Χώρος στάθμευσης: 350 αυτοκινήτων και ρυμουλκών σκαφών αναψυχής με τις 4 από αυτές για ΑΜΕΑ. Οι θέσεις αυτές προέκυψαν από τις σταθερές ότι για κάθε θέση ελλιμενισμού προκύπτουν 0,6 θέσεις στάθμευσης, ενώ για κάθε εργαζόμενο 0,5 θέση. Άρα για 500 ελλιμενιζόμενα σκάφη και για 100 εργαζόμενους μέσο όρο προκύπτουν 350 θέσεις στάθμευσης και το 1% από αυτές θα πρέπει να είναι για ΑΜΕΑ (4 θέσεις). (Guidelines of marina structures and facilities, 1991, pp. 55-56) Επίσης προτείνονται ακόμα 80 ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης εργαζομένων δίπλα στη ζώνη διοίκησης, για τις περιόδους πλήρους λειτουργίας της μαρίνας.
- Δεξαμενή νερού (100 τ.μ.): για παροχή νερού στα σκάφη .
- Δεξαμενή παραλαβής καταλοίπων πετρελαίου (100 τ.μ.).
- Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων (100 τ.μ.): η μεταφορά τους και η επεξεργασία τους θα γίνεται στην ΕΕΛ Βόλου καθώς η Νέα Αγχιάλος αν και 3<sup>ης</sup> κατηγορίας οικισμός δεν έχει δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων και ακαθάρτων και εξυπηρετείται από ιδιωτικούς βόθρους.



- Κατάστημα γενικού εμπορίου, "super market" (250 τ.μ.).
- Κτήρια αναψυχής: καφετέρια και εστιατόριο (150 τ.μ. το καθένα).
- Δύο κτήρια εγκαταστάσεων υγιεινής (100 τ.μ. το καθένα): τουαλέτες, ντους και πλυντήρια.
  - Ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα (885 τ.μ.): με κλειστούς και ανοικτούς χώρους για την επισκευή των σκαφών.
  - Χώρος εναπόθεσης σκαφών (3.000τ.μ.): για συνολική χωρητικότητα 100 περίπου σκαφών (υπολογισμένο με μέσο όρο σκάφος 10 μ.-32 πόδια) και με δυνατότητα κίνησης βαρέων οχημάτων μεταφοράς σκαφών.

ενώ **προαιρετικές** υποδομές και υπηρεσίες (λειτουργίες) χερσαίας ζώνης, που κρίνονται όμως απαραίτητες για τη μαρίνα προτείνονται:

- Κτήριο γραφείου Ναυτικού Ομίλου Βόλου Αργοναύτες NOBA (150 τ.μ.)
- Δύο κτήρια εταιρειών ενοικίασεως και πώλησης σκαφών αναψυχής και ενοικίασεως αυτοκινήτων (150 τ.μ. το καθένα)
  - Δύο καταστήματα γραφείων συναλλάγματος/τράπεζας, ΟΤΕ (60 τ.μ. το καθένα)
  - Ξενοδοχείο: Αν γίνει η υπόθεση πως για τις 500 θέσεις ελλιμενισμού της μαρίνας της Νέας Αγχιάλου, οι 200 θέσεις είναι για διερχόμενα σκάφη, σε περίοδο αιχμής αν φτάνουν στη μαρίνα 100 σκάφη την ημέρα 3 άτομα επιβάτες μέσο όρο το καθένα, προκύπτει πως δημιουργούνται ανάγκες για 300 κλίνες περίπου. Αν τα μισά από αυτά τα άτομα διανυκτερεύσουν σε κάποιο ξενοδοχείο της περιοχής, τότε οι αναγκαίες κλίνες είναι 150 (χωρισμένες σε δίκλινα και τρίκλινα δωμάτια). Για την εξυπηρέτηση 150 ατόμων χρειάζονται 45 δίκλινα και 20 τρίκλινα δωμάτια. Το ξενοδοχείο για να έχει τη δυνατότητα να καλύψει και άλλους επισκέπτες της μαρίνας εκτός από τους χρήστες της προβλέπονται ενδεικτικά 20 κλίνες περισσότερες ακόμα. Άρα για 170 κλίνες χρειάζονται περίπου 55 δίκλινα και 20 τρίκλινα, άρα **75** συνολικά δωμάτια. Σύμφωνα με τον Neufert οι μικρότερες μικτές επιφάνειες δωματίων για ξενοδοχεία υπολογίζονται περίπου στα 35τ.μ. (Neufert, 2010, σ. 466). Άρα για 75 δωμάτια χρειάζεται ξενοδοχείο **2.600 τ.μ.** περίπου.
    - Χώρος πολιτισμού/εκθεσιακός χώρος (250 τ.μ.): για παρουσίαση του αρχαιολογικού χώρου Νέας Αγχιάλου, αρχαίου θεάτρου Μικροθηβών, αρχαίου θεάτρου Δημητριάδας και ανάδειξη της ιστορίας της Αργούς.
    - Χώροι άθλησης: γήπεδα τένις και μπάσκετ
    - Κτήριο πυροσβεστικής (300 τ.μ.)

Οι συμπληρωματικές αυτές λειτουργίες κατατάσσουν περισσότερο ελκυστική και ανταγωνιστική μια μαρίνα από άλλες που δεν τις προσφέρουν.

Σύμφωνα λοιπόν με το τελικό σχέδιο [5.1] της ενδεικτικής γενικής διάταξης της μαρίνας, ο χερσαίος χώρος της, συνολικής έκτασης 70.000 τ.μ., καλύπτεται με 6.320 τ.μ. κτηριακών εγκαταστάσεων, 8.824 τ.μ. χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων, 1.376 τ.μ.

αθλητικές εγκαταστάσεις, 19.874 τ.μ. διαμορφωμένου περιβάλλοντα χώρου πρασίνου και δικτύου πεζοδρόμων, 3.000 τ.μ. χερσαίας εναπόθεσης σκαφών, 3.050 τ.μ. χώρος ιδιωτικής κυκλοφορίας μεγάλων σκαφών και 20.455 τ.μ. περίπου χώρο κυκλοφορίας οχημάτων. Για την καλύτερη λειτουργία της μαρίνας ο χερσαίος της χώρος έχει χωριστεί σε έξι ζώνες στις οποίες βρίσκονται και οι παραπάνω κτηριακές της εγκαταστάσεις, όπως φαίνονται και στο τελικό σχέδιο [5.1], (ζώνη διοίκησης, ζώνη τεχνικών εγκαταστάσεων, ζώνη καταστημάτων, ζώνη ξενοδοχείου αθλοπαιδιών, ζώνη λιμενικών εξυπηρετήσεων, ζώνη πρόσβασης για μεγάλα σκάφη). Επίσης, για την έξυπνη χρήση της μαρίνας κάποιοι χώροι της θα μπορούσαν να εναλλάσσουν της χρήσεις τους ανά περιόδους (π.χ. το χειμώνα ένα μέρος του χώρου στάθμευσης των αυτοκινήτων να μετατρέπεται σε χώρο για εναπόθεση σκαφών).

#### 5.3.2.2 Υποδομές και Υπηρεσίες Θαλάσσιας Ζώνης

Η θαλάσσια ζώνη της μαρίνας αποτελείται από τα εξωτερικά και τα εσωτερικά λιμενικά έργα [σχέδιο 5.1]:

- Τα εξωτερικά έργα στην περίπτωση της μαρίνας Νέας Αγχιάλου αποτελούνται από τις υποδομές δύο μώλων (προσήνεμο και υπήνεμο), βραχίονες εντός θαλάσσιας περιοχής με προορισμό να εγκλωβίσουν μαζί με τα όρια της ακτής την περιοχή που θα αποτελέσει τη λιμενολεκάνη της μαρίνας, αλλά και να προστατέψουν αυτή από τις επιδράσεις των κυμάτων και των ρευμάτων της περιοχής (Δασκαλάκης, 2009, σ. 116). Ο προσήνεμος μώλος έχει μήκος 239μ. με ανατολικό προσανατολισμό και 400μ. με βόρειο, ενώ ο υπήνεμος μώλος έχει μήκος 246μ. Οι διαστάσεις των μώλων προέκυψαν με βάση τις ανάγκες της λιμενολεκάνης (ελιγμοί, διαστάσεις προβλητών, αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και διαστάσεις εισόδου).

- Τα εσωτερικά λιμενικά έργα της υπό μελέτη μαρίνας αποτελούνται από τις υποδομές του κρηπιδότοιχου και των προβλητών. Καθορίζουν την εσωτερική γραμμή της λιμενολεκάνης και σχηματίζουν μέσα σε αυτή τις κατάλληλες συνθήκες για ασφαλή, γρήγορη και εύκολη πλεύριση και πρόσδεση των σκαφών (Δασκαλάκης, 2009, σ. 117). Το κρηπίδωμα έχει έκταση 20.000 τ.μ. και εισέρχεται στη θάλασσα μέχρι το βάθος του 1 μέτρου και στη συνέχεια ακολουθεί μικρή εκβάθυνση ώστε να εξυπηρετούνται οι πρυμνοδετήσεις των σκαφών στους προβλήτες που κατασκευάζονται εν συνεχεία του κρηπιδότοιχου. Οι προβλήτες είναι και σταθεροί αλλά και πλωτοί. Οι σταθεροί προβλήτες είναι επτά και τοποθετούνται κατακόρυφα του κρηπιδώματος, έχουν δε μήκος 100μ. και πλάτος 3μ., εκτός από τον προβλήτα των ιδιωτικών σκαφών (130μ.\*3μ.). Οι πλωτοί προβλήτες είναι τρεις με διαστάσεις 90μ. μήκος και 3μ. πλάτος και άλλοι τρεις μικρότεροι (15μ.\*3μ.), ενώ τοποθετούνται κατακόρυφα του προσήνεμου μώλου. Η χωροθέτησή τους είναι εφικτή καθώς τα κύματα στο εσωτερικό της λιμενολεκάνης δεν θα ξεπερνούν τα 0,30 μ (Μέμος, 2013, σ. 328). Οι πλωτοί προβλήτες τοποθετούνται ώστε να είναι εύκολη η ανάγκη για μελλοντική επέκταση των θέσεων ελλιμενισμού στη μαρίνα. Τέλος, οι αποστάσεις μεταξύ των προβλητών έχουν υπολογιστεί με βάση στοιχεία λιμενικών έργων όπου για μικρά λιμάνια σαν αυτό της

μαρίνας ο ελιγμός μεταξύ των προβλητών πρέπει να είναι διπλάσιος του μήκους των σκαφών που ελλιμενίζονται σε αυτές (κύκλος ελιγμών  $2L$ , όπου  $L$  το συνολικό μήκος του σκάφους) (Μέμος, 2013, σ. 72).

Η είσοδος της μαρίνας ορίζεται στα 50 μέτρα πλάτος, που αποτελεί και το μικρότερο εύρος πλάτους εισόδου μικρών λιμένων και στα 4,5μ. βάθος. Το βάθος αυτό της μαρίνας είναι αποδεκτό, καθώς το κατάλληλο βάθος της εισόδου μιας μαρίνας υπολογίζεται ως το βάθος του μέγιστου βυθίσματος σκάφους προσαυξημένο κατά 15%. Η μαρίνα θα φιλοξενεί σκάφη με μέγιστο βύθισμα 3,10μ. όποτε το κατάλληλο βάθος είναι άνω των 3,57μ. Η κατεύθυνση της εισόδου είναι ανατολική, αντίθετη με αυτή των ισχυρών δυτικών και νοτιοδυτικών ανέμων στην περιοχή (Μέμος, 2013, σσ. 69-71) και κάθετη στην κατεύθυνση των κυμάτων, έτσι ώστε η πλεύση του σκάφους να είναι παράλληλη με την διάδοση των κυμάτων (Δασκαλάκης, 2009, σ. 129).

Με τα παραπάνω λιμενικά έργα οριοθετείται η λιμενολεκάνη της μαρίνας 95.940 τ.μ. Με τη χερσαία έκταση να φτάνει μαζί με τον κρηπιδότοιχο τα 70.000, η μαρίνα βρίσκεται κοντά στα διεθνή πρότυπα μαρινών, για τα οποία κατά Chamberlain η έκταση της χερσαίας ζώνης με αυτή της θαλάσσιας έχουν αναλογία 1:1 (Chamberlain, 1983). Στη λιμενολεκάνη υπάρχει η δυνατότητα ελλιμενισμού 500 σκαφών, αριθμός που κατά PIANC θεωρείται βιώσιμος αν στη μαρίνα έχει προγραμματιστεί η κατασκευή έργων όπως κυματοθραύστες/μώλοι (PIANC, 1979, p. 2).

Στη μαρίνα όπως προαναφέρθηκε, υπάρχει η δυνατότητα ελλιμενισμού 500 σκαφών από 8μ. μέχρι 30μ. (26-98 πόδια) αι βύθισμα μέχρι 3,10 μ., με δυνατότητα αύξησής του αριθμού τους με κατάλληλα λιμενικά έργα και τοποθέτηση πρόσθετων πλωτών προβλητών. Σύμφωνα λοιπόν με την απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το Άρθρο 1 παράγραφος 4 του Ν. 4014/2011 (Φ.Ε.Κ. Α'209/2011)» το έργο της μαρίνας ανήκει στην 3<sup>η</sup> κατηγορία «Λιμενικά έργα» και στην υποκατηγορία Α1 λιμένων σκαφών αναψυχής με δυναμικότητα μεγαλύτερη από 200 σκάφη (Υ.Α. 1958/2012). Το μήκος αλλά και ο αριθμός των σκαφών κάθε διάστασης παρουσιάζονται στον πίνακα [5.1].

Πίνακας 5. 1 Αριθμός και μήκος σκαφών μαρίνας.

| Μήκος Σκάφους | Αριθμός Σκαφών |
|---------------|----------------|
| 8μ./26 πόδια  | 125            |
| 10μ./32 πόδια | 125            |
| 12μ./39 πόδια | 90             |
| 14μ./45 πόδια | 62             |
| 16μ./52 πόδια | 61             |
| 18μ./59 πόδια | 15             |
| 20μ./65 πόδια | 10             |
| 25μ./82 πόδια | 10             |
| 30μ./98 πόδια | 2              |
| <b>Σύνολο</b> | <b>500</b>     |

Ίδια επεξεργασία.

Στη θαλάσσια ζώνη οι επιμέρους υπηρεσίες που παρέχονται είναι:

- Ασφαλές αγκυροβόλιο 500 σκαφών υπό οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες και συνδρομή στην πρόσδεσή του από κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό.
- Ασφάλεια των σκαφών από προσωπικό φύλαξης (24ωρη φύλαξη).
- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος σε όλες τις θέσεις πρόσδεσης της μαρίνας (220/380V, από 32 έως 400Amps στα 50Hz) με κιτία ρευματοδότησης (pillars).
- Παροχή πόσιμου νερού από τη δεξαμενή νερού που θα είναι τοποθετημένη στο χερσαίο τμήμα της μαρίνας.
  - Τηλεφωνική σύνδεση κατόπιν αίτησης στους υπεύθυνους της μαρίνας.
  - Ασύρματη πρόσβαση στο διαδίκτυο.
  - Παραλαβή λυμάτων και πετρελαίου από τα σκάφη και μεταφορά στις δεξαμενές λυμάτων και πετρελαίου που αναφέρθηκαν πιο πάνω, στις υπηρεσίες χερσαίας ζώνης.
    - Συλλογή στερεών απορριμμάτων με χρήση κάδων.
    - Παροχή καυσίμων από το σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων της μαρίνας.
    - Κατασκευή μικρού κεκλιμένου επιπέδου (ράμπας) για την ανέλκυση και καθέλκυση μικρών σκαφών («γλίστρα»).
    - Ανέλκυση και καθέλκυση, καθώς και μεταφορά σκαφών με γερανό

Τόσο οι υπηρεσίες όσο και οι υποδομές του χερσαίου και θαλάσσιου χώρου ακολουθούν κάποια γενικά ποσοστά κάλυψης της έκτασης της μαρίνας (κεφ. 3.3.3. διαγ.3.2), τα οποία σε γενικές γραμμές χαρακτηρίζουν και τις υπηρεσίες και υποδομές της υπό μελέτη μαρίνας.

### 5.3.2.3 Επιπλέον Εξοπλισμός Μαρίνας

Εκτός από τις παραπάνω υπηρεσίες χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης, σε όλη την έκταση της μαρίνας για να είναι λειτουργική θα υπάρχει ακόμα εξοπλισμός που θα αφορά:

- Εξοπλισμό καθαριότητας και υγιεινής, έτσι ώστε να ενισχύσει τη σωστή περιβαλλοντική διαχείριση της μαρίνας. Με τον εξοπλισμό αυτόν θα γίνεται η συλλογή των στερεών αποβλήτων και η απομάκρυνση των υγρών καταλοίπων από τις εγκαταστάσεις της.
- Εξοπλισμό πυρόσβεσης για την αντιμετώπιση περιστατικών πυρκαγιάς. Θα περιλαμβάνει πυροσβεστικούς κρουούς, πυροσβεστικές φωλιές και πλωτά πυροσβεστικά μέσα.
- Εξοπλισμό ασφάλειας. Θα περιλαμβάνει περίφραξη όλου του συγκροτήματος και φύλαξη από εξειδικευμένο προσωπικό (security), ενώ θα τοποθετηθεί και κλειστό σύστημα καμερών και συναγερμοί όπου χρειάζεται.
- Πινακίδες για την κατάλληλη σήμανση των χώρων της μαρίνας.
- Αστικός εξοπλισμός στους ελεύθερους χώρους.

### 5.3.3 Κόστος κατασκευής έργου

Το κόστος κατασκευής της μαρίνας συμπεριλαμβάνει πολλές παραμέτρους, καθώς οι υποδομές της για να ολοκληρωθούν, χρειάζεται η υλοποίηση πολλών κατασκευαστικών έργων. Το κόστος των έργων που πρέπει να γίνουν και που συνυπολογίζονται, έτσι ώστε να προκύψει το συνολικό κόστος επένδυσης της μαρίνας είναι το παρακάτω:

- Το κόστος των λιμενικών έργων στα οποία περιλαμβάνονται τα χερσαία και τα θαλάσσια (εσωτερικά και εξωτερικά). Σε αυτά ανήκουν οι κτηριακές εγκαταστάσεις ως χερσαία λιμενικά έργα και η εκβάθυνση, οι μώλοι, οι προβλήτες και το κρηπίδωμα ως θαλάσσια έργα.
- Το κόστος των οικοδομικών εργασιών (γενικών και ειδικών). Σε αυτές ανήκουν οι εκσκαφές – επιχώσεις, σκυροδετήσεις, τοιχοποιίες, επιχρίσματα, υδραυλικές εγκαταστάσεις ύδρευσης και αποχέτευσης, ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, επιστρώσεις δαπέδων, μονώσεις, μαρμαρικά, κουφώματα διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου, χρωματισμοί, είδη υγιεινής κ.λπ.
- Το κόστος των Η/Μ εγκαταστάσεων και εξοπλισμού, στον οποίο περιέχονται τα δίκτυα παροχής νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφώνου, εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού καυσίμων, πυρόσβεσης, εξοπλισμός ναυσιπλοΐας, πρυμνοδέτησης κ.λπ.

Από παραδείγματα μαρίνων στην Ελλάδα όπως της μαρίνας στην Κω και του ΟΛΘ στη Θεσσαλονίκη, συμπεραίνεται πως το κόστος κατασκευής κατανέμεται σύμφωνα με τον πίνακα [5.2] ως εξής:



Πίνακας 5. 2 Ποσοστιαία κατανομή κόστους κατασκευής μαρίνας.

| Ποσοστιαία Κατανομή Κόστους ανά Έργα |             |
|--------------------------------------|-------------|
| Έργα                                 | Ποσοστό (%) |
| Λιμενικά                             | 75-85       |
| Χερσαία                              | 25-15       |

Πηγή: (Μαρίνου, 2009, σ. 51).

Έτσι, τα λιμενικά έργα είναι αυτά που απορροφούν τα περισσότερα χρήματα για την κατασκευή τους και αυτό είναι λογικό καθώς οι εργασίες αυτές είναι μεγάλης κλίμακας. Με περισσότερη λεπτομέρεια η κατανομή του κόστους της επένδυσης μιας μαρίνας φαίνεται κα ανά ομάδα εργασιών στον πίνακα [5.3] που ακολουθεί.

Πίνακας 5. 3 Ποσοστιαία κατανομή κόστους μαρίνας ανά ομάδα εργασιών.

| Ποσοστιαία Κατανομή Κόστους ανά Ομάδα Εργασιών |             |
|--|-------------|
| Ομάδα Εργασιών                                 | Ποσοστό (%) |
| Οικοδομικά                                     | 13-17       |
| Λιμενικά                                       | 80-84       |
| Η/Μ Εγκαταστάσεις                              | 1-2         |
| Εξοπλισμός                                     | 0,5-1,5     |

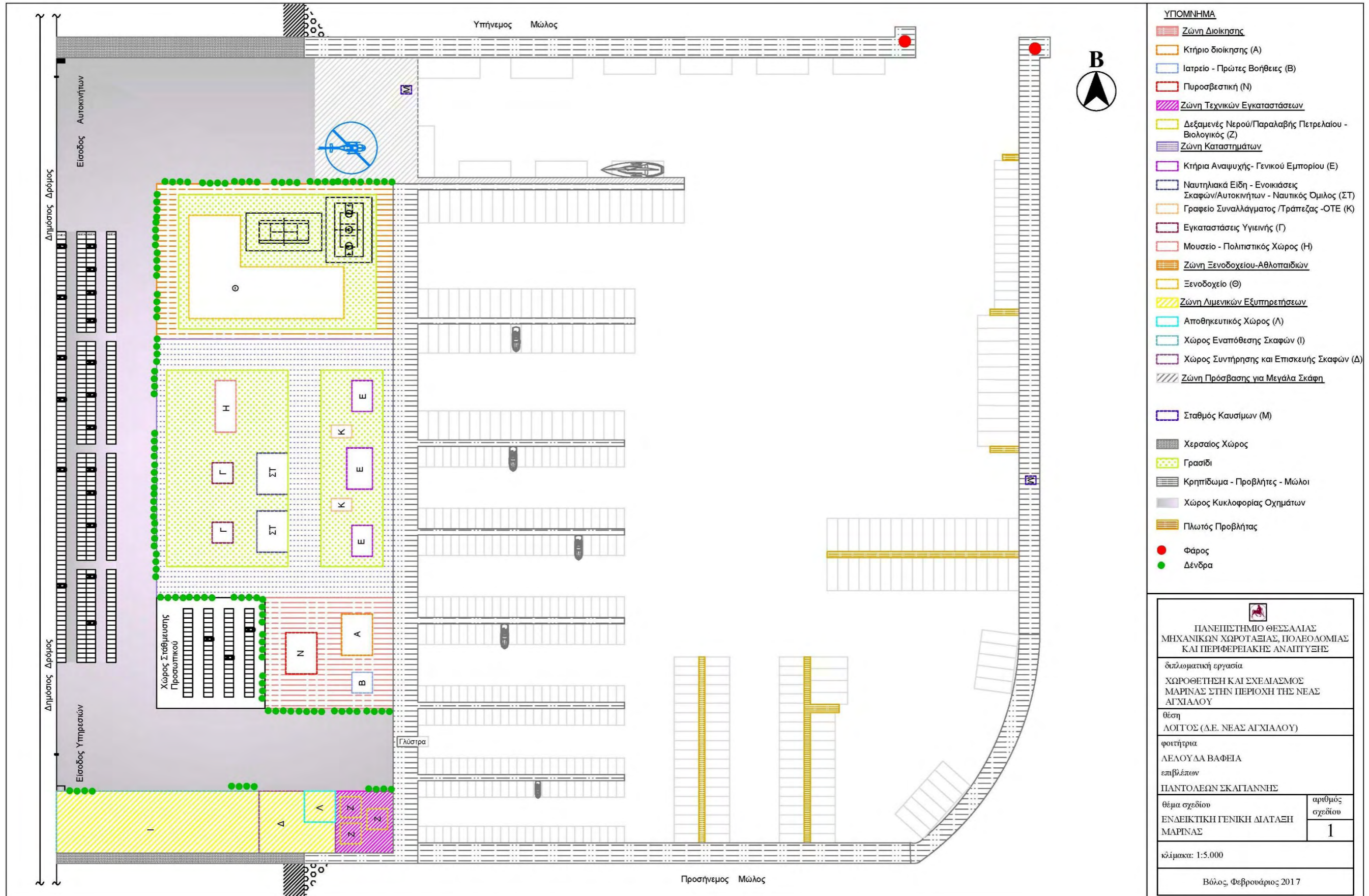
Πηγή: (Μαρίνου, 2009, σ. 51).

Κατά την εκπόνηση της διπλωματικής αυτής εργασίας δεν γίνεται λεπτομερής ανάλυση των τεχνικών έργων που είναι απαραίτητα για την κατασκευή της μαρίνας Νέας Αγχιάλου. Για τον λόγο αυτό δεν μπορεί να γίνει και προσδιορισμός με ακρίβεια του κόστους κατασκευής της μαρίνας. Έτσι, το κόστος θα υπολογιστεί κατά προσέγγιση.

Το μέσο κόστος κατασκευής μιας καλά οργανωμένης μαρίνας κυμαίνεται γύρω στα 6-7 εκατ. ευρώ. Ως παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί η μαρίνα του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης-ΟΛΘ στη Θεσσαλονίκη, που θα διαθέτει 218 θέσεις ελλιμενισμού και ο συνολικός προϋπολογισμός του επενδυτικού σχεδίου εκτιμάται στα 11,3 εκατ. ευρώ. (Γούτα, 2011) Η μαρίνα αυτή αποτελείται από χερσαία ζώνη 16.565 στρεμμάτων, ενώ ελλιμενίζει λιγότερα από τα μισά σκάφη τα οποία θα εξυπηρετεί η μαρίνα Νέας Αγχιάλου. Τα 11,3 εκατ. ευρώ λοιπόν αφορούν λιμενικά έργα για την υποστήριξη του μισού αριθμού σε σχέση με την υπό μελέτη μαρίνα και χερσαίου χώρου μικρότερο κατά 2/3 περίπου. Αν λοιπόν, το ποσό αυτό το μοιράσουμε με ποσοστά 25% χερσαίων κατασκευών και 75% λιμενικών, συμπεραίνεται πως τα 8.475.000 ευρώ θα χρειαστούν για τα λιμενικά έργα και 2.825.000 ευρώ για τα χερσαία. Συμπεραίνεται λοιπόν πως το κόστος για λιμενικά έργα που θα εξυπηρετήσουν 500 σκάφη αντί για 218 θα είναι σχεδόν διπλάσιο, άρα θα φτάσει περίπου 16.950.000 ευρώ, ενώ το κόστος για τα έργα για τρεις φορές μεγαλύτερο χερσαίο χώρο θα υπολογιστεί περίπου 8.475.000 ευρώ. Σύμφωνα με τις παραδοχές και τις υποθέσεις αυτές, το συνολικό κόστος της μαρίνας Νέας Αγχιάλου ανέρχεται περίπου στα 25 εκατομμύρια ευρώ.

Στο τέλος αυτού του υποκεφαλαίου, μετά την οριοθέτηση των ζωνών της μαρίνας, την θέση κατασκευής της και την αναφορά στις υποδομές της, αλλά και στις υπηρεσίες που θα προσφέρει, προκύπτει το παρακάτω σχέδιο [5.1] με μία ενδεικτική Γενική Διάταξη στην περιοχή Λόγγος της Νέας Αγχιάλου.

Σχέδιο 5. 1 Τελική ενδεικτική γενική διάταξη μαρίνας Νέας Αγχιάλου.



Ίδια επεξεργασία.



## 5.4 Συμβολή της μαρίνας στην οικονομία

Στο υποκεφάλαιο αυτό θα γίνει προσπάθεια ανάδειξης της συμβολής της λειτουργίας της μαρίνας στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και της σημασίας της στην τοπική οικονομία. Ακόμα θα παρουσιαστούν κάποιες από τις πηγές εσόδων της μαρίνας, χωρίς όμως να προσδιοριστούν τα τελικά ετήσια έσοδα της λειτουργίας της.

### *5.4.1 Ενίσχυση τοπικής απασχόλησης*

Για την ανάλυση που θα γίνει για να προκύψει ο αριθμός των απασχολούμενων από τη λειτουργία της μαρίνας θα χρησιμοποιηθούν στοιχεία από το Γκιζιάκης, κ.ά. (2012). Τα κυριότερα συμπεράσματα θα προκύψουν τόσο με βάση τις θέσεις ελλιμενισμού μιας μαρίνας, όσο και με το αριθμό σκαφών που ελλιμενίζουν.

Έτσι, για θέσεις εργασίας μέχρι το 2012 με βάση τις μαρίνες της Αττικής που καλύπτουν 4.075 θέσεις ελλιμενισμού με 178 εργαζομένους σε αυτές. Η αναλογία είναι 4,36 εργαζόμενοι για κάθε 100 θέσεις μαρινών (Γκιζιάκης κ.ά., 2012, σ.178). Εάν η αναλογία είναι ίδια και για την περίπτωση της μαρίνας της Νέας Αγχιάλου τότε οι εργαζόμενοι που προκύπτουν για τις 500 θέσεις ελλιμενισμού της φτάνουν τους 21,8 άρα **22** εργαζόμενους. Οι εργαζόμενοι αυτοί καλύπτουν τις θέσεις εργασίας του ξενοδοχείου, των καταστημάτων που λειτουργούν στη μαρίνα και των υποστηρικτικών εργασιών όπως η κατασκευή των σκαφών. Σκοπός αυτών των υποδομών είναι η εξασφάλιση άνετης διαμονής αλλά και η δημιουργία θέσεων εργασίας με ικανοποιητικά εισοδήματα για τους εργαζόμενους.

Όσον αφορά στα σκάφη αναψυχής και στις άμεσες θέσεις εργασίας για τα πληρώματα γίνεται σαφές ότι τα μεγαλύτερα σκάφη δημιουργούν και περισσότερες θέσεις εργασίας ανά σκάφος, καθώς για τα μικρότερα, κυρίως τα ιστιοπλοϊκά δεν χρειάζεται επιπλέον προσωπικό, αφού μπορούν να τα χειριστούν οι ιδιοκτήτες ή ναυλωτές τους. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται και στον πίνακα [5.4].

*Πίνακας 5. 4 Κατανομή θέσεων εργασίας πληρωμάτων ανά μήκος σκαφών.*

| <b>Μήκος Σκάφους</b> | <b>Πληρώματα</b> | <b>Αριθμός Σκαφών</b> | <b>Πληρώματα/Σκάφος</b> |
|----------------------|------------------|-----------------------|-------------------------|
| 4 – 10               | 55               | 421                   | 0,13                    |
| 11 – 15              | 54               | 126                   | 0,47                    |
| 16 – 20              | 29               | 18                    | 1,61                    |
| 21 – 25              | 30               | 12                    | 2,5                     |
| 25+                  | 120              | 21                    | 5,71                    |

Πηγή: (Γκιζιάκης κ.ά., 2012, σ.178).

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα της μελέτης, με βάση τους αριθμούς σκαφών της μαρίνας Νέας Αγχιάλου, όπως παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο υποκεφάλαιο

προκύπτει ο παρακάτω πίνακας [5.5]. Έτσι, για τα ελλιμενιζόμενα σκάφη στη μαρίνα προκύπτουν συνολικά **279** εργαζόμενοι ως πληρώματα σε αυτά.

Πίνακας 5. 5 Εργαζόμενοι ως πλήρωμα σκαφών μαρίνας Νέας Αγχιάλου.

| Μήκος Σκάφους | Αριθμός Σκαφών | Πληρώματα/Σκάφος | Πληρώματα  |
|---------------|----------------|------------------|------------|
| 4 – 10        | 250            | 0,13             | 33         |
| 11 – 15       | 152            | 0,47             | 71         |
| 16 – 20       | 86             | 1,61             | 139        |
| 21 – 25       | 10             | 2,5              | 25         |
| 25+           | 2              | 5,71             | 11         |
| <b>Σύνολο</b> | <b>500</b>     |                  | <b>279</b> |

Ιδία επεξεργασία.

Τέλος, ο αριθμός των απασχολούμενων στις υπηρεσίες διοίκησης, καθαρισμού, ασφάλειας και οικονομικής διαχείρισης μιας μαρίνας χωρητικότητας 100 σκαφών φτάνει περίπου τα 11 άτομα (2 διευθυντές, 1 λογιστής, 2 προσωπικό ασφαλείας, 2 διοικητική υπάλληλοι, 2 υπάλληλοι ελλιμενισμού και 2 καθαρίστριες). (Ζαγκαβιέρου, 2014, σ. 85)

Βέβαια αυτό δεν αλλάζει ιδιαίτερα στην περίπτωση μαρίνας με περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού. Το προσωπικό που θα ενισχυθεί στην περίπτωση της μαρίνας Νέας Αγχιάλου είναι οι καθαριστές που από 2 θα αυξηθούν σε 5, λόγω μεγαλύτερου χερσαίου τμήματος και μεγαλύτερης κτηριακής επιφάνειας. Οι λογιστές θα είναι 2 άτομα και το προσωπικό ασφαλείας 4 άτομα. Άρα από τις παραπάνω υπηρεσίες προκύπτουν **17** άτομα προσωπικό, [πίνακας 5.6].

Πίνακας 5. 6 Θέσεις εργασίας διοίκησης, καθαρισμού, ασφάλειας και οικονομικής διαχείρισης μαρίνας Νέας Αγχιάλου.

| Περιγραφή Θέσης                                       | Αριθμός Απασχολούμενων |
|---|------------------------|
| Διεύθυνση Μονάδας                                     |                        |
| Διευθυντές  | 2                      |
| Οικονομική Διεύθυνση                                  |                        |
| Λογιστές  | 2                      |
| Τμήμα Συστήματος Ασφάλειας, Ποιότητας & Περιβάλλοντος |                        |
| Προσωπικό Ασφάλειας                                   | 4                      |
| Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης                         |                        |
| Υπάλληλοι Διοικητικής Υποστήριξης                     | 2                      |
| Τμήμα Λιμενικών Υπηρεσιών                             |                        |
| Υπάλληλοι Ελλιμενισμού Σκαφών & Ενημέρωσης πληρωμάτων | 2                      |
| Τμήμα Καθαρισμού                                      |                        |
| Καθαριστές  | 5                      |
| <b>Σύνολο</b>   | <b>17</b>              |

Ιδία επεξεργασία.



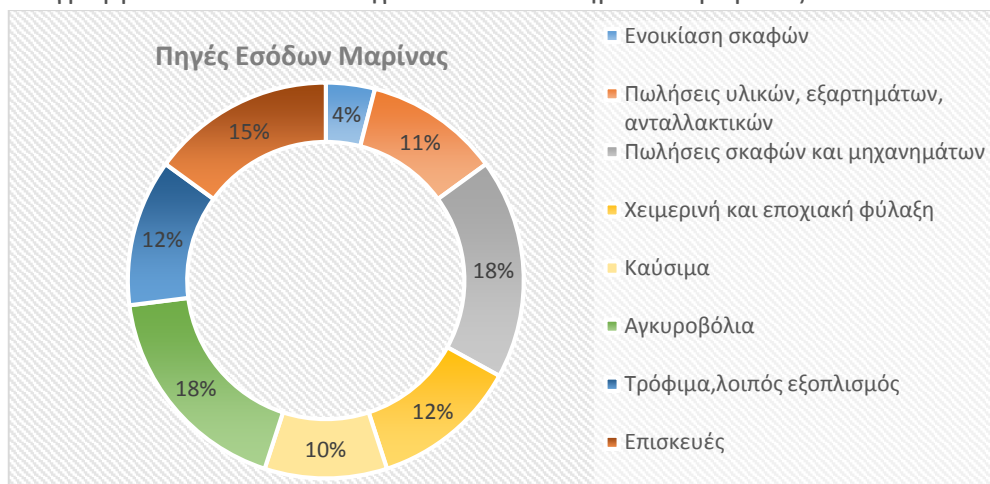
Από την παραπάνω ανάλυση (17 άτομα διοικητικών θέσεων, 22 άτομα απασχολούμενοι στις υπόλοιπες υπηρεσίες της μαρίνας και **279** άτομα πλήρωμα σκαφών) προκύπτει πως ο συνολικός αριθμός απασχολουμένων στη μαρίνα φτάνει περίπου τα **318** άτομα. Βέβαια, λόγω της εποχικότητας από την οποία χαρακτηρίζεται ο κλάδος αυτός του τουρισμού, οι θέσεις των απασχολούμενων δεν είναι σταθερές, ενώ και τους καλοκαιρινούς μήνες ο αριθμός αυτός δεν είναι σταθερός καθώς υπάρχει η πιθανότητα να μην υπάρχει πληρότητα των θέσεων ελλιμενισμού.

#### 5.4.2 Πηγές εσόδων μαρίνας

Αν και το κόστος κατασκευής μιας μαρίνας λοιπόν, είναι υψηλό δεν πρέπει το έργο να αντιμετωπίζεται σαν μια υποδομή που καλύπτει μόνο τουριστικά συμφέροντα, αλλά και σαν μια υποδομή που κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της θα αποφέρει κέρδη.

Από τις πιο κερδοφόρες πηγές εσόδων και πιο σημαντικές εμπορικές δραστηριότητες μιας μαρίνας, αποτελούν τα αγκυροβόλια με ποσοστό συμμετοχής στα έσοδα 18%-20% σύμφωνα με διεθνή εμπειρία [διάγραμμα 5.2] (Παπακώστας, 2007, σ. 27). Τα έσοδα των αγκυροβολίων θα προέλθουν, είτε από απλή ενοικίαση, είτε από μακροχρόνιες μισθώσεις. Τα ενοικιαζόμενα σκάφη τα διαχειρίζονται εταιρείες διαχείρισης για λογαριασμό των ιδιοκτητών τους (20%-35% του κέρδους στον ιδιοκτήτη). Επίσης οι θέσεις των ενοικιαζόμενων σκαφών καλύπτουν το 60-70% των συνολικών θέσεων μιας μαρίνας. Τα σκάφη αυτά συντηρούνται από τις διαχειρίστριες εταιρείες τους, ενώ οι ιδιοκτήτες τους για να μπουν στην αγορά μιας εμπορικής μαρίνας πολλές φορές μειώνουν τα έσοδα από τα κέρδη των ενοικιάσεων τους. (Καλαντζή, 2004, σσ. 43-44) Για τη μαρίνα της Νέας Αγχιάλου προβλέπονται 300 σταθερές θέσεις και 200 θέσεις για διερχόμενα σκάφη. Τα έσοδα που θα προκύψουν από τις πωλήσεις σκαφών και μηχανημάτων, αλλά και τις κατασκευές σκαφών δεν μπορούν να προβλεφθούν, ενώ δεν είναι δυνατόν να συνηπολογιστούν με τα έσοδα των αγκυροβολίων καθώς αποτελούν ιδιωτικές συναλλαγές.

Διάγραμμα 5. 2 Ποσοστά πηγών εσόδων υπηρεσιών μαρίνας.



Πηγή: (Παπακώστας, 2007, σ. 27), ίδια επεξεργασία.

Σύμφωνα με τον τιμοκατάλογο ελλιμενισμού της μαρίνας Φλοίσβου, Κω και Αλίμου προκύπτουν οι δύο παρακάτω πίνακες με τις τιμές ελλιμενισμού ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών κατά ομάδες ημερών, αντίστοιχα. Οι τιμές αυτές έχουν υπολογιστεί έτσι ώστε να είναι προσιτές στους ενδιαφερόμενους και να γίνεται ανταγωνιστική η μαρίνα [Πίνακας 5.7].

Πίνακας 5. 7 Τιμοκατάλογος ελλιμενισμού ιδιωτικών σκαφών μαρίνας Νέας Αγχιάλου σε ημέρες.

| Μήκος Σκάφους | 1        | 31-60   | 61-90   | 91-120  | 121-150 | 151-180 | 181-210 | 211-240 | 241-270 | 271-300 | 301-330 | 331-365 | Ανέλκυση-Καθέλκυση |
|---------------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------|
| 8             | 15,36 €  | 436 €   | 636 €   | 820 €   | 912 €   | 974 €   | 1.035 € | 1.097 € | 1.158 € | 1.220 € | 1.282 € | 1.359 € | 218 €              |
| 9             | 17,85 €  | 492 €   | 692 €   | 876 €   | 968 €   | 1.030 € | 1.091 € | 1.153 € | 1.214 € | 1.276 € | 1.338 € | 1.415 € | 246 €              |
| 10            | 20,52 €  | 556 €   | 756 €   | 940 €   | 1.032 € | 1.094 € | 1.155 € | 1.217 € | 1.278 € | 1.340 € | 1.401 € | 1.478 € | 356 €              |
| 11            | 23,38 €  | 706 €   | 906 €   | 1.090 € | 1.182 € | 1.244 € | 1.305 € | 1.367 € | 1.428 € | 1.490 € | 1.552 € | 1.629 € | 506 €              |
| 12            | 26,43 €  | 761 €   | 961 €   | 1.145 € | 1.237 € | 1.299 € | 1.360 € | 1.422 € | 1.483 € | 1.545 € | 1.607 € | 1.684 € | 561 €              |
| 13            | 29,69 €  | 833 €   | 1.033 € | 1.217 € | 1.309 € | 1.371 € | 1.432 € | 1.494 € | 1.555 € | 1.617 € | 1.679 € | 1.756 € | 633 €              |
| 14            | 33,16 €  | 889 €   | 1.089 € | 1.273 € | 1.365 € | 1.427 € | 1.488 € | 1.550 € | 1.611 € | 1.673 € | 1.735 € | 1.812 € | 689 €              |
| 15            | 36,86 €  | 937 €   | 1.137 € | 1.321 € | 1.413 € | 1.475 € | 1.536 € | 1.598 € | 1.659 € | 1.721 € | 1.783 € | 1.860 € | 737 €              |
| 16            | 40,81 €  | 1.016 € | 1.216 € | 1.400 € | 1.492 € | 1.554 € | 1.615 € | 1.677 € | 1.738 € | 1.800 € | 1.862 € | 1.939 € | 816 €              |
| 17            | 45,01 €  | 1.095 € | 1.295 € | 1.479 € | 1.571 € | 1.633 € | 1.694 € | 1.756 € | 1.817 € | 1.879 € | 1.941 € | 2.018 € | 895 €              |
| 18            | 49,49 €  | 1.199 € | 1.399 € | 1.583 € | 1.675 € | 1.737 € | 1.798 € | 1.860 € | 1.921 € | 1.983 € | 2.045 € | 2.122 € | 999 €              |
| 19            | 54,25 €  | 1.247 € | 1.447 € | 1.631 € | 1.723 € | 1.785 € | 1.846 € | 1.908 € | 1.969 € | 2.031 € | 2.093 € | 2.170 € | 1.047 €            |
| 20            | 59,31 €  | 1.310 € | 1.510 € | 1.694 € | 1.786 € | 1.848 € | 1.909 € | 1.971 € | 2.032 € | 2.094 € | 2.156 € | 2.233 € | 1.110 €            |
| 21            | 64,69 €  | 1.389 € | 1.589 € | 1.773 € | 1.865 € | 1.927 € | 1.988 € | 2.050 € | 2.111 € | 2.173 € | 2.235 € | 2.312 € | 1.189 €            |
| 22            | 70,41 €  | 1.429 € | 1.629 € | 1.813 € | 1.905 € | 1.967 € | 2.028 € | 2.090 € | 2.151 € | 2.213 € | 2.275 € | 2.352 € | 1.229 €            |
| 23            | 76,48 €  | 1.508 € | 1.708 € | 1.892 € | 1.984 € | 2.046 € | 2.107 € | 2.169 € | 2.230 € | 2.292 € | 2.354 € | 2.431 € | 1.308 €            |
| 24            | 82,92 €  | 1.548 € | 1.748 € | 1.932 € | 2.024 € | 2.086 € | 2.147 € | 2.209 € | 2.270 € | 2.332 € | 2.394 € | 2.471 € | 1.348 €            |
| 25            | 89,76 €  | 1.643 € | 1.843 € | 2.027 € | 2.119 € | 2.181 € | 2.242 € | 2.304 € | 2.365 € | 2.427 € | 2.489 € | 2.566 € | 1.443 €            |
| 26            | 95,71 €  | 1.723 € | 1.923 € | 2.107 € | 2.199 € | 2.261 € | 2.322 € | 2.384 € | 2.445 € | 2.507 € | 2.569 € | 2.646 € | 1.523 €            |
| 27            | 101,73 € | 1.778 € | 1.978 € | 2.162 € | 2.254 € | 2.316 € | 2.377 € | 2.439 € | 2.500 € | 2.562 € | 2.624 € | 2.701 € | 1.578 €            |
| 28            | 108,01 € | 1.826 € | 2.026 € | 2.210 € | 2.302 € | 2.364 € | 2.425 € | 2.487 € | 2.548 € | 2.610 € | 2.672 € | 2.749 € | 1.626 €            |
| 29            | 114,30 € | 1.898 € | 2.098 € | 2.282 € | 2.374 € | 2.436 € | 2.497 € | 2.559 € | 2.620 € | 2.682 € | 2.744 € | 2.821 € | 1.698 €            |
| 30            | 119,29 € | 1.953 € | 2.153 € | 2.337 € | 2.429 € | 2.491 € | 2.552 € | 2.614 € | 2.675 € | 2.737 € | 2.799 € | 2.876 € | 1.753 €            |

Ιδία επεξεργασία.

Πίνακας 5. 8 Τιμοκατάλογος ελλιμενισμού επαγγελματικών σκαφών μαρίνας Νέας Αγχιάλου.

Σύμφωνα με τους παραπάνω πίνακες τιμολόγησης ελλιμενισμού, ορίζεται αρχικά το κόστος ελλιμενισμού για τα ιδιωτικά σκάφη από 8-30μ. ανά διάστημα 30 ημερών, ενώ υπολογίζεται και το κόστος ανέλκυσης και καθέλκυσης αυτών. Για την διαχείριση των ιδιωτικών σκαφών στην ξηρά οι τιμές προσαυξάνονται κατά 25% ανά μήνα.

Για τα επαγγελματικά σκάφη λόγω των σταθερών θέσεων τους στη μαρίνα και λόγω απαλλαγής ΦΠΑ, οι τιμές για κάθε είδος σκάφους είναι μικρότερες [πίνακας 5.8]. Το κόστος ελλιμενισμού τους αυξάνεται κατά 17,50€ το μέτρο για σκάφη με μεγαλύτερα μήκη από τα αναγραφόμενα. Τέλος η ανέλκυση-καθέλκυσή τους κοστίζει περίπου 30€.

Επίσης, υπάρχουν και επιπλέον χρεώσεις για τα σκάφη που είναι οι εξής:

- Για προσωρινό ελλιμενισμό σκαφών (μέχρι 90 ημέρες) οι τιμές αυτές είναι προσαυξημένες κατά 65% ανά ημέρα ελλιμενισμού.

- Για πλαγιοδέτηση σκάφους (έναντι πρυμοδέτησης), το κόστος είναι προσαυξημένο κατά 100% των αναγραφόμενων τιμών.

- Η χρέωση υδροδότησης είναι 4,70€ ανά κ.μ.
- Η χρέωση ηλεκτροδότησης αποτελείται από το πάγιο ποσό των 20€ μηνιαίως και για την κατανάλωση ρεύματος 0,20€ ανά κιλοβατώρα.
- Για τηλεφωνική σύνδεση υπάρχει χρέωση μηνιαίου παγίου 30€, σύμφωνα με το τιμολόγιο του ΟΤΕ.
- Για αποθήκευση εξαρτημάτων σκαφών στον αποθηκευτικό χώρο της μαρίνας, θα καταβάλλεται μηνιαίως 15€/κ.μ.
- Η παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων κοστολογείται κάθε φορά σύμφωνα με το *Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων*, δυνάμει των διατάξεων της υπ` αριθμ. 3418/07/2002 (ΦΕΚ 712 Β/11.6.2002) Κοινής Υπουργικής Απόφασης.

Σύμφωνα με τους παραπάνω υπολογισμούς και με βάση τον αριθμό των ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών που θα ελλιμενίζονται στη μαρίνα θα προκύπτουν και τα έσοδα των υπηρεσιών της.

| Μήκος Σκάφους | Μήνας |
|---------------|-------|
| 8             | 125 € |
| 9             | 140 € |
| 10            | 156 € |
| 11            | 170 € |
| 12            | 187 € |
| 13            | 202 € |
| 14            | 218 € |
| 15            | 233 € |
| 16            | 249 € |
| 17            | 264 € |
| 18            | 313 € |
| 19            | 331 € |
| 20            | 347 € |
| 21            | 365 € |
| 22            | 382 € |
| 23            | 398 € |
| 24            | 417 € |
| 25            | 434 € |
| 26            | 451 € |
| 27            | 467 € |
| 28            | 486 € |
| 29            | 503 € |
| 30            | 520 € |

Ιδία επεξεργασία.

Ενδεικτικά σε αυτό το σημείο, θα παρουσιαστούν τα συνολικά ετήσια έσοδα της μαρίνας Νέας Αγχιάλου που προκύπτουν από τα παραπάνω τιμολόγια ελλιμενισμού. Αν υποθέσουμε πως η μαρίνα έχει θέσεις τόσες ώστε να καλύπτει τα  $\frac{3}{4}$  της χωρητικότητάς της (375 σκάφη), με το 65% αυτών, όπως προαναφέρθηκε, να είναι ενοικιαζόμενες, άρα **244** επαγγελματικά σκάφη και τα υπόλοιπα **131** ιδιωτικά (87 μακροχρόνιες μισθώσεις και 44 μισθώσεις 7 ημερών) και με βάση τους παραπάνω πίνακες τιμών ελλιμενισμού [5.7 και 5.8] τους προκύπτουν τα παρακάτω ετήσια έσοδα. (βλ. πίνακες [5.9 και 5.10]) Επιλέχτηκε ένας μέσος όρος μέτρου σκάφους (12μ.-39 πόδια), ώστε να είναι ευκολότεροι οι υπολογισμοί.

Πίνακας 5. 9 Ετήσια έσοδα μαρίνας ελλιμενισμού και ανέλκυσης/καθέλκυσης επαγ. σκαφών.

|                                     | Επαγγελματικά Σκάφη |                   |                |
|-------------------------------------|---------------------|-------------------|----------------|
|                                     | Αριθμός σκαφών      | Τιμή ανά μήνα (€) | Συνολικά (€)   |
| <b>Ελλιμενισμός</b>                 | 244                 | 187               | 547.536        |
| <b>Ανέλκυση/Καθέλκυση (8 μήνες)</b> | 200                 | 30                | 6.000          |
| <b>Σύνολο</b>                       |                     |                   | <b>553.536</b> |

Ιδία επεξεργασία.

Για τα 244 επαγγελματικά σκάφη [πίνακας 5.9], προκύπτουν συνολικά ετήσια έσοδα από τον ελλιμενισμό τους 547.536 € (187€/μήνα\*244 σκάφη\*12 μήνες). Επίσης, έσοδα προέρχονται από την ανέλκυση/καθέλκυσή τους. Υποθέτοντας πως την υπηρεσία αυτή την χρησιμοποιούν 25 επαγγελματικά σκάφη κάθε μήνα, για 8 μήνες (Μάρτη-Οκτώβρη) όπου παρουσιάζει μεγαλύτερη δραστηριότητα η μαρίνα. Άρα για 200 σκάφη (25 σκάφη\*8 μήνες) το διάστημα αυτό προκύπτουν έσοδα 6.000 € (30€/μήνα\*200 σκάφη). Τα συνολικά ετήσια έσοδα από τις δύο παραπάνω υπηρεσίες για τα επαγγελματικά σκάφη φτάνουν τα **553.536 €**.

Πίνακας 5. 10 Ετήσια έσοδα μαρίνας ελλιμενισμού και ανέλκυσης/καθέλκυσης ιδιωτ. σκαφών.

|                                     | Ιδιωτικά Σκάφη      |                     |                  |
|-------------------------------------|---------------------|---------------------|------------------|
|                                     | Βραχυχρόνια μίσθωση | Μακροχρόνια μίσθωση | Συνολικά         |
| <b>Ελλιμενισμός</b>                 | 457.248             | 1.758.096           | 2.695.648        |
| <b>Ανέλκυση/Καθέλκυση (8 μήνες)</b> | 112.200             |                     | 112.200          |
| <b>Σύνολο</b>                       |                     |                     | <b>2.807.848</b> |

Ιδία επεξεργασία.

Τα 131 ιδιωτικά σκάφη [πίνακας 5.10] χωρίζονται σε 87 σκάφη με μακροχρόνιες μισθώσεις ενός έτους και 44 με βραχυχρόνιες μισθώσεις 7 ημερών. Για τα 87 σκάφη τα συνολικά έσοδα ελλιμενισμού είναι 1.758.096 € (1.684€/331-365 ημέρες\*87 σκάφη\*12μήνες) και για τα 44 για μισθώσεις 7 ημερών όπου η τιμή προσαυξάνεται κατά 65% κάθε μέρα, όπως αναφέρθηκε τα έσοδα για διάρκεια 8 μηνών είναι 937.552€ (1299€/7 ημέρες\*44 σκάφη\*8 μήνες). Επίσης, έσοδα προέρχονται από την ανέλκυση/καθέλκυσή τους. Υποθέτοντας πως την υπηρεσία αυτή την χρησιμοποιούν 25 ιδιωτικά σκάφη κάθε μήνα, για 8 μήνες (Μάρτη-Οκτώβρη), όπου παρουσιάζει



μεγαλύτερη δραστηριότητα η μαρίνα, για 200 σκάφη (25 σκάφη\*8 μήνες) το διάστημα αυτό προκύπτουν 112.200 € (561€/μήνα\*200 σκάφη). Τα συνολικά ετήσια έσοδα από τις δύο παραπάνω υπηρεσίες για τα ιδιωτικά σκάφη φτάνουν τα **2.807.848 €**. Άρα, τα συνολικά ετήσια έσοδα από τις παραπάνω υπηρεσίες της μαρίνας υπολογίζονται στα **3.361.384€**. Τα έσοδα θα είναι πολλά περισσότερα καθώς, τα παραπάνω αφορούν σκάφη 12μ.-39 ποδιών, άρα για σκάφη μεγαλύτερων διαστάσεων θα είναι και περισσότερα τα έσοδα, ενώ πηγές εσόδων αναλόγως με το καθεστώς διαχείρισης της θα αποτελούν και διάφορες ακόμα υποστηρικτικές υπηρεσίες της.

Βάσει της παραπάνω ανάλυσης, είναι απαραίτητη η κατάρτιση ενός λεπτομερούς Business Plan προκειμένου να μελετηθούν οι λεπτομέρειες που θα καταστήσουν επικερδή μια τέτοια μελλοντική επένδυση. Η αναλυτική κατάρτιση ενός Business Plan θα αποτελούσε το αντικείμενο μια περαιτέρω (πολύ ενδιαφέρουσας) εργασίας.

Στο κεφάλαιο αυτό, αρχικά έγινε ανάλυση του περιβαλλοντικού σχεδιασμού του έργου. Παρουσιάστηκε η περιβαλλοντική ένταξή του στην περιοχή, ο βιώσιμος χαρακτήρας του, αλλά και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου (κατασκευή και λειτουργία). Με τη σωστή διαχείριση των παραπάνω επιπτώσεων, αλλά και τη σωστή κατασκευή της υποδομής δεν θα προκύψει κάποιος αρνητικός περιβαλλοντικός αντίκτυπος στην περιοχή. Μετά την εκτενή ανάλυση της περιοχής του Λόγγου, την παρουσίαση των στοιχείων κατασκευής λιμενικών εγκαταστάσεων και την πρόταση των υπηρεσιών και υποδομών της, προέκυψε μια ενδεικτική γενική διάταξη της λιμενικής αυτής εγκατάστασης 500 θέσεων ελλιμενισμού σκαφών. Ακόμα και τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά της μαρίνας έγινε προσπάθεια να ακολουθούν τα βιώσιμα παγκόσμια πρότυπα μιας τέτοιας κατασκευής, κάτι το οποίο βέβαια αλλάζει ανάλογα με την κλίμακα του έργου αλλά και τις απαιτήσεις της κάθε χώρας σε τέτοιες υποδομές. Τέλος, ενδεικτικά επίσης, έγινε και μια προσέγγιση του αριθμού του εργατικού δυναμικού των υπηρεσιών αυτών. Όλα τα παραπάνω, υπολογίστηκαν έτσι ώστε η υποδομή της μαρίνας να είναι λειτουργική ως προς τους χρήστες και ανταγωνιστική ως προς τις άλλες μαρίνες. Πάντα όμως, στόχος είναι η ισορροπία των κοινωνικών και οικονομικών παραγόντων, με τους παράγοντες του περιβάλλοντος, έτσι ώστε η μαρίνα να αποτελέσει ένα άρτια σχεδιασμένο και οργανωμένο έργο.

## Κεφάλαιο 6: Γενικές Παρατηρήσεις-Συμπεράσματα

Ο τουρισμός αποτελεί έναν ισχυρό οικονομικό τομέα με περαιτέρω τάσεις ανάπτυξης, τόσο σε παγκόσμιο, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Την ίδια τάση παρουσιάζει και ο τουρισμός σκαφών αναψυχής που αποτελεί κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού. Η Μεσόγειος αποτελεί τον σημαντικότερο προορισμό σκαφών αναψυχής από τη δεκαετία του 60' που εμφάνισε ανάπτυξη μέχρι σήμερα, λόγω των ευνοϊκών κλιματολογικών συνθηκών της και του πολιτισμικού και φυσικού της πλούτου. Η Ελλάδα συγκεκριμένα με μία πτώση που παρουσίασε στον εισερχόμενο τουρισμό σκαφών αναψυχής την τριετία 2010-2013, χαρακτηρίστηκε μετέπειτα και πάλι από ανάπτυξη, με τον αριθμό των εισερχόμενων τουριστών του κλάδου να φτάνει το 1.5-2% κάθε χρόνο.

Υποστηρικτικές υποδομές του τουρισμού σκαφών αναψυχής αποτελούν οι τουριστικοί λιμένες (ΤΛ), ενώ περισσότερες και καλύτερης ποιότητας υπηρεσίες προσφέρουν οι μαρίνες. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι χώρες της Γαλλίας, Ιταλίας και Ισπανίας που αποτελούν και τις πρώτες χώρες στην Ευρώπη όπου αναπτύχθηκε ο τουρισμός γιώτινγκ, αλλά και αργότερα της Κροατίας, χαρακτηρίζονται τόσο από μεγάλο αριθμό σκαφών αναψυχής εγγεγραμμένο στα νηολόγια τους, όσο και από μεγάλες επενδύσεις στην κατασκευή μαρίνων, με εξελιγμένες υπηρεσίες και μεγάλο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού. Από τα παραδείγματα μαρίνων των παραπάνω χωρών, προκύπτει ότι η χωροθέτηση των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων συνέβαλλε στην ανάπτυξη τους. Οι λιμενικές τους εγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται από οργάνωση στο σχεδιασμό τους και στις υποδομές τους, προσελκύοντας έτσι μεγάλο αριθμό τουριστών. Μεγάλη σημασία δίνεται επίσης και στη σωστή ένταξη της μαρίνας, έτσι ώστε να μην επιβαρύνει περιβαλλοντικά την περιοχή. Με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες 2008/56 για τη θαλάσσια στρατηγική, που ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με τον Ν.3983/2011 και την Οδηγία 2014/89/ΕΕ για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, διαμορφώνεται ένα γενικότερο πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου χώρου και διαμόρφωσης μιας περιοχής με κατάλληλο τρόπο για να δεχτεί τέτοιες κατασκευές.

Ο τουριστικός λιμένας ως μια σύνθετη και κοστοβόρος επένδυση, απαιτεί και μια σειρά από κριτήρια που διέπουν τις διαδικασίες της χωροθέτησης, του σχεδιασμού, της διαχείρισης και της λειτουργίας. Τα κριτήρια αυτά θεσπίστηκαν σε εθνικό επίπεδο, με τον νόμο 2160/93, ενώ αργότερα ακολούθησαν αρκετές τροποποιήσεις του. Μειονέκτημα της νομοθεσία αυτής αποτελεί η γραφειοκρατία που χαρακτηρίζει την ολοκλήρωση των παραπάνω διαδικασιών και κατ' επέκταση η χρονοβόρος διαδικασία αδειοδότησης των έργων αυτών. Ακόμα μια αδυναμία σε εθνικό επίπεδο που αφορά στον τομέα του τουρισμού γιώτινγκ και των υποστηρικτικών εγκαταστάσεών του, είναι η υψηλή φορολογία σκαφών αναψυχής και η υψηλή τιμολόγηση ελλιμενισμού αυτών. Στην Ελλάδα, οι πρώτες προσπάθειες ένταξης των ΤΛ σε χωροταξικό σχέδιο ήταν το

ΣΕΣΥΛΑ, ενώ αργότερα μέχρι και το 2001 ακολούθησαν και άλλες επικαιροποιήσεις του. Παρ' όλα αυτά, τα παραπάνω σχέδια δεν θεσμοθετήθηκαν.

Στη χώρα μέχρι το 2017 έχουν χωροθετηθεί 59 μαρίνες με 10.000 θέσεις συνολικά. Από αυτές, οι 28 λειτουργούν, άρα συμπεραίνεται πως οι θέσεις που μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες ελλιμενισμού είναι ακόμα λιγότερες από 10.000. Από τις μαρίνες που λειτουργούν, λίγες είναι αυτές που προσφέρουν καλής ποιότητας υποδομές και υπηρεσίες και καλύπτουν ολοκληρωτικά τις ανάγκες των χρηστών και επισκεπτών τους. Η ζήτηση για ελλιμενισμό από τον εσωτερικό τουρισμό έχει αγγίξει και 95% της ζήτησης, ενώ με την τελευταία καταγραφή σκαφών αναψυχής με ελληνική σημαία για το 2010, τα σκάφη έφτασαν τα 17.000 περίπου (ιδιωτικά και επαγγελματικά).

Συμπεραίνεται λοιπόν, πως η παραπάνω ζήτηση δεν μπορεί να καλυφθεί ολοκληρωτικά από τις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις της χώρας. Για να υπάρξει η δυνατότητα κάλυψης της όλο και μεγαλύτερης ζήτησης σε θέσεις ελλιμενισμού, τόσο από το εξωτερικό όσο και από το εσωτερικό, πρέπει να πραγματοποιηθεί εμπλουτισμός του δικτύου ΤΛ και ειδικότερα των μαρινών, καθώς και η ένταξη του δικτύου αυτού σε ένα πλαίσιο ολοκληρωμένου σχεδιασμού. Επίσης, για την σωστότερη λειτουργία των ΤΛ πρέπει να ενισχυθούν οι υπάρχουσες υποδομές και υπηρεσίες που παρέχονται στους χρήστες τους. Τέλος, σημαντικό είναι να παρθούν μέτρα για τη μείωση της φορολογίας των σκαφών και των τελών ελλιμενισμού τους στις παραπάνω λιμενικές εγκαταστάσεις. Με τα παραπάνω, η χώρα θα γίνει ανταγωνιστική, ειδικά ως προς τις αγορές τουρισμού γιώτινγκ, των γειτονικών τις χωρών, ενώ θα ενισχυθεί παράλληλα και η τουριστική της ταυτότητα ως ένας προορισμός για λάτρεις του θαλάσσιου στοιχείου και των σκαφών αναψυχής.

Η χωροθέτηση και κατ' επέκταση ο σχεδιασμός της μαρίνας, πρέπει να βασίζεται στους παράγοντες της περιοχής όπου υλοποιείται το έργο. Οι παράγοντες αυτοί συμπεριλαμβάνουν κοινωνικά, οικονομικά, γεωμορφολογικά, κλιματικά και περιβαλλοντικά στοιχεία. Η περιοχή του Λόγγου στον Παγασητικό Κόλπο, επιλέχθηκε μετά την ανάλυση των δημογραφικών, οικονομικών, γεωμορφολογικών, κλιματολογικών, πολιτιστικών και περιβαλλοντικών στοιχείων της ΔΕ Νέας Αγχιάλου που αποτελεί και την ευρύτερη περιοχή μελέτης στην οποία θα χωροθετηθεί η μαρίνα. Συγκεκριμένα, συμβολή στην επιλογή της συγκεκριμένης θέσης είχε η εγγύτητά της σε μεταφορικές υποδομές, η κοινωνική αποδοχή, ο περιβαλλοντικός και πολιτιστικός της χαρακτήρας, η γεωμορφολογία, το βάθος της θαλάσσιας έκτασης, το κλίμα, η μη δραστηριότητα κολύμβησης στην περιοχή και το κόστος κατασκευής. Για να γίνουν περισσότερο συγκρίσιμα τα παραπάνω στοιχεία και να είναι δυνατό να βγει ένα καλύτερο συμπέρασμα για την ακριβή θέση χωροθέτησης του έργου, έγινε και μια συνοπτική παρουσίαση σε εθνικό, περιφερειακό και στο τέλος τοπικό επίπεδο με στοιχεία κυρίως κλιματολογικά, εδαφολογικά και ιδιοκτησιακά.

Σκοπός της χωροθέτησης της μαρίνας είναι κατά κύριο λόγο η συμβολή της σε πολύ μεγάλο βαθμό στην ενίσχυση του τουρισμού στην περιοχή, καθώς η παρουσία της εκτιμάται ότι θα προσελκύσει ένα νέο κύμα τουριστών στην ευρύτερη περιοχή. Αναμένεται να δημιουργηθεί έτσι μία νέα τουριστική ταυτότητα, η οποία θα αναδειχθεί ακόμα περισσότερο συνδυαστικά με το φυσικό και πολιτιστικό τοπίο της περιοχής (Μετέωρα, Πήλιο, Σποράδες, αρχαίος χώρος Νέας Αγχιάλου, αρχαίο θέατρο Μικροθηβών και Δημητριάδας, κ.λπ.). Επίσης, παράλληλα με την τουριστική αυτή ανάπτυξη που αφορά κυρίως στον θαλάσσιο τουρισμό, θα παρουσιαστεί και προσέλκυση επενδυτών για υποστηρικτικές ή και συνδυαστικές επενδύσεις. Υπάρχον παράδειγμα αποτελεί η ξενοδοχειακή επένδυση στις Νηές, η υλοποίηση της οποίας μπορεί να λειτουργήσει υποστηρικτικά προς τη μαρίνα. Ως αποτέλεσμα, θα δημιουργηθούν νέες άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας στην ευρύτερη περιοχή, θα ενισχυθεί κατ' επέκταση η τοπική οικονομία, ενώ είναι πιθανό να ανανεωθεί δημογραφικά και η περιοχή της ΔΕ η οποία χαρακτηρίζεται από γηρασμένο πληθυσμό. Τέλος, ένας γενικότερος σκοπός, είναι ο εμπλουτισμός του εθνικού δικτύου μαρίνων, με υποδομές εξελιγμένες σε υπηρεσίες, ώστε να γίνει ανταγωνιστικό με τα δίκτυα γειτονικών χωρών και ελκυστικό στους ενδιαφερόμενους τουρίστες.

Ο σχεδιασμός οποιασδήποτε μορφής λιμένα, έχει περιβαλλοντικές επιπτώσεις, απορροφά έναν αριθμό εργατικό δυναμικό και αποτελεί συνιστώσα της κάθε τοπικής οικονομικής δραστηριότητας που αφορά στο έργο. Εκφράζει λοιπόν και τις τρεις διαστάσεις της βιώσιμης ανάπτυξης. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της μαρίνας Νέας Αγχιάλου τόσο κατά τη διάρκεια της κατασκευής όσο και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της παρουσιάστηκαν, ενώ παρουσιάστηκαν και τρόποι αντιμετώπισής τους. Με τη σωστή λοιπόν διαχείριση των παραπάνω επιπτώσεων, αλλά και τη σωστή κατασκευή της υποδομής δεν θα προκύψει κάποιος σημαντικός αρνητικός περιβαλλοντικός αντίκτυπος στην περιοχή. Στη γενικότερη περιβαλλοντική ένταξη όμως του έργου, συνυπολογίστηκε και το γεγονός πως αποτελείται τόσο από χερσαίο όσο και από θαλάσσιο τμήμα. Η μετάβαση από τον χερσαίο στον θαλάσσιο σχεδιασμό είναι περίπλοκη, καθώς χρειάζεται συνοχή μεταξύ των σχεδίων των δύο αυτών χώρων, αλλά και τη συνεκτική εφαρμογή τους.

Μετά την εκτενή ανάλυση της περιοχής, αλλά και την παρουσίαση των στοιχείων στα οποία θα βασιστεί ο σχεδιασμός της μαρίνας, προέκυψε μια ενδεικτική γενική διάταξη της λιμενικής αυτής εγκατάστασης. Οι δυνατές θέσεις ελλιμενισμού ορίσθηκαν σε 500, με δυνατότητα αύξησής τους στο μέλλον, ενώ μετά από μελέτη τεχνικών χαρακτηριστικών λιμενικών έργων, έγινε μια προκαταρκτική ενδεικτική πρόταση σχεδιασμού τόσο των χερσαίων λιμενικών έργων (κτηριακές εγκαταστάσεις) τα οποία χωρίστηκαν σε ζώνες εξυπηρέτησης, αλλά και των θαλάσσιων λιμενικών έργων (κρηπίδωμα, προβλήτες, μώλοι). Ακόμα και τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά της

μαρίνας έγινε προσπάθεια να ακολουθούν τα βιώσιμα παγκόσμια πρότυπα μιας τέτοιας κατασκευής, κάτι το οποίο βέβαια αλλάζει ανάλογα με την κλίμακα του έργου αλλά και τις απαιτήσεις της κάθε χώρας σε τέτοιες υποδομές. Επίσης, ορίστηκαν και οι υπηρεσίες που θα προσφέρονται στους χρήστες της, οι οποίες θα είναι εξελιγμένες και τόσες ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες της δυναμικότητας των αγκυροβολίων. Τέλος, ενδεικτικά επίσης, έγινε και μια προσέγγιση του αριθμού του εργατικού δυναμικού των υπηρεσιών αυτών.

Γενικότερα, δεν υπάρχει κάποιος καθορισμένος σχεδιασμός μαρίνας, ούτε κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά για την επιλογή της καταλληλότερης περιοχής για την χωροθέτηση του έργου αυτού. Κάθε φορά σύμφωνα με την ένταση ζήτησης των υπηρεσιών αυτών και με την παρουσία ισχυρών στοιχείων μιας περιοχής που θα βοηθήσουν στο σχεδιασμό της λιμενικής αυτής υποδομής, αποφασίζεται τόσο η θέση, όσο και η διάταξή της. Πάντα όμως, στόχος είναι η ισορροπία των κοινωνικών και οικονομικών παραγόντων με τους παράγοντες του περιβάλλοντος, έτσι ώστε η μαρίνα να αποτελέσει ένα άρτια σχεδιασμένο και οργανωμένο έργο.

Με την επίτευξη του παραπάνω στόχου, θα δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο και οργανωμένο πλαίσιο σχεδιασμού μαρίνων και κατ' επέκταση τουριστικών λιμένων. Οι νέες λοιπόν μαρίνες που θα κατασκευάζονται με τις εκσυγχρονισμένες υπηρεσίες και υποδομές τους, αλλά και η ενίσχυση των υποδομών των ήδη υπαρχόντων λιμενικών εγκαταστάσεων θα αποτελέσουν ένα δίκτυο τουριστικών λιμένων που άξια θα ανταγωνίζεται τα δίκτυα των υπόλοιπων χωρών του εξωτερικού και θα καλύπτουν οποιαδήποτε ανάγκη των χρηστών του. Έτσι, η χώρα θα ενισχύσει την τουριστική ταυτότητά της ως καλοκαιρινός προορισμός και θα διευρύνει το τουριστικό προϊόν που προσφέρει, ελκύοντας έτσι τόσο τουρίστες γιώτινγκ, όσο και επενδυτές υποστηρικτικών και συνδυαστικών υπηρεσιών. Οι παραπάνω εξελίξεις θα οδηγήσουν τη χώρα σε μια γενικότερη ανάπτυξη.



## Βιβλιογραφία-Πηγές

### Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

Αντωνόπουλος, Χ., Γ. (2009): *Οδηγός Διαδικασιών Ωρίμανσης Έργων Τουριστικών Λιμένων*. Αθήνα: Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων ΑΕ.

Αντωνόπουλος, Κ., Σκαναβή, Κ. και Πλάκα, Β. (2015): «Πλήρης Αξιοποίηση Χώρου και Δυνατοτήτων στο Λιμάνι Λιναριάς-Σκύρου: Από τον Οραματισμό στην Υλοποίηση». Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ. *Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο: Τουριστικοί Λιμένες, Μαρίνες*. Αθήνα, 12-14 Οκτωβρίου 2015. σσ. 101-111.

ΓΑΙΑ Α.Ε. Μελετών (2013): *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου*. Θεσσαλονίκη: ΓΑΙΑ Α.Ε. Μελετών.

ΓΑΙΑ Α.Ε. Μελετών (2013): *ΣΜΠΕ Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου, Π.Ε. Μαγνησίας*. Θεσσαλονίκη: ΓΑΙΑ Α.Ε. Μελετών.

Γαζανάκης, Ζ. (2015): «Κατασκευή και Υπηρεσίες Μαρίνων στην Ελλάδα Διδάγματα από Ευρωπαϊκές Περιπτώσεις». Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία. Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών. Πανεπιστήμιο Πειραιώς (επιβ. καθ. Πελαγίδης, Θ.).

Γενική Γραμματεία Συμβουλίου και Επιτροπή (1992): *Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση (Μάαστριχτ)*. Λουξεμβούργο: Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Γκιζιάκης, Κ., Χριστοδούλου, Α., Παπαδοπούλου, Γ., Καρρά, Α., Μπαρδή, Κ., (2012): *Έρευνα για την Ανάδειξη της Σημασίας των Σκαφών Αναψυχής στον Θαλάσσιο Τουρισμό και την Εθνική Οικονομία*. Πειραιάς: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

Δασκαλάκης, Μ., Κ. (2009): *Λιμάνια-Θαλάσσια Κύματα-Λιμενικά Έργα*. 3η Έκδοση επιμ. Αθήνα: ΣΕΛΚΑ-4Μ.

Διακομιχάλης, Ν., Μ. (2009): *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*. Αθήνα: Σταμούλης ΑΕ.

Ειδική Γραμματεία Υδάτων (2014): *Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Θεσσαλίας (GR08)*. Αθήνα: Ειδική Γραμματεία Υδάτων.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κοινοτήτων (2006): *Πράσινη Βίβλος: Ευρωπαϊκή στρατηγική για αειφόρο, ανταγωνιστική και ασφαλή ενέργεια*. Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κοινοτήτων.

Εφημερίδα Ταχυδρόμος (2016). Ικανοποίηση για την επένδυση στις Νηές. *Ταχυδρόμος*, 26-07-2016. Προσβάσιμο από: <http://www.taxydromos.gr/Topika/231891-ikanoROIhsh-gia-thn-ependysh-stis-nhes.html> [τελευταία πρόσβαση 19-01-2017].

Ζαγκαβιέρου, Α. (2014): «Προμελέτη Σκοπιμότητας για Ίδρυση Μαρίνας». Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία. Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων. Πανεπιστήμιο Πειραιώς (επιβ. καθ. Γεωργακέλλος, Δ.).

Καλαντζή, Π. (2004): «Οι Μαρίνες στην Ελλάδα». Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία. Τμήμα Ναυτιλίας και Επιστημονικών Υπηρεσιών. Πανεπιστήμιο Αιγαίου (επιβ. καθ. Πάλλης, Α.).

Κοκκώσης, Χ., Τσάρτας, Π. και Γκρίμπα, Ε. (2011): *Ειδικές και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού: Ζήτηση και Προσφορά Νέων Προϊόντων Τουρισμού*. Αθήνα: Κριτική ΑΕ.

Κόλλιας, Π., Κόλλιας, Σ. και Κόλλιας, Β. (2015): «Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις από την Κατασκευή και Λειτουργία Μαρίνων και Πρόβλεψη Αντιμετώπισής τους με Κατάλληλες Τεχνολογίες». Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ. *Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο: Τουριστικοί Λιμένες, Μαρίνες*. Αθήνα, 12-14 Οκτωβρίου 2015. σσ. 265-272.

Κωνσταντίνου, Ν. (2007): «Οργάνωση και Διαχείριση των Τουριστικών Λιμένων Σκαφών Αναψυχής-Οι Περιπτώσεις του Δήμου Γλυφάδας και Αλίμου». Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία. Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης. Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης (επιβ. καθ. Μοίρα, Π.).

Λεκάκου, Μ. και Στεφανιδάκη, Ε. (2015): *Σχέδιο δράσης για τον θαλάσσιο και αθλητικό τουρισμό στις Κυκλάδες*. [χ.τ.]: Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Μαρίνου, Α. (2009): «Σχεδιασμός για τη Δημιουργία Μαρίνας στη Νήσο Αστυπάλαια». Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία. Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (επιβ. καθ. Αγγελίδης, Δ.).

Μέλισσας, Δ., Κ. (2015): «Νομοθετικές και Νομολογιακές Εξελίξεις στην Χωροθέτηση των Τουριστικών Λιμένων». Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ. *Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο: Τουριστικοί Λιμένες, Μαρίνες*. Αθήνα, 12-14 Οκτωβρίου 2015. σσ. 273-281.

Μέμος, Κ. (2013): *Εισαγωγή στα λιμενικά έργα*. 8η έκδοση επιμ. Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.

Μοδινός, Μ. (2017): *Η Ελληνική Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη*. [χ.τ.]: ΕΚΠΑΑ. Προσβάσιμο από: [http://users.uom.gr/~esartz/teaching/genvecon/Sustainable\\_Development\\_GREECE.pdf](http://users.uom.gr/~esartz/teaching/genvecon/Sustainable_Development_GREECE.pdf) [τελευταία πρόσβαση 13-01-2017].

Μπέλλος, Η. (2017): «Από τις μαρίνες ξεκινούν φέτος οι ιδιωτικοποιήσεις του ΤΑΙΠΕΔ». *Η Καθημερινή*, 09-01-2017. [χ.σ.]. Προσβάσιμο από: <http://www.kathimerini.gr/890664/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/aro->

tis-marines-3ekinoy-n-fetos-oi-idiwtikorpoi-hseis-toy-taip-ed [τελευταία πρόσβαση 21-01-2017].

Νταβράνη, Κ. (2016): «Πιτσιόρλας στο Bloomberg: Ένα μεγάλο πρόγραμμα για το 2017 θα είναι η ιδιωτικοποίηση των μαρινών της Ελλάδα». Προσβάσιμο από: <https://newreport.gr/2016/07/21/> [τελευταία πρόσβαση 14-01-2017].

Παπακώστας, Ι. (2007): «Τουριστικοί Λιμένες Αναψυχής, Χωροθέτηση-Αδειοδότηση-Διαχείριση». Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία. Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (επιβ. καθ. Κουτίτας, Χ.).

Παπαχαλαράμπος, Π., Αντωνόπουλος, Κ., Πεταλάς, Ε., Χαραμαράς, Θ., Μουτζούρης, Κ.Ι., (2015): «Διαμορφώσεις σε Υφιστάμενους Λιμένες για Υποδοχή Σκαφών Αναψυχής». Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ. *Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο: Τουριστικοί Λιμένες, Μαρίνες*. Αθήνα, 12-14 Οκτωβρίου 2015. σσ. 209-220.

Πολυχρονίδη, Γ. (2008): «Ανάπτυξη και Εφαρμογή Μεθοδολογίας και Περιβαλλοντικής Διαχείρισης Τουριστικών Λιμένων». Διδακτορική Εργασία. Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών. Πανεπιστήμιο Πειραιά (επιβ. καθ. Τσελέντης, Β.).

Σακελλαριάδου, Φ., Λ. (2016): «Περιβαλλοντική Διαχείριση Μαρίνων με Οικονομικά Οφέλη». [χ.τ.]. Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιώς. σσ. 357-366.

Σκάγιαννης, Π. και Σαράτσης, Γ. (2000): «Πολιτική Γης και Τοπική Ανάπτυξη». Στο Νέα Αγχιάλος – 90 Χρόνια Δημιουργικής Ζωής (ιστορία- πολιτισμός –ανάπτυξη). Βόλος: Πολιτιστικός Οργανισμός Δήμου Νέας Αγχιάλου και Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας. σσ.131-150.

Σκάγιαννης, Π. (2004): «Εναλλακτικός τουρισμός και τουρισμός εμπειριών». Στο Αντωνόπουλος, Ι., Λαγόπουλος, Α.-Φ. και Σκάγιαννης, Π. (επιμ.) *Πήλιο και Βιώσιμη Ανάπτυξη*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Σκάγιαννης, Π., Σκυργιάννης, Χ., και Ψαθά, Ε. (2004): «Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις σε Σημεία του Δ. Νέας Αγχιάλου». Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Σκυργιάννης, Χ. και Σκάγιαννης, Π. (2003): «Αερομεταφορές και Τουρισμός: ο ρόλος του αεροδρομίου Νέας Αγχιάλου». *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*. 9(25), Νοέμβριος. Βόλος: [χ.ό.]. σσ. 567-580.

Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, (2012): *Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018*. Αθήνα: Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Icar Group, (2010): *Τουριστικοί Λιμένες*. Αθήνα: Icar Group.

Neufert, E. (2010): *Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνοψη*. 36η Έκδοση επιμ. Αθήνα: Μ. Γκιούρδας.

### **Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία**

Anderson, W., W. (1993): *Marina Management in the 90s: A U.S. Perspective*. USA: ICOMIA.

Buttula, V. (2015): *Guidelines of marina structures and facilities*. Australia: Sai Global.

Chamberlain, C., J. (1983): *Marinas: Recommendations for design, construction and management*. Chicago: National Marine Manufacturers Association (NMMA).

Charlier, R., H. & Charlier, C., C. (1995): «Sustainable multiple-use and management of the coastal zone». *Environmental Management and Health*. Vol. 6, No.1. MCB UP Ltd. pp. 14-24.

European Commission (2014): *Studies to support the development of sea basin cooperation in the Mediterranean, Adriatic and Ionian, and Black Sea*. Greece: European Commission.

Massiani, J. & Santoro, G. (2012): «The Relevance of the Concept Capacity for the Management of a Tourist Destination: Theory and Application to Tourism Management in Venice». *Rivista Italiana di Economia*. Vol. 66, No. 2, April-June. [χ.ό.]. pp. 142-156.

McKinsey & Company (2012): *Greece 10 Years Ahead*. Athens: *Defining Greece's new growth model and strategy*. McKinsey & Company.

Papadimitriou, P. (2009): *The Greek Marina Industry: Comparisons and Opportunities*. Athens: HVS.

Papathanassiou, E. & Zenetos, A. (2005): *State of the Hellenic Marine Environment*. Athens: Hellenic Centre for Marine Research.

PIANC (1979): *Standards for the construction, equipment and operation of yacht harbours and marinas with special reference to the environment*. Belgium: Permanent International Association of Navigation Congresses.

Pine, J. & Gilmore, J., (1998): «Welcome to the Experience Economy». *Harvard Business Review*. Προσβάσιμο από: <https://hbr.org/1998/07/welcome-to-the-experience-economy> [τελευταία πρόσβαση 15-01-2017].

Stamboulis, Y. & Skayannis, P., (2003): «Innovation strategies and technology for experience-based tourism». *Tourism Management*. Issue 24, November. Elsevier. pp. 35-43.

United Nations (1992): «Agenda 21». *United Nations Conference on Environment & Development*. Rio de Janeiro, 3 - 14 June. Brazil: United Nations.

U.S. Army Corps of Engineers (2004): *Environmental Engineering for Small Boat Basins*.  
U.S.: International Law & Taxation Publ.

## **Ιστοσελίδες**

### **Ελληνικές**

Γούτα, Α. (2011) «GreekNews: Greek-American Weekly Newspaper». Προσβάσιμο από: <http://www.greeknewsonline.com/%CE%BA%CE%AC%CE%BC%CF%88%CE%B7%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%BA%CE%B9%CE%B5%CE%BB%CF%80%CE%AF%CE%B4%CE%B5%CF%82%CE%B3%CE%B9%CE%B1%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CE%BA%CE%B1%CE%BC%CF%88%CE%B7-%CF%83%CF%84%CE%B1/> [τελευταία πρόσβαση 20-01-2017].

ΔΑΕΑΝ (2016) «Δημοτική Ανώνυμη Εταιρεία Αγίου Νικολάου». Προσβάσιμο από: <http://www.marinaofagiosnikolaos.gr/facilities.html> [τελευταία πρόσβαση 07-11-2016].

Δήμος Βόλου (2013) «Δ.Ε. Αγχιάλος». Προσβάσιμο από: <http://dimosvolos.gr/agchialos/?cat=23> [τελευταία πρόσβαση 20-01-2017].

Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (2016) «ΕΜΥ». Προσβάσιμο από: [http://www.hnms.gr/hnms/greek/climatology/climatology\\_region\\_diagrams.html?dr\\_city=Volos\\_Aghialos&dr\\_region=ClimThessaly](http://www.hnms.gr/hnms/greek/climatology/climatology_region_diagrams.html?dr_city=Volos_Aghialos&dr_region=ClimThessaly) [τελευταία πρόσβαση 20-01-2017].

Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (2017) «ΕΜΥ». Προσβάσιμο από: [http://www.hnms.gr/hnms/greek/navigation/navigation\\_wind.html#](http://www.hnms.gr/hnms/greek/navigation/navigation_wind.html#) [τελευταία πρόσβαση 20-01-2017].

ΕΚΧΑ ΑΕ (2010) «Εθνικό Κτηματολόγιο και Χαρτογράφηση ΑΕ». Προσβάσιμο από: <http://www.ktimatologio.gr/sites/en/Pages/News.aspx?tid=21> [τελευταία πρόσβαση 21-12-2016].

Ελληνική Εταιρεία Προστασίας της Φύσης 2016. «Προστασία της Φύσης». Προσβάσιμο από: <http://webmail.eepf.gr/el/blueflag> [τελευταία πρόσβαση 15-11-2016].

ΕΛΣΤΑΤ (2014) «Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ)». Προσβάσιμο από: <http://www.statistics.gr/el/home> [τελευταία πρόσβαση 10-10-2016].

ΕΛΣΤΑΤ (2016) «Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ)». Προσβάσιμο από: <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/STO04/2016-Q2> [τελευταία πρόσβαση 10-10-2016].

Ένωση Ελληνικών Μαρίνων (2015) «Ένωση Ελληνικών Μαρίνων». Προσβάσιμο από: <http://greek-marinas.gr/el/marinas/flisvos-marina/> [τελευταία πρόσβαση 07-11-2016].



Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (2016) «ΙΓΜΕ». Προσβάσιμο από: <http://www.igme.gr/index.php/proionta-ypiresies> [τελευταία πρόσβαση 22-01-2017].

Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου (2017) «ΚΑΝΑ». Προσβάσιμο από: <http://www.thessalyairport.gr/el/statistika-pthswn.html> [τελευταία πρόσβαση 22-01-2017].

Μαρίνα Ρόδου Α.Ε. (2016) «Μαρίνα Ρόδου Α.Ε.». Προσβάσιμο από: <http://www.rhodesmarinas.com/main/page/151?lang=gr> [τελευταία πρόσβαση 07-11-2016].

Μιχαήλ, Χ. (2016) «In Business News». Προσβάσιμο από: <http://www.inbusinessnews.com/inbusiness/news/business/property/oi-marines-ths-kyproy> [τελευταία πρόσβαση 13-01-2017].

Οργανισμός Λιμένος Βόλου (2017) «ΟΛΒ». Προσβάσιμο από: <http://www.portvolos.gr/cgi-bin/pages/index.pl?type=article&arlang=Greek&argenkat=%CE%93%CE%95%CE%9D%CE%99%CE%9A%CE%95%CE%A3%20%CE%A0%CE%9B%CE%97%CE%A1%CE%9F%CE%A6%CE%9F%CE%A1%CE%99%CE%95%CE%A3&arcode=110721172507> [τελευταία πρόσβαση 22-01-2017].

ΣΔΙΤ (2017) «ΣΔΙΤ». Προσβάσιμο από: <http://www.sdit.mnec.gr/%CF%80%CE%BB%CE%B7%CF%81%CE%BF%CF%86%CF%8C%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B7/%CE%A3%CE%94%CE%99%CE%A4/%CF%84%CE%B9%CE%B5%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CE%B9%CE%BF%CE%B9%CF%83%CE%B4%CE%B9%CF%84> [τελευταία πρόσβαση 26-01-2017].

ΣΕΜΠΧΠΑ (2016) «Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης». Προσβάσιμο από: <http://www.chorotaxia.gr/cgi-bin/pages/page3.pl?arlang=Greek&argenkat=%D0%E1%F1%E5%EC%E2%DC%F3%E5%E9%F2&arcode=161129105918> [τελευταία πρόσβαση 15-01-2017].

ΣΕΤΕ (2017) «Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ)». Προσβάσιμο από: <http://sete.gr/el/statistika-vivliothiki/statistika/> [τελευταία πρόσβαση 21-01-2017].

Σούκη, Σ. (2016) «Ηλεκτρονική Εφημερίδα για την Τουριστική Βιομηχανία (e-TRAVELnews)». Προσβάσιμο από: <http://www.e-travelnews.gr/oi-ergazomenoi-ston-tourismo-eftasan-tous-800000/> [τελευταία πρόσβαση 21-01-2017].

Σταματίου, Κ. (2006) «Νόμος + Φύση». Προσβάσιμο από: <http://nomosphysis.org.gr/10385/to-nomiko-kathestos-tis-xorothetisis-ton-touristikon-limenon-martios-2006/> [τελευταία πρόσβαση 03-11-2016].

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ (2017) «ΤΑΙΠΕΔ». Ανάκτηση από Μαρίνα Αλίμου: <http://www.hradf.com/portfolio/view/108/marina-alimoy> [τελευταία πρόσβαση 10-02-2017].

Υπουργείο Οικονομίας & Ανάπτυξης (2016) «Υπουργείο Οικονομίας & Ανάπτυξης». Ανάκτηση από Χάρτες Τουριστικών Λιμένων: [http://www.mintour.gov.gr/el/Investments/touristikoi\\_limenes/xartestourlimenon/](http://www.mintour.gov.gr/el/Investments/touristikoi_limenes/xartestourlimenon/) [τελευταία πρόσβαση 17-09-2016].

Υπουργείο Οικονομίας & Ανάπτυξης (2017) «Γενική Γραμματεία Επενδύσεων (ΕΣΠΑ)». Προσβάσιμο από: <http://www.ggea.gr/ap/pde.htm> [τελευταία πρόσβαση 23-01-2017].

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (2016) «ΥΠΑΠΕΝ - Ειδική Γραμματεία Υδάτων». Προσβάσιμο από: [http://wfd.ypeka.gr/index.php?option=com\\_content&task=section&id=2&Itemid=12](http://wfd.ypeka.gr/index.php?option=com_content&task=section&id=2&Itemid=12) [τελευταία πρόσβαση 15-01-2017].

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (2016) «Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας». Προσβάσιμο από: <http://www.opengov.gr/minenv/?p=8368> [τελευταία πρόσβαση 15-01-2017].

Υπουργείο Τουρισμού (2016) «Υπουργείο Τουρισμού». Προσβάσιμο από: [http://www.mintour.gov.gr/el/Investments/touristikoi\\_limenes/creattourlimena/](http://www.mintour.gov.gr/el/Investments/touristikoi_limenes/creattourlimena/) [τελευταία πρόσβαση 18-10-2016].

Υπουργείο Τουρισμού (2017) «JESSICA». Προσβάσιμο από: <https://www.jessicafund.gr/index.php/about-jessica/how-it-works/> [τελευταία πρόσβαση 11-01-2017].

Cleopatra Marina (2016) «Cleopatra Marina». Προσβάσιμο από: <http://www.cleopatra-marina.gr/marina/> [τελευταία πρόσβαση 07-11-2016].

E-Nautilia (2012) «E-Nautilia». Προσβάσιμο από: [http://www.e-nautilia.gr/blog-post\\_4927/](http://www.e-nautilia.gr/blog-post_4927/) [τελευταία πρόσβαση 11-10-2016].

E-TRAVELnews (2016) «E-TRAVELnews: Ηλεκτρονική Εφημερίδα για την Τουριστική Βιομηχανία». Προσβάσιμο από: <http://www.e-travelnews.gr/oi-ergazomenoi-ston-tourismo-eftasan-tous-800000/> [τελευταία πρόσβαση 21-01-2017].

Economy 365 (2016) «Economy 365». Προσβάσιμο από: <http://www.economy365.gr/article/2150/sto-185-i-symvoli-toy-toyris moy-sto-aer-kai-231-stin-apasholisi> [τελευταία πρόσβαση 21-01-2017].

FLISVOS marina (2017) «FLISVOS marina». Προσβάσιμο από: <http://www.flivosmarina.com/el-gr/port/facilities---services/> [τελευταία πρόσβαση 07-11-2016].

Geodata.gov.gr (2016) «Ανοικτά Δεδομένα». Προσβάσιμο από: <http://geodata.gov.gr/dataset/oria-demon-karodistriaki> [τελευταία πρόσβαση 25-09-2016].

KG MEDMARINAS (2012) «KG MEDMARINAS management». Προσβάσιμο από: <http://medmarinas.com/MarinaDisplay.asp?ITMID=18> [τελευταία πρόσβαση 07-11-2016].

LAMDA development (2015) «LAMDA development». Προσβάσιμο από: <http://www.lamdadev.com/el/> [τελευταία πρόσβαση 07-11-2016].

Meteo (2017) «Meteo». Προσβάσιμο από: <https://www.meteo.gr/meteoplus/sailingmaps.cfm> [τελευταία πρόσβαση 28-11-2016].

PKG Resort (2016) «Porto Karras Grand Resort». Προσβάσιμο από: <http://www.portocarras.com/el/marina-2/overview.html> [τελευταία πρόσβαση 07-11-2016].

sailbooking.gr (2014) «sailbooking.gr.». Προσβάσιμο από: <http://sailbooking.gr/info/index.php/limenas-marina-thassos-greece/?lang=el> [τελευταία πρόσβαση 22-11-2016].

### **Ξένες**

Adriatic Croatia International Club (2014) «Adriatic Croatia International Club». Προσβάσιμο από: [http://www.aci-marinas.com/en/aci\\_marina/aci-marina-umag/](http://www.aci-marinas.com/en/aci_marina/aci-marina-umag/) [τελευταία πρόσβαση 8-11-2016].

Badalona Marina (2010) «Badalona Marina». Προσβάσιμο από: <http://www.marinabadalona.cat/INICIO/tabid/37/language/en-US/Default.aspx> [τελευταία πρόσβαση 8-11-2016].

D-Marin (2016) «D-Marin». Προσβάσιμο από: <http://www.d-marin.com/en/marinas/turkey/turgutreis/overview.aspx> [τελευταία πρόσβαση 8-11-2016].

Enterprices S. Kiriacoulis (2017) «Enterprices S. Kiriacoulis». Προσβάσιμο από: <http://www.kiriacoulis.com/about.html> [τελευταία πρόσβαση 15-10-2016].

European Environment Agency (1995) «CORINE Land Cover». Προσβάσιμο από: <http://www.eea.europa.eu/publications/CORO-landcover> [τελευταία πρόσβαση 22-09-2016].

Eurostat (2015) «Eurostat Statistics Explained». Προσβάσιμο από: [http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Maritime\\_economy](http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Maritime_economy)

statistis coastal regions and sectoral perspective#Tourism [τελευταία πρόσβαση 21-01-2017].

Marina di Porto Rotondo (2016) «Marina di Porto Rotondo». Προσβάσιμο από: <http://www.marinadiportorotondo.it/en/> [τελευταία πρόσβαση 8-11-2016].

Port de Saint-Tropez (2016) «Port de Saint-Tropez». Προσβάσιμο από: <http://www.portsainttropez.com/it/home-3/> [τελευταία πρόσβαση 8-11-2016].

The European Sea Ports Organisation (ESPO) (2017) «ESPO». Προσβάσιμο από: <http://www.espo.be/> [τελευταία πρόσβαση 04-01-2017].

### **Σημειώσεις Μαθημάτων**

Οικονόμου, Δ. (2015): «Στοιχεία για Δημιουργία Χαρτών». *Στούντιο Χωροταξίας ΙΙα*. Προπτυχιακό Πρόγραμμα. Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

### **ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ**

Ασδεράκης, Β. (2016): Συνέντευξη μέσω ηλεκτρονικής επικοινωνίας, στις 9 Δεκεμβρίου 2016.

Δράγνης, Σ. (2016): Συνέντευξη στο γραφείο του, στο δημαρχείο της Νέας Αγχιάλου, στις 7 Δεκεμβρίου 2016.

Ζαφείρης, Γ. (2017): Συνέντευξη στο γραφείο του, στο κτήριο της Ένωσης Ξενοδόχων Ν. Μαγνησίας, στις 28 Ιανουαρίου 2017.

Καμμένου, Θ. (2016): Συνέντευξη στο τουριστικό γραφείο της «Four Ways Travel», στις 13 Οκτωβρίου 2016.

Σταντζούρης, Π. (2017): Συνέντευξη στο γραφείο του, στην εφορεία αρχαιοτήτων Ν. Μαγνησίας, στις 24 Ιανουαρίου 2017.

Σταυριδόπουλος, Θρ. (2016): Συνέντευξη στο γραφείο του, στο κτήριο του Οργανισμού Λιμένα Βόλου (ΟΛΒ), στις 13 Δεκεμβρίου 2016.

Τόλιας, Θ. (2016): Συνέντευξη στο γραφείο του, στον αρχαιολογικό χώρο Νέας Αγχιάλου, στις 7 Δεκεμβρίου 2016.

### **Προσωπική Επικοινωνία**

Ελληνική Στατιστική Αρχή (2017) «ΕΛΣΤΑΤ»: Προσωπική Επικοινωνία για στοιχεία απασχόλησης κατοίκων ΔΕ Νέας Αγχιάλου το 2011 [5 Ιανουάριος 2017].

Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (2016) «Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος»: Προσωπική Επικοινωνία [22 Δεκέμβριος 2016].

Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Σκαφών (2016) «Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος»: Προσωπική επικοινωνία [13 Οκτώβριος 2016].

Υποθηκοφυλακείο Αλμυρού (2016) «Υποθηκοφυλακείο Αλμυρού»: Προσωπική Επικοινωνία [20 Οκτώβριος 2016].

## **Νομοθετικά Κείμενα**

### **Ευρωπαϊκές Οδηγίες**

Οδηγία 1994/25/ΕΚ/16.6.1994 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: «Για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής».

Οδηγία 2003/44/ΕΚ/16.6.2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: «Για τροποποίηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής».

Οδηγία 2008/56/ΕΚ/17.6.2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: «Περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική)».

Οδηγία 2013/53/ΕΕ/20.11.2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: «Για τα σκάφη αναψυχής, τα ατομικά σκάφη και την κατάργηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ».

Οδηγία 2014/89/ΕΕ/23.7.2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: «Περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό».

### **Νόμοι**

Βουλή των Ελλήνων (1975): «Σύνταγμα της Ελλάδας: Όπως αναθεωρήθηκε με το ψήφισμα της 27<sup>ης</sup> Μαΐου 2008 της Η' Αναθεωρητικής Βουλής των Ελλήνων». *Άρθρο 24.*

Ν.2160/93 (ΦΕΚ 118/Α'/19.6.1993): «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις». *Κεφάλαιο Γ'- Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων.*

Ν.2971/01 (ΦΕΚ 285/Α'/19.12.2001): «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις». *Άρθρο 1-Ορισμοί.*

Ν.3105/03 (ΦΕΚ 29/Α'/10.2.2003): «Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις». *Κεφάλαιο Β': Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις (Άρθρο38-Ρυθμίσεις θεμάτων τουριστικών λιμένων.).*

Ν.3852/10 (ΦΕΚ 87/Α'/7.6.2010): «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης».



Ν.4070/12 (ΦΕΚ 82/Α'/10.4.2012): «Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις». *Κεφάλαιο Γ'-Τροποποίηση της Νομοθεσίας για τη Δημιουργία και Λειτουργία Τουριστικών Λιμένων και Λοιπές Διατάξεις.*

Ν. 4179/13 (ΦΕΚ 175/Α'/8.8.2013): «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις». *Κεφάλαιο Β'- Ρύθμιση θεμάτων ειδικών τουριστικών υποδομών.*

Ν. 4256/14 (ΦΕΚ 92/Α'/14.4.2014): «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις». *Μέρος Πρώτο-Τουριστικά Πλοία, Κεφάλαιο Α'-Άρθρο 1-Ορισμοί.*

Ν. 4276/14 (ΦΕΚ 155/Α/30-07-2014): «Απλούστευση διαδικασιών λειτουργίας τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών υποδομών, ειδικές μορφές τουρισμού και άλλες διατάξεις». *Κεφάλαιο Β'-Ειδικές Τουριστικές Υποδομές.*

#### Υπουργικές Αποφάσεις

Απόφαση (ΦΕΚ 3/ΑΑΠ/27.1.2016): «Έγκριση οριοθέτησης του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου και των μεμονωμένων κηρυγμένων μνημείων των Φθιωτίδων Θηβών – Νέας Αγχιάλου, Π.Ε. Μαγνησίας, Περιφέρειας Θεσσαλίας».

ΚΥΑ 67659/9.12.2013: «Έγκριση τροποποίησης Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού».

ΥΑ 1484/03 (ΦΕΚ 1484/Β'/10.10.203): «Έγκριση Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας».

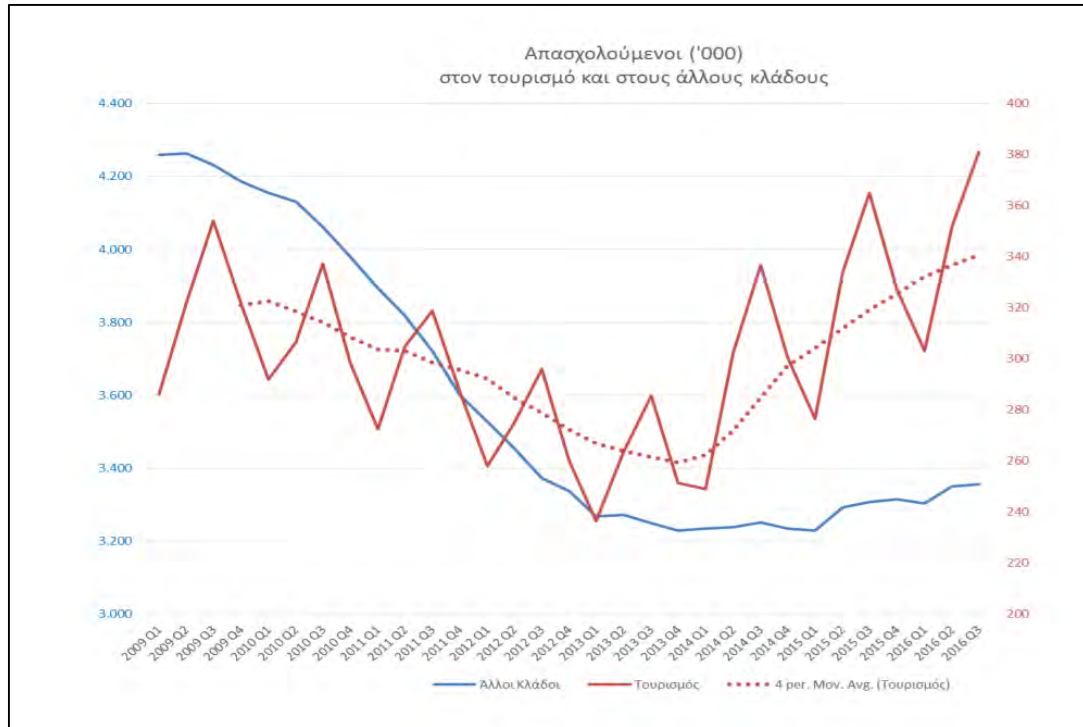
ΥΑ 1138/09 (ΦΕΚ 1138/Β'/11.6.2009): «Έγκριση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού».

ΥΑ 1958/13.1.2012: «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το Άρθρο 1 παράγραφος 4 του Ν. 4014/2011 (ΦΕΚ Α'209/2011)». *Παράρτημα ΙΙΙ.*

## Παράρτημα Κεφαλαίων

### Παράρτημα 1<sup>ου</sup> Κεφαλαίου

Διάγραμμα 1. 5 Μεταβολή απασχολούμενων στον κλάδο του τουρισμού στην Ελλάδα (2009-2016).



Πηγή: (e-TRAVELnews, 2016).

Πίνακας 1. 2 Καταχωρήσεις μικρών και μεγάλων σκαφών ανά κατηγορία στην Ελλάδα (2007-2009).

| Καταχωρήσεις Μικρών και Μεσαίων Σκαφών |               |              |            |              |              |            |              |              |            |
|--|---------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|
| Συνολικό Μήκος                         | Φουσκωτό      | Πλαστικό     | Άλλα       | Φουσκωτό     | Πλαστικό     | Άλλα       | Φουσκωτό     | Πλαστικό     | Άλλα       |
|  | 2007          |              |            | 2008         |              |            | 2009         |              |            |
| <b>Μικρά Σκάφη</b>                     |               |              |            |              |              |            |              |              |            |
| έως 3μ.                                | 457           | 231          | 50         | 431          | 303          | 18         | 330          | 135          | 12         |
| 3,01μ.-4μ.                             | 885           | 983          | 78         | 811          | 821          | 74         | 680          | 481          | 29         |
| 4,01μ.-5μ.                             | 404           | 4.218        | 110        | 299          | 3.308        | 79         | 281          | 2.542        | 75         |
| 5,01μ.-6μ.                             | 350           | 1.283        | 69         | 267          | 1.113        | 54         | 248          | 895          | 52         |
| 6,01μ.-7μ.                             | 278           | 483          | 83         | 182          | 455          | 48         | 147          | 358          | 51         |
| <b>Σκάφη Αναψυχής</b>                  |               |              |            |              |              |            |              |              |            |
| 7,01μ.-8μ.                             | 167           | 267          | 45         | 160          | 294          | 39         | 104          | 245          | 31         |
| 8,01μ.-9μ.                             | 100           | 199          | 57         | 86           | 192          | 20         | 63           | 133          | 18         |
| 9,01μ.-10μ.                            | 131           | 155          | 23         | 107          | 174          | 29         | 120          | 121          | 33         |
| 10,01μ.-12μ.                           | -             | -            | -          | 0            | 6            | 1          | 5            | 33           | 1          |
| <b>Σύνολο</b>                          | <b>2.772</b>  | <b>7.825</b> | <b>515</b> | <b>2.343</b> | <b>6.566</b> | <b>362</b> | <b>1.978</b> | <b>4.943</b> | <b>302</b> |
| <b>Γενικό Σύνολο</b>                   | <b>11.112</b> |              |            | <b>9.271</b> |              |            | <b>7.223</b> |              |            |

Πηγή: (Icar Group, 2010, σ. 23)

Πίνακας 1. 3 Αριθμός αφίξεων τουριστών μη κατοίκων Ελλάδος (2010-2015).

| Προέλευσης τουριστών μη κατοίκων Ελλάδος | 2010              | 2011              | 2012              | 2013              | 2014              | 2015              | 2016 (Ιανουάριος-Ιούνιος) |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------|
| <b>Ευρώπη</b>                            | 13.275.962        | 14.651.513        | 13.851.064        | 15.778.397        | 19.477.049        | 20.715.664        | 6.438.976                 |
| <b>Ασία</b>                              | 869.737           | 882.643           | 937.050           | 1.213.148         | 1.411.665         | 1.515.386         | 86.273                    |
| <b>Αφρική</b>                            | 44.239            | 38.450            | 37.411            | 30.905            | 49.043            | 61.685            | 27.289                    |
| <b>Αμερική</b>                           | 691.379           | 719.661           | 558.728           | 754.488           | 890.318           | 1.094.750         | 435.105                   |
| <b>Ωκεανία</b>                           | 126.173           | 134.979           | 133.368           | 142.642           | 205.387           | 211.970           | 58.578                    |
| <b>Σύνολο Αφίξεων</b>                    | <b>15.007.490</b> | <b>16.427.247</b> | <b>15.517.622</b> | <b>17.919.580</b> | <b>22.033.462</b> | <b>23.599.455</b> | <b>7.446.222</b>          |
| <b>Μεταβολή %</b>                        | <b>0,7</b>        | <b>9,5</b>        | <b>-5,5</b>       | <b>15,5</b>       | <b>23</b>         | <b>7,1</b>        | <b>-1,6</b>               |

Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2016).

## Παράρτημα 2<sup>ο</sup> Κεφαλαίου

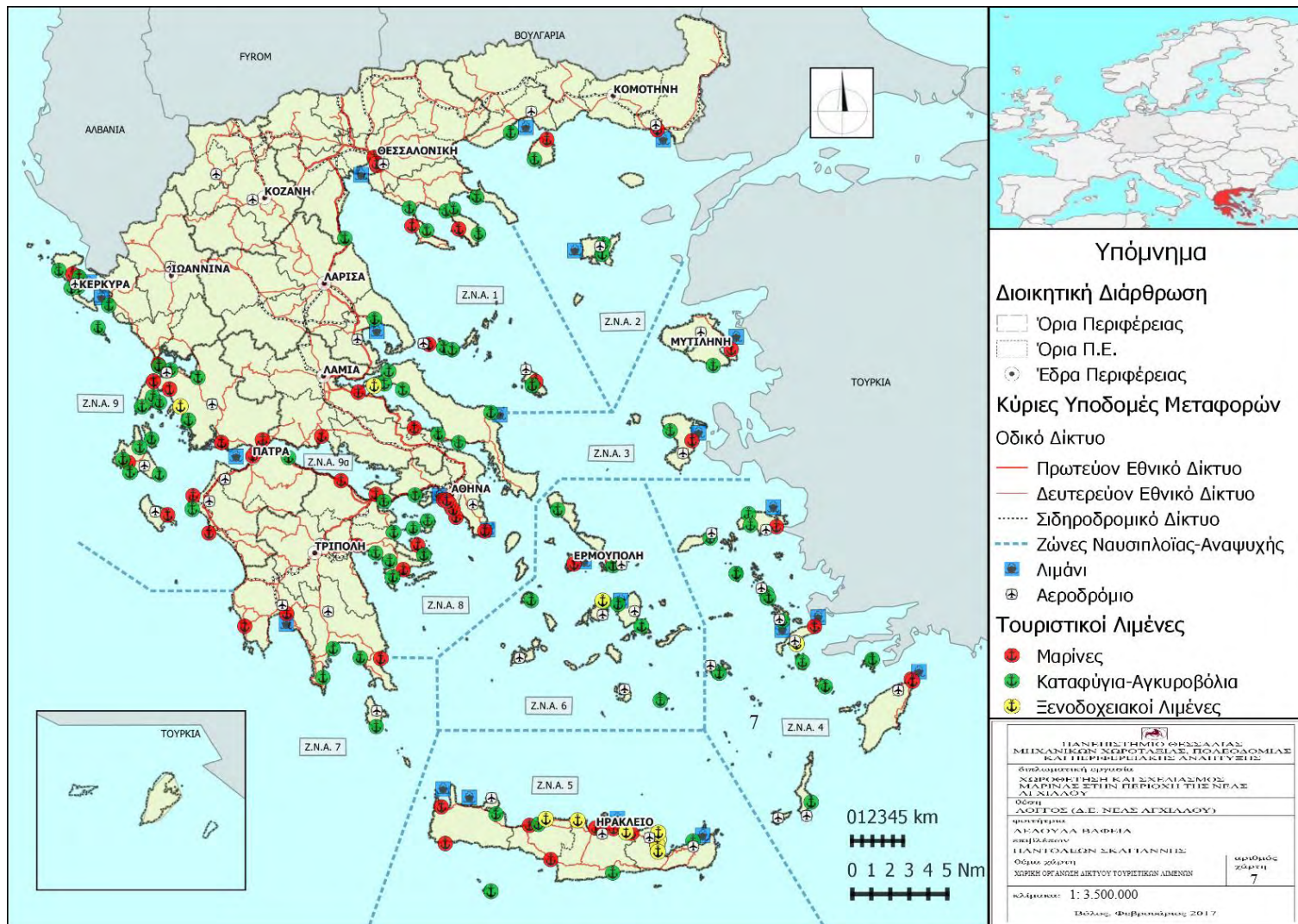
Πίνακας 2. 1 Καταγραφή σκαφών αναψυχής, θέσεων ελλιμενισμού και ΤΛ σε χώρες της Ευρώπης για το 2006.

| Χώρα       | Αριθμός Σκαφών Αναψυχής<br>Καταγεγραμμένος στα<br>Νηολόγια | Τουριστικοί<br>Λιμένες | Θέσεις<br>Ελλιμενισμού |
|------------|--|------------------------|------------------------|
| Βρετανία   | 463.019  | 500                    | 225.000                |
| Γαλλία     | 725.935  | 376                    | 224.000                |
| Γερμανία   | 441.530  | 2.647                  | -                      |
| Ιρλανδία   | 25.067   | 34                     | 3.900                  |
| Ιταλία     | 400.000  | 105                    | 128.042                |
| Κροατία    | 105.000  | 123                    | 13.878                 |
| Νορβηγία   | 692.000  | 300                    | -                      |
| Ολλανδία   | 280.000  | 1.200                  | 18.800                 |
| Πολωνία    | 51.170   | 290                    | -                      |
| Πορτογαλία | 55.000   | 28                     | 7.845                  |
| Σουηδία    | 753.000  | 1.000                  | 200.000                |
| Φινλανδία  | 731.000  | 1.750                  | 80.500                 |

Πηγή: (Icap Group, 2010, σ. 67).

**Παράρτημα 3<sup>ου</sup> Κεφαλαίου**

Χάρτης 3. 2 Χωρική Οργάνωση Δικτύου Τουριστικών Λιμένων.



Πηγή Στοιχείων: Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Τροποποίηση Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. Τουρισμού 2013, ίδια επεξεργασία.



Πίνακας 3. 1 Μαρίνες Ελλάδας.

| ΜΑΡΙΝΕΣ                              |  |        |  |
|--------------------------------------|--|--------|--|
| Περιφέρεια                           | Όνομα/Θέση                                     | Θέσεις | ΦΕΚ Χωροθέτησης  |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ASTIR MARINA (ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ)                     | 180    | ΦΕΚ200/Β/17-4-1986   |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΖΕΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ                                   | 650    | ΦΕΚ200/Β17-4-1986  |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΑΛΙΜΟΣ   | 1000   | ΦΕΚ200/Β17-4-1986  |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΦΛΟΙΣΒΟΣ/ΦΑΛΗΡΟ                                | 200    | Ν.2160/1993<br>ΦΕΚ118/Α/1993                               |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕ (ΟΡΜΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟΣ<br>ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ) | 680    | ΦΕΚ827/Β/10-9-1996<br>τροπ/κε 1082/Β/1997<br>ΦΕΚ239/Δ/1999 |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ                                   | 337    | Ν.2730/1999<br>ΦΕΚ130/Α/1999                               |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ATHENS MARINA (ΣΤΑΔΙΟ ΕΙΡΗΝΗΣ ΚΑΙ<br>ΦΙΛΙΑΣ)   | 130    | Ν.3057/2002<br>ΦΕΚ 239/Α/10-10-2002                        |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΓΛΥΦΑΔΑ  | 780    | Προ του Ν.2160/93<br>διαδικασία                            |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΜΕΘΑΝΑ   | 70     | Προ του Ν.2160/93<br>διαδικασία                            |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ              | ΑΡΕΤΣΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ                             | 300    | Ν.2160/93 ΦΕΚ118/Α93                                       |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ              | ΣΑΝΗ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ                                | 215    | ΦΕΚ 147/Β/97 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 363/Β/98                       |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ              | ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ                                   | 175    | ΦΕΚ 226/ΑΠ/07  |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ              | ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣ/ΚΗΣ                           | 300    | ΦΕΚ 157/ΑΑΠ/12   |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ              | ΠΥΛΑΙΑ ΘΕΣ/ΚΗΣ                                 | 440    | ΦΕΚ 160ΑΑΠ/12  |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ &<br>ΘΡΑΚΗΣ | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ                                |        |  |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ &<br>ΘΡΑΚΗΣ | ΘΑΣΟΣ (υπό κατασκευή)                          | 280    | ΦΕΚ 432/Δ/98   |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                      | ΚΑΣΤΕΛΟΥ ΧΙΟΥ (υπό κατασκευή)                  | 274    | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                                     |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                      | ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ                               | 300    | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                                     |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                      | ΜΥΤΙΛΗΝΗ                                       | 200    | ΦΕΚ 859/95   |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                      | ΟΡΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΙΚΑΡΙΑΣ (υπό<br>κατασκευή)      | 250    | ΦΕΚ 341/Β/98   |
| ΝΟΤΙΟΥΑΙΓΑΙΟΥ                        | ΚΩΣ  | 258    | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                                     |
| ΝΟΤΙΟΥΑΙΓΑΙΟΥ                        | ΣΦΑΓΕΙΑ ΡΟΔΟΥ                                  | 500    | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                                     |
| ΝΟΤΙΟΥΑΙΓΑΙΟΥ                        | ΤΟΥΡΛΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ (υπό κατασκευή)                | 240    | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                                     |

|                 |   |     |  |
|-----------------|---|-----|--|
| ΝΟΤΙΟΥΑΙΓΑΙΟΥ   | ΠΗΔΑΛΙ ΣΥΡΟΥ (υπό κατασκευή)              | 254 | ΦΕΚ 1213/Β/96  |
| ΝΟΤΙΟΥΑΙΓΑΙΟΥ   | ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ                            | 115 | Προ του Ν.2160/93 διαδικασία                         |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΟΡΜΟΣ ΔΕΡΜΑΤΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ                   | 200 | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                               |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ                            | 253 |  |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΡΕΘΥΜΝΟ                                   | 100 | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                               |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΓΟΥΒΕΣ ΠΕΔΙΑΔΟΣ (υπό κατασκευή)           | 72  | ΦΕΚ 519/Β/96 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 1549/Β/01                |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ (υπό κατασκευή)                | 140 | Ν.1213/Β/96  |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ                               | 112 | ΦΕΚ 224/Δ/99   |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΚΙΣΣΑΜΟΣ                                  |     | ΦΕΚ 187/ΑΑΠ/08                                       |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΜΑΛΛΙΑ                                    | 300 | Προ του Ν.2160/93 διαδικασία                         |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ    | ΓΟΥΒΙΑ                                    | 800 | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                               |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ    | ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ (υπό κατασκευή) | 150 | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                               |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ    | ΛΕΥΚΑΔΑ ΑΛΥΚΕΣ                            | 482 | ΦΕΚ 377/Δ/98   |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ    | ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ (υπό κατασκευή)                 |     | Προ του Ν.2160/93 διαδικασία                         |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ    | ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ                     |     | ΦΕΚ 168/ΑΑΠ/08                                       |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΑΓΥΙΑ                                     | 450 | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                               |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΚΥΛΛΗΝΗ                                   | 150 | ΦΕΚ 387/Β/96   |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΠΑΛΑΙΡΟΣ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ ΒΟΥΝΑΚΙ BEACH           | 70  | ΦΕΚ 663/Β/96 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 938/Β/97                 |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΑΚΤΙΟ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ CLEOPATRA                  | 136 | ΦΕΚ 878/Β/97 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 27/Δ/00                  |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΚΑΤΑΚΟΛΟ (υπό κατασκευή)                  | 235 | ΦΕΚ 215/Β/97 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 497/ΑΑΠ/97               |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ                                 | 250 | ΦΕΚ 307/Δ/97   |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΓΡΙΜΠΟΒΙΟ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ (υπό κατασκευή)       | 200 | ΦΕΚ 432/Δ/98   |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΠΑΤΡΑ ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ                        |     | Προ του Ν.2160/93 διαδικασία                         |
| ΗΠΕΙΡΟΥ         | ΠΡΕΒΕΖΑ (υπό κατασκευή)                   | 261 | ΦΕΚ 387/Β/96   |
| ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ       | ΣΚΙΑΘΟΣ                                   | 350 | ΦΕΚ 799/Δ/99   |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ (υπό κατασκευή)             | 81  | ΦΕΚ 931/Β/96 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 451/Β/98                 |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΙΤΕΑ (υπό κατασκευή)                      | 146 | ΦΕΚ 100/Δ/00   |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΟΡΜΟΣ ΣΚΟΡΠΟΝΕΡΙΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ                |     | ΦΕΚ 1474/Β/03  |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΑΧΙΛΙ ΣΚΥΡΟΥ (υπό κατασκευή)              | 150 | Προ του Ν.2160/93 διαδικασία τροπ/κε<br>ΦΕΚ 575/Δ/95 |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ    | ΛΟΥΤΡΑΚΙ                                  | 400 | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                               |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ    | ΠΥΛΟΣ (υπό κατασκευή)                     | 129 | Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93                               |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ    | ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ                                |     | ΦΕΚ 224/Δ/00   |

|              |                   |     |                                 |
|--------------|-------------------|-----|---------------------------------|
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ | ΕΡΜΙΟΝΗ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ |     | ΦΕΚ 212/Β/04                    |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ | ΝΑΥΠΛΙΟ           |     | ΦΕΚ 192/ΑΑΠ/09                  |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ | ΚΑΛΑΜΑΤΑ          | 250 | Προ του Ν.2160/93<br>διαδικασία |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ | ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ        | 220 | Προ του Ν.2160/93<br>διαδικασία |

Πηγή: (Γαζανάκης, 2015, σσ. 87-89), ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 3. 2 Καταφύγια Ελλάδας.

| ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ                            |                                |  |
|--------------------------------------|--------------------------------|--|
| Περιφέρεια                           | Όνομα/Θέση                     | ΦΕΚ Χωροθέτησης                        |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΑΓΚΙΣΤΡΙ                       | ΦΕΚ 175ΑΑΠ/09                          |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΣΟΥΒΑΛΑ Ν.ΑΙΓΙΝΑΣ              | ΦΕΚ 401/ΑΑΠ/09                         |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΠΑΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ                   | ΦΕΚ 62/ΑΑΠ/11                          |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΠΟΡΟΣ                          | ΦΕΚ 779/Β/05                           |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                              | ΚΑΨΑΛΙ ΚΥΘΗΡΩΝ                 | ΦΕΚ 779/Β/05                           |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ              | ΝΙΚΗΤΗ ΣΙΘΩΝΙΑΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ     | ΦΕΚ 936/Δ/05                           |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ              | ΟΡΜΟΣ ΠΑΝΑΓΙΑΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ      | ΦΕΚ 1642/Β/05                          |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ              | ΜΟΥΔΑΝΙΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ            | ΦΕΚ 731/Δ/05 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 482/ΑΠ/08  |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ              | ΠΗΓΑΔΑΚΙ ΣΥΚΙΑΣ                | ΦΕΚ 131/Δ/06 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 403/ΑΑΠ/09 |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ              | ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ         | ΦΕΚ 186/ΑΑΠ/08                         |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ              | ΚΑΝΝΙΣΤΡΟ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ | ΦΕΚ 208/ΑΑΠ/11                         |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ &<br>ΘΡΑΚΗΣ | ΗΡΑΚΛΙΤΣΑ ΚΑΒΑΛΑΣ              | ΦΕΚ 157/ΑΑΠ/12                         |
| ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ &<br>ΘΡΑΚΗΣ | ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ ΘΑΣΟΥ                | ΦΕΚ 32/ΑΑΠ/09                          |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                      | ΠΛΩΜΑΡΙ ΛΕΣΒΟΥ                 | ΦΕΚ 135/Β/99                           |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                      | ΠΟΥΡΝΙΑΣ ΛΗΜΝΟΥ                | ΦΕΚ 207/Δ/00 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 1264/Δ/05  |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                      | ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ          | ΦΕΚ 778/Β/05                           |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                      | ΜΑΡΑΘΟΚΑΜΠΟΣ ΣΑΜΟΥ             | ΦΕΚ 1437/Δ/05                          |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                      | ΒΟΛΙΣΣΟΣ ΧΙΟΥ                  | ΦΕΚ 136/Δ/06                           |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                      | ΜΟΥΔΡΟΣ ΛΗΜΝΟΥ                 | ΦΕΚ 440/Β/98                           |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                       | ΚΑΛΥΜΝΟΣ                       | ΦΕΚ 440/Β/98 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 188/ΑΠ/06  |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                       | ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ               | ΦΕΚ 907/Β/98                           |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                       | ΤΕΜΕΝΙΑ ΛΑΚΚΙΟΥ – ΛΕΡΟΥ        | ΦΕΚ 935/Δ/00 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 340/ΑΑΠ/10 |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ                       | ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ                     | ΦΕΚ 153/Δ/03                           |

|                 |                                     |  |
|-----------------|-------------------------------------|--|
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ  | ΜΠΑΤΣΙ ΑΝΔΡΟΥ                       | ΦΕΚ 375/Δ/04                             |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ  | ΟΡΜΟΣ ΠΕΔΙΟΥ ΣΥΜΗΣ                  | ΦΕΚ 778/Β/05                             |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ  | ΟΡΜΟΣ ΑΛΙΝΤΩΝ ΛΕΡΟΥ                 | ΦΕΚ413/Δ/08                              |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ  | ΛΙΒΑΔΙ ΣΕΡΙΦΟΥ                      | ΦΕΚ 37/ΑΑΠ/09                            |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ  | ΑΝΑΦΗ                               | ΦΕΚ192/ΑΑΠ/11                            |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΟΡΜΟΣ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ          | ΦΕΚ948/Δ/05                              |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΒΟΛΑΚΑΣ ΚΑΛΥΒΩΝ                     | ΦΕΚ 336/ΑΑΠ/08 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 338/ΑΑΠ/10 |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ                   | ΦΕΚ 546/ΑΑΠ/10                           |
| ΚΡΗΤΗΣ          | ΓΑΥΔΟΣ                              | ΦΕΚ 224/Δ/99                             |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ   | ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ                  | ΦΕΚ 61/Δ/00 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 705/Δ/06      |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ   | ΣΚΑΛΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ                   | ΦΕΚ 224/Δ/00                             |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ   | ΟΡΜΟΣ ΒΑΘΥ, ΜΕΓΑΝΗΣΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ       | ΦΕΚ 1743/Β/01                            |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ   | ΣΠΗΛΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ                     | ΦΕΚ 830/Β/03 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 1833/Β/03    |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ   | ΑΛΥΠΑΣ ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΣΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ    | ΦΕΚ 450/Δ/05                             |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ   | ΝΥΔΡΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ                      | ΦΕΚ 1437/Δ/05                            |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ   | ΒΛΥΧΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ                     | ΦΕΚ 23/Δ/06                              |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ   | ΠΕΝΤΑΤΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ                    | ΦΕΚ 181/ΑΑΠ/06                           |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ   | ΛΑΚΚΑ ΠΑΞΩΝ                         | ΦΕΚ 369/ΑΑΠ/07                           |
| ΗΠΕΙΡΟΣ         | ΖΕΡΙ ΣΥΒΟΤΩΝ                        |  |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΑΜΦΙΛΟΧΙΑ                           | ΦΕΚ 898/Δ/03                             |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΑΣΤΑΚΟΣ                             | ΦΕΚ 209/ΑΑΠ/06                           |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΓΛΥΦΑ                               | ΦΕΚ 218/ΑΑΠ/07                           |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΟΡΜΟΣ ΑΙΓΙΟΥ         | ΦΕΚ 35/ΑΑΠ/09                            |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΒΟΝΙΤΣΑ                             | ΦΕΚ 72/ΑΑΠ/11                            |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΚΥΜΗΣ ΕΥΒΟΙΑΣ                       | ΦΕΚ 731/Δ/05                             |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ              | ΦΕΚ 921/Δ/05                             |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΛΙΝΑΡΙΑ ΣΚΥΡΟΥ                      | ΦΕΚ 921/Δ/05                             |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΩΡΕΟΙ ΕΥΒΟΙΑΣ                       | ΦΕΚ 936/Δ/05                             |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΒΟΥΡΚΑΡΙ ΧΑΛΚΙΔΑΣ                   | ΦΕΚ 960/Δ/05                             |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ ΤΗΡΜΑΕ ΣΥΛΛΑ | ΦΕΚ 398/ΑΑΠ/09                           |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΡΟΒΙΕΣ ΕΥΒΟΙΑΣ                      | ΦΕΚ 418/Β/12                             |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ | ΕΡΕΤΡΙΑ                             | ΦΕΚ 1182/Δ/05                            |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ    | ΣΟΥΣΑΚΙ ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ              | ΦΕΚ 272/Δ/04                             |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ    | ΠΑΡΑΛΙΑ ΚΑΝΤΙΑΣ ΙΡΙΩΝ               | ΦΕΚ 414/ΑΑΠ/07                           |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ    | ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ                          | ΦΕΚ 82/ΑΑΠ/08                            |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ    | ΣΑΛΑΝΤΙ ΚΡΑΝΙΔΙΟΥ                   | ΦΕΚ 588/Δ/08                             |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ    | ΓΥΘΕΙΟ                              | ΦΕΚ 584/ΑΑΠ/09                           |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ    | ΠΛΥΤΡΑ ΑΣΩΠΟΥ                       | ΦΕΚ 106/ΑΑΠ/09                           |
| ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ       | ΧΩΡΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ                       | ΦΕΚ 47/ΑΑΠ/08                            |

Πηγή: (Γαζανάκης, 2015, σσ. 89-91).

Πίνακας 3. 3 Αγκυροβόλια Ελλάδας.

| <b>ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ</b>      |                                   |  |
|-------------------------|-----------------------------------|--|
| <b>Περιφέρεια</b>       | <b>Όνομα</b>                      | <b>ΦΕΚ Χωροθέτησης</b>                 |
| ΑΤΤΙΚΗΣ                 | ΚΑΩΑΛΙ ΚΥΘΗΡΩΝ                    | ΦΕΚ 779/8/05                           |
| ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ | ΠΛΑΤΑΜΩΝΑΣ ΠΙΕΡΙΑΣ                | ΦΕΚ 33/Β/04                            |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ         | ΒΟΝΙΤΣΑ                           | ΦΕΚ 585/Β/98 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 1478/Β/05  |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ         | ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ                   | ΦΕΚ 449/Β/98                           |
| ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ         | ΠΛΩΜΑΡΙ ΛΕΣΒΟΥ                    | ΦΕΚ 135/Β/99                           |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ          | ΛΑΚΚΙ ΛΕΡΟΥ                       | ΦΕΚ 360/Β/97 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 1434/Β/09  |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ          | ΣΚΑΛΑ ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ                 | ΦΕΚ 907/Β/98                           |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ          | ΛΕΙΒΑΔΙΑ ΤΗΛΟΥ                    | ΦΕΚ 449/Β/98                           |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ          | ΠΑΛΛΟΙ ΝΙΣΥΡΟΥ                    | ΦΕΚ 907/Β/98 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 1171/Β/06  |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ          | ΧΩΡΑ ΝΑΞΟΥ                        | ΦΕΚ 604/Δ/99 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 403/ΑΑΠ/09 |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ          | ΝΑΟΥΣΑ ΠΑΡΟΥ                      | ΦΕΚ 976/Β/99                           |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ          | ΝΕΤΙΑ ΣΚΑΛΑΣ ΠΑΤΜΟΥ               | ΦΕΚ 1269/Δ/05                          |
| ΚΡΗΤΗΣ                  | ΤΣΟΥΤΣΟΥΡΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ             | ΦΕΚ440/Β/98                            |
| ΚΡΗΤΗΣ                  | ΑΜΜΟΥΔΑΡΑ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ | ΦΕΚ 414/ΑΑΠ/07                         |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ           | ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ           | ΦΕΚ 440/Β/98                           |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ           | ΒΑΘΥ ΙΘΑΚΗΣ                       | ΦΕΚ 440/Β/98                           |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ           | ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΛΕΥΚΑΔΑΣ                 | ΦΕΚ 130/Δ/99 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 267/Δ/02   |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ           | ΛΕΓΑΤΑΤΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ              | ΦΕΚ 292/Δ/99                           |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ           | ΣΒΟΡΩΝΑΤΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ             | ΦΕΚ 292/Δ/99                           |
| ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ               | ΒΟΛΟΣ                             |  |
| ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ               | ΕΛΗΟΣ ΝΕΟ ΚΛΗΜΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ          | ΦΕΚ 2160/Β/16                          |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ            | ΚΟΚΚΑΛΑ ΜΑΝΗΣ                     | ΦΕΚ 229/Δ/99 τροπ/κε<br>ΦΕΚ 484/Δ/02   |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ            | ΝΕΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ                     | ΦΕΚ 779/Β/05                           |

Πηγή: (Γαζανάκης, 2015, σ. 91).



Πίνακας 3. 4 Ξενοδοχειακοί Λιμένες Ελλάδας.

| <b>ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ</b> |  |  |
|------------------------------|--|--|
| <b>Περιφέρεια</b>            | <b>Όνομα/Θέση</b>                            | <b>ΦΕΚ Χωροθέτησης</b>                     |
| ΚΡΗΤΗΣ                       | CRETA PANORAMA ΛΙΑΝΟΣ ΚΑΒΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ | ΦΕΚ 991/Β/95<br>τροπ/κε ΦΕΚ<br>763/Β/06    |
| ΚΡΗΤΗΣ                       | PORTO ELOUNTA                                | ΦΕΚ 714/Β/97<br>τροπ/κε ΦΕΚ<br>953/Δ/06    |
| ΚΡΗΤΗΣ                       | ΝΑΝΑ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ                    | ΦΕΚ 962/Β/06                               |
| ΚΡΗΤΗΣ                       | ΜΙΡΑΜΠΕΛΛΟ Α.Ε. ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ               | ΦΕΚ 1322/Β/06                              |
| ΚΡΗΤΗΣ                       | ΦΟΔΕΛΕ VIP ΟΡΜΟΣ ΦΟΔΕΛΕ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ            | ΦΕΚ 385/ΑΑΠ/07<br>τροπ/κε ΦΕΚ<br>85/ΑΑΠ/08 |
| ΚΡΗΤΗΣ                       | ΠΛΑΚΑ ΕΛΟΥΝΤΑΣ                               | ΦΕΚ 480/ΑΑΠ/09                             |
| ΚΡΗΤΗΣ                       | ΒΑΘΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ                          | ΦΕΚ 493/ΑΑΠ/09                             |
| ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ              | ΣΑΜΑΡΑΣ ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΣΤΑΥΡΟΛΙΜΝΙΩΝΑΣ ΑΣΤΑΚΟΥ    | ΦΕΚ 226/ΑΑΠ/07                             |
| ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ              | ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΧΑΔΑ ΕΥΒΟΙΑΣ                | ΦΕΚ 407/Β/04                               |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ               | PORTO BELLO ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ                    | ΦΕΚ 478/Β/96<br>τροπ/κε ΦΕΚ<br>969/Β/96    |
| ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ               | PORTO PAROS ΝΑΟΥΣΑ ΠΑΡΟΣ                     | -  |

Πηγή: (Γαζανάκης, 2015, σ. 92).

Πίνακας 3. 5 Τυπική κατανομή ποσοστών υπηρεσιών χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης ΤΛ.

| <b>Τυπική Κατανομή Ποσοστών Υπηρεσιών Τουριστικού Λιμένα</b> |   |
|--|---|
| <b>Χρήσεις στη Θαλάσσια Ζώνη</b>                             | <b>Χρήσεις στη Χερσαία Ζώνη</b>   |
| 21% Μόνιμες Θέσεις Ελλιμενισμού                              | 14% Χώροι Στάθμευσης Πελατών  |
| 20% Κρηπιδώματα  | 1% Χώροι Στάθμευσης Προσωπικού  |
| 4% Προβλήτες - Μώλοι   | 0,5% Περιφράξεις-Εξωτερικοί Πεζόδρομοι                                    |
| 2% Προβλήτες Καυσίμων  | 1% Εσωτερικοί Πεζόδρομοι  |
| 3% Θέσεις Απόθεσης Σκαφών(στη θάλασσα)                       | <b>16,5% Στάθμευση Εσωτερικοί Οδοί</b>                                    |
|  | 5% Καταστήματα Γενικού Εμπορίου   |
|  | 2,5% Καταστήματα Ανταλλακτικών Σκαφών                                     |
|  | 2,5% Κτίρια γραφείων διοίκησης, τελωνείου, ιατρείου, κ.λπ.                |
|  | 1% Κτίρια Αναψυχής (Marine Club, Club house-καφετερία, εστιατόριο, κ.λπ.) |
|  | 2,5% Υπηρεσίες Εφοδιασμού Σκαφών  |
|  | 0,5% Τουριστικά Πρακτορεία  |
|  | 1% Γραφεία Πληροφοριών  |
|  | <b>15% Κτίρια-Καταστήματα</b>   |
|  | 5% Κλειστοί Χώροι Επισκευών   |
|  | 2,5% Υπαίθριος Χώρος Επισκευών (λειτουργία travel lift)                   |
|  | 2,5% Χώροι Διαχείμησης Σκαφών   |
|  | <b>10% Επισκευές-Διαχείμηση Σκαφών</b>                                    |
|  | 2,5% Χώροι Περιπάτου και αναψυχής   |
|  | 2% Διαμόρφωση Κήπων   |
|  | <b>4,5% Χώροι Πρασίνου</b>  |
|  | <b>4% Χώροι Άθλησης</b>   |
| <b>50% Σύνολο Θαλάσσιας Ζώνης</b>                            | <b>50% Σύνολο Χερσαίας Ζώνης</b>  |

Πηγή: (Παπακώστας, 2007, σ. 32).

Πίνακας 3. 6 Μαρίνες με "Γαλάζια Σημαία" στην Ελλάδα.

| 2010                | 2011                | 2012                | 2013                | 2014                |
|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Μαρίνα Πόρτο Καρράς | Μαρίνα Πόρτο Καρράς | Μαρίνα Πόρτο Καρράς | Μαρίνα Πόρτο Καρράς | Μαρίνα Πόρτο Καρράς |
| Μαρίνα Σάνη         | Μαρίνα Σάνη         | Μαρίνα Σάνη         | Μαρίνα Σάνη         | Μαρίνα Σάνη         |
| Olympic Marine      | Olympic Marine      | Olympic Marine      | Olympic Marine      | Olympic Marine      |
| Μαρίνα Φλοίσβου     | Μαρίνα Φλοίσβου     | Μαρίνα Φλοίσβου     | Μαρίνα Φλοίσβου     | Μαρίνα Φλοίσβου     |
| Μαρίνα Ξυλοκάστρου  | Μαρίνα Ξυλοκάστρου  | Μαρίνα Ξυλοκάστρου  | Μαρίνα Ξυλοκάστρου  | Μαρίνα Ξυλοκάστρου  |
| Μαρίνα Λευκάδας     | Μαρίνα Λευκάδας     | Μαρίνα Λευκάδας     | Μαρίνα Λευκάδας     | Μαρίνα Λευκάδας     |
| Μαρίνα Γουβιών      | Μαρίνα Γουβιών      | Μαρίνα Γουβιών      | Μαρίνα Γουβιών      | Μαρίνα Γουβιών      |
| Μαρίνα Κω           | Μαρίνα Κω           | Μαρίνα Κω           | Μαρίνα Κω           | Μαρίνα Κω           |
| Μαρίνα Αγ. Νικολάου | Μαρίνα Αγ. Νικολάου | Μαρίνα Αγ. Νικολάου | Μαρίνα Αγ. Νικολάου | Μαρίνα Αγ. Νικολάου |
| -                   | -                   | -                   | -                   | Μαρίνα Λέρου        |

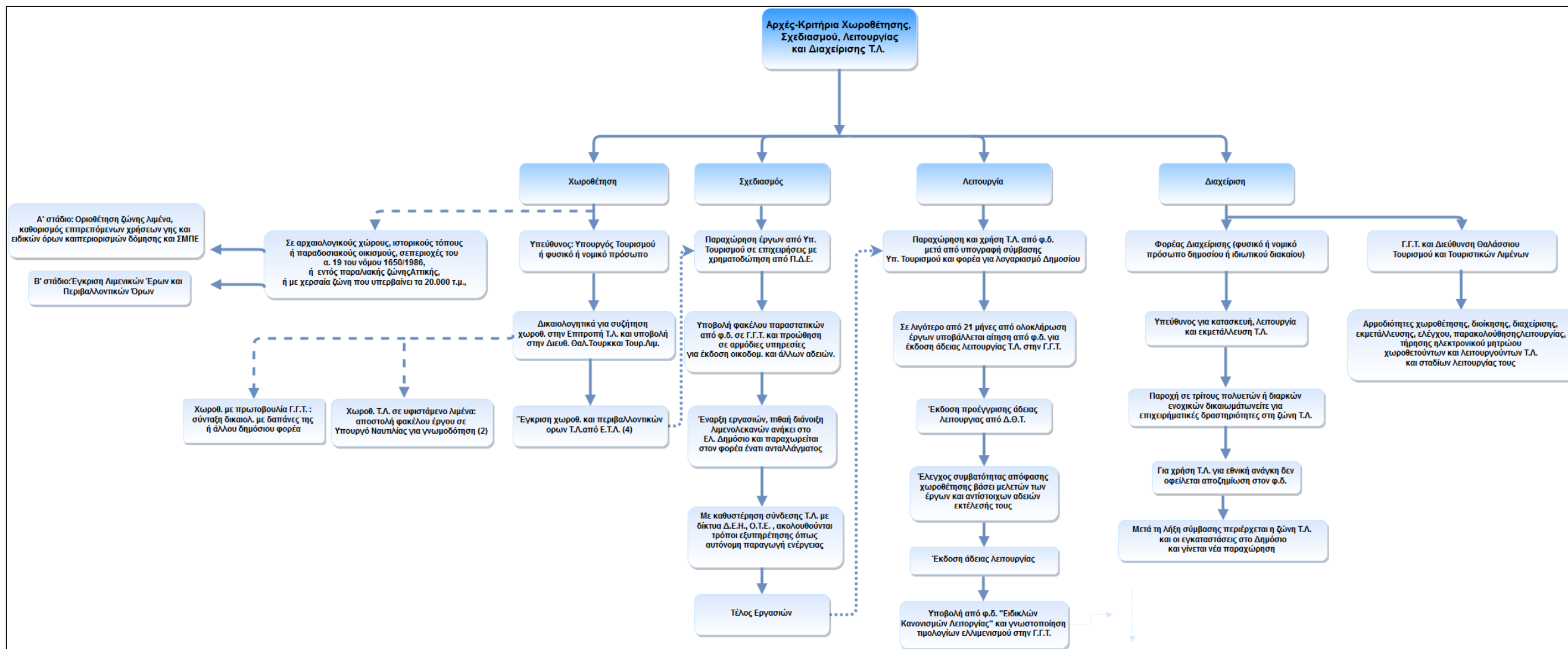
Πηγή: (Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης, 2016), ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 3. 7 Νόμος 2160/93 και τροποποιήσεις του.

| Ν.2160/93 και τροποποιήσεις του<br>Σχετικά άρθρα Ν.2160/93 | Ν.2160/1993 (τίτλοι άρθρων)   | Ν. 3105/2003  | Ν.4070/2012  | Ν.4179/2013   |
|--|---|---|--|---|
| Άρθρο 29   | Ορισμοί-Έκταση εφαρμογής  |   | αντικατάσταση παρ. 1 με α. 156 διαχωρισμός "τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής" από "μαρίνα", προσθήκη ορισμών "αγκυροβόλιο", "καταφύγιο" και κατάργηση των λιμένων ξενοδοχειακών μονάδων, αντικατάσταση παρ.6 με α. 157 |   |
| Άρθρο 30   | Διοίκηση-Διαχείριση-Εκμετάλλευση και χωροθέτηση τουριστικών λιμένων                           | αντικατάσταση παρ. 2 και 3 με α.38  | αντικατάσταση παρ. 1 και 4, προσθήκη παραγράφου 7 με α. 158, προσθήκη εδαφίου στην παρ. 5 με α. 159  | αντικατάσταση με α.11 περίπτωσης α' παρ. 7 όπως ισύχθει με Ν. 4070/12                       |
| Άρθρο 31   | Δημιουργία τουριστικών λιμένων-Πρωτοβουλία-Διαδικασία-Εκμετάλλευση                            | αντικατάσταση περίπτωσης (η) παρ. 5 με α. 38, προσθήκη α. 31α (Κανονισμοί λειτουργίας τουριστικών λιμένων) με α. 38, αντικατάσταση παρ. 3 με α. 38, αντικατάσταση παρ. 6 με α. 38, προσθήκη εδαφίου τέλος παρ. 7 με α. 38 | ολοκληρωτική αντικατάσταση με α. 160, αντικατάσταση α. 31α με α.161  | αντικαταστάσεις και προσθήκες εδαφίων σε παραγράφους με α. 10, αντικατάσταση α. 31α με α.11 |
| Άρθρο 32   | Απαλλοτριώσεις  |   |  |   |
| Άρθρο 33   | Δικαιώματα και υποχρεώσεις του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα                           |   | αντικατάσταση με α. 162 και κατάργηση παρ.1  |   |
| Άρθρο 34   | Παραχώρηση προστατευόμενων όρμων  |   | αντικατάσταση παρ. 2 και προσθήκη παρ.4 με α. 163  | αντικαταστάσεις με α. 10  |
| Άρθρο 35   | Λιμένες ξενοδοχειακών μονάδων   |   | Κατάργηση  |   |
| Άρθρο 36   | Φορολογικά, αρχαιολογικά και γενικά θέματα  |   |  |   |
| Άρθρο 37   | Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων του ΥΠ.ΕΘ.Ο. και Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού Ε.Ο.Τ. |   |  |   |

Πηγή: Ν.2160/1993 και τροποποιήσεις του, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 3. 3 Αρχές χωροθέτησης, σχεδιασμού, λειτουργίας και διαχείρισης Τ.Λ.



Πηγή: Ν. 2160/93 και τροποποιήσεις του, ίδια επεξεργασία

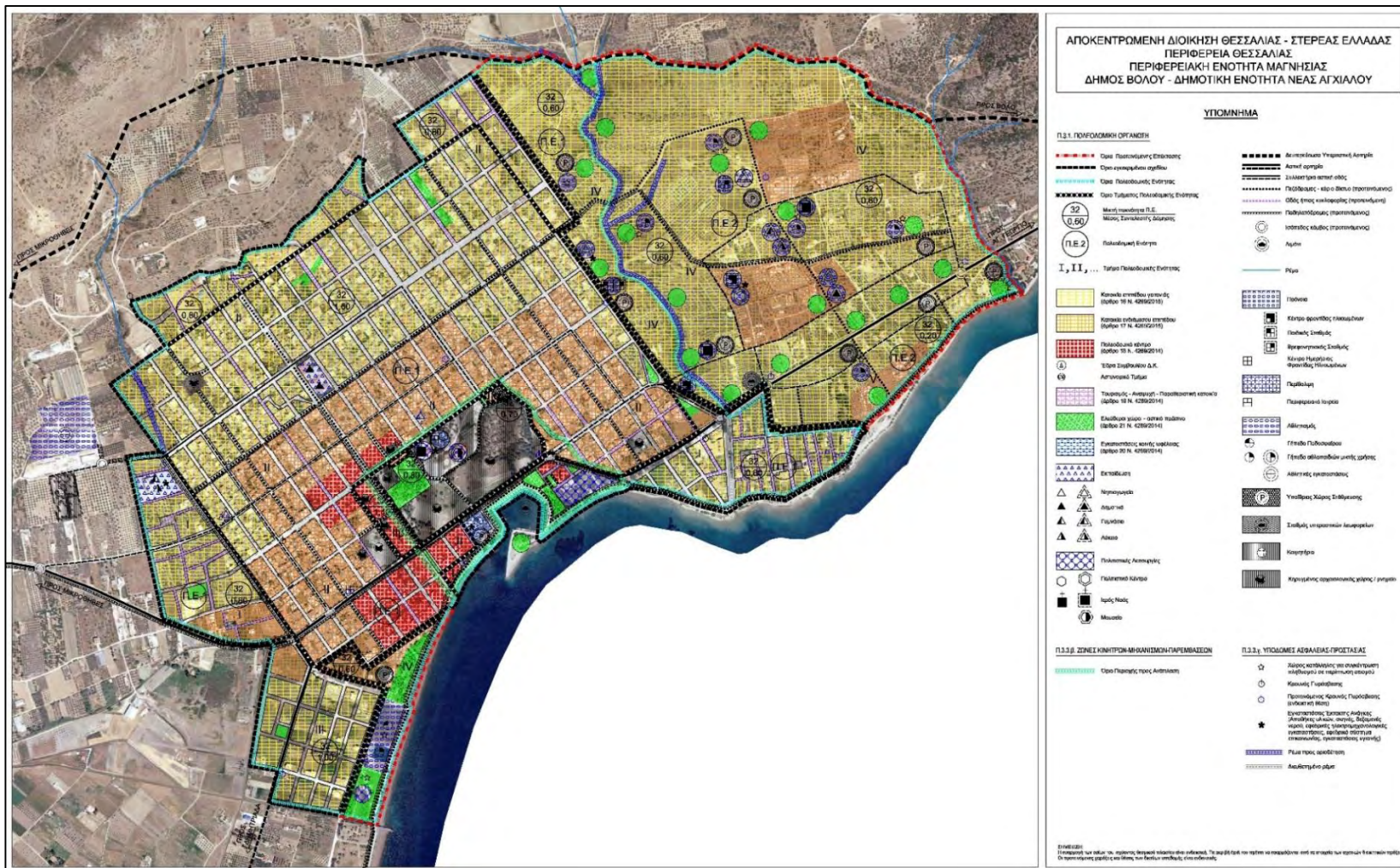






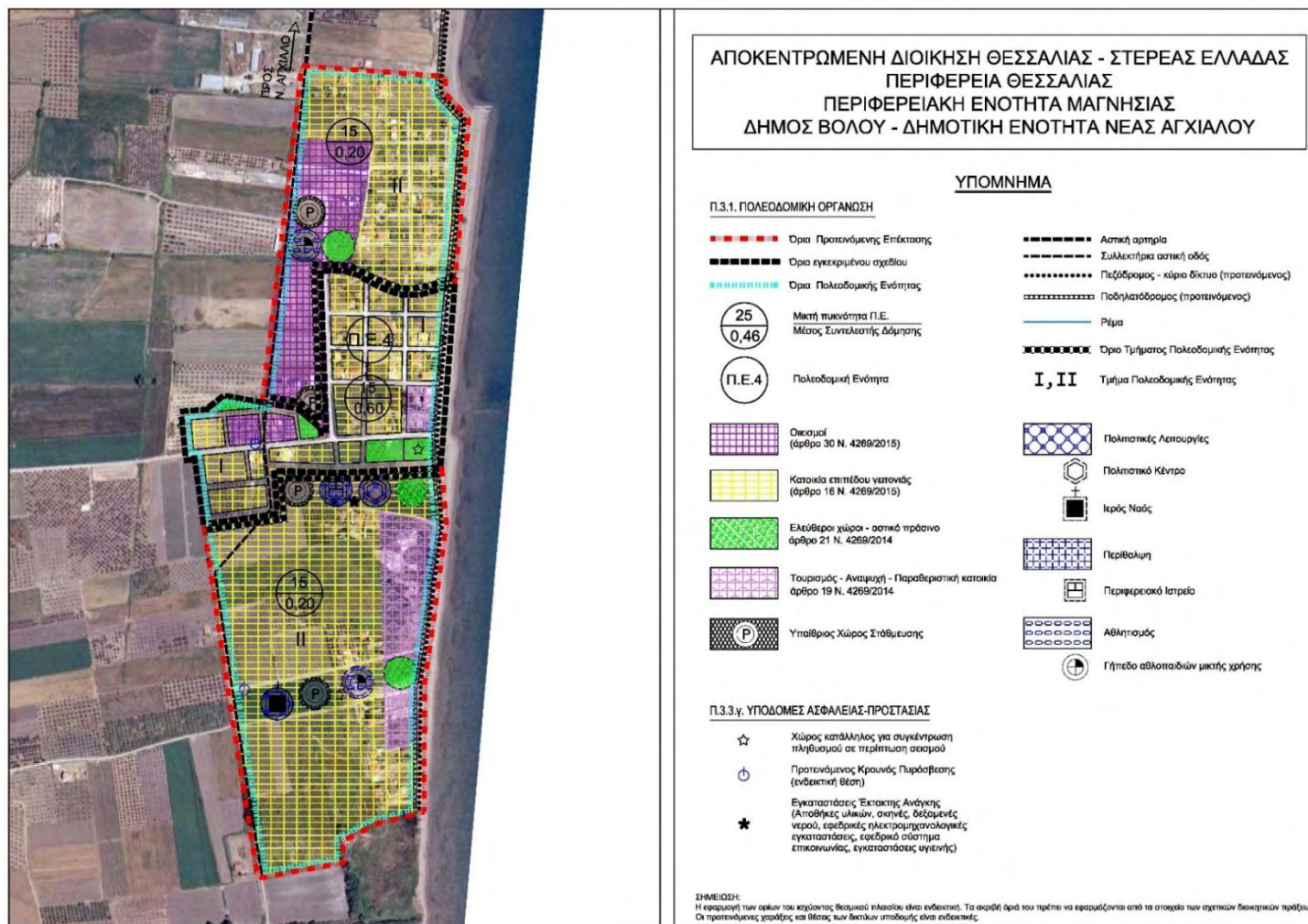


Χάρτης 4. 10 Προτεινόμενες χρήσεις γης Νέας Αγχιάλου.



Πηγή: (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013).

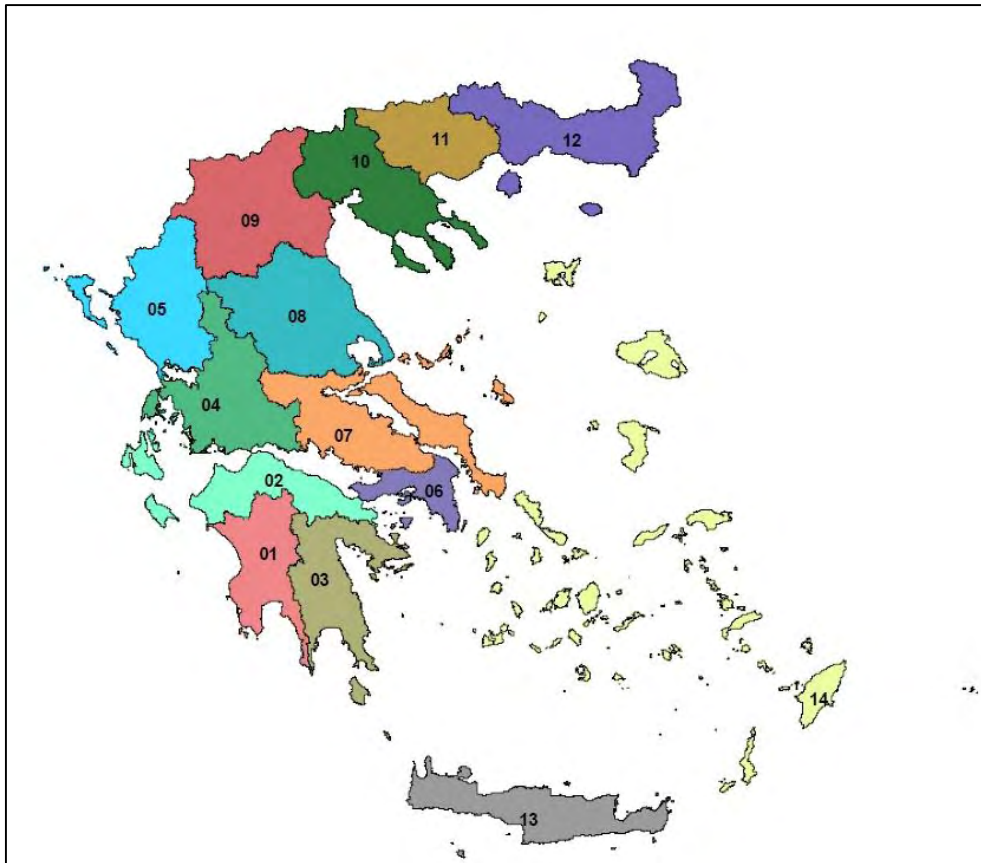
Χάρτης 4. 11 Προτεινόμενες χρήσεις γης οικισμού Δημητριάδας.



Πηγή: (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013) Πρόταση Δημητριάδας

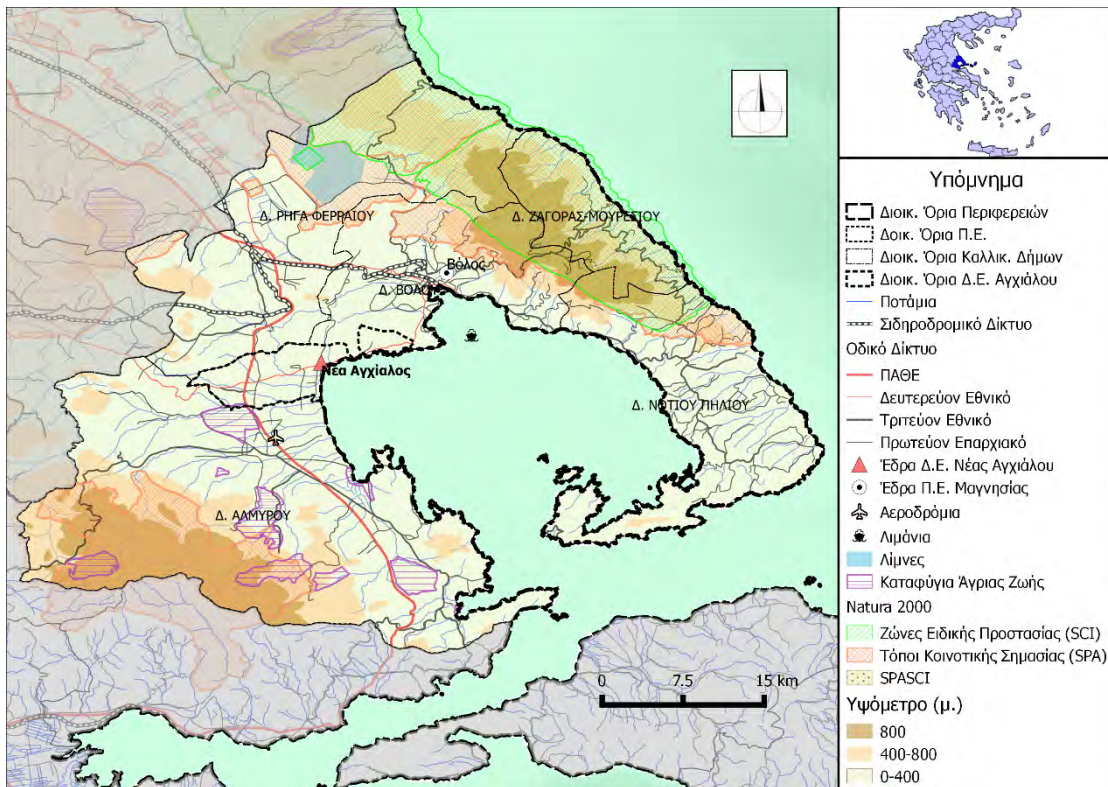


Χάρτης 4. 12 Υδατικά διαμερίσματα Ελλάδος.



Πηγή: ΥΠΑΠΕΝ-Γενική Γραμματεία Υδάτων.

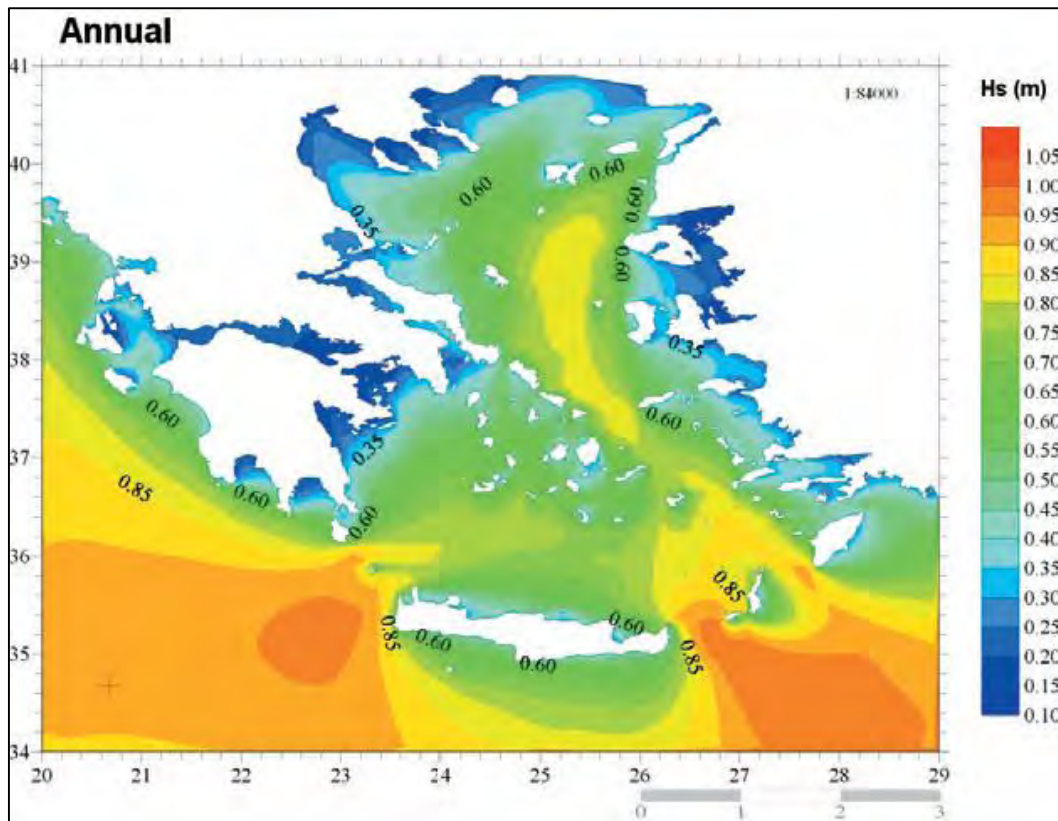
Χάρτης 4. 13 Φυσικό Περιβάλλον ΠΕ Μαγνησίας.



Πηγή Στοιχείων: GeoData, ίδια επεξεργασία.

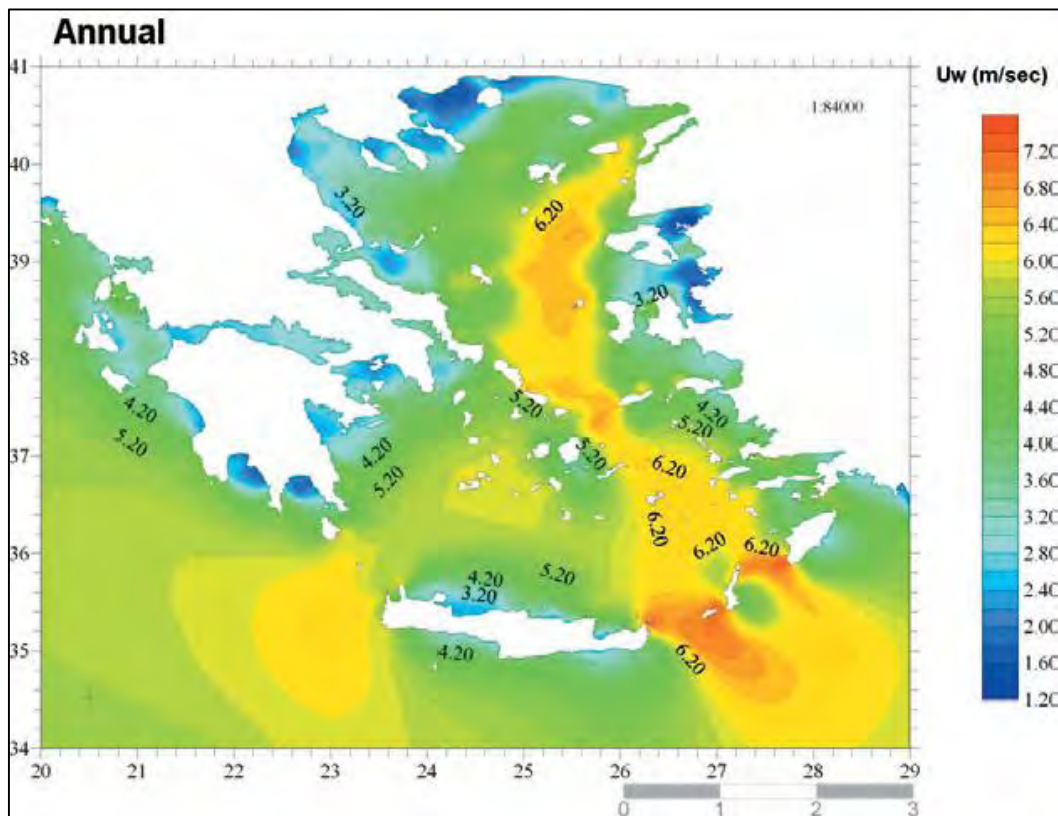


Χάρτης 4. 14 Ετήσια μέση τιμή ύψος κύματος (μ.) στην Ελλάδα για το 2005.



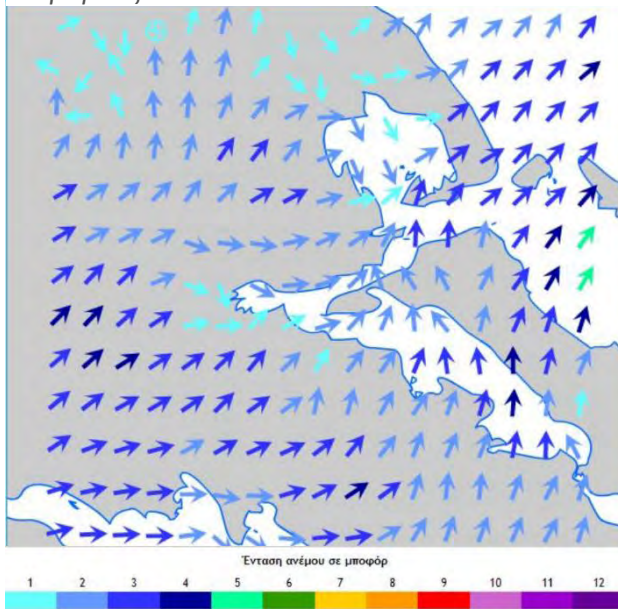
Πηγή: (State of the Hellenic Marine Environment, 2005, p. 70) .

Χάρτης 4. 15 Μέση ετήσια ένταση ανέμου (μ./δευτ.) στην Ελλάδα για το 2005.



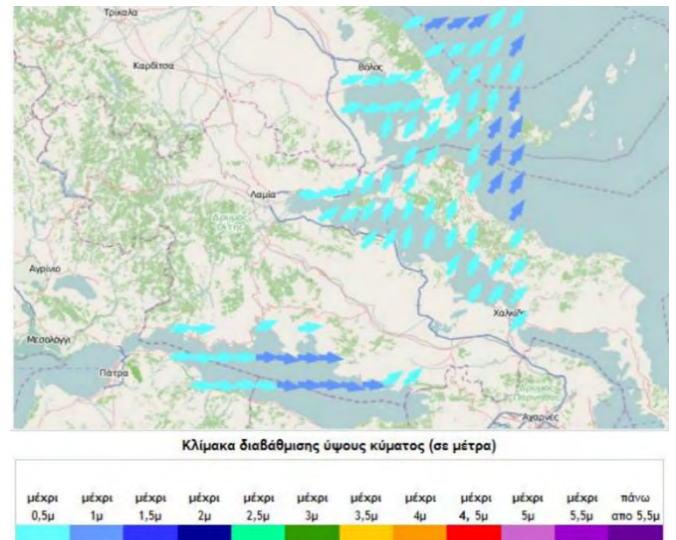
Πηγή: (State of the Hellenic Marine Environment, 2005, p. 70).

Χάρτης 4. 19 Ένταση ανέμου(μποφόρ) ΠΕ Μαγνησίας το 2017.



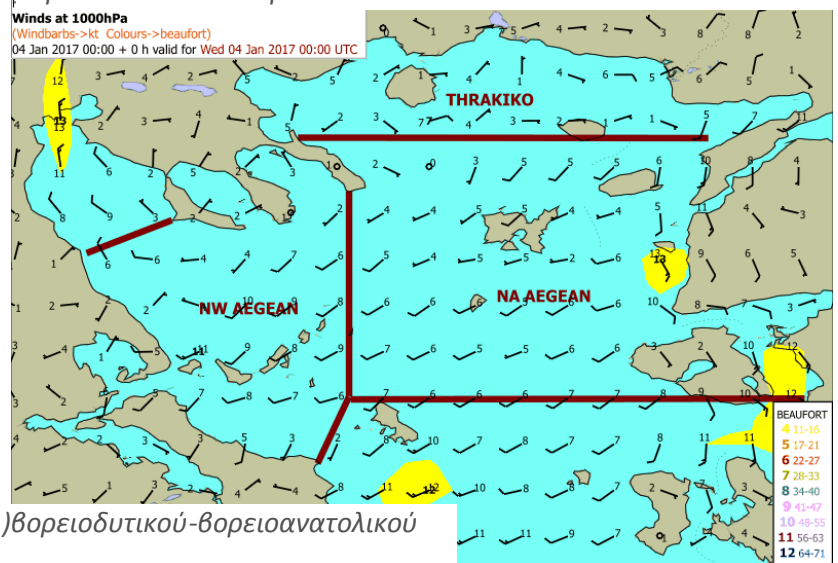
Πηγή: (Meteo, 2017).

Χάρτης 4. 18 Ύψος κυμάτων (μέτρα) ΠΕ Μαγνησίας το 2017.

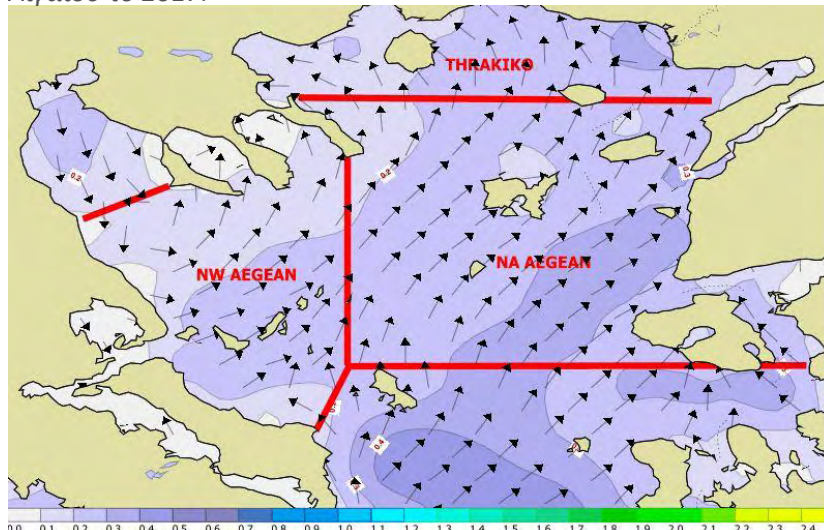


Πηγή: (Meteo, 2017).

Χάρτης 4. 17 Ένταση ανέμου(μποφόρ) βορειοδυτικού-βορειοανατολικού Αιγαίου το 2017.



Χάρτης 4. 16 Ύψος κυμάτων (μ.) βορειοδυτικού-βορειοανατολικού Αιγαίου το 2017.



Πηγή: (Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία, 2017).



Πίνακας 4. 6 Μνημεία-Αρχαιολογικοί Χώροι περιοχής Νέας Αγχιάλου.

| Μνημεία-<br>Αρχαιολογικός Χώρος   | Θέση   | Χρονολογία - Φ.Ε.Κ.   |
|---|--|---|
| <b>Αρχαιολογίες Αρχαιολογικού Χώρου Φθιώτιδων Θηβών - Νέας Αγχιάλου</b> |  |   |
| Βασιλική Αγίου Δημητρίου (βασιλική Α')                                  | Νοτιοανατολικά σημερινής αγοράς δίπλα σε Ε.Ο.        | Β' μισό 5ου αιώνα μ.Χ.  |
| Βασιλική Επισκόπου Ελπιδίου (βασιλική Β')                               | Δίπλα στην Εθνική Οδό προς Βόλο                      | τέλη 5ου αιώνα μ.Χ.   |
| Συγκρότημα βασιλικών Αρχιερέως Πέτρου (βασιλική Γ' - τρεις βασιλικές)   | Δίπλα στην Εθνική Οδό προς Αλμυρό                    | Β' μισό 4ου αιώνα, Β' μισό 5ου αιώνα και εποχή Ιουστινιανού Α' (532 μ.Χ.)   |
| Τρίκλιτος ιδιότυπος ναΐσκος   | Οδός Διαμαντοπούλου                                  | Ιδιωτικό οικόπεδο (ΥΠΠΕ/ΑΡΧ/Β1/Φ32/62818/1939/2.2.1983 Υ.Α.-αρχαίο μνημείο) |
| Κοιμητηριακή βασιλική (βασιλική Δ')                                     | Έξω από τείχη πόλης                                  | Πρώτη ανασκαφή 1934-1936  |
| Βασιλική Ε'   | Έξω από τείχη πόλης                                  | 5ου-6ου αιώνα   |
| Κτίριο, πιθανόν βασιλική  | Βορειοανατολική καμπή τείχους                        | Παλαιοχριστιανικής εποχής   |
| Βασιλική ΣΤ'  | Δίπλα στο Αστυνομικό Τμήμα Νέας Αγχιάλου             | Μέσα 5ου αιώνα  |
| Βασιλική του Μαρτυρίου  | Οδός Σταυρίδη προς Λαχανόκηπους                      | 4ου αιώνα π.Χ.  |
| Βαπτιστήριο   | Νότια του αίθριου της βασιλικής του Αρχιερέως Πέτρου | Υστερορωμαϊκοί Χρόνοι   |
| Συγκρότημα δημοσίων κτιρίων   | –  | 2ου αιώνα π.Χ.  |
| Χερσαίο και θαλάσσιο τείχος   | Ακρόπολη Ομηρικής Πυράσου, λιμάνι και αρχαία πόλη    | –   |
| Τμήματα οχύρωσης πόλης  | –  | Αρχαία και παλαιοχριστιανική περίοδος                                       |
| Δημόσιο κτίριο  | Οδός Μαλτέχου, Λαχανόκηποι                           | Παλαιοχριστιανικής εποχής   |
| Παραθαλάσσιο κτίριο   | Αγρός Κων-νου Κίνη                                   | Ανασκαφή 1991   |
| Τείχος λιμανιού αρχαίας πόλης   | Οδός Κασνέτη-Οδός Μαλτέζου                           |   |
| Λουτρό  | Δίπλα σε βασιλική Μαρτυρίου                          | Εποχή Ρωμαϊοκρατίας   |
| Πολυτελής έπαυλη  | Δυτικά σε τείχος λιμανιού                            |   |

|   |  |  |
|---|--|--|
| Νεκροταφείο   | Σε διάφορα ιδιωτικά οικόπεδα                           | Παλαιοχριστιανικής εποχής  |
| <b>Αρχαιότητες στον Άγιο Γεώργιο Κυνηγών</b>                              |  |  |
| Λείψανα λουτρικού συγκροτήματος και κτιρίου                               | Άγιος Γεώργιος Κυνηγών                                 | Παλαιοχριστιανικής εποχής  |
| <b>Αρχαιότητες σε Κόμβο Μικροθηβών</b>                                    |  |  |
| Κρίθηκαν μη διατηρητέα κατά τη διαδικασία κατασκευής του Νέου Κόμβου      |  |  |
| <b>Νεότερα Μνημεία</b>  |  |  |
| Δημοτικό σχολείο Νέας Αγχιάλου  | Συμβολή οδών Ελληνικής Αεροπορίας-Παπάγου-Παπαδοπούλου | Κατασκευή 1910 (Υ.Α. ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/14855/893/9-5-1988 (ΦΕΚ 357Β' /7-6-1988)-ιστορικό διατηρητέο μνημείο)      |
| Παλαιά δεξαμενή Νέας Αγχιάλου   | Πρώτα υψώματα δυτικά Νέας Αγχιάλου                     | Κατασκευή 1909 (Υ.Α. ΤΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3489/46624/15-10-1991 (ΦΕΚ 887Β' /30-10-1991)-ιστορικό διατηρητέο μνημείο) |
| <b>Προϊστορικές και Κλασικές Αρχαιότητες</b>                              |  |  |
| Τείχη και ερείπια αρχαίας πόλης Θηβών                                     | Ύψωμα "Κάστρο"   | Υ.Α. 9448/19-4-1963 (ΦΕΚ 172Β' /24-4-1963-αρχαιολογικός χώρος)   |
| Προϊστορικός οικισμός μέσης νεολιθικής περιόδου                           | Θέση "Καλύμματα", Επαρχιακή Οδό προς Φάρσαλα           | Υ.Α. ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/37211/2399/1-10-1999 (ΦΕΚ 1922Β' /25-10-1999-αρχαιολογικός χώρος)                       |
| Αρχιτεκτονικά κατάλοιπα οικισμών Τελικής Νεολιθικής-Πρώιμης Εποχής Χαλκού | Δυτικά Ε.Ο. Αθηνών-Θεσ/νίκης                           | Υ.Α. ΥΠΠΟ/ΓΔΑ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/71885/4529/29-11-2002 (ΦΕΚ 1545Β' /11-12-2002αρχαιολογικός χώρος)                   |

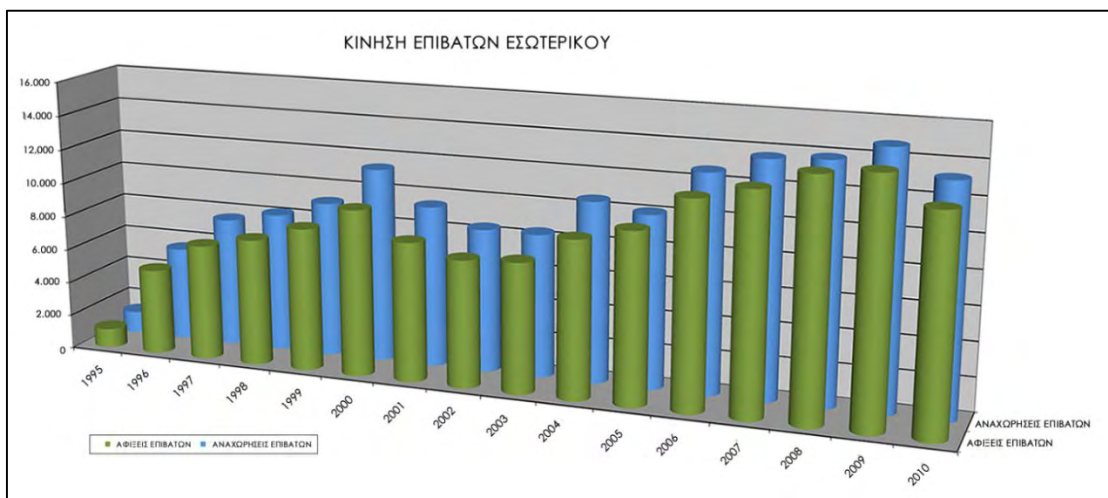
Πηγή: (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σσ. 48-54), ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 4. 7 Ιεράρχηση (διοικητική-λειτουργική) οδικού δικτύου περιοχής Δ.Ε. Νέας Αγχιάλου.

| Οδικό Δίκτυο Περιοχής Δ.Ε. Αγχιάλου  | Διοικητική Ιεράρχηση<br>(Σύμφωνα με τις Υ.Α. ΔΜΕΟ/ε/Ο/1308/95 (ΦΕΚ 30Β'/19.01.96) και ΔΜΕΟ/ο/9244/ε/1242/11.12.2007 (ΦΕΚ 560ΑΑΠ/31.12.2007) ) | Λειτουργική Ιεράρχηση<br>(Σύμφωνα με Οδηγίες ΥΠΕΧΩΔΕ για τη λειτουργική κατάταξη του οδικού δικτύου και τα πολεοδομικά σταθερότυπα Γ.Π.Σ./Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) |
|--|---|---|
| Νέα Εθνική Οδός 1 (Π.Α.Θ.Ε.):<br>Αθήνα – Λαμία – Λάρισα –<br>Κατερίνη – Θεσσαλονίκη –<br>Εύζωνοι | Βασικό (Πρωτεύον) Εθνικό<br>Οδικό Δίκτυο  | Κύρια Υπεραστική Αρτηρία (II)   |
| Εθνική Οδός 30 στο τμήμα<br>«Βόλος – Νέα Αγχιάλος –<br>Μικροθήβες – ΑΚ κε<br>Ν.Ε.Ο.1»            | Δευτερεύον Εθνικό Οδικό<br>Δίκτυο   | Δευτερεύουσα Υπεραστική<br>Αρτηρία (II)   |
| Παράπλευρες Οδοί (SR) της<br>Ν.Ε.Ο. 1  |   | –   |
| Εθνική Οδός 30 στο τμήμα<br>«Μικροθήβες (από Α/Κ κε<br>Ν.Ε.Ο.1) – Φάρσαλα»                       | Τριτεύον Εθνικό Οδικό<br>Δίκτυο   | –   |
| Εθνική Οδός 71 από Ε.Ο.30 έως<br>αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου  |   | Δευτερεύουσα Υπεραστική<br>Αρτηρία (II)   |
| Παλαιά Εθνική Οδός 1<br>(Π.Ε.Ο.1) στο τμήμα<br>«Μικροθήβες - Κρόκιο»                             |   | Κύρια Συλλεκτήρια (III)   |
| Υπόλοιποι δρόμοι   | Αγροτικό Οδικό Δίκτυο   | Κύριες Συλλεκτήριες (III)   |

Πηγή: (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Νέας Αγχιάλου, 2013, σσ. 107-108).

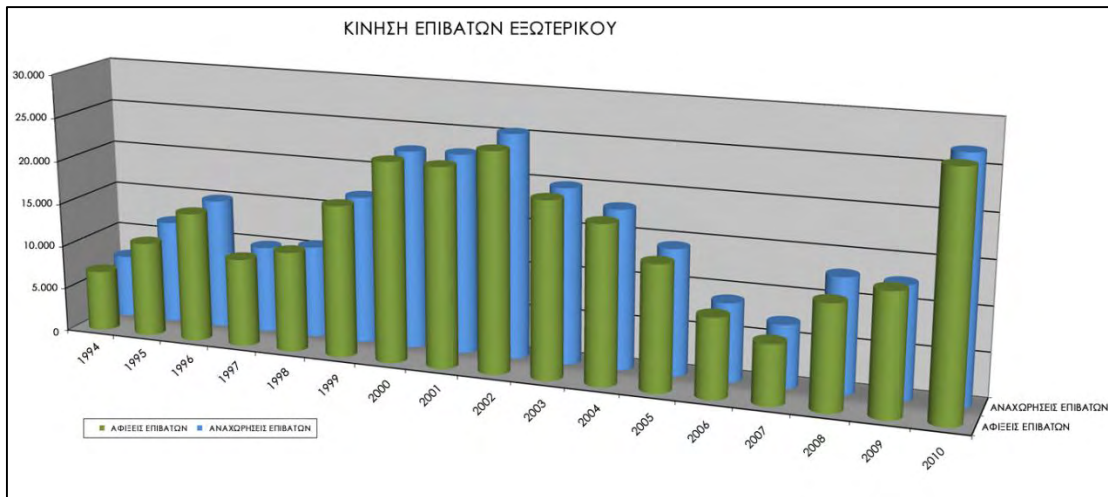
Διάγραμμα 4. 1 Εξυπηρετούμενη κίνηση επιβατών εσωτερικού από ΚΑΝΑ (1994-2010).



Πηγή: (Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου, 2017).



Διάγραμμα 4. 2 Εξυπηρετούμενη κίνηση επιβατών εξωτερικού από ΚΑΝΑ (1994-2010).



Πηγή: (Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου, 2017).

Πίνακας 4. 8 Σύνολο διακινηθέντων επιβατών λιμένα Βόλου (2000-2015).

| Έτος          | Σύνολα Διακινηθέντων |
|---------------|----------------------|
| 2000          | 368.643              |
| 2001          | 366.722              |
| 2002          | 356.669              |
| 2003          | 382.417              |
| 2004          | 364.916              |
| 2005          | 377.358              |
| 2006          | 406.283              |
| 2007          | 440.441              |
| 2008          | 434.935              |
| 2009          | 450.355              |
| 2010          | 409.572              |
| 2011          | 388.909              |
| 2012          | 331.927              |
| 2013          | 354.251              |
| 2014          | 344.708              |
| 2015          | 318.177              |
| <b>Σύνολο</b> | <b>6.096.283</b>     |

Πηγή: (Οργανισμός Λιμένος Βόλου, 2017).

**Παράρτημα 5<sup>ο</sup> κεφαλαίου**

Πίνακας 5. 11 Στοιχεία ακινήτου χωροδέτησης μαρίνας.

|  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
|--|---------------------------|---|--------------------------|--|---|------------------------|--|--|
| ΚΑΕΚ: 35 057 2453001   |                           | Αριθμός και ημερομηνία πρωτοκόλλου: 4914 28/09/1999 |                          | 110  |   |                        |  |  |
| <b>Β. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΚΙΝΗΤΟΥ</b>   |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| <b>Β.1 ΘΕΣΗ ΑΚΙΝΗΤΟΥ</b>   |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| Τοπωνύμιο<br>ΛΟΓΓΟΣ  |                           | Οδός  |                          | Αριθμός  | Ταχ. Κώδικας  |                        |  |  |
| Προσδιορισμός Θέσης  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| <b>Β.2 ΓΕΩΤΕΜΑΧΙΟ</b>  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| Εμβαδόν (τ.μ.)<br>89710,44   |                           | Χρήση<br>ΖΩΟΤΡΟΦΙΑ ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ-ΠΙΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ         |                          |  |   |                        |  |  |
| <b>Β.3 ΑΠΑΗ ΚΑΘΕΤΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ</b>  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| Αρ. Κτιρίου  | Αρ. Κτιρίου<br>στον Τίτλο | Αρ. Ορόφων  | Εμβαδόν Τίτλου<br>(τ.μ.) | Χρήση  | Ποσοστό Συγκ/τας του Κτιρίου επί<br>του Γεωτεμαχίου |                        |  |  |
| <b>Β.4 ΣΥΝΘΕΤΗ ΚΑΘΕΤΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ</b>   |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| Αρ. Κτιρίου  | Αρ. Κτιρίου<br>στον Τίτλο | Όροφος  | Αρ. Οριζ.<br>Ιδιοκτ.     | Αρ. Οριζ.<br>Ιδιοκτ. στον<br>Τίτλο   | Εμβαδόν<br>Τίτλου<br>(τ.μ.)                         | Χρήση                  | Ποσοστό Συγκ/τας<br>της Κάθετ. Ιδιοκτ.<br>επί Γεωτεμαχ.  | Ποσοστό Συγκ/τας της<br>Οριζόντ. Ιδιοκτ. επί : |
|  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
|  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| <b>Β.5 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ</b>  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| Αρ. Κτιρίου  | Αρ. Κτιρίου<br>στον Τίτλο | Όροφος  | Αρ. Οριζ.<br>Ιδιοκτ.     | Αρ. Οριζ.<br>Ιδιοκτ. στον<br>Τίτλο   | Εμβαδόν Τίτλου<br>(τ.μ.)                            | Χρήση                  | Ποσοστό Συγκ/τας<br>της Οριζ. Ιδιοκτ. επί<br>Γεωτεμαχίου |  |
| <b>Β.6 ΚΤΙΡΙΑ / ΚΤΙΣΜΑΤΑ (για τα οποία δεν έχει συσταθεί οριζόντια ή κάθετη ιδιοκτησία) / ΛΟΙΠΟΙ ΧΩΡΟΙ</b> |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| Αρ. Κτιρ.  | Αρ. Υπέργειων<br>Ορόφων   | Αρ. Υπόγειων<br>Ορόφων                              | Όροφος                   | Αρ. στον<br>Τίτλο  | Εμβαδόν (τ.μ.)                                      | Χρήση                  | Παρατηρήσεις   |  |
|  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
|  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| <b>Γ. ΕΙΔΟΣ ΕΓΓΡΑΦΤΕΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ</b>   |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| <b>Γ.1 ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ</b>   |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| Δικαίωμα   |                           | Ποσοστό Δικαιώματος                                 |                          | Παρατηρήσεις   |   |                        |  |  |
| ΠΛΗΡΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ   |                           | 100   |                          | ΤΟ ΓΕΩΤΕΜΑΧΙΟ ΕΧΕΙ ΔΗΛΩΘΕΙ ΕΝΙΛΙΟ, ΑΛΛΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΑΠΟΤΕΛΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΤΟΥ ΕΝΟΣ ΓΕΩΤΕΜΑΧΙΑ. |   |                        |  |  |
| <b>Γ.1.1 ΤΙΤΛΟΙ ΚΤΗΣΕΩΣ</b>  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| Α/<br>Α  | Είδος Τίτλου              | Αρ.<br>Τίτλου                                       | Ημερ/νία<br>Τίτλου       | Εκδούσα Αρχή / Στοιχεία Συμβ/φου   |   |                        | Αρ. Τεύχους<br>ΦΕΚ                                       |  |
| 1.   | ΑΠΟΦΑΣΗ<br>ΝΟΜΑΡΧΗ        | 49758   | 22/12/1975               | ΝΟΜ. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ   |   |                        |  |  |
| 2.   |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| 3.   |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| Α/<br>Α  | Υποθηκοφυλακείο Εγγραφής  | Τόμος Εγγραφής                                      | Αριθμός<br>Εγγραφής      | Ημερ/νία<br>Εγγραφής   | Αιτία Κτήσεως                                       | Ποσοστό<br>Δικαιώματος |  |  |
| 1.   | ΑΛΜΥΡΟΥ                   | 35  | 160                      | 21/01/1976   | ΠΑΡΑΧΩΡΗΤΗΡΙΟ ΑΠΟ ΔΗΜΟΣ.<br>ΦΟΡΕΑ                   | 100                    |  |  |
| 2.   |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| 3.   |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
| <b>ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ</b>  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
|  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |
|  |                           |   |                          |  |   |                        |  |  |

4914/110

Πηγή: Υποθηκοφυλακείο Αλμυρού, 1999.