

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

«ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ
ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΒΛΥΧΟΥ
ΛΕΥΚΑΔΑΣ»



Διπλωματική εργασία

Επιμέλεια: Θερμός Αθανάσιος

Επιβλέπων: Σεραφείμ Πολύζος

ΒΟΛΟΣ 2021



UNIVERSITY OF THESSALY
SCHOOL OF ENGINEERING
DEPARTMENT OF URBAN PLANNING AND REGIONAL DEVELOPMENT

Diploma thesis

«Evaluation of the purpose of construction of a marina in the area of Vlycho Lefkada»

Thermos Athanasios

Supervisor:

Serafeim Polyzos

Volos, 2021

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, κλπ., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή του ΤΜΧΠΠΑ.

Ημερομηνία:

Όνοματεπώνυμο: Θερμός Αθανάσιος

Υπογραφή:

Περίληψη

Η διπλωματική εργασία με τίτλο «Αξιολόγηση σκοπιμότητας κατασκευής μαρίνας στην περιοχή του Βλυχού Λευκάδας» εξετάζει την σκοπιμότητα κατασκευής μιας νέας και σύγχρονης μαρίνας χωρητικότητας 500 θέσεων στην περιοχή του Βλυχού Λευκάδας. Συγκεκριμένα, στο θεωρητικό πλαίσιο διαπραγματεύεται την ανάλυση σημαντικών εννοιών, και την αποσαφήνιση του νομικού καθεστώτος που διέπει τον θαλάσσιο τουρισμό και τους τουριστικούς λιμένες, συμβάλλοντας έτσι στην αποτελεσματικότερη κατανόηση του θέματος από τον αναγνώστη. Επιπροσθέτως, στο τεχνικό πλαίσιο πραγματοποιείται ανάλυση της περιοχής που πρόκειται να χωροθετηθεί η επένδυση, αλλά και ευρύτερα αυτής. Ακολουθεί έρευνα χωροθέτησης της επένδυσης, σύμφωνα με την οποία η περιοχή του Βλυχού κρίνεται ως η πλέον κατάλληλη και εντοπισμός τόσο της προσφοράς όσο και της ζήτησης για υπηρεσίες ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης στην ευρύτερη περιοχή. Στην συνέχεια, πραγματοποιείται μελέτη σκοπιμότητας της μαρίνας, σύμφωνα με την οποία μελετάται η αναγκαιότητα υλοποίησης της εν λόγω επένδυσης, καθώς και ο σχεδιασμός αυτής, οριοθετώντας την χερσαία και θαλάσσια ζώνη και προβλέποντας τις υποδομές και τον εξοπλισμό που θα περιλαμβάνει. Έπειτα, με την διεξαγωγή του περιβαλλοντικού σχεδιασμού που λαμβάνει χώρα, διασφαλίζεται η ομαλή ένταξη του έργου στο περιβάλλον, ελαχιστοποιώντας έτσι τις όποιες οχλήσεις επρόκειτο να προκληθούν.

Ακόμη, πραγματοποιείται η χρηματοοικονομική ανάλυση, με την βοήθεια της οποίας εκτιμάται το συνολικό ύψος της επένδυσης, η χρηματοδότηση του επενδυτικού σχεδίου καθώς και η βιωσιμότητα του έργου για τα πρώτα δεκαπέντε έτη λειτουργίας, όπου η επένδυση κρίνεται συμφέρουσα με την χρήση της ΚΠΑ.

Τέλος, με την βοήθεια της ανάλυσης ευαισθησίας εντοπίζεται ότι η παράμετρος «έσοδα» παίζει καθοριστικό ρόλο στη διαδικασία λήψης της απόφασης για την αποδοχή ή απόρριψη της επένδυσης.

Λέξεις Κλειδιά: Θαλάσσιος Τουρισμός, Βλυχό, Yachting, Λιμένας, Μαρίνα

Abstract

The diploma thesis entitled "Evaluation of the purpose of construction of a marina in the area of Vlycho Lefkada" examines the purpose of construction of a new and modern marina, with the capacity of 500 places in the area of Vlycho Lefkada. Specifically, in the theoretical framework there is an analysis of dominant meanings and the decoding of the law of maritime tourism and the marinas contributing to the better understanding of the subject by the reader. Moreover, in the technical context, an analysis of the area where the investment is going to be located, or broadly, is being dealt. In addition, an investment of location research is following, according to which the area of Vlycho is considered to be the most suitable, as well as locating both the supply and the demand for private sea navigation services in the wider area. After that, a feasibility study of the marina is being dealt, according to which the necessity of the implementation of the investment is being studied, as well as its design, delimiting the land and sea zone and also anticipating the infrastructure and equipment that it will include. Following that, with the conduct of environmental design which is taking place, ensures the smooth integration of the project into the environment, minimizing any nuisance that were to be provoked. Furthermore, a financial analysis is being performed, which helps to the total amount of the investment, a financing of the investment project and also the viability of the project for the first fifteen years of operation, where the investment is considered to be profitable with the use of the NPV. Last but not least, with the help of sensitivity analysis it is found that the parameter "income" plays a key role in the decision-making process of accepting or rejecting the investment.

Key Words: Maritime Tourism, Vlycho, Yachting, Harbor, Marina

Ευχαριστίες,

Με την εκπόνηση της εν λόγω εργασίας, ολοκληρώνεται παράλληλα ο κύκλος των προπτυχιακών σπουδών μου στο τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, και θα ήταν λάθος μου αν παρέλειπα να ευχαριστήσω τους ανθρώπους με την βοήθεια των οποίων κλείνει επιτυχημένα αυτός ο κύκλος. Αρχικά, χρέος μου είναι να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της εργασίας μου κ. Σεραφείμ Πολύζο καθηγητή του ομότιμου τμήματος, ο οποίος ήταν πάντα δίπλα μου επιλύοντας οποιαδήποτε απορία δημιουργούταν δείχνοντας άμεση ανταπόκριση στο αίτημα μου, παρέχοντας μου, καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της εργασίας, στήριξη, ερεθίσματα και γνώσεις, επιδεικνύοντας υπομονή καθώς και σιγουριά προς το πρόσωπο μου και τέλος, ωθώντας με σε ένα δρόμο ωριμότητας, σκληρής εργασίας, λογικής σκέψης και κρίσης.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την αμέριστη συμπαράσταση που επέδειξε καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου, πόσο μάλλον κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, τόσο οικονομικά όσο και ψυχολογικά-συναισθηματικά, δείχνοντας εμπιστοσύνη στις επιλογές μου, καθησυχάζοντας με σε έντονες και δύσκολες στιγμές, αλλά και για την καθημερινή τους παρουσία δίπλα μου, είτε κυριολεκτικά είτε μεταφορικά.

Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω όσους καθηγητές μου συνέβαλαν στην επίλυση τυχόν αποριών, καθώς και τυχόν ερεθισμάτων και γνώσεων που μου παρείχαν, τόσο κατά την εκπόνηση αυτής της διπλωματικής εργασίας όσο και κατά την διάρκεια των σπουδών μου, όπως και τους φίλους και συνάδελφους μου για την αμέριστη συμπαράσταση και βοήθεια που παρείχαμε ο ένας στον άλλον, δημιουργώντας ένα πολύ όμορφο κλίμα συνεργασίας και αλληλοκατανόησης μεταξύ μας.

Τέλος, δεν θα έπρεπε να παραλείψω τις ευχαριστίες μου προς τους φορείς και τους διοικητικούς υπαλλήλους με τους οποίους ήρθα σε επικοινωνία για να μου παράσχουν πληροφορίες και δεδομένα, συμβάλλοντας και αυτοί σε σημαντικό βαθμό στην υλοποίηση αυτής της εργασίας.

Περιεχόμενα

Περίληψη	3
Abstract	4
Μέρος Α: Θεωρητικό πλαίσιο	16
Κεφάλαιο 1 ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	17
1.1 Γενικά.....	17
1.2 Στόχος και δομή της εργασίας	18
Κεφάλαιο 2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ	22
2.1 Θαλάσσιος τουρισμός	22
2.1.1 Εννοιολογική προσέγγιση του όρου θαλάσσιος τουρισμός	22
2.1.2 Ιστορική εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα	23
2.1.3 Εννοιολογική οριοθέτηση των δραστηριοτήτων που εμπεριέχουν το υγρό στοιχείο	23
2.1.4 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα και βασικό κριτήριο διάκρισης των κύριων δραστηριοτήτων του	24
2.1.5 Τουριστική προσφορά – παράγοντες ανάπτυξης και τουριστική ζήτηση – τάσεις	24
2.2 Yachting - Τουρισμός σκαφών αναψυχής - Ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση.....	26
2.2.1 Εννοιολογική προσέγγιση του όρου yachting.....	26
2.2.2 Ιστορική εξέλιξη του yachting στην Ελλάδα και στον υπόλοιπο κόσμο	26
2.2.3 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του όρου yachting.....	28
2.2.4 Τουριστική προσφορά – παράγοντες ανάπτυξης και τουριστική ζήτηση – τάσεις	30
2.3 Μαρίνες	32
Κεφάλαιο 3 ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	33
3.1 Κατηγοριοποίηση λιμένων	33
3.1.1 Κατηγοριοποίηση βάσει της λειτουργίας τους	33
3.1.1.1 Εμπορικοί λιμένες	33
3.1.1.2 Τουριστικοί λιμένες.....	35
3.1.1.3 Αλιευτικοί λιμένες	36
3.1.2 Κατηγοριοποίηση και χρήσεις λιμένων σύμφωνα με την ΚΥΑ με Αρ. 8315.2/02/07, ΦΕΚ Β 202/16-2-2007.....	37
3.2 Περιγραφή και ανάλυση τουριστικών λιμένων	37
3.2.1 Εννοιολογική προσέγγιση του όρου	37
3.2.2 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα τουριστικών λιμένων	38
3.2.3 Κατηγοριοποίηση τουριστικών λιμένων σκαφών αναψυχής βάσει του Ν.2160/93 και σύμφωνα με τις τροποποιήσεις αυτού.....	38

3.2.4 Προδιαγραφές τουριστικών λιμένων.....	40
3.3 Κατηγορίες μαρίνων.....	41
3.3.1 Κατηγοριοποίηση σύμφωνα με οικονομικά κριτήρια και τον τρόπο διαχείρισης	41
3.3.2 Κατηγοριοποίηση σύμφωνα με άλλα κριτήρια	43
3.3.3 Κατηγοριοποίηση των υπηρεσιών μιας μαρίνας.....	44
Κεφάλαιο 4 ΕΘΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΑΣΕΙ Ν.2160/93 Κ.Α.	45
4.1 Νομοθετικό πλαίσιο τουριστικών λιμένων και εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών ...	45
4.1.1 Πριν την ισχύ του Ν.2160/93	46
4.1.2 Μετά την ισχύ του Ν.2160/93.....	46
4.2 Αρχές – Κανονισμοί διαχείρισης, χωροθέτησης, σχεδιασμού και λειτουργίας τουριστικών λιμένων.....	47
4.2.1 Διαχείριση τουριστικού λιμένα.....	47
4.2.2 Χωροθέτηση τουριστικού λιμένα.....	48
4.2.2.1 Κριτήρια και γενικές αρχές χωροθέτησης.....	50
4.2.3 Σχεδιασμός τουριστικού λιμένα.....	52
4.2.3.1 Κριτήρια για σχεδιασμό μαρίνων μεσαίου μεγέθους	53
4.2.3.2 Αρχές σχεδιασμού και λειτουργία τουριστικού λιμένα.....	54
4.2.3.3 Παράμετροι ανάπτυξης και σχεδιασμού	55
4.2.4 Δημιουργία τουριστικών λιμένων, πρωτοβουλία – διαδικασία.....	57
4.2.5 Λειτουργία τουριστικού λιμένα	59
4.3 Τέλη ελλιμενισμού	61
Μέρος Β: Τεχνικό πλαίσιο	64
Κεφάλαιο 5 ΕΡΕΥΝΑ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΒΛΥΧΟΥ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	65
5.1 Παρουσίαση περιοχής μελέτης και ευρύτερης περιοχής.....	65
5.1.1 Διοικητική διάρθρωση – γενικά χαρακτηριστικά	65
5.1.2 Πληθυσμιακά και Δημογραφικά χαρακτηριστικά	69
5.1.3 Οικονομικά στοιχεία	73
5.1.4 Προστατευόμενες περιοχές	75
5.1.5 Γεωλογία της περιοχής.....	77
5.1.5.1 Γεωλογικά χαρακτηριστικά	77
5.1.5.2 Τεκτονική.....	78
5.1.5.3 Σεισμικότητα	79
5.1.5.4 Υδρογεωλογία	81
5.1.6 Κλίμα.....	82
5.1.6.1 Θερμοκρασία.....	82
5.1.6.2 Βροχοπτώσεις.....	82

5.1.6.3 Υγρασία	83
5.1.6.4 Άνεμος	83
5.1.7 Πολιτιστικός και φυσικός χαρακτήρας	84
5.2 Χωροταξική και πολεοδομική ανάλυση της περιοχής μελέτης και της ευρύτερης περιοχής	85
5.2.1 Ευρύτερη περιοχή – εξωαστικός χώρος.....	85
5.2.2 Πολεοδομική οργάνωση	87
5.2.3 Θεσμικό καθεστώς γης.....	89
5.3 Έρευνα χωροθέτησης της μαρίνας.....	90
5.3.1. Εθνικό και περιφερειακό επίπεδο	90
5.3.2 Τοπικό επίπεδο.....	93
5.4 Προσφορά – Ζήτηση για υπηρεσίες ελλιμενισμού στην ευρύτερη περιοχή.....	102
5.4.1 Προσφορά – ανταγωνισμός	102
5.4.2 Ζήτηση	107
Κεφάλαιο 6 ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΥΤΗΣ	110
6.1 Αναγκαιότητα – Σκοπιμότητα κατασκευής του έργου.....	110
6.2 Σχεδιασμός μαρίνας.....	115
6.2.1 Οριοθέτηση χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης	115
6.2.2 Υποδομές και παρεχόμενες υπηρεσίες εντός της μαρίνας	118
6.2.2.1 Υποδομές και υπηρεσίες χερσαία ζώνης	118
6.2.2.2 Υποδομές και Υπηρεσίες Θαλάσσιας Ζώνης.....	120
6.2.2.3 Επιπλέον εξοπλισμός της μαρίνας.....	123
6.3 Περιβαλλοντικός σχεδιασμός μαρίνας	124
6.3.1 Το περιβαλλοντικό πλαίσιο του σχεδιασμού και η περιβαλλοντική ένταξη της μαρίνας στο ευρύτερο περιβάλλον	124
6.3.2 Διαδικασία περιβαλλοντικής διαχείρισης μαρίνας	126
6.3.3 Εκτίμηση και αξιολόγηση των επιπτώσεων του σχεδίου και τρόποι αντιμετώπισης αυτών	127
Κεφάλαιο 7 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ.....	147
7.1 Προϋπολογισμός κόστους επένδυσης.....	147
7.2 Χρηματοδοτικό πλάνο του επενδυτικού σχεδίου.....	149
7.3 Λειτουργικό κόστος	151
7.4 Έσοδα και έξοδα δεκαπενταετίας.....	158
7.4.1 Εκτίμηση εσόδων	158
7.4.2 Εκτίμηση εξόδων	170
7.5 Ταμειακές ροές.....	172

7.6 ΚΠΑ	176
7.7 Ανάλυση ευαισθησίας.....	178
Κεφάλαιο 8 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	181
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	184

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 5.1 Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού την περίοδο 1991-2011 στην Τ.Κ. Βλυχού.. ...	69
Πίνακας 5.2 Μόνιμος πληθυσμός κατά φύλλο και ομάδες ηλικιών το έτος 2001 στην Τ.Κ. Βλυχού.....	70
Πίνακας 5.3 Μόνιμος πληθυσμός κατά φύλλο και ομάδες ηλικιών το έτος 2011 στην Π.Ε. Λευκάδας.....	71
Πίνακας 5.4 Οικονομικά στοιχεία για την περίοδο 2001-2011 της περιοχής μελέτης και ευρύτερα αυτής.. ..	73
Πίνακας 5.5 Ποσοστά υγρασία (%) του νησιού της Λευκάδας.....	83
Πίνακας 5.6 Συχνότητα επί της % των ανέμων του νησιού της Λευκάδας.....	84
Πίνακας 5.7 Κατανομή της έκτασης της Π.Ε. Λευκάδας σε γενικευμένες κατηγορίες χρήσης / κάλυψης γης για το έτος 2000.	85
Πίνακας 5.8 Αξιολόγηση περιοχών Συβότων και Βλυχού με τη χρήση ειδικών κριτηρίων	94
Πίνακας 5.9 Αριθμός απόπλου επαγγελματικών σκαφών για το νησί της Λευκάδας τα έτη 2015-2019 ανά εξάμηνο.....	107
Πίνακας 5.10 Αριθμός κατάπλου επαγγελματικών σκαφών για το νησί της Λευκάδας τα έτη 2015-2019 ανά εξάμηνο.....	108
Πίνακας 5.11 Αριθμός απόπλου σκαφών αναψυχής για το νησί της Λευκάδας τα έτη 2015-2019 ανά εξάμηνο.	108
Πίνακας 5.12 Αριθμός κατάπλου σκαφών αναψυχής για το νησί της Λευκάδας τα έτη 2015-2019 ανά εξάμηνο.	108
Πίνακας 5.13 Συνολικός αριθμός κατάπλων σκαφών για το νησί της Λευκάδας τα έτη 2015-2019 ανά έτος.....	108
Πίνακας 6.1 Αριθμός και μήκος σκαφών μαρίνας.....	122
Πίνακας 6.2 Αξιολόγηση ενδεχόμενων επιπτώσεων από την εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου της μαρίνας του Βλυχού.....	130
Πίνακας 7.1 Ποσοστιαία κατανομή κόστους κατασκευής μαρίνας.....	148
Πίνακας 7.2 Ποσοστιαία κατανομή του κόστους της μαρίνας ανά ομάδα εργασιών	148
Πίνακας 7.3 Χρηματοδοτικό σχήμα επένδυσης.....	150
Πίνακας 7.4 Έξοδα συντήρησης παγίων για την πρώτη πενταετία.	151
Πίνακας 7.5 Κόστος ενέργειας για την πρώτη πενταετία.	152
Πίνακας 7.6 Κόστος καυσίμων για την πρώτη πενταετία.	152
Πίνακας 7.7 Κόστος αγοράς υλικών και ανταλλακτικών για την πρώτη πενταετία.	152
Πίνακας 7.8 Ετήσιο κόστος μόνιμου προσωπικού.	155
Πίνακας 7.9 Ετήσιο κόστος εποχιακού προσωπικού.....	156
Πίνακας 7.10 Κόστος προσωπικού για την πρώτη πενταετία.	156
Πίνακας 7.11 Κόστος ασφαλίσεων για την πρώτη πενταετία.	156
Πίνακας 7.12 Έξοδα διοίκησης και διάθεσης για την πρώτη πενταετία.	157

Πίνακας 7.13 Έξοδα προώθησης και marketing για την πρώτη πενταετία.....	158
Πίνακας 7.14 Έσοδα ελλειμνισμού για την πρώτη πενταετία.....	159
Πίνακας 7.15 Έσοδα ανέλκυσης, καθέλκυσης και διαχείμασης για την πρώτη πενταετία.	160
Πίνακας 7.16 Έσοδα παροχής συντήρησης.....	160
Πίνακας 7.17 Έσοδα ελέγχου σκαφών και ανταλλακτικών.....	161
Πίνακας 7.18 Έσοδα προμήθειας εφοδίων.....	161
Πίνακας 7.19 Έσοδα χρησιμοποίησης – πώλησης υλικών συντηρήσεως.....	162
Πίνακας 7.20 Έσοδα πώλησης καυσίμων.....	162
Πίνακας 7.21 Έσοδα από διάφορες παροχές.....	163
Πίνακας 7.22 Έσοδα ενοικίασης εστιατορίου και καφέ.....	163
Πίνακας 7.23 Έσοδα ενοικίαση supermarket.....	164
Πίνακας 7.24 Έσοδα ξενοδοχειακού συγκροτήματος 1 ^{ου} Έτος.....	164
Πίνακας 7.25 Έσοδα ξενοδοχειακού συγκροτήματος 2 ^{ου} Έτος.....	165
Πίνακας 7.26 Έσοδα ξενοδοχειακού συγκροτήματος 3 ^{ου} Έτος.....	165
Πίνακας 7.27 Έσοδα ξενοδοχειακού συγκροτήματος 4 ^{ου} Έτος.....	166
Πίνακας 7.28 Έσοδα ξενοδοχειακού συγκροτήματος πρώτης πενταετίας.....	166
Πίνακας 7.29 Λοιπά έσοδα.....	166
Πίνακας 7.30 Αποσβέσεις.....	167
Πίνακας 7.31 Υπολογισμός υπολειμματικής αξίας.....	167
Πίνακας 7.32 Πρόβλεψη εσόδων για τα πρώτα δεκαπέντε έτη λειτουργίας.....	169
Πίνακας 7.33 Πρόβλεψη εξόδων για τα πρώτα δεκαπέντε έτη λειτουργίας.....	171
Πίνακας 7.34 υπολογισμός κερδών πρώτης δεκαπενταετίας λειτουργίας της μαρίνας.....	173
Πίνακας 7.35 Υπολογισμός φορολογίας επί των κερδών της μαρίνας.....	173
Πίνακας 7.36 Υπολογισμός καθαρών κερδών.....	174
Πίνακας 7.37 Υπολογισμός καθαρών ταμειακών ροών κατά την περίοδο κατασκευής.....	174
Πίνακας 7.38 Υπολογισμός καθαρών ταμειακών ροών κατά την περίοδο λειτουργίας.....	175
Πίνακας 7.39 Υπολογισμός ΚΠΑ κατά την περίοδο κατασκευής.....	176
Πίνακας 7.40 Υπολογισμός ΚΠΑ κατά την περίοδο κατασκευής.....	177
Πίνακας 7.41 Υπολογισμός της ΚΠΑ για τις διάφορες τιμές της αποδοτικότητας r.....	178
Πίνακας 7.42 Υπολογισμός της ΚΠΑ για τις διάφορες τιμές των εσόδων.....	179
Πίνακας 7.43 Υπολογισμός της ΚΠΑ για τις διάφορες τιμές των εξόδων.....	179

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 5.1 Ετήσια πορεία θερμοκρασίας αέρα του νησιού της Λευκάδας.....	82
Διάγραμμα 5.2 Ετήσια πορεία ύψους βροχής του νησιού της Λευκάδας (σε mm).....	82

Διάγραμμα 7.1 Μεταβολή της ΚΠΑ %.....	180
---------------------------------------	-----

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 5.1 Άποψη του οικισμού του Βλυχού.	68
Εικόνα 5.2 Προτεινόμενες θέσεις χωροθέτησης της μαρίνας.....	93
Εικόνα 5.3 Ανάλυση της περιοχής του Μικρού Γιαλού.	94
Εικόνα 5.4 Βασικό οδικό δίκτυο περιοχής μελέτης.	96
Εικόνα 5.5 Οδική σύνδεση του οικισμού των Συβότων με την Επαρχιακή Οδό Βασιλικής – Μαραντοχωρίου.....	97
Εικόνα 5.6 Οικισμός Συβότων και προτεινόμενη περιοχή χωροθέτησης στον οικισμό του Βλυχού.....	102
Εικόνα 5.7 Μαρίνα Λευκάδας.....	103
Εικόνα 5.8 Μαρίνα Πρέβεζας.....	104
Εικόνα 5.9 Μαρίνα Κλεοπάτρα.....	105
Εικόνα 5.10 Μαρίνα Γουβιών.....	106
Εικόνα 6.1 Μέρος του θαλάσσιου χώρου το οποίο σχεδιάζεται να εκβαθύνει.....	121
Εικόνα 6.2 Το παράκτιο μέτωπο της περιοχής χωροθέτησης της μαρίνας, όπως είναι σήμερα(10-4-2020).	132
Εικόνα 6.3 Το γήπεδο του Βλυχού όπως εντοπίζεται σήμερα(10-4-2020).....	135

Κατάλογος Χαρτών

Χάρτης 5.1 Διοικητική διαίρεση περιφερειών Ελλάδας και περιφέρειας Ιονίων Νήσων.	65
Χάρτης 5.2 Διοικητική οργάνωση Δήμου Λευκάδας, σύμφωνα με το πρόγραμμα «Καλλικράτης».	66
Χάρτης 5.3 Διοικητική διαίρεση Δημοτικής Ενότητας Ελλομένου	67
Χάρτης 5.4 Η τοποθεσία του Όρμου του Βλυχού.	67
Χάρτης 5.5 Ανάλυση του περιβαλλοντικού χαρακτήρα της περιοχής μελέτης.....	76
Χάρτης 5.6 Απλοποιημένος γεωλογικός χάρτης της Νήσου Λευκάδας	78
Χάρτης 5.7 Χάρτης απεικόνισης των ρηγμάτων της Λευκάδας.	79
Χάρτης 5.8 Χάρτης Ζωνών Σεισμικής Επικινδυνότητας της Ελλάδος.	80
Χάρτης 5.9 Χάρτης καλύψεων γης Δήμου Λευκάδας 1987-2007.....	86
Χάρτης 5.10 Όρια οικισμού του Βλυχού.....	99
Χάρτης 6.1 Οι γειτνιαζών στην μαρίνα χώροι διαχείμασης και επισκευής σκαφών.	112
Χάρτης 6.2 Γεωμορφολογικός χάρτης του οικισμού του Βλυχού.	117
Χάρτης 7.1 Χάρτης περιφερειακών ενισχύσεων 1/1/2017 έως 31/12/2020	150

Αρκτικόλεξα:

Α.Ε.Ι.: Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα

ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

Α.Ε.Π.Ο.: Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων

ΑΝΑ: Ανατολικά Νοτιοανατολικά

Β.Ν.Ο.Ε.: Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος

ΒΒΑ: Βόρεια Βορειοανατολικό

ΓΠΣ: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

Δ.Δ.: Δημοτικό Διαμέρισμα

Δ.Ε.: Δημοτική Ενότητα

ΔΕΗ.: Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού

ΔΒΔ: Δυτικά Βορειοδυτικά

Ε.Α.Α.Τ.: Έκθεση Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης

Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΟΤ.: Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

Ε.Π.Δ.: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου

Ε.Π.Μ.: Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη

Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α.: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Ε.Υ.Δ.Α.Π.: Εταιρεία Ύδρευσης και Αποχέτευσης Πρωτεύουσας

Ε/Κ: Εμπορευματοκιβώτια

ΕΑΚ: Ελληνικός Αντισεισμικός Κανονισμός

ΕΕΛ: Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων

ΕΛ.ΣΤΑΤ.: Ελληνική Στατιστική Αρχή

ΕΟ: Εθνική Οδός

ΕΟΘΛ: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλάσσιων Λιμένων

ΕΠΕ: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

ΕΤΑΔ Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου

ΖΟΕ: Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου

Η/Μ: Ηλεκτρομηχανολογική

ΗΠΑ: Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής

Ι.Χ.: Ιδιωτικής Χρήσης

ΚΥΑ.: Κοινή Υπουργική Απόφαση

ΚΠΑ: Καθαρή Παρούσα Αξία

ΚΤΕΛ: Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων

ΜΠΕ.: Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

Ν.: Νόμος

Ν.Ο.Ε.: Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος

ΝΝΔ: Νότιο Νοτιοανατολικά

Ο.Τ.Α.: Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Ο.Τ.Ε.: Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος

ΟΛΘ: Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης

ΟΧΕ: Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση

Π.Δ.: Προεδρικό Διάταγμα

Π.Ε.: Περιφερειακή Ενότητα

Π.Ε.Π: Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.: Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Παρ.: Παράγραφος

ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.: Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

Σ.Δ.Ι.Τ.: Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

σ.δ: συντελεστής δόμησης

Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α.: Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής

ΣΕΤΕ: Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων

ΣΜΠΕ: Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

ΣΟΑΠ: Σχέδιο Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων

ΣΧΟΟΑΠ: Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης

Τ.Κ.: Τοπική Κοινότητα

ΤΛ.: Τουριστικός Λιμένας

Υ.Α.: Υπουργική Απόφαση

ΥΕΝ: Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

ΥΠ.ΕΘ.Ο: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

ΥΠΟΙ: Υπουργός Οικονομίας

ΦΕΒΡ: Φεβρουάριος

ΦΕΚ: Φύλλα Εφημερίδας της Κυβέρνησης

ESPO: European Sea Ports Organization

GPS: Global Positioning System

JESSICA: Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas

NPV: Net Present Value

PIANC: Permanent International Association of Navigation Congresses

WC: WaterCloset

Μέρος Α: Θεωρητικό πλαίσιο

Κεφάλαιο 1

ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ



1.1 Γενικά

Στις μέρες μας, ο τουρισμός αποτελεί μια από τις πλέον έντονες μαζικές κοινωνικές εκδηλώσεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Η μαζική αυτή κοινωνική εκδήλωση, που αναπτύχθηκε με έντονο ετήσιο ρυθμό το δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα, αποτελεί σήμερα μια βιομηχανοποιημένη δραστηριότητα, η οποία έχει αναχθεί σε σημαντικό παράγοντα του εξωτερικού εμπορίου αλλά και σε κύρια πηγή απόκτησης συναλλάγματος, συμβάλλοντας παράλληλα στην δημιουργία θέσεων εργασίας και εισοδήματος σε πολλές χώρες υποδοχής τουριστών. Ο τουρισμός κατηγοριοποιείται σε τρεις γενικές κατηγορίες, α) τον μαζικό τουρισμό, β) τον τουρισμό ειδικών ενδιαφερόντων και γ) τον εναλλακτικό τουρισμό, ο θαλάσσιος τουρισμός, με τον οποίο πρόκειται να ασχοληθούμε σε αυτή την εργασία, εντάσσεται σαφώς στην τρίτη κατηγορία. Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μία από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, με σημαντική συμμετοχή στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που τον έχουν αναπτύξει, ενώ οι δραστηριότητες που συγκαταλέγονται σε αυτού του είδους τον τουρισμό, συγκροτούν μια από τις μεγαλύτερες αγορές παγκοσμίως (Διακομιχάλης, 2012).

Ο θαλάσσιος τουρισμός γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη στο χώρο της Μεσογείου κυρίως από την δεκαετία του 1960. Γεωγραφικά εντοπίζεται στα βόρεια παράλια της Μεσογείου και είναι εντονότερη στα βορειοδυτικά, παρά στα βορειοανατολικά παράλια (περιλαμβάνοντας και την Ελλάδα. Από την σκοπιά της ζήτησης και της προσφοράς του θαλάσσιου τουρισμού, αξιόλογη θέση κατείχαν, και συνεχίζουν να κατέχουν, στη Μεσόγειο η Γαλλία, η Ιταλία και η Ισπανία, οι ακτές των πρώην Γιουγκοσλαβικών χωρών, η Ελλάδα και η Τουρκία, ενώ ανοίγματα στον θαλάσσιο τουρισμό κάνουν και οι χώρες των ανατολικών και νότιων παραλίων της Μεσόγειου (πχ. Κύπρος, Ισραήλ, Τυνησία και Μάλτα) (Διακομιχάλης, 2006). Όπως γενικότερα στην Μεσόγειο έτσι και στην Ελλάδα, ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται την δεκαετία του 60, όπου και ξεκίνησαν να κατασκευάζονται οι

πρώτες μαρίνες. Ωστόσο, παρότι η Ελλάδα έχει την μεγαλύτερη ακτογραμμή με 16.000 χλμ., έχει τη χαμηλότερη αναλογία αγκυροβολίων με 0,84% ανά χιλιόμετρα ακτογραμμής, σε σύγκριση με τις ανταγωνίστριες χώρες της Μεσογείου χωρίς να μπορεί να καλύψει τις υπάρχουσες ανάγκες της αυξανόμενης ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού. Την ίδια στιγμή, η Γαλλία καλύπτει το 31,98% της ακτογραμμής της, η Ισπανία το 18,93% της ακτογραμμής της και η Ιταλία το 18,04%. Όσον αφορά τις θέσεις ελλιμενισμού κάθε χώρας, στοιχείο το οποίο προσδίδει μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην εν λόγω μελέτη, καθώς έτσι γίνεται καλύτερα αντιληπτό το υποδομικό κεφάλαιο τόσο της χώρας μας όσο και των ανταγωνιστριών της, στα Γαλλικά παράλια έχουν υπολογιστεί στις 196.200, 172.000 θέσεις στα Ιταλικά παράλια, 130.250 στα Ισπανικά, ενώ στα ελληνικά μόλις 12.769 (Σκουμπούρης, 2020).

Ύστερα από την αναφορά που πραγματοποιήθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, γίνεται απόλυτα αντιληπτό το μειονέκτημα της χώρας μας έναντι των ανταγωνιστριών της, λόγω της έλλειψης σε υποδομές και υπηρεσίες. Παρόλα αυτά, η Ελλάδα διαθέτει τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού, τις οποίες θα πρέπει να αξιοποιήσει και να εκμεταλλευτεί καταλλήλως. Με την δημιουργία περισσότερων τουριστικών λιμένων, κυρίως μαρίνων και αγκυροβολίων, και την συντήρηση των υπαρχόντων, τον αποτελεσματικό σχεδιασμό ενός δικτύου διασύνδεσης μεταξύ των λιμένων καθώς και την πύκνωση του υπάρχοντος δικτύου, αλλά και οικονομικά κίνητρα, όπως την μείωση της φορολογίας, ο θαλάσσιος τουρισμός θα καταφέρει να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης του ελληνικού τουρισμού και της εθνικής μας οικονομίας, αξιοποιώντας τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας, τα οποία για πολύ καιρό μένουν σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητα.

1.2 Στόχος και δομή της εργασίας

Αρχικά, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εν λόγω εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Προπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και έχει σαν κύριο στόχο την αξιολόγηση σκοπιμότητας κατασκευής μια νέας και σύγχρονης μαρίνας 500 θέσεων στην περιοχή του Βλυχού Λευκάδας, την τόνωση της τοπικής οικονομίας και την πύκνωση του εθνικού δικτύου μαρίνων, όπως επίσης την περαιτέρω γνωστοποίηση του ζητήματος της σημαντικά μειωμένης προσφοράς υπηρεσιών ελλιμενισμού από το εθνικό μας δίκτυο έναντι της ζήτησης που δημιουργείτε τόσο στην χώρα μας όσο και σε ολόκληρη την Μεσόγειο, αφήνοντας μας πολύ πίσω σε σχέση με τις ανταγωνίστριες μας, μην αξιοποιώντας το συγκριτικό πλεονέκτημα που δημιουργείτε έχοντας την μεγαλύτερη ακτογραμμή στην Ευρώπη, καθώς και τον μεγαλύτερο αριθμό νησιών. Κατά την διαδικασία αυτή, αρχικά αναπτύσσεται συγκεκριμένη μελέτη για την επιλογή της καταλληλότερης τοποθεσίας, στην οποία λαμβάνονται διάφοροι παράγοντες υπόψιν, όπως π.χ. η γεωμορφολογία, ο περιβαλλοντικός χαρακτήρας της περιοχής, τα όρια του οικισμού κλπ., ύστερα από την οποία επιλέγεται ως καταλληλότερη θέση η περιοχή του Βλυχού. Επίσης, διερευνάται το κοινωνικοοικονομικό και περιβαλλοντικό υπόβαθρο της περιοχής, και κατ' επέκταση η βιωσιμότητα της επένδυσης. Σκοπός του έργου είναι να εμπλουτίσει

το δυναμικό της χώρας, όσον αφορά τις υποδομές, να πυκνώσει τόσο το εθνικό όσο και το τοπικό δίκτυο μαρίνων, και να ενισχύσει γενικότερα τον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία, αλλά και να τονώσει περαιτέρω τόσο τον τουρισμό του νησιού, όσο και τους υπόλοιπους κλάδους από τις υποστηρικτές και συναφείς δραστηριότητες που θα προσελκύσει η εν λόγω επένδυση. Ταυτόχρονα, πολύ σημαντικό ζήτημα είναι, σε τοπικό επίπεδο, η ανάδειξη της περιοχής του Βλυχού, και η προσέλκυση περαιτέρω επενδύσεων στην περιοχή, επιφέροντας σαν αποτέλεσμα την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την ενδυνάμωσή της τοπικής οικονομίας, όχι μόνο στην περιοχή του Βλυχού, αλλά και στον γειτονικό οικισμό του Νυδριού, όπου σήμερα αποτελεί τον πιο δημοφιλή προορισμό του νησιού, αλλά και σε ανώτερο επίπεδο. Ακολουθεί μια συνοπτική αναφορά – ανάλυση του κάθε κεφαλαίου της εργασίας, παρέχοντας έτσι μια σύντομη ενημέρωση στον αναγνώστη για την θεματική της εργασίας, τα ζητήματα που τίγονται καθώς και τις σημαντικότερες πληροφορίες που αναφέρονται σε κάθε ένα από αυτά.

Η εργασία αποτελείται από δύο πλαίσια, το θεωρητικό και το τεχνικό. Το θεωρητικό πλαίσιο, το οποίο αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια, περιλαμβάνει κυρίως την ερμηνεία βασικών εννοιών, με την αποσαφήνιση των οποίων ο αναγνώστης μπορεί με μεγαλύτερη ευκολία και ακρίβεια να αντιληφθεί το θέμα που εξετάζεται στην εν λόγω εργασία, έννοιες όπως ο θαλάσσιος τουρισμός, ο τουρισμός σκαφών αναψυχής, οι μαρίνες κλπ., περιλαμβάνει επίσης τον διαχωρισμό των λιμένων και την περαιτέρω ανάλυση των τουριστικών λιμένων και τέλος το νομικό πλαίσιο που διέπει τον συγκεκριμένο κλάδο πριν και μετά την ισχύ του Ν.2160/93. Όπως το θεωρητικό, έτσι και το τεχνικό πλαίσιο αποτελείται επίσης από τέσσερα κεφάλαια, ύστερα από την κατανόηση των βασικών εννοιών που έχουν ήδη αναλυθεί, ακολουθεί η έρευνα χωροθέτησης, κατά την οποία αναλύεται το κοινωνικοοικονομικό, περιβαλλοντικό και χωροταξικό – πολεοδομικό προφίλ της περιοχής, τίγεται για πρώτη φορά το ζήτημα της μικρής προσφοράς έναντι της αυξημένης ζήτησης για υπηρεσίες ελλιμενισμού στην χώρα μας, και ύστερα από την αξιολόγηση που πραγματοποιείται με την χρήση κατάλληλων κριτηρίων, επιλέγεται εν τέλει η καταλληλότερη τοποθεσία, όπως επίσης υπολογίζεται η ζήτηση και η προσφορά υπηρεσιών ελλιμενισμού στην ευρύτερη περιοχή. Ύστερα, πραγματοποιείται μελέτη σκοπιμότητας με την βοήθεια της οποίας μελετώνται οι ανάγκες για υπηρεσίες ελλιμενισμού, και προβλέπεται η συμβολή της μαρίνας τόσο στην περιοχή χωροθέτησης όσο και ευρύτερα αυτής. Ακολουθεί ο σχεδιασμός του έργου, σύμφωνα με τον οποίο ορίζεται η χερσαία και η θαλάσσια ζώνη, και προβλέπονται οι υποδομές και οι υπηρεσίες που θα παρέχονται εντός της μαρίνας. Ενώ, παράλληλα εκτιμάται η όχληση που πρόκειται να προκληθεί, τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά την λειτουργία της μαρίνας, καθώς και η περιβαλλοντική ένταξη του έργου με τέτοιο τρόπο ώστε να μην επιβαρύνεται το περιβάλλον, και προτείνονται μέθοδοι και τεχνικές περιορισμού των εκτιμώμενων οχλήσεων. Τέλος, παρουσιάζεται το κόστος της επένδυσης καθώς και η χρηματοοικονομική μελέτη με την βοήθεια της οποίας κρίνεται η βιωσιμότητα καθώς και η οικονομική απόδοση του συγκεκριμένου έργου.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο, με το οποίο ξεκινά το θεωρητικό πλαίσιο, αναφέρονται κάποια εισαγωγικά στοιχεία σχετικά με το θέμα της εργασίας, καθώς και το περιεχόμενο των κεφαλαίων αυτής εν συντομία.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, αρχικά γίνεται αναφορά στον θαλάσσιο τουρισμό, πραγματοποιώντας ανάλυση της έννοιας και παρουσιάζοντας την εξέλιξη του κλάδου αυτού στην χώρα μας. Επίσης, αναφέρονται οι δραστηριότητες που εμπεριέχονται στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και τα βασικά χαρακτηριστικά των κύριων δραστηριοτήτων, και τέλος αναλύεται η τουριστική προσφορά – ζήτηση που δημιουργείτε για τέτοιου είδους υπηρεσίες. Ακόμη, γίνεται αναφορά στην έννοια του yachting, εξειδικεύοντας δηλαδή την έννοια του θαλάσσιου τουρισμού και δίνοντας αυτή την φορά έμφαση στην έννοια της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης, αναλύοντας την εννοιολογικά και παρουσιάζοντας την ιστορική του εξέλιξη τόσο στην χώρα μας όσο και στον υπόλοιπο κόσμο. Ενώ, όπως και με την προηγούμενη έννοια έτσι και σε αυτή, γίνεται ανάλυση των χαρακτηριστικών γνωρισμάτων καθώς και της τουριστικής προσφοράς – ζήτησης που δημιουργείτε. Τέλος, πραγματοποιείται μια πρώτη προσέγγιση της έννοιας «μαρίνα», αφήνοντας ωστόσο περιθώριο στον αναγνώστη για περαιτέρω πληροφόρηση στη συνέχεια.

Στο τρίτο κεφάλαιο, αρχικά πραγματοποιείται κατηγοριοποίηση των λιμένων σύμφωνα με την λειτουργία τους, καθώς και σύμφωνα με την ΚΥΑ με ΑΡ. 8315.2/02/07, ΦΕΚ Β 202/16-2-2007, ενώ στην συνέχεια πραγματοποιείται περαιτέρω ανάλυση των τουριστικών λιμένων. Τέλος, γίνεται κατηγοριοποίηση των μαρίνων λαμβάνοντας υπόψιν οικονομικά κριτήρια, καθώς και τον τρόπο που επιδρούν οικονομικά στην περιοχή την οποία χωροθετούνται.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, πραγματοποιείται ανάλυση του εθνικού πλαισίου ΤΛ. βάσει του Ν.2160/93 καθώς και των τροποποιήσεων αυτού. Αρχικά, αναλύεται το νομοθετικό πλαίσιο πριν και μετά την ισχύ του νόμου, ύστερα αναφέρεται η νομοθεσία που διέπει την διαχείριση, την χωροθέτηση, τον σχεδιασμό, την δημιουργία και την λειτουργία των ΤΛ., καθώς και επιμέρους κριτήρια και αρχές για το κάθε ένα στάδιο μιας τέτοιας επένδυσης, και τέλος τα τέλη ελλιμενισμού, ολοκληρώνοντας έτσι το θεωρητικό πλαίσιο, παρέχοντας στον αναγνώστη ένα πλήρες θεωρητικό υπόβαθρο.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, με το οποίο ξεκινά το τεχνικό πλαίσιο, πραγματοποιείται η παρουσίαση τόσο της περιοχής μελέτης όσο και της ευρύτερης περιοχής, κατά την παρουσίαση της οποίας αναφέρονται τα διοικητικά, πληθυσμιακά, οικονομικά, περιβαλλοντικά, κλιματολογικά, γεωμορφολογικά και πολιτισμικά της χαρακτηριστικά, όπως και το χωροταξικό και πολεοδομικό καθεστώς που διέπει την περιοχή. Στην συνέχεια του κεφαλαίου αυτού, γίνεται η έρευνα χωροθέτησης της μαρίνας, η οποία πραγματοποιείται τόσο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο με την ανάλυση του Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. του τουρισμού και του Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, όσο και σε τοπικό επίπεδο, όπου με την χρήση ειδικών κριτηρίων, όπως αυτά φαίνονται στον πίνακα [5.8], σύμφωνα με τα οποία αξιολογήθηκαν οι προτεινόμενες περιοχές, εν τέλει επιλέχθηκε η περιοχή του Βλυχού έναντι των άλλων δύο. Τέλος, ακολουθεί η έρευνα προσφοράς και ζήτησης για υπηρεσίες ελλιμενισμού στην ευρύτερη περιοχή, κατά την οποία αναλύονται οι μαρίνες της Λευκάδας, της Πρέβεζας, των Γουβιών και η μαρίνα Κλεοπάτρα, καθώς επίσης πραγματοποιείται καταμέτρηση των απόπλου και κατάπλου τόσο των σκαφών αναψυχής όσο και των επαγγελματικών σκαφών για την περίοδο 2015-2019 για το νησί της Λευκάδας.

Στο έκτο κεφάλαιο, ακολουθεί η μελέτη σκοπιμότητας του έργου, όπου αρχικά αναφέρεται η αναγκαιότητα τέτοιου είδους υποδομών τόσο σε τοπικό όσο και σε

εθνικό επίπεδο, καθώς και η συμβολή που θα έχει κατά την λειτουργία της η επένδυση στην περιοχή που πρόκειται να χωροθετηθεί. Στην συνέχεια, πραγματοποιείται ο σχεδιασμός της μαρίνας, κατά τον οποίο προβλέπεται η οριοθέτηση της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας, καθώς και οι υποδομές που πρόκειται να κατασκευασθούν, όπως και οι παρεχόμενες υπηρεσίες εντός της μαρίνας στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη αντίστοιχα. Τέλος, γίνεται αναφορά στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό της μαρίνας, όπου αρχικά μελετάται η περιβαλλοντική της ένταξη στο ευρύτερο περιβάλλον, ύστερα ακολουθεί το κομμάτι της περιβαλλοντικής διαχείρισης της μαρίνας, το οποίο είναι πρακτικά δύσκολο, κυρίως λόγω της πολυπλοκότητας των λιμενικών λειτουργιών, και τέλος εκτιμώνται οι επιπτώσεις στο περιβάλλον, τόσο κατά την φάση κατασκευής όσο και κατά την φάση λειτουργίας της μαρίνας, καθώς και οι τρόποι αντιμετώπισης αυτών.

Στο έβδομο κεφάλαιο, πραγματοποιείται χρηματοοικονομική ανάλυση και βρίσκεται το κόστος της επένδυσης. Πιο συγκεκριμένα, αρχικά υπολογίζεται ο προϋπολογισμός του κόστους της επένδυσης, ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι δεν έγινε αναλυτική περιγραφή και κοστολόγηση των τεχνικών έργων που απαιτούνται για την υλοποίηση της επένδυσης, οπότε ο προσδιορισμός του κόστους έγινε κατά προσέγγιση και όχι με ακρίβεια. Ύστερα, εντοπίζεται ο τρόπος χρηματοδότησης, όπου εν τέλει το 45% του κόστους θα καλυφθεί από δημόσια επιχορήγηση, το 30% από ίδια κεφάλαια και το 25% από τραπεζικό δανεισμό. Στην συνέχεια, υπολογίζεται το λειτουργικό κόστος, τα έσοδα και τα έξοδα για τα πρώτα δεκαπέντε έτη λειτουργίας, οι ταμειακές ροές και εν τέλει η ΚΠΑ, σύμφωνα με την οποία η επιχείρηση για τα πρώτα 15 έτη λειτουργίας εκτιμάται ότι θα είναι συμφέρουσα. Τέλος, ακολουθεί η ανάλυση ευαισθησίας, με την βοήθεια της οποίας κρίνεται ότι τα έσοδα αποτελούν την καθοριστική παράμετρο για την διαδικασία λήψης της απόφασης για την αποδοχή ή απόρριψη της επένδυσης.

Στο όγδοο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, αναφέρεται η πρόταση ως απόρροια της ανάλυσης αυτής, τίγονται ξανά τα σημαντικότερα ζητήματα που προκύπτουν εντός του θαλάσσιου τουρισμού στην χώρα μας, και τέλος σημειώνεται ο στόχος και η συμβολή της μαρίνας σε όλα τα επίπεδα.

Κεφάλαιο 2

ΑΝΑΛΥΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ



Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα αναφερθούν και κατ' επέκταση θα αναλυθούν βασικές έννοιες, οι οποίες θα μελετηθούν επίσης στα επόμενα κεφάλαια της εργασίας, βοηθώντας έτσι τον αναγνώστη – ακροατή να κατανοήσει καλύτερα την θεματική της συγκεκριμένης εργασίας.

2.1 Θαλάσσιος τουρισμός

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια ειδική μορφή τουρισμού με την επιλογή της οποίας ο καταναλωτής-τουρίστας αποφασίζει να περάσει τον περισσότερο ή και όλο τον 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 συναποφασίσει για το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης που θα εκτελεστεί. Και στις δύο περιπτώσεις, πλοίο ή σκάφος είναι ταυτόχρονα και μέσα μετακίνησης (Μιχαλόπουλος, 2012).

2.1.1 Εννοιολογική προσέγγιση του όρου θαλάσσιος τουρισμός

Η απόδοση του όρου «θαλάσσιος τουρισμός», ως μια από τις ειδικές μορφές τουρισμού, μας παραπέμπει στην αναζήτηση της αμεσότερης και διαρκέστερης επαφής του περιηγητή με τη θάλασσα (Λεκάκου και Τζανάτος, 1998:2). Η μεγάλη προσέλευση τουριστών στις θάλασσες και στις ακτές έχει καταστήσει απαραίτητη την οργάνωση τους για καλύτερη διαχείριση, με αποτέλεσμα την δημιουργία οργανωμένων παραλιών (πλάζ), επομένως είναι απαραίτητο να συμπεριληφθεί κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει σχέση με την θάλασσα και τις ακτές στον όρο «θαλάσσιος τουρισμός». Σύμφωνα με τον καθηγητή Michael Hall, ο θαλάσσιος τουρισμός είναι στενά συνδεδεμένος με τον παράκτιο τουρισμό αλλά ταυτόχρονα περιλαμβάνει κάθε τουριστική δραστηριότητα που πηγάζει από τη θάλασσα, όπως ψάρεμα ανοιχτής θαλάσσης και κρουαζιέρες (Κοκκώσης κ.α., 2011).

Επίσης, ο καθηγητής MarkOrams (1999:9) ορίζει ότι ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει «εκείνες τις δραστηριότητες αναψυχής οι οποίες έχουν ως βάση ή επικεντρώνονται στο θαλάσσιο περιβάλλον, η κατανάλωση ή η χρήση των οποίων προϋποθέτει να ταξιδέψει ο καταναλωτής μακριά από τον τόπο διαμονής του». Ένας άλλος πιο συνοπτικός ορισμός αναφέρει ότι, ως θαλάσσιος τουρισμός χαρακτηρίζεται κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει ως κυρίαρχο κίνητρο τη θάλασσα και τις ακτές της - είτε ως πεδίο δραστηριοτήτων τουρισμού είτε ως ειδικό ενδιαφέρον - συχνά με αθλητική ή πολιτισμική διάσταση (Διακομιχάλης 2009, Κραντονέλλης, 1995).

2.1.2 Ιστορική εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα

Η Μεσόγειος, ως κοιτίδα πολιτισμού και συγχρόνως θαλάσσια λεκάνη με ποικιλία νησιών, προσέελκυσε από πολύ νωρίς το ενδιαφέρον για θαλάσσιες περιηγήσεις, με την έναρξη των οποίων να εντοπίζεται από την αρχαιότητα. Ως πρώτες μορφές θαλάσσιου τουρισμού θεωρήθηκαν οι περιηγήσεις στην αρχαία Ελλάδα και οι ομαδικές ναυλώσεις των Ρωμαίων πολιτών για παρακολούθηση θεαμάτων. Στην Ελλάδα ο θαλάσσιος τουρισμός αναπτύχθηκε σε μεγάλο βαθμό από τη δεκαετία του 1950, παράλληλα με την ανάπτυξη του τουρισμού καλοκαιρινών διακοπών (οργανωμένου μαζικού τουρισμού διακοπών, παραθερισμού και ναυταθλητισμού). Σε αυτό συνέβαλε και η «θαλασσινή» γεωμορφολογία της χώρας – μεγάλης έκτασης και ποιότητας ακτογραμμή, νησιά, θάλασσα. Έχει εκτιμηθεί ότι περισσότερος από τον μισό πληθυσμό του πλανήτη κατοικεί σε απόσταση 60 χιλιομέτρων ή λιγότερο από παράκτιες περιοχές, με το ποσοστό αυτό να αυξάνεται διαρκώς (Διακομιχάλης 2009, Μυλωνόπουλος και Μοίρα 2005). Τα τελευταία χρόνια ο θαλάσσιος τουρισμός παρουσιάζει ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον μιας και παρατηρείται αύξηση της ζήτησης σε παγκόσμιο επίπεδο. Θεωρείται πια ως μια από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες του σύγχρονου τουρισμού, με σημαντική συμμετοχή στην τουριστική οικονομία των χωρών στις οποίες αναπτύσσεται αυτό το είδος τουρισμού, ενώ γενικότερα έχει διαπιστωθεί μια τάση για συνεχή με ταχείς ρυθμούς ανάπτυξη, σύμφωνα με τη διεθνή επιστημονική βιβλιογραφία.

2.1.3 Εννοιολογική οριοθέτηση των δραστηριοτήτων που εμπεριέχουν το υγρό στοιχείο

Η κοινωνικοοικονομική και γεωστρατηγική σημασία της θάλασσας είναι συνυφασμένη με την ιστορία της ανθρωπότητας (Μυλωνόπουλος και Μοίρα 2005), μια και από αρχαιότατων χρόνων η θάλασσα προωθούσε την εμπορική και πολιτισμική επικοινωνία (Μυλωνόπουλος 2004). Οπότε, μπορούν να αναφερθούν ως δραστηριότητες τουρισμού με βάση το θαλάσσιο στοιχείο οι εξής: κολύμβηση, ερασιτεχνική αλιεία, επίσκεψη σε ναυτικά/υποβρύχια μουσεία, παρακολούθηση θεμάτων με θαλάσσια θηλαστικά (φάλαινες, δελφίνια, φώκιες), παραθαλάσσιοι περίπατοι, θαλάσσιες περιηγήσεις (κρουαζιέρες), yachting/σκάφη αναψυχής (τουρισμός yachting), σε αυτό θα γίνει περαιτέρω αναφορά στη συνέχεια, περιηγήσεις σε θαλάσσια πάρκα, καθώς και ναυταθλητικές δραστηριότητες – θαλάσσια σπορ όπως η απλή κολύμβηση, το θαλάσσιο σκι, η ιστιοπλοΐα κ.α. (Κοκκώσης κ.α., 2011).

2.1.4 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα και βασικό κριτήριο διάκρισης των κύριων δραστηριοτήτων του

Πρόκειται λοιπόν για συνδυασμό δραστηριοτήτων σε θαλάσσιο και παράκτιο χώρο με βασικό γνώμονα τις διακοπές, τον αθλητισμό αλλά και την πολιτιστική περιήγηση, και όλα αυτά σε συνδυασμό με το θαλάσσιο στοιχείο. Απώτερος σκοπός όλων αυτών είναι η ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής με πεδίο δράσης και αναφοράς το θαλάσσιο στοιχείο, οι οποίες θα οργανώνονται είτε από τον ίδιο τον τουρίστα είτε από τουριστικά γραφεία-εταιρείες που παρέχουν εξειδικευμένες υπηρεσίες και σκάφη. Ωστόσο, δεν αποτελούν όλες οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα κριτήριο διάκρισης, και δεν θεωρούνται κατ' ανάγκην χαρακτηριστικό σημείο αναφοράς της ειδικής τουριστικής πελατείας του θαλάσσιου τουρισμού.

Βασικό κριτήριο διάκρισης για τις κύριες δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού θεωρείται η συμμετοχή σε οργανωμένη κρουαζιέρα με κρουαζιερόπλοιο καθώς και η πραγματοποίηση θαλάσσιων πλοών με τουριστικό πλοίο ή πλοιάριο, επαγγελματικό ή αναψυχής, θαλαμηγό ή όχι, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, με πλήρωμα ή χωρίς (bareboat). Κατά συνέπεια, η αναφορά στον θαλάσσιο τουρισμό παραπέμπει σε δύο κύριες τουριστικές δραστηριότητες: την Κρουαζιέρα και την Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (yachting). Η κρουαζιέρα, ως η σημαντικότερη μορφή θαλάσσιου τουρισμού, διακρίνεται στη Διεθνή κρουαζιέρα που απευθύνεται κυρίως στη μαζική αγορά της Β. Αμερικής, στην Ευρωπαϊκή κρουαζιέρα η οποία ανταγωνίζεται τη Διεθνή κρουαζιέρα στα γεωγραφικά όρια της Ευρώπης και στην «Εθνική» κρουαζιέρα η οποία δεδομένου της χώρας περιορίζεται στις ελληνικές θάλασσες. Όσον αφορά το yachting, τα μεγέθη του είναι μικρότερα από εκείνα της κρουαζιέρας, μιας και αυτό το είδος του θαλάσσιου τουρισμού έχει περισσότερο τοπικό χαρακτήρα. Πιο συγκεκριμένα, υποδιαιρείται στο επαγγελματικό yachting, δηλαδή σκάφη διαφόρων τύπων και μεγεθών που λειτουργούν με ναυλώσεις, στο ιδιωτικό yachting (ιδιότητα σκάφη) και στα superyachts, δηλαδή υπερπολυτελή σκάφη με σύνθητες ελάχιστο μήκος 45-50 μέτρα. Σήμερα, κρουαζιέρα και yachting αποτελούν συστατικό μέρος ενός ολόκληρου κυκλώματος που περιλαμβάνει τη μεταφορά, τη διαμονή, την εστίαση, την αναψυχή, τις αγορές και κάθε άλλου είδους δραστηριότητα (γνωστό ως τουριστικό κύκλωμα) (Κοκκώσης κ.α., 2011).

2.1.5 Τουριστική προσφορά – παράγοντες ανάπτυξης και τουριστική ζήτηση – τάσεις

Πιο συγκεκριμένα, ο θαλάσσιος τουρισμός όσον αφορά την τουριστική προσφορά, έχει άμεση σχέση με ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο. Τέτοιες δραστηριότητες μπορεί να είναι (Κοκκώσης κ.α., 2011):

- Yachting, δηλαδή μια ενδιάμεση μορφή θαλάσσιων διακοπών που συνδυάζει τα χαρακτηριστικά, από τη μια, της κρουαζιέρας (οργανωμένη και προκαθορισμένη διαδρομή) και, από την άλλη, της περιήγησης με θαλαμηγό σκάφη (ανεξαρτησία επιλογής της διαδρομής). Περαιτέρω ανάλυση θα ακολουθήσει σε επόμενη ενότητα.
- Κρουαζιέρες, λαμβάνει χώρα στην ανοιχτή θάλασσα, πρόκειται για αυστηρά προκαθορισμένο και καλά οργανωμένο ταξίδι και διαρκεί συνήθως δέκα έως 15 ημέρες.

— Υπαίθρια αναψυχή— αθλητισμός στον θαλάσσιο–παράκτιο χώρο, όπως κολύμβηση, ιστιοπλοΐα, κωπηλασία, ερασιτεχνική αλιεία, θαλάσσιο σκι, windsurfing κλπ.

Είναι γεγονός ότι ο θαλάσσιος τουρισμός δρα με αυτόνομο και εξειδικευμένο τρόπο, απαιτώντας ιδιάζουσες και πολυδάπανες υποδομές και υπηρεσίες (Αποστολόπουλος και Σδράλη, 2009, Διακομιχάλης, 2009, Μυλωνόπουλος και Μοίρα, 2005, Τσάρτας κ.ά., 2001), έτσι η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής καθίσταται απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, το κόστος της οποίας είναι ιδιαίτερα υψηλό, κυρίως σε ότι αφορά την κατασκευή σύγχρονων και καλά εξοπλισμένων μαρίνων ώστε να ικανοποιούνται ανάγκες όπως ο ελλιμενισμός, ο ανεφοδιασμός και συνολικά την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής αλλά και των επιβατών και των πληρωμάτων τους. Στον θαλάσσιο τουρισμό λοιπόν χρησιμοποιούνται βεβαίως όλες οι υποδομές του μαζικού τουρισμού αλλά και ειδικές τουριστικές υποδομές οι οποίες συμπληρώνουν τις προηγούμενες και όλες μαζί δημιουργούν ένα ολοκληρωμένο σύστημα, τέτοιες ειδικές τουριστικές υποδομές μπορεί να είναι:

- Μαρίνες: πρόκειται για ειδικά κατασκευασμένα λιμάνια για ελλιμενισμό και εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής.
- Σκάλες: πρόκειται για μικρότερους λιμένες αναψυχής που βρίσκονται μεταξύ των μαρίνων.
- Καταφύγια: πρόκειται για καθορισμένους όρμους ή άλλα σημεία που παρέχουν προστασία σε μικρά σκάφη μεταξύ μαρίνων ή σκαλών.
- Επισκευαστικοί χώροι.
- Καταστήματα ναυτικού εξοπλισμού/ναυτικών ειδών.
- Κατασκευές ειδικών σημείων συλλογής απορριμμάτων και αναρρόφησης λυμάτων των πλοούμενων μέσων.
- Εγκαταστάσεις υγιεινής.
- Καταστήματα-αναψυκτήρια, εστιατόρια.
- Ντούζ/αποδυτήρια.

Όσον αφορά την ζήτηση που προκαλεί ο θαλάσσιος τουρισμός, ως προς την χωρική του διάσταση όπως έχει αναλυθεί και παραπάνω δραστηριοποιείται κυρίως όπου υπάρχει θάλασσα και ακτές συμπεριλαμβανομένου έτσι νησιωτικές και παραθαλάσσιες περιοχές, ενώ ως προς την χρονική του διάσταση κατά κύριο λόγο συγκαταλέγεται ως θερινός τουρισμός. Πιο συγκεκριμένα, στο Βόρειο Ημισφαίριο διαρκεί από τις αρχές του Απριλίου έως το τέλος Οκτωβρίου, στο Νότιο Ημισφαίριο το αντίθετο, δηλαδή από τις αρχές Οκτωβρίου έως το τέλος Απριλίου και όλο το χρόνο στις χώρες του Ισημερινού. Τέλος, ο θαλάσσιος τουρισμός, απευθύνεται σχεδόν όλες τις ομάδες ηλικιών και σε όλα τα κοινωνικά στρώματα, ενώ κάποιες μορφές του (π.χ. τύποι κρουαζιέρας, yachting κ.α.) προσανατολίζονται σε ειδικές ομάδες καταναλωτών που διακρίνονται για το μορφωτικό τους επίπεδο, τις οικολογικές του ευαισθησίες, αλλά κυρίως για την οικονομικής τους επιφάνεια (Μυλωνόπουλος και Μοίρα, 2005). Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει άμεση σχέση με τις δραστηριότητες τις οποίες εμπλέκεται ο τουρίστας, ενώ μοιραία άλλες είναι πιο δαπανηρές και άλλες λιγότερο, ενώ το τουριστικό πακέτο περιλαμβάνει:

- Διαμονή – διατροφή: συνήθως συμπεριλαμβάνονται στο πακέτο που έχει επιλέξει ο καταναλωτής – τουρίστας, ενώ βέβαια οι υπηρεσίες που

προσφέρονται στο κοινό είναι ανάλογες του κόστους τους και ποικίλουν(ξενοδοχεία πολυτελείας, βίλες, δωμάτια, camping).

- Μεταφορές transfer: και σε αυτή την περίπτωση συμπεριλαμβάνονται στο πακέτο και διαφέρουν μεταξύ τους (αεροπλάνο, πλοίο, Ι.Χ. κλπ.)
- Δραστηριότητες: οι δραστηριότητες που μπορεί να κάνει κάποιος, οι οποίες αποτελούν και τον κύριο λόγο του ταξιδιού-επίσκεψης σε κάποιο μέρος, είναι όπως έχει ήδη αναλυθεί πολλές και διαφορετικές μεταξύ τους και μπορεί να έχουν άμεση σχέση με τη θάλασσα έως καμία.

2.2 Yachting - Τουρισμός σκαφών αναψυχής - Ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση

2.2.1 Εννοιολογική προσέγγιση του όρου yachting

Yacht ή κότερο είναι ένα ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο σκάφος αναψυχής και yachting είναι το ταξίδι αναψυχής, το οποίο όταν διαρκεί μια ημέρα είναι εκδρομή αναψυχής και όταν διαρκεί περισσότερο είναι τουρισμός αναψυχής (Σφακιανάκης Μ., 2000). Ο τουρισμός yachting πραγματοποιείται με την εκμίσθωση διαφορετικών τύπων σκαφών τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως τόπος διαμονής και αναψυχής από ομάδα ατόμων με ομοειδή χαρακτηριστικά που διαμορφώνουν από κοινού πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης (Διακομιχάλης Μ, 2009). Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση παρέχει στον περιηγητή ιδιαίτερη αμεσότητα με τη θάλασσα στο βαθμό που συνδυάζει από τη μία πλευρά την εμπειρία πλοήγησης και διακυβέρνησης του σκάφους σε προορισμούς προσωπικής επιλογής και από την άλλη την αμεσότητα με το υγρό στοιχείο (Λεκάκου και Τζανάτος, 1998).

Η έννοια του yachting, όπως ειπώθηκε και προηγουμένως, είναι ταυτισμένη με την ενοικίαση διαφόρων κατηγοριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Τα πλοία αναψυχής, ιστιοφόρα ή θαλαμηγοί, είναι τα μέσα που χρησιμοποιεί μία μερίδα τουριστών για να πραγματοποιήσει ταξίδια αναψυχής στη θάλασσα, με σταθμούς σε διάφορα λιμάνια ή και ακτές. Η ναύλωση σκαφών αναψυχής κάθε είδους, όπως είναι αυτή των πολυτελών θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχύπλοων σκαφών, θεωρείται η πιο συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού (Ηγουμενάκης κ.α., 1998).

2.2.2 Ιστορική εξέλιξη του yachting στην Ελλάδα και στον υπόλοιπο κόσμο

Τα πρώτα οργανωμένα σκάφη αναψυχής προς ενοικίαση εμφανίστηκαν ήδη από το 1955 στην Κυανή Ακτή (Τσάρτας κ.α., 2001). Ώθηση στην ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού έδωσε η δυνατότητα μαζικής παραγωγής πιο οικονομικών και αξιόπιστων σκαφών από υλικά όπως το αλουμίνιο, το σιδηροτσιμέντο, το πολυαιθυλένιο και το fiberglass, έχοντας έτσι σαν αποτέλεσμα μεγαλύτερη δυνατότητα πλεύσης, καθώς και λιγότερη απαιτούμενη συντήρηση εν αντιθέσει με τα παλαιότερα ξύλινα, ενώ η εξωλέμβια μηχανή αποτέλεσε την ολοκλήρωση αυτής της σημαντικής αλλαγής, όπου με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της (ελαφρύτερη, ισχυρότερη οικονομικότερη) άλλαξε άρδην την μετέπειτα πορεία του τουρισμού yachting. Όλα τα παραπάνω συντέλεσαν στην δημιουργία ελαφριών, μικρών,

ανοικτών και φτηνών σκαφών δίνοντας την δυνατότητα της πραγματοποίησης του ταξιδιού με μεγαλύτερη ευκολία αλλά και την συμμετοχή περισσότερων ατόμων.

Έτσι το yachting άρχισε να αναπτύσσεται από το 1950. Αρχικά, αναπτύχθηκε το γαλλικό μοντέλο λιμένων αναψυχής, βασιζόμενο στην αρχή «ένα σκάφος, μία θέση ελλιμενισμού», αλλά και στην Ιταλία την ίδια περίοδο, με τη χρησιμοποίηση του παλιού δικτύου ψαράδικων και εμπορικών λιμανιών. Στην Ισπανία, παρότι υπήρξε χρονική υστέρηση, ο αποτελεσματικός σχεδιασμός επέτρεψε τη γρήγορη δημιουργία ιδιωτικών, κυρίως λιμένων (Τσάρτας, 2001). Στην Ελλάδα, οι πρώτες μαρίνες κατασκευάστηκαν τη δεκαετία 1963-1973, αναφέρονται: της Βουλιαγμένης το 1963, της Ζέας το 1966, της Αρετσούς το 1973, ενώ μέχρι τη δεκαετία του 1960 ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος με υποδομή για φιλοξενία σκαφών αναψυχής (Διακομιχάλης, 2009). Έτσι, μόλις τη δεκαετία του 1970, η ενοικίαση σκαφών μετατράπηκε σε «ειδικό τουριστικό προϊόν», διευρύνοντας την αγορά-στόχους αφού πια δεν απευθυνόταν μόνο προς μιας πελατεία με αυτό το χόμπι, αλλά σε μια πιο διευρυμένη πελατεία η οποία θεωρούσε πόλο έλξης τις διακοπές σε μέρη καινούρια, ανεξερεύνητα και δυσπρόσιτα για αυτήν.

Με την εμφάνιση λοιπόν του θαλάσσιου τουρισμού και συγκεκριμένα του yachting, αναπτύχθηκε το ζήτημα ανεφοδιασμού των τουριστικών σκαφών και έτσι κατασκευάστηκαν 65 σταθμοί ανεφοδιασμού θαλαμηγών σε όλη τη χώρα προσφέροντας καύσιμα, νερό και άλλα απαραίτητα εφόδια. Τα έργα αυτά ήταν προϊόν του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) σε συνεργασία με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Οικονομικών καθώς και τον Β.Ν.Ο.Ε. ο οποίος στη συνέχεια μετονομάστηκε σε Ν.Ο.Ε. (Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος). Αργότερα το 1981 άρχισε η εκπόνηση του Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α.), το οποίο προέβλεπε τη δημιουργία ενός δικτύου 380 εγκαταστάσεων, αποτελούμενο από 26 μαρίνες, 106 σκάλες, και 248 αγκυροβόλια με συνολικά 15.000 θέσεις ελλιμενισμού, ο διαχωρισμός στις παραπάνω τρεις κατηγορίες, έγινε με βάση το δυναμικό της λιμενικής εγκατάστασης και τις παρεχόμενες εξυπηρετήσεις. Ο σχεδιασμός του Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α. εφαρμόστηκε, κατά κανόνα, από τον Ε.Ο.Τ., πλην όμως άλλων φορέων του δημοσίου (Δήμοι, Κοινότητες, Νομαρχίες, Λιμενικά Ταμεία), ακόμα και λιγιστοί ιδιώτες, συμμετείχαν ενεργά στην κατασκευή λιμένων αναψυχής σε θέσεις διαφορετικές από αυτές που προέβλεπε το Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α. Ακόμα και ο Ε.Ο.Τ., κατά τη διαδικασία επιλογής των θέσεων κατασκευής λιμένων αναψυχής, κάποιες φορές δε ακολούθησε επ' ακριβώς το σχεδιασμό του Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α., μιας και η συγκεκριμένη μελέτη δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ.

Στις μέρες μας το yachting στην Ελλάδα αποτελεί μια πολύ δημοφιλή δραστηριότητα μεταξύ των Ελλήνων αλλά και των αλλοδαπών τουριστών που επισκέπτονται την χώρα μας, και αποδεικνύεται ότι η ζήτηση του ολοένα αυξάνεται. Από του αλλοδαπούς τουρίστες που συμμετέχουν στις δραστηριότητες-υπηρεσίες που προσφέρει το yachting στη χώρα μας, ένα σημαντικό ποσοστό προέρχεται κυρίως από χώρες της Ευρώπης (Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Ολλανδία) αλλά βέβαια και την Βρετανία. Όσον αφορά τις προτιμήσεις των τουριστών σχετικά με την κατανάλωση των υπηρεσιών yachting, φαίνεται ότι οι Αμερικανοί προτιμούν τη χρήση κυρίως μηχανοκίνητων σκαφών, ενώ οι Έλληνες τουρίστες δείχνουν την προτίμηση τους στα bareboats δηλαδή μικρά-μεσαία ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα, όπως και στα επανδρωμένα σκάφη είτε μηχανοκίνητα είτε ιστιοπλοϊκά. Τέλος χρήσιμο είναι να αναφερθεί πως σήμερα στην Ελλάδα υπάρχουν δύο μεγάλες επαγγελματικές ενώσεις των ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής και αυτές είναι:

- Η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού
- Το Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος

2.2.3 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του όρου yachting

Κύριο προϊόν της θαλάσσιας ιδιωτικής περιήγησης αποτελεί η παροχή υπηρεσιών αναψυχής, ακριβώς την στιγμή που δημιουργείται αφαιρώντας το περιθώριο διόρθωσης των λαθών. Η ζήτηση εκδηλώνεται από ιδιώτες ή ομάδες ιδιωτών, λάτρεις της θάλασσας, μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής τάξης. Αποτελεί αγορά με υψηλές επενδύσεις κεφαλαίων, υψηλά εμπόδια εισόδου στον χώρο, κυρίως οικονομικά λόγω των μεγάλων κεφαλαίων που απαιτούνται και της υψηλής φορολογίας που επιβάλλεται και θεσμικά λόγω των νόμων που ισχύουν στον συγκεκριμένο κλάδο, έχοντας όμως υψηλή συνεισφορά σε συναλλαγματικά έσοδα αφού περίπου το 95% πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες. Το τρίπτυχο:ήλιος - θάλασσα - ξεκούραση αποτελεί την βασική επιθυμία των υποψήφιων ενδιαφερόμενων, με τις δραστηριότητες που έχουν διατυπωθεί στο εν λόγω κεφάλαιο να εμπλουτίζουν και να κάνουν πιο ενδιαφέρον το τρίπτυχο αυτό.

Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για τη θαλάσσια δραστηριότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό, μηχανοκίνητο σκάφος ή ιστιοφόρο για λόγους αναψυχής (Αποστολόπουλος, Σδράλη, 2009). Οι διακοπές με σκάφη αναψυχής προσφέρουν στον ταξιδιώτη τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει το σκάφος και ως κατάλυμα και ως μεταφορικό μέσο, και εφόσον έχουμε ήδη αναφέρει ότι το yachting απαιτεί μια ομάδα ατόμων είναι κατανοητό ότι το κόστος που απαιτεί η χρήση των σκαφών αναψυχής επιμερίζεται στα μέλη της ομάδας.

Η ιδιαιτερότητα του yachting συνίσταται στο ότι δίνεται η ελευθερία στους επισκέπτες να ορίσουν εκείνοι τον χώρο και τον χρόνο των δραστηριοτήτων που θα συμμετάσχουν. Ακόμη, οι τουρίστες που επιλέγουν αυτό το είδος διακοπών, έχουν την δυνατότητα και την άνεση να οργανώσουν τους προορισμούς και τα αξιοθέατα που θα επισκεφθούν χωρίς αυτά να είναι ίδιου περιεχομένου αλλά συνδυασμός διαφορετικών μεταξύ τους, για παράδειγμα μπορεί κανείς να συνδυάσει την άγρια περιπέτεια με τη σχετική πολυτέλεια σε ένα ολοκληρωμένο πακέτο με όμορφο περιβάλλον, συμμετέχοντας σε δραστηριότητες όπως η κολύμβηση, οι καταδύσεις, το ψάρεμα και εξερευνώντας γραφικά νησιά και ακτές ιδιαίτερου φυσικού κάλους, όλα αυτά αποτελούν αποκλειστικό πλεονέκτημα αυτής της εναλλακτικής δραστηριότητας του θαλάσσιου τουρισμού. Όσον αφορά τα επανδρωμένα σκάφη αναψυχής, μέσω των εξειδικευμένων πληρωμάτων τους παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, τόσο για να ικανοποιήσουν τις γαστρονομικές επιθυμίες των επιβατών τους όσο και για την καθοδήγηση τους σε θαλάσσια σπορ και άλλες ενδιαφέρουσες και ιδιαίτερες δραστηριότητες.

- Κατηγορίες yacht
 - Πλοία αναψυχής θαλαμηγά.
 - Κότερα συμβατικού ή μεγαλύτερου εκτοπίσματος, τα οποία φέρουν θαλάμους επιβατών και λοιπούς χώρους (κουζίνα, χώρους υγιεινής κ.ά.).

- Κατηγορίες yachting από άποψη εκμετάλλευσης (Μυλωνόπουλος και Μοίρα, 2005):
 - Yachting με ιδιόκτητο σκάφος (ιδιωτικής χρήσης, χωρίς ναύλο) Ο ιδιοκτήτης του σκάφους πραγματοποιεί θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής, μόνος ή με συνοδεία.
 - Yachting με επαγγελματικό σκάφος (επαγγελματικά, με ναύλο) Η ναύλωση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής διακρίνεται σε ναύλωση σκάφους με πλήρωμα, δηλαδή επανδρωμένα σκάφη με μόνιμο πλήρωμα, και σε ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα, δηλαδή μη επανδρωμένο τουριστικό πλοiάριο, χωρίς μόνιμο πλήρωμα, για πέντε έως έξι άτομα.
 - Yachting με ερασιτεχνικό σκάφος.
- Είδη ναύλωσης yacht με βάση το πλήρωμα (Κοκκώσης κ.α., 2011):
 - Μηχανοκίνητα μικρά ή θαλαμηγά (motoryachts): είναι ταχύπλοα γιοτ, όπως κότερα, θαλαμηγοί, κρουαζιερόπλοια με μεγάλη χωρητικότητα και φιλοξενούν από μεμονωμένους τουρίστες έως ομάδες γκρουπ.
 - Ιστιοφόρα σκάφη (sailingyachts): είναι ιστιοφόρα, πιο μεγάλα από τα ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα (bareboats) και ενοικιάζονται πάντοτε με πλήρωμα.
 - Μηχανοκίνητα ιστιοφόρα (motorsailers ή auxiliarsailers): είναι ιστιοφόρα με μηχανή και ισχύει ότι ίσχυε και στην προηγούμενη κατηγορία (προσφέρουν υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών και για αυτό αποτελούν ιδιαίτερα δημοφιλή κατηγορία). Συνήθως, πρόκειται για μετασκευασμένα αλιευτικά ή εμπορικά καΐκια.
 - Πολυτελή καΐκια (luxurymotorsailers): κινούνται με πανιά και με μηχανή.
 - Θαλαμηγοί (megayachts): μέσο πρόωσης είναι η μηχανή.
 - Skippered: επιλέγεται από εκείνους που έχουν μικρή ή καθόλου εμπειρία με την ιστιοπλοiα, ενώ ο καταναλωτής πληρώνει τόσο το ενοίκιο του γιοτ όσο και τις υπηρεσίες ενός καπετάνιου (ο οποίος συμβουλεύει τον καταναλωτή και τον ενημερώνει δίνοντας του το δικαίωμα να επιλέξει τη διαδρομή πριν από την αναχώρηση).
 - Παραδοσιακά καΐκια: ενοικιάζονται κυρίως από οικογένειες ή παρέες τουριστών (πρόκειται για επανδρωμένα σκάφη).
 - Μεγάλα μηχανοκίνητα καΐκια: πρόκειται για μικρά κρουαζιερόπλοια που εκτελούν προκαθορισμένα δρομολόγια κρουαζιέρων.
- Είδη ναύλωσης γιοτ χωρίς πλήρωμα (Κοκκώσης κ.α., 2011):
 - Στολίσκοι σκαφών (flotillasailing): πρόκειται για ιστιοπλοiα ομάδας σκαφών (δέκα έως δώδεκα σκάφη) σε σχηματισμό μικρού στόλου, κατά της οποiα οι τουρίστες έχουν το δικό τους γιοτ, χωρίς την ενοικίαση καπετάνιου, ενώ προηγείται ένα σκάφος οδηγός/αρχηγός (leaderboat) κ.α.
 - Μηχανοκίνητα σκάφη (motoryachts): ισχύει ό,τι και στην προηγούμενη περίπτωση, με τη διαφορά ότι εδώ δεν υπάρχει προσωπικό.
 - Catamaran: προσφέρεται για όσους επιθυμούν να συνδυάσουν την άνεση του μηχανοκίνητου και το παραδοσιακό του ιστιοπλοiικού.
 - Ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα (bareboats): κύριο μέσο πρόωσης είναι τα πανιά.
- Τύποι καταφυγίων (Τσάρτας κ.ά., 2001):

- Emergencyharbour: λιμάνι το οποίο παρέχει αγκυροβόλια για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.
 - Convenienceharbour: λιμάνι που προσφέρει περιορισμένο αγκυροβόλιο, κατά τη διάρκεια διακοπής του ταξιδιού, με διευκολύνσεις σε κοντινό χωριό ή πόλη για την προμήθεια αγαθών.
 - Moorageharbor: λιμάνι στο οποίο οι αλλοδαποί αγκυροβολούν τα ιδιωτικά τους σκάφη, με φυσική διαμόρφωση επιτρέποντας χαμηλό επενδυτικό κόστος.
 - Pleasureharbor ή μαρίνα: εστιακό σημείο ενός θέρετρου ή παραθεριστικού συστήματος.
 - Harbour-cities: λιμάνι στο οποίο κάθε ατομική κατοικία είναι ανοιχτή σε μια ιδιωτική προκυμαία.
 - Yachtingcenter: προσφέρει καλή λύση για παροχή δραστηριοτήτων αναψυχής, τροφοδοτεί μόνο τα ιστιοπλοϊκά ή τα μηχανοκίνητα σκάφη, τα οποία μπορεί να φυλάσσονται στην παραλία. Ακόμα υπάρχουν ανυψωτικά μηχανήματα για τη μεταφορά μεγαλύτερων σκαφών έξω από το νερό και την τοποθέτηση τους σε σημεία φύλαξης.
- Δραστηριότητες: εκτός από χώρο διαμονής και διατροφής, το θαλαμηγό σκάφος, αποτελεί χώρο για πολυποίκιλες ενασχολήσεις όπως (Κοκκώσης κ.α., 2011):
 - Κατάδυση
 - Ερασιτεχνική αλιεία
 - Παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών
 - Προσέγγιση δυσπρόσιτων, από την ξηρά, ακτών
 - Θαλάσσιο σκι
 - Περιήγηση
 - Κολύμβηση σε απομονωμένα σημεία
 - Διάφορες καλλιτεχνικές, επιστημονικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις σε πλοίο ή πλοιάριο.

2.2.4 Τουριστική προσφορά – παράγοντες ανάπτυξης και τουριστική ζήτηση – τάσεις

Η προσφορά του τουρισμού yachting απαιτεί σαφώς την κατασκευή ειδικού τουριστικού λιμένα (μαρίνα) που πέραν του χώρο φύλαξης και ασφαλούς παραμονής των σκαφών αναψυχής, θα παρέχει και ένα σύστημα πλήθους υποδομών και υπηρεσιών, όπως (Κοκκώσης κ.α., 2011):

- Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης (χώρους αντιπροσώπων γραφείων, πρώτες βοήθειες, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, λουτρά και τουαλέτες, σούπερ-μάρκετ, εστιατόρια, χώρους στάθμευσης).
- Χώρους αποθήκευσης (ανταλλακτικών, πανιών, υλικών εξοπλισμού σκαφών).
- Χώρους και εξοπλισμό συντήρησης και επισκευής σκαφών (βάσεις σκαφών, γερανοί, χώροι συνεργείων).
- Προσωπικό και εξοπλισμό συντήρησης μαρίνας (καλή ποιότητα και ευχέρεια ανεφοδιασμού σε καύσιμα και λιπαντικά).
- Ανταλλακτικά και εφόδια.
- Παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας και επισιτισμού.

- Βελτίωση ενός αριθμού αεροδρομίων, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα να γίνονται προσβάσιμες οι περισσότερες ακτές με γιοτ με μια ημερήσια πτήση.
- Εύκολη διακίνηση των επιβατών και των πληρωμάτων.

Όσον αφορά τους τουρίστες που προκαλούν ζήτηση στον κλάδο του yachting, σε αυτούς δίνεται η δυνατότητα χωρίς να αναγκάζονται να ταξιδέψουν πολύ, χρησιμοποιώντας σαν μέσο κάποιο ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο σκάφος, να απολαύσουν διάφορα νησιά και να εξερευνήσουν παράλληλα μερικές απομακρυσμένες ακτοπλοϊκές γραμμές, ενώ συγκριτικό πλεονέκτημα σε όλα αυτά αποτελεί η σχεδόν ελεύθερη μετακίνηση. Στην συντριπτική πλειοψηφία τους τα ελληνικά νησιά αποτελούν προορισμούς τουρισμού yachting και ιστιοπλοΐας, άλλα με μεγαλύτερη και άλλα με μικρότερη ευχέρεια. Η διάρκεια του ταξιδιού με τη χρήση yacht μπορεί να είναι μίας ημέρας ή περισσότερων, σε διάφορα μέρη του κόσμου, ενώ συνήθως σε αυτά τα ταξίδια συμμετέχουν από τέσσερα έως έξι άτομα, ο αριθμός αυτός βέβαια των συμμετεχόντων μπορεί να διαφέρει ανάλογο με το μέγεθος του yacht, για μια ή περισσότερες εβδομάδες.

Η ναύλωση ενός yacht αποτελεί προσιτή λύση κυρίως για καταναλωτές-τουρίστες με μεσαία εισοδήματα, οι οποίοι όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω μέσω αυτού του ταξιδιού έχουν την δυνατότητα να θαυμάσουν πανέμορφα νησιά, όπως επίσης να ανακαλύψουν απομακρυσμένα μέρη και παραλίες, και όλα αυτά χωρίς να απαιτείται να ταξιδέψουν για διάστημα ενός ή περισσότερων μηνών για να φτάσουν στους προορισμούς τους και στα σημεία ενδιαφέροντος τους. Συμπεραίνοντας λοιπόν, απευθύνεται κυρίως σε νέους ή ακόμα και μέσης ηλικίας τουρίστες έχοντας χαρακτήρα περιπέτειας (SeaAdventureHolidays). Η ταξιδιωτική δαπάνη για την πραγματοποίηση ενός τέτοιου ταξιδιού δεν είναι τόσο μεγάλη, λαμβάνοντας υπόψη ότι το σκάφος που θα χρησιμοποιηθεί αποτελεί για τους επιβαίνοντες ταυτόχρονα μεταφορικό μέσο αλλά και κατάλυμα, ενώ το κόστος ναύλωσης του σκάφους περιλαμβάνει συνολικά όλο τον απαιτούμενο ιματισμό (πετσέτες, σεντόνια, μαξιλάρια, κουβέρτες, μαξιλαροθήκες), την ασφάλεια του σκάφους, υγραέριο κουζίνας, μικρή εξωλέμβια μηχανή για φουσκωτό, GPS, μαγειρικά σκεύη όπως και συσκευές και σερβίτσια με τον απαραίτητο εξοπλισμό κουζίνα, κουζίνα γκαζιού με φούρνο, χωρίς όμως εφόδια-τρόφιμα (Διακομιχάλης, 2009). Ενώ, σε περίπτωση που ζητηθεί και οδηγός, συμπεριλαμβάνεται και η τιμή του.

Τέλος, αναφερόμενοι στο τουριστικό πακέτο, πρόκειται για πιο χαλαρό πρόγραμμα (αυτοδυναμία αναψυχής), το οποίο διαμορφώνουν οι συμμετέχοντες, σύμφωνα με τις ιδιαίτερες επιθυμίες και τα ενδιαφέροντα τους, συνδυάζοντας περιπέτεια, σχετική πολυτέλεια, όμορφο περιβάλλον, πρόκληση, με συμμετοχή μικρών ομάδων (Κοκκώσης κ.α., 2011):

- Διαμονή-διατροφή: η ιδιομορφία που υπάρχει είναι ότι στην περίπτωση του yachting τόσο η διαμονή όσο και η διατροφή γίνονται στο πλοίο.
- Μεταφορά-transfer: είναι προκαθορισμένα από το τουριστικό γραφείο. Συνήθως, ο ενδιαφερόμενος παραλαμβάνει το σκάφος από προκαθορισμένο σημείο (μαρίνα).
- Δραστηριότητες: υπάρχουν πολλές εκδηλώσεις που διαδέχονται η μια την άλλη, όπως επισκέψεις σε πολιτιστικά αξιοθέατα ή τοπικές αγορές ή μνημεία των λιμανιών/πόλεων που προσεγγίζει το ιστιοπλοϊκό.

2.3 Μαρίνες

Πολύ σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη του yachting είναι οι υποδομές και τα λιμάνια υποδοχής όπως και η δυνατότητα παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους επιβάτες των σκαφών αναψυχής-τουρίστες στα τουριστικά λιμάνια.

Οι μαρίνες αδιαμφισβήτητα αποτελούν ένα πολύ βασικό και σημαντικό κομμάτι για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα του yachting. Πρόκειται για ειδικά κατασκευασμένα λιμάνια για ελλιμενισμό και εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής. Μπορούν να δεχτούν σημαντικό αριθμό σκαφών (500-1.500) σε συγκεκριμένες θέσεις με πλήρη εξυπηρέτηση (θέσεις πρόσδεσης) που δημιουργούνται κατά μήκος κρηπιδωμάτων ή γεφυρωμάτων (σταθερών ή πλωτών) και έχουν όλες τις παροχές νερού και ηλεκτρικού και υπό ορισμένες προϋποθέσεις τηλεφώνου και τηλεόρασης. Η φύλαξη σκαφών (cardiennage) και ο εσωτερικός καθαρισμός σκαφών (valetservice) είναι μερικές από τις υπηρεσίες που παρέχει μια οργανωμένη μαρίνα, ενώ ταυτόχρονα διαθέτει υπαίθριους χώρους στάθμευσης (parking) των σκαφών κατά τη διάρκεια του χειμώνα (drystorage) και σε μερικές περιπτώσεις σε στρώσεις.

Έκτος από σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων, βενζίνης, λιπαντικών και νερού, μια μαρίνα διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες για επισκευές, συντήρηση και ενδεχομένως κατασκευή σκαφών. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην προστασία του θαλάσσιου και του χερσαίου χώρου από τη ρύπανση, κατασκευάζοντας ειδικά σημεία συλλογής απορριμμάτων, αναρρόφησης λυμάτων των σκαφών κλπ. Επίσης, στη χερσαία ζώνη δημιουργείται κέντρο υποδοχής και εξυπηρέτησης των ιδιοκτητών και επισκεπτών, εμπορικό και διοικητικό κέντρο, τελωνείο λιμεναρχείο, parking αυτοκινήτων, κατάστημα ναυτιλιακών ειδών κλπ. (Κοκκώσης κ.α., 2011). Σκόπιμο είναι να ειπωθεί ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται στις μαρίνες μπορεί να διαφοροποιούνται σημαντικά, ανάλογα με το βαθμό της ποιότητας που επιθυμεί ο καταναλωτής-τουρίστας να του παρέχονται. Με στόχο την καλύτερη κατανόηση της έννοιας αυτής, ακολουθεί εκτενέστερη ανάλυση στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο.

Κεφάλαιο 3

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ



3.1 Κατηγοριοποίηση λιμένων

Γενικά, ο λιμένας δεν παρέχει μόνο μια υπηρεσία, αλλά πολλές και διαφορετικές που εκτελούνται ταυτόχρονα στην εκάστοτε λιμενική περιοχή. Με δεδομένες τις προηγούμενες αναφορές, ωφέλιμο θα ήταν να εξετασθεί το θέμα βαθύτερα και να βρεθεί ο τρόπος με τον οποίο κατηγοριοποιούνται οι λιμένες ανάλογα με το τι προσδιορισμό θέλουμε να προσάψουμε και από ποια οπτική γωνία παρατηρούμε τον λιμένα (Χλωμούδης, 2001).

3.1.1 Κατηγοριοποίηση βάσει της λειτουργίας τους

Οι διάφοροι τύποι λιμένων βάσει της λειτουργίας τους διαχωρίζονται στις εξής κατηγορίες (Κουτίτας, 2003-2004):

3.1.1.1 Εμπορικοί λιμένες

Οι εμπορικοί λιμένες αποτελούν βασικό παράγοντα ρύθμισης και ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών και γενικά της Εμπορικής Ναυτιλίας μιας χώρας. Έχουν ως σκοπό την εξυπηρέτηση της διακίνησης των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με τα πλοία και γι' αυτό το λόγο διαθέτουν: 1) πλήρη εξοπλισμό σε πλωτά και χερσαία μέσα και μηχανήματα, 2) επαρκή κρηπιδώματα πλευρίσης και 3) ικανό αριθμό ακάλυπτων και σκεπαστών αποθηκευτικών χώρων για την ασφαλή και γρήγορη φορτοεκφόρτωση, μεταφορά και αποθήκευση των εμπορευμάτων. Πιο αναλυτικά περιέχουν (Κουτίτας, 2003-2004):

A. Εξωτερικά λιμενικά έργα

- Μώλοι
- Κυματοθραύστες
- Βραχίονες

B. Εσωτερικά λιμενικά έργα

- Κρηπιδότοιχοι
- Γέφυρες πλευρίσεως
- Δελφύες

Γ. Εγκαταστάσεις

- Κτήριο διοίκησης και τεχνικών υπηρεσιών
- Λιμεναρχείο
- Ιατρείο – Σταθμός πρώτων βοηθειών
- Επιβατικός σταθμός
- Ελεύθερη ζώνη – τελωνείο
- Εκκλησία
- Μηχανουργείο
- Πρατήριο καυσίμων
- Υποσταθμός ηλεκτρικού ρεύματος
- Σιλό δεξαμενές αποθήκευσης υγρών
- Υπαίθριες εκτάσεις αποθήκευσης
- Υπόστεγα αποθήκευσης
- Δεξαμενές επισκευών – αποθήκευσης
- Υδροφράχτες, κλεισιάδες
- Χώροι στάθμευσης

Δ. Μηχανολογικός και ειδικός εξοπλισμός

- Μηχανήματα διακίνησης γενικού φορτίου
- Μηχανήματα διακίνησης φορτίου χύδην
- Μηχανήματα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων
- Γερανογέφυρες
- Πυργογερανοί
- Εξοπλισμός πυρόσβεσης
- Εξοπλισμός συλλογής και μεταφοράς απορριμμάτων

Ε. Συγκοινωνιακές γραμμές

- Σιδηροδρομικό δίκτυο
- Οδικό δίκτυο
- Κίνηση πλοίων

3.1.1.2 Τουριστικοί λιμένες

Αποτελούν μια ξεχωριστή κατηγορία λιμένων με σκοπό την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, yachts, ιστιοφόρων σκαφών κ.α. Χαρακτηριστικά στοιχεία των λιμένων αναψυχής είναι: 1) η επιδίωξη για ήρεμη επιφάνεια ύδατος τη λεκάνης καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, 2) οι ειδικές συνθήκες αγκυροβόλησης των σκαφών, 3) η παροχή υπηρεσιών εντός του χώρου της μαρίνας και 4) η γεωγραφική τους τοποθέτηση συνήθως σε περιοχές, οι οποίες παρουσιάζουν έντονη τουριστική κίνηση. Μια μαρίνα περιέχει (Κουτίτας, 2003-2004):

A. Εξωτερικά λιμενικά έργα

- Μώλοι
- Κυματοθραύστες
- Βραχίονες

B. Εσωτερικά λιμενικά έργα

- Κρηπιδότοιχοι
- Προβλήτες
- Γέφυρες (μορφή πλωτών προβλητών)

Γ. Εγκαταστάσεις

- Κτήριο διοίκησης, ιατρείο, εστιατόριο, καταστήματα και yachtingclub
- Εγκαταστάσεις υγιεινής
- Εγκαταστάσεις αποχέτευσης
- Εγκαταστάσεις ύδρευσης
- Εγκαταστάσεις διαχείρισης αποβλήτων
- Εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού καυσίμων
- Εγκαταστάσεις καθαριότητας
- Εγκαταστάσεις φύλαξης και πυροπροστασίας
- Εγκαταστάσεις επισκευαστικής μονάδας
- Χώροι αποθήκευσης
- Χώροι στάθμευσης
- Χώροι αναψυχής
- Χώροι πρασίνου

Δ. 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

Ε. Συγκοινωνιακές γραμμές

- Οδικό δίκτυο
- Κίνηση πλοίων

3.1.1.3 Αλιευτικοί λιμένες

Πρόκειται για τα καταφύγια και τα ορμητήρια των αλιευτικών σκαφών. Η συστηματική αλιεία απαιτεί σύγχρονα ταχύπλοα σκάφη καθώς και εγκαταστάσεις ψύξης και αποθήκευσης για τη γρήγορη διακίνηση των ευαίσθητων εμπορευμάτων. Γι' αυτό το λόγο κι έχει αναπτυχθεί αυτός ο τύπος λιμένα. Στις χώρες, όπου δεν υπάρχει ιδιαίτερα ανεπτυγμένη αλιευτική δραστηριότητα, οι επαγγελματίες ψαράδες χρησιμοποιούν και τους άλλους τύπους λιμένων. Ένας αλιευτικός λιμένας διαθέτει (Κουτίτας, 2003-2004):

A. Εξωτερικά λιμενικά έργα

- Μώλοι
- Κυματοθραύστες
- Βραχίονες

B. Εσωτερικά λιμενικά έργα

- Κρηπιδότοιχοι
- Προβλήτες
- Γέφυρες

Γ. Εγκαταστάσεις

- Κτήριο διοίκησης
- Εγκαταστάσεις υγιεινής
- Εγκαταστάσεις καθαριότητας
- Εγκαταστάσεις πυροπροστασίας
- Εγκαταστάσεις επισκευαστικής μονάδας
- Εγκαταστάσεις ψύξης
- Αποθήκες υλικού
- Χώροι στάθμευσης
- Χώροι διακίνησης εμπορεύματος
- Χώροι φορτοεκφόρτωσης
- Φυλάκιο

Δ. Μηχανολογικός και ειδικός εξοπλισμός

- Εξοπλισμός πυρόσβεσης
- Εξοπλισμός καθαριότητας
- Ανυψωτικά μηχανήματα σκαφών
- Μηχανήματα παραγωγής πάγου και ψυκτικοί θάλαμοι

E. Συγκοινωνιακές γραμμές

- Οδικό δίκτυο
- Κίνηση πλοίων

3.1.2 Κατηγοριοποίηση και χρήσεις λιμένων σύμφωνα με την ΚΥΑ με Αρ. 8315.2/02/07, ΦΕΚ Β 202/16-2-2007

Η ΚΥΑ κατατάσσει τους λιμένες σε τέσσερις ομάδες, ως εξής:

- Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος
- Λιμένες Εθνικής Σημασίας
- Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος
- Λιμένες Τοπικής Σημασίας

Οι επτά χρήσεις που προβλέπονται από την ΚΥΑ είναι οι εξής:

- Γενικά Εμπορεύματα (General Cargoes)
- Φορτία Χύδην (Dry and Liquid Bulk Cargoes)
- Εμπορευματοκιβώτια – Ε/Κ (Containers)
- Ακτοπλοΐα Εσωτερικού – Εξωτερικού
- Κρουαζιέρα (Cruise)
- Αναψυχής (Leisure – Marinas)
- Αλιευτικά (Fishing)

3.2 Περιγραφή και ανάλυση τουριστικών λιμένων

3.2.1 Εννοιολογική προσέγγιση του όρου

Σήμερα επί της ουσίας στην πράξη χρησιμοποιείται ευρέως ο όρος “Μαρίνα” κάνοντας αναφορά στις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν γενικώς σκάφη αναψυχής, ασχέτως του μεγέθους των εγκαταστάσεων και των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ακόμη, σε πολλές περιπτώσεις, καταφύγια αλιευτικών σκαφών στα οποία ελλιμενίζονται κατά καιρούς σκάφη αναψυχής, αναφέρονται κάποιες φορές ως “Μαρίνες”. Είναι εύκολα αντιληπτό ότι η χρήση του όρου είναι εντελώς αδόκιμη, μιας και ο όρος “Μαρίνα”, σύμφωνα με τα επικρατούντα στη Δυτική και μη Ευρώπη (Αγγλία, Ιταλία, Ισπανία), χαρακτηρίζεται μια λιμενική εγκατάσταση που εξυπηρετεί σκάφη αναψυχής, έχοντας στο δυναμικό της εκτεταμένες θαλάσσιες και χερσαίες εγκαταστάσεις όπως καταστήματα, ναυπηγοεπισκευαστική, χώρους εστίασης κλπ. και παρέχοντας επίσης στους τουρίστες-επισκέπτες ένα ευρύ και πλήρες φάσμα υπηρεσιών το οποίο θα περιλαμβάνει ηλεκτρικό ρεύμα, τηλέφωνο, καύσιμα, νερό, διαχείριση απορριμμάτων και ελαιωδών καταλοίπων κλπ. Ο συγκεκριμένος τύπος “Μαρίνας” συναντάται σε αρκετές περιπτώσεις στη χώρα μας με πρώτα παραδείγματα να αποτελούν η Μαρίνα Αλίμου, η Μαρίνα PortoCarras, η OlympicMarine στο Σούνιο κλπ.

Στο Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α.) έγινε χρήση των όρων “Μαρίνα”, “Σκάλα” και “Καταφύγιο”, που υποδήλωναν, όπως αναφέρθηκε και στο υποκεφάλαιο 2.2.1, κυρίως διαφοροποίηση μεγέθους και δυναμικού λιμενικής εγκατάστασης καθώς και πληθώρας παρεχόμενων υπηρεσιών. Ακόμη, τελευταία χρησιμοποιείται και ο όρος “Λιμένας Αναψυχής” ο οποίος υιοθετήθηκε και από την ομάδα εργασίας του ΕΟΤ στο πλαίσιο επικαιροποίησης του Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α. το 1991. Άξιο είναι να αναφερθεί σε αυτό το σημείο ότι ο όρος αυτός προσιδιάζει μάλλον με τα επικρατούντα στη Γαλλία (portdeplaisance). Στη χώρα αυτή γίνεται

χρήση αυτού του όρου προς αντιδιαστολή με τον όρο “Marina”, που υποδηλώνει λιμενική εγκατάσταση εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής συνδυασμένη με εκτεταμένη οικιστική ανάπτυξη, στην οποία συνήθως υπάρχει θαλάσσια πρόσβαση και θέση παραβολής για σκάφη μπροστά σε κάθε κατοικία (π.χ. PortGrimaud). Στην Ελλάδα αντίστοιχες μπορούν να θεωρηθούν οι εγκαταστάσεις του PortoHydra (Παπακώστας, 2007).

3.2.2 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα τουριστικών λιμένων

Οι τουριστικοί λιμένες σκαφών αναψυχής είναι ειδικά κατασκευασμένα λιμάνια που εξυπηρετούν τα σκάφη αναψυχής για τουριστικές περιηγήσεις, ανεφοδιασμό, ελλιμενισμό, παραχείμαση και συντήρηση σε ειδικά τμήματα. Πιο συγκεκριμένα, με λίγα λόγια μαρίνα είναι ένα λιμάνι που μπορεί να δεχθεί ένα σημαντικό αριθμό σκαφών (500-1500) σε συγκεκριμένες θέσεις με πλήρη εξυπηρέτηση (θέσεις πρόσδεσης ή παραβολής). Οι θέσεις αυτές δημιουργούνται κατά μήκος κρηπιδωμάτων ή γεφυρωμάτων σταθερών ή πλωτών. Όπως έχει αναφερθεί και προηγουμένως στο υποκεφάλαιο 2.3, οι μαρίνες δεν αποτελούν μόνο χώρο φύλαξης και ασφαλούς παραμονής σκαφών αναψυχής, αλλά ταυτόχρονα παρέχουν ένα σύστημα παροχής πλήθους υπηρεσιών, όπως (Μαρίνου, 2009, Κοκκώσης κ.α., 2011):

- Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης (χώροι αντιπροσώπων γραφείων, πρώτες βοήθειες, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, λουτρά και τουαλέτες, supermarket, εστιατόρια, parking).
- Χώροι αποθήκευσης (ανταλλακτικών, πανιών, υλικών εξοπλισμού σκαφών).
- Χώροι και εξοπλισμός συντήρησης (βάσεις σκαφών, γερανοί, χώροι συνεργειών).
- Προσωπικό και εξοπλισμός συντήρησης μαρίνας.

Η μαρίνα, η οποία αποτελεί το σημαντικότερο είδος τουριστικού λιμένα, θα πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρει ένα σύνολο υπηρεσιών, που θα ικανοποιεί όλες τις υψηλές απαιτήσεις και ανάγκες της πελατείας του πλωτού τουρισμού και θα έχει ως άμεσα αποτελέσματα της προσέλκυση πελατείας υψηλής στάθμης, την ενθάρρυνση της εγκατάστασης μόνιμου τουρισμού στο νησί και την επιμήκυνση της διάρκειας της τουριστικής περιόδου. Ακόμη θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι τουριστικοί λιμένες συγκαταλέγονται στις ειδικές τουριστικές υποδομές που προβλέπονται από το άρθρο 2 του Ν.2160/93 (Σταματίου, 2006).

3.2.3 Κατηγοριοποίηση τουριστικών λιμένων σκαφών αναψυχής βάσει του Ν.2160/93 και σύμφωνα με τις τροποποιήσεις αυτού

Σύμφωνα με τη νομοθεσία - έτσι όπως ισχύει σήμερα- οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται, βάση υποδομών και βαθμού επέμβασης στον τόπο χωροθέτησης, σε τρεις κατηγορίες. Η κατηγοριοποίηση αυτή γίνεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 29 Ορισμοί – Έκταση εφαρμογής του Ν.2160/93 ο οποίος τροποποιήθηκε από τους κατά σειρά νόμους Ν.4072/12, και Ν.4582/2018, όπου εν τέλει σύμφωνα με την τελευταία τροποποίηση που επέφερε ο Ν.4582/18 παρ.1 άρθρο 34 ισχύουν τα εξής:

- «Τουριστικός λιμένας» σκαφών αναψυχής 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. Εντός ζώνης τουριστικού λιμένα μπορεί να συνυπάρχουν οι παραπάνω κατηγορίες τουριστικών λιμένων.
- «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, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.
- «Καταφύγιο» είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριολογικές υποδομές εμβαδού μέχρι 300τ.μ και με ελάχιστες παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, διαδικτύου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.
- «Αγκυροβόλιο» είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμένων και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.

Κατά την ανάγνωση των τριών νόμων που αναφέρθηκαν πιο πάνω, είναι εύκολα αντιληπτές οι αλλαγές που επήλθαν, πιο συγκεκριμένα:

- Με τον νόμο 4072/2012 η παράγραφος 1 του άρθρου 29 του Ν2160/1993 αντικαταστάθηκε από την παράγραφο 1 του άρθρου 156 του συγκεκριμένου νόμου και έτσι επήλθε η κατάργηση των ξενοδοχειακών λιμένων ως κατηγορία τουριστικού λιμένα.
- Με τον νόμο 4582/2018 συμπεριλήφθηκε στο τέλος του δευτέρου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 29 του Ν.2160/1993 εδάφιο ως εξής: «Εντός ζώνης τουριστικού λιμένα μπορεί να συνυπάρχουν οι παραπάνω κατηγορίες τουριστικών λιμένων».

3.2.4 Προδιαγραφές τουριστικών λιμένων

Οι τουριστικοί λιμένες σκαφών αναψυχής αποτελούν ένα διττό χώρο που αποτελείται από μια χερσαία και μια θαλάσσια ζώνη. Μπορούν να αποτελέσουν είτε μέρος μιας ευρύτερης τουριστικής υποδομής (Σύνθετο Τουριστικό Κατάλυμα) είτε ανεξάρτητη υποδομή που μπορεί να φιλοξενήσει στη χερσαία ζώνη του ικανού μεγέθους εμπορικές και τουριστικές λειτουργίες (Δαλαμπούρας, 2019). Η επιλογή γεωγραφικού χώρου για τουριστικούς σκοπούς αποτελεί βασικό παράγοντα της τουριστικής επένδυσης και συμβάλλει στη διαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος. Ταυτόχρονα, όμως, αποτελεί και βασική παράμετρο για την προστασία του περιβάλλοντος και την έκφραση των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης στον τουρισμό (Σταματίου, 2006).

Σε κάθε τουριστικό λιμένα καθορίζεται τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θάλασσας (θαλάσσια ζώνη), στην οποία επιτρέπεται η κατασκευή λιμενικών και πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, την αξιοποίηση και την

οικονομική βιωσιμότητα του τουριστικού λιμένα. Η κατασκευή τουριστικών λιμένων διέπεται από συγκεκριμένες προδιαγραφές οι οποίες αφορούν στις εγκαταστάσεις και τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Οι προδιαγραφές αυτές καθορίζονται από τον Ν.2160/1993 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις» και πρόκειται για εγκατάσταση εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής που περιλαμβάνει, κατ' ελάχιστον, σύμφωνα με την νομοθεσία, τα ακόλουθα:

- Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του τουριστικού λιμένα συμπεριλαμβανομένων του λιμενικού σταθμού, τελωνείου και άλλων συναφών αρχών.
- Θέσεις πρόσδεσης σκαφών του λιμενικού σώματος και άλλων αρχών
- Ιατρείο.
- Σταθμό ανεφοδιασμού των σκαφών με καύσιμα.
- Εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών.
- Δίκτυα παροχής νερού και ηλεκτρικού ρεύματος.
- Παροχές τηλεφωνικών γραμμών.
- Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων και επεξεργασίας αυτών.
- Χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκών σκαφών αναψυχής.
- Συγκροτήματα αποχωρητηρίων και ντους.
- Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα.
- Εγκαταστάσεις αποθηκών.
- Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

3.3 Κατηγορίες μαρίνων

3.3.1 Κατηγοριοποίηση σύμφωνα με οικονομικά κριτήρια και τον τρόπο διαχείρισης

Στη Διεθνή πρακτική οι μαρίνες συνηθίζεται να κατατάσσονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

1. τις Δημόσιες
2. τις Ιδιωτικές
3. τα Συγκροτήματα εμπορικών μαρίνων

Η κατάταξη αυτή βασίζεται σε οικονομικά κριτήρια, καθώς και τον τρόπο διαχείρισης. Η διαφορά μεταξύ των ιδιωτικών μαρίνων και των συγκροτημάτων εμπορικών μαρίνων είναι εμφανής, δίνοντας έτσι την δυνατότητα ύπαρξης ενδιάμεσων μικτών κατηγοριών ανάλογα με την χωρητικότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων και το μέγεθος των οικισμών στους οποίους κατασκευάζονται.

Πιο συγκεκριμένα, για την κάθε κατηγορία ισχύουν τα εξής:

- Δημόσιες μαρίνες: Πρόκειται για λιμενικές εγκαταστάσεις σκαφών αναψυχής οι οποίες σχεδιάζονται, χρηματοδοτούνται, κατασκευάζονται και συντηρούνται από το Δημόσιο, τους Δημόσιους Οργανισμούς ή την Τοπική Αυτοδιοίκηση και απευθύνονται προς το κοινωνικό σύνολο και τους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής που κατοικούν στην περιοχή. Οι χώροι υποδοχής και παραβολής

των σκαφών σε αυτές τις μαρίνες είναι χαμηλών προδιαγραφών και μειωμένων παροχών, εξυπηρετώντας κυρίως μικρά σκάφη μήκους 6-8 μέτρων αλλά και μεγαλύτερα, ενώ τα δικαιώματα παραμονής συνήθως είναι χαμηλά ανάλογα βέβαια με τις υπηρεσίες που παρέχονται και την ασφάλεια των σκαφών.

- Ιδιωτικές μαρίνες: Στις ΗΠΑ, σε χώρες της Ε.Ε αλλά και στην χώρα μας με πρώτα παραδείγματα να αποτελούν οι μαρίνες της Κω, και αυτής των Γουβιών στην Κέρκυρα, έχουν κατασκευασθεί και λειτουργούν μαρίνες από ιδιώτες τις οποίες εκμεταλλεύονται προς ίδιον όφελος. Είναι εύρυθμα σχεδιασμένες και έντεχνα κατασκευασμένες, καλοδιατηρημένες και αποτελούν συγκροτήματα υψηλών προδιαγραφών, διαμορφώνοντας ένα ευχάριστο περιβάλλον εξυπηρετώντας κυρίως μεγαλύτερα σκάφη. Ακόμη, σε ορισμένες περιπτώσεις, μαρίνες είναι γνωστές στους κοσμικούς κύκλους για την ενεργό κοινωνική τους ζωή, τις μεγάλες και καλά οργανωμένες λέσχες, και άλλες συνυφασμένες δραστηριότητες, τα μέλη των οποίων αποτελούν και την πελατεία των ιδιωτικών μαρίνων σε συνδυασμό με τους διερχόμενους ταξιδιώτες. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι, οι ιδιωτικές μαρίνες με τα σημερινά δεδομένα στις αναπτυγμένες χώρες είναι οικονομικά εύρωστες.
- Συγκροτήματα εμπορικών μαρίνων: Τα συγκροτήματα αυτά δημιουργήθηκαν στην Ευρώπη σε υπήνεμες περιοχές προστατευμένες από την φυσική διαμόρφωση των ακτών ή από τεχνικά έργα, προκειμένου μαζί με εμπορικά κέντρα αναψυχής, να συμβάλλουν στην ανάπτυξη των παραθαλάσσιων οικισμών. Οι προστατευμένες από τους κυματισμούς θαλάσσιες εκτάσεις διαμορφώνονται σε λιμενολεκάνες σύγχρονων μαρίνων για την εξυπηρέτηση των σκαφών, όπως και τη λειτουργία ιδιόκτητων ξενοδοχειακών συγκροτημάτων και κέντρων αναψυχής (Καλαντζή, 2004). Στις εμπορικές μαρίνες αναπτύσσονται παράλληλες δραστηριότητες όπως προμήθειες εφοδίων, αγοραπωλησίες, συντηρήσεις, επισκευές, ανακατασκευές, ναυπηγήσεις, ναυλώσεις σκαφών και λειτουργία ιδιόκτητων ξενοδοχειακών συγκροτημάτων και κέντρων αναψυχής (Μαρίνου, 2009).

Σημαντικές εμπορικές δραστηριότητες για τις ιδιωτικές μαρίνες και τα συγκροτήματα εμπορικών μαρίνων αποτελούν (Μαρίνου, 2009):

- ❖ Η διαχείριση των θέσεων παραβολής
- ❖ Οι ναυλώσεις
- ❖ Οι επισκευές
- ❖ Η εκμετάλλευση καταστημάτων και κέντρων αναψυχής

Τα σκάφη είτε ενοικιάζονται χωρίς πλήρωμα, σε αυτή την περίπτωση οι ενοικιαστές φροντίζουν για όλες τις λεπτομέρειες και πρόκειται συνήθως για ομάδα 4-6 ατόμων, είτε με πλήρωμα δηλαδή ως «επανδρωμένα σκάφη», σε πλήρη ή μερική σύνθεση όπου ανάλογα με την περίπτωση μπορεί να περιλαμβάνονται ο ναύτης, ο μάγειρας, ο πιλότος ακόμα και ο κυβερνήτης. Στην περίπτωση της ενοικίασης σκάφους χωρίς πλήρωμα, το συνολικό κόστος την εβδομάδα ανά άτομο είναι χαμηλότερο από το κόστος μιας εβδομαδιαίας κρουαζιέρας κατά 30 με 40 τοις εκατό, καθώς οι ενοικιαστές αγοράζουν μόνοι τους τα τρόφιμα και οτιδήποτε άλλο χρειάζονται.

Ακόμη, οι ιδιοκτήτες σκαφών που αποτελούν την μόνιμη και ουσιαστική πελατεία σε μια μαρίνα, έχουν την δυνατότητα να αγοράσουν ή να νοικιάσουν θέσεις πρόσδεσης με μακροχρόνιες μισθώσεις. Ουσιαστικά, τα έσοδα για τις εμπορικές μαρίνες επέρχονται από την επιχείρηση ενοικίασης σκαφών, για το λόγο αυτό περίπου το 60 με 70 τοις εκατό των θέσεων παραβολής καταλαμβάνεται από τα ενοικιαζόμενα σκάφη.

3.3.2 Κατηγοριοποίηση σύμφωνα με άλλα κριτήρια

❖ Σύμφωνα με τον τρόπο που επιδρούν οικονομικά στην περιοχή:

Ως προς τον τρόπο που επιδρούν στα έσοδα και την αναπτυξιακή συμβολή τους, εμφανίζεται διάκριση των μαρίνων σε δύο κατηγορίες (KizielewiczJ., LukovicT., 2013).

- Μαρίνες σε περιοχές με αναπτυγμένο τουριστικό προϊόν: οι μαρίνες λειτουργούν ως συμπληρωματικό προϊόν κυρίως για το ξενοδοχειακό τομέα χωρίς ιδιαίτερη αναπτυξιακή συνεισφορά. Αυτό το μοντέλο εντοπίζεται κυρίως στη Μεσόγειο σε μαρίνες κοντά στα αστικά κέντρα.
- Μαρίνες σε υποανάπτυκτες τοποθεσίες: οι μαρίνες ή ένα λιμάνι κρουαζιέρας λειτουργούν ως πόλος έλξης τουρισμού δημιουργώντας οφέλη για την ευρύτερη περιοχή και ως εργαλείο εξόδου από υφέσεις.

❖ Σύμφωνα με τον βαθμό που είναι εξοπλισμένες διακρίνονται σε (Κόρκου, 2019):

- Στάνταρ: πρόκειται για τις μαρίνες που προσφέρουν βασικές ευκολίες.
- Πολυτελείς: πρόκειται για τις μαρίνες που προσφέρουν ευκολίες και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου.
- Ερασιτεχνικές ή ψυχαγωγικές με την πιθανότητα να χρησιμοποιούν επιπλέον σπορ, και δραστηριότητες αναψυχής και διασκέδασης.

❖ Σύμφωνα με το είδος των κατασκευών – υποδομών διακρίνονται σε:

- Αμερικανικού τύπου
- Ατλαντικού τύπου
- Μεσογειακού τύπου

❖ Σύμφωνα με την τοποθεσία τους διακρίνονται σε:

- Μαρίνα σε θάλασσα
- Μαρίνα σε λίμνη
- Μαρίνα σε ποταμό
- Μαρίνα σε κανάλι

Τέλος, μπορεί να πραγματοποιηθεί διάκριση μεταξύ των μαρίνων βάση των υπηρεσιών που προσφέρουν, και να χαρακτηριστούν ως υψηλής ποιότητας ή μη με βάση αυτές. Πιο συγκεκριμένα, οι μαρίνες κατά την λειτουργία τους παίρνουν κάποιες ετικέτες ποιότητας, με τις πιο συχνές να είναι το AnchorQualityScheme, και το Blueflag. Άλλος ένας οδηγός που αναφέρεται στην ποιότητα των μαρίνων και

περιγράφει τις υπηρεσίες που αυτές προσφέρουν είναι το «ADACMarinaGuide» που περιγράφει πάνω από 2.000 μαρίνες στην Ε.Ε. (ECSIPConsortium, 2015).

3.3.3 Κατηγοριοποίηση των υπηρεσιών μιας μαρίνας

Η βασική υπηρεσία μιας μαρίνας είναι αδιαμφισβήτητα οι θέσεις ελλιμενισμού, ωστόσο πέρα από αυτή, οι μαρίνες προσφέρουν και διάφορες άλλες υπηρεσίες οι οποίες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής (Guner&Guler, 2000):

- Βασικές υπηρεσίες: όπως είναι οι δυνατότητες για τον ελλιμενισμό και την παροχή καταφυγίου στα yachts
- Περιφερειακές υπηρεσίες: οι οποίες δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους χρήστες αν δεν χρησιμοποιηθούν πρώτα οι βασικές υπηρεσίες, όπως είναι οι τουαλέτες, τα αποδυτήρια, οι ραδιοφωνικές συνδέσεις, η δυνατότητα στάθμευσης οχημάτων, ο ηλεκτρισμός, η παροχή νερού, οι τηλεπικοινωνίες η διαθεσιμότητα καυσίμων, η συγκομιδή απορριμμάτων, και οι χώροι εστίασης.
- Basederived: χρησιμοποιούνται από τους πελάτες, το καρνάγιο, το yachtclub, τον σταθμό καυσίμων και τις ναυτικές και ακτοπλοϊκές σχολές.
- Συμπληρωματικές υπηρεσίες: είναι αυτές που προστίθενται στις βασικές, περιφερειακές και basederived υπηρεσίες για να ενισχύσουν την προσφορά και να διαφοροποιήσουν την εταιρεία από τους ανταγωνιστές. Τέτοιες υπηρεσίες είναι το πλυντήριο, οι προμηθευτές πλοίων, τα μαγαζιά, τα μαγαζιά τροφίμων κλπ.

Κεφάλαιο 4

**ΕΘΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΑΣΕΙ
Ν.2160/93 Κ.Α.**

Ο τουριστικός λιμένας αποτελεί μια σύνθετη και πολυδάπανη επένδυση εξαιτίας των οικονομικών απαιτήσεων που απαιτούνται για την ολοκλήρωση των λιμενικών και συνοδών έργων που προβλέπονται, όπως επίσης απαιτείται και η διαμόρφωση κριτηρίων που να διέπουν τις διαδικασίες της διαχείρισης, της χωροθέτησης, του σχεδιασμού, και της λειτουργίας. Αυτά τα κριτήρια πρωτοθεσπίστηκαν με τον Ν.2169/93 και τις μετέπειτα τροποποιήσεις που επήλθαν αυτού, και επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τόσο την βιωσιμότητα όσο και την ανταποδοτικότητα της επένδυσης. Ακόμη, οι διαδικασίες χωροθέτησης, αδειοδότησης και παραχώρησης προς εκμετάλλευση είναι διαφορετικές από εκείνες των υπόλοιπων λιμενικών έργων, μιας και υπεύθυνος για την υλοποίηση των διαδικασιών αυτών είναι η Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού του Υπουργείου Τουρισμού, όπως έχει οριστεί στις διατάξεις του παραπάνω νόμου.

4.1 Νομοθετικό πλαίσιο τουριστικών λιμένων και εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών

Η χωροθέτηση, αδειοδότηση και λειτουργία των τουριστικών λιμένων κάθε μορφής διέπεται από τα παρακάτω νομοθετήματα και διατάξεις:

- Ν.2160/93 (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993) «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις», Κεφάλαιο Γ' «Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων», άρθρα 29 έως 37.
- Ν.4582/18 (ΦΕΚ 208/Α/11.12.2018) και Ν.4559/18 (ΦΕΚ/142/Α/03.08.2018). Το μεγαλύτερο μέρος των άρθρων του κεφαλαίου Γ του Ν.2160/93 δέχθηκαν τις τελευταίες τροποποιήσεις από τους προαναφερόμενους νόμους και ισχύουν μέχρι σήμερα.

Ακόμη, η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που έθεσε νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής, και συγκεκριμένα το 1976 με το Νόμο 438, ο οποίος βρίσκεται σε ισχύ μέχρι και σήμερα, όπως τροποποιήθηκε με το Ν.2743/99 και το Ν.4256/2014. Η ελληνική αγορά επαγγελματικών σκαφών αναψυχής άρχισε να δημιουργείται τη δεκαετία του '70 με σημαντική συμβολή του ΕΟΤ σε συνεργασία με τα αρμόδια Υπουργεία. Το 1961 απλουστεύθηκαν οι διαδικασίες κίνησης εισόδου κι εξόδου των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, και καθιερώθηκε το Δελτίο Κίνησης και τα κίνητρα για αφορολόγητα ναυτιλιακά είδη και καύσιμα. (Μυλωνόπουλος, 2004 κ.α.).

4.1.1 Πριν την ισχύ του Ν.2160/93

Πριν την ισχύ του Ν.2160/93 η αδειοδότηση για την κατασκευή ενός ΤΛ γινόταν με βάση την κείμενη νομοθεσία που αφορούσε τα κάθε είδους λιμενικά έργα. Η άδεια κατασκευής των έργων και η παραχώρηση χρήσης αιγιαλού και παραλίας εκδιδόταν από τους οικείους Νομάρχες. Ο ΤΛ 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 λιμένα. Η σχετική νομοθεσία περιελάμβανε τα εξής (Ζερβάκης, 2015):

- Εγκύκλιο Δ.3399/873/ΠΟΛ/26.7.83 του Υπουργείου Οικονομικών για “Παραχώρηση απλής χρήσης αιγιαλού και παραλίας προς εκτέλεση έργων”.
- Εγκύκλιο 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. Ε.Π.Μ. κλπ.”.
- ΚΥΑ 75308/5512/90 “Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης των πολιτών και φορέων εκπροσώπησης τους για το περιεχόμενο της Μ.Π.Ε. κλπ.”.
- Ν.Δ.438/76 “Περί θαλάσσιου τουρισμού”.

Σχετική ήταν και η νομοθεσία για την επιδότηση κατασκευής Μαρίνων (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. Τέλος, ο χαρακτηρισμός ενός λιμένα ως “Μαρίνα” γινόταν με τριμερή Υπουργική Απόφαση των υπουργών ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Εμπορικής Ναυτιλίας και Τουρισμού, οπότε οι λιμένες αυτοί είχαν το δικαίωμα να εισπράττουν τέλη ελλιμενισμού.

4.1.2 Μετά την ισχύ του Ν.2160/93

Η δημιουργία και λειτουργία Τουριστικών Λιμένων της χώρας διέπεται από τις διατάξεις του Ν.2160/93 κεφάλαιο Γ, όπως έχει τροποποιηθεί έως σήμερα. Ο συγκεκριμένος νόμος επέφερε ριζικές αλλαγές στη διαδικασία χωροθέτησης, αδειοδότησης και παραχώρησης προς εκμετάλλευση των ΤΛ. Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού, καθορίστηκαν (Ζερβάκης, 2015):

- Τι είναι Τουριστικός Λιμένας και ποιοι οι διάφοροι τύποι ΤΛ.

- Ποια είναι τα συστατικά στοιχεία ενός ΤΛ.
- Ποιες θαλάσσιες και χερσαίες εγκαταστάσεις πρέπει να υπάρχουν κατ' ελάχιστον σε ένα ΤΛ και ποιες μπορούν να δημιουργηθούν προαιρετικά
- Ποια είναι η διαδικασία για την χωροθέτηση και στη συνέχεια χορήγησης άδειας κατασκευής και λειτουργίας ενός ΤΛ.
- Τι είναι Φορέας Διαχείρισης ενός ΤΛ και με ποιες διαδικασίες παραχωρείται η διαχείριση και εκμετάλλευση ενός ΤΛ σε αυτόν.

Για την χωροθέτηση, την ανάκληση χωροθέτησης, την τροποποίηση, τη συμπλήρωση, την έγκριση των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης του ΤΛ, ή την μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, καθώς και για την νομιμοποίηση υφιστάμενων εγκαταστάσεων και λιμενικών έργων απαιτείται η γνώμη της λεγόμενης “Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων”. Η επιτροπή αυτή αρχικά ήταν εννεαμελής, στη συνέχεια είχε δεκατρία μέλη και σήμερα εκ νέου είναι εννεαμελής, και αποτελείται από τους εξής (Ν.2160/93):

- τον Γενικό Γραμματέα Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού ή τον Προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης Τουριστικής Πολιτικής του ίδιου Υπουργείου
- τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Χωροταξικού Σχεδιασμού και Υποδομών του ίδιου ως άνω Υπουργείου
- τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού
- έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
- έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής
- έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας
- έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών
- έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας
- έναν πτυχιούχο Α.Ε.Ι.

Πολλά από αυτά που αναφέρθηκαν στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο αναλύονται περαιτέρω στη συνέχεια.

4.2 Αρχές – Κανονισμοί διαχείρισης, χωροθέτησης, σχεδιασμού και λειτουργίας τουριστικών λιμένων

4.2.1 Διαχείριση τουριστικού λιμένα

Σύμφωνα με τον Νόμο 2160/1993 η διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και ο έλεγχος των τουριστικών λιμένων ανήκουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού. Για το σκοπό αυτό, αρχικά συστάθηκε στο τότε Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας η Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων, και στον Ε.Ο.Τ. η Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού. Οι Αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Θαλάσσιου Τουρισμού καθορίστηκαν το 1997 με την Υπουργική απόφαση Τ/3846/1029/1997. Στην Διεύθυνση αυτή, υπήχθη το Τμήμα Σχεδιασμού Ρυθμίσεων και Ανάπτυξης του Θαλάσσιου Τουρισμού και το Τμήμα Ελέγχου Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων (Κωνσταντίνου 2007). Οι κατά τον νόμο αυτόν διαδικασίες χωροθέτησης, διοίκησης, διαχείρισης, εκμετάλλευσης, ελέγχου, παρακολούθησης, λειτουργίας, τήρησης

ηλεκτρονικού μητρώου χωροθετημένων και λειτουργούντων λιμένων και σταδίων λειτουργίας τους ανατίθενται στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού, ενώ με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού συγκροτείται εννεαμελής «Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων».

Όπως έχει ειπωθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο, φορέας διαχείρισης ενός τουριστικού λιμένα μπορεί να αποτελέσει ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου και αναλαμβάνει την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση του. Ο φορέας διαχείρισης του ΤΛ δικαιούται να 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. 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 παραχώρηση κατά τις διατάξεις του Ν.2160/1993 (Ν.2160/1993).

4.2.2 Χωροθέτηση τουριστικού λιμένα

Σε κάθε τουριστικό λιμάνι καθορίζεται, με βάση τις διατάξεις του παρόντος νόμου, τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θαλάσσης (θαλάσσια ζώνη), στα οποία επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα, ενώ η χερσαία και θαλάσσια ζώνη συναποτελούν τη ζώνη τουριστικού λιμένα. Η χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους, που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των έργων που απαιτούνται, όπου υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο ρυμοτομία, η εσωτερική οριακή γραμμή της χερσαίας ζώνης δεν μπορεί να υπερβεί την πλησιέστερη ρυμοτομική γραμμή, ενώ η θαλάσσια ζώνη του τουριστικού λιμένα περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά και εσωτερικά λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους. Τέλος, η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα προς την ανοικτή θάλασσα με την έκταση αυτή να ορίζεται εκατέρωθεν από νοητό τόξο κύκλου που γράφεται με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα πεντακοσίων μέτρων (Ν.2160/1993).

Έχει γίνει σαφές πλέον ότι η δημιουργία τουριστικού λιμένα “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 τουριστικός λιμένας”. Για την εισαγωγή σε συζήτηση στην Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων χωροθέτησης και δημιουργίας μαρίνας υποβάλλονται στην Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων τα απαραίτητα δικαιολογητικά, διαδικασία η οποία έχει αναλυθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο. Αν βέβαια χωροθετηθεί νέα μαρίνα με πρωτοβουλία της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού τα δικαιολογητικά που προβλέπονται συντάσσονται

με δαπάνες της ίδιας ή άλλων δημόσιων φορέων. Ενώ, στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού δημιουργείται και τηρείται Ηλεκτρονικό Μητρώο πληροφοριών τουριστικών λιμένων που αφορά τη διαδικασία χωροθέτησης, τροποποίησης χωροθέτησης, έκδοσης άδειας λειτουργίας, καθώς και την παρακολούθηση της λειτουργίας τους(N.2160/1993).

Για την χωροθέτηση, την ανάκληση χωροθέτησης, την τροποποίηση, τη συμπλήρωση, την έγκριση των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης του τουριστικού λιμένα ή τη μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, καθώς και για τη νομιμοποίηση υφιστάμενων εγκαταστάσεων και λιμενικών έργων (της παραγράφου 4β του άρθρου 31) απαιτείται η γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού, ενεργώντας ως «Αρχή Σχεδιασμού», διαβιβάζει το αίτημα χωροθέτησης και το σχετικό φάκελο της κατατιθέμενης Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, διακινεί τη σχετική αλληλογραφία που αφορά την πληρότητα του φακέλου και ακολουθεί την κανονιστικά προβλεπόμενη διαδικασία διαβούλευσης με το κοινό, τυχόν έξοδα δημοσίευσης καταβάλλονται από τον αιτούντα τη χωροθέτηση (N.2160/1993).

Για την έγκριση χωροθέτησης και περιβαλλοντικών όρων του τουριστικού λιμένα, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού ελέγχει την πληρότητα των υποβαλλόμενων δικαιολογητικών και διαβιβάζει με τη σειρά της τον φάκελο που περιλαμβάνει την σχετική Μ.Π.Ε σε ένα μόνο αντίγραφο, στην αρμόδια περιβαλλοντική αρχή του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ανεξαρτήτως της περιβαλλοντικής κατάταξης της μαρίνας στην υποκατηγορία Α1 ή Α2 του Ν.4014/2011, προκειμένου να ακολουθηθεί περαιτέρω διαδικασία. Ενώ ακόμη, ο οικείος Δήμος καλείται εντός τριάντα (30) ημερών από τη λήψη του σχετικού φακέλου, να εκφέρει απλή γνώμη για την ανάγκη δημιουργίας της νέας μαρίνας, αφού πρώτα παραλάβει την πλήρη σειρά των απαραίτητων δικαιολογητικών. Από εκεί και έπειτα, εντός τεσσάρων (4) μηνών της υποβολής των δικαιολογητικών, η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων αποφαινεται για τη συνδρομή των νόμιμων προϋποθέσεων δημιουργίας της μαρίνας και γνωμοδοτεί σχετικά. Κατά της γνωμοδότησης της Επιτροπής χωρεί αίτηση θεραπείας μέσα σε προθεσμία είκοσι (20) ημερών από την κοινοποίηση της στον αιτούντα (N.2160/1993).

Τέλος, σε περίπτωση χωροθέτησης τουριστικού λιμένα εντός ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα, η Επιτροπή πριν γνωμοδοτήσει, διαβιβάζει το σχετικό φάκελο στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, προκειμένου να γνωμοδοτήσει μέσα σε ένα δίμηνο το αργότερο από τη λήψη του φακέλου, αν από τον υπό χωροθέτηση τουριστικό λιμένα παρακωλύεται η λειτουργία του εμπορικού λιμένα ή η κατασκευή προγραμματισμένων έργων επέκτασης του ή παραβλέπεται η ασφάλεια του ή των υπάρχουσών εγκαταστάσεων του. Αν παρέλθει άπρακτη η ανωτέρω προθεσμία τεκμαίρεται ότι, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει γνωμοδοτήσει θετικά, τέλος θα πρέπει να αναφερθεί ότι η χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα εντός ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα μπορεί να γίνει είτε με πρωτοβουλία του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα είτε από τον Υπουργό Τουρισμό με σκοπό τη χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα, ανάλογα την περίπτωση όπως περιγράφεται στον Ν.2160/1993 (N.2160/1993).

4.2.2.1 Κριτήρια και γενικές αρχές χωροθέτησης

Σύμφωνα με την διεθνή αλλά και ελληνική βιβλιογραφία και εμπειρία, χρειάζεται συστηματική επιστημονική προσέγγιση της επιλογής της τοποθεσίας για την κατασκευή λιμένων αναψυχής, ενώ η τελική επιλογή εν συνεχεία αποτελεί καθοριστικό και ζωτικής σημασίας παράγοντα για την αποδοτική χρήση τους και κατ' επέκταση επιτυχία τους (Μακρής και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1993 και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1995). Μια σειρά κρίσιμων ερωτημάτων που χρήζουν απάντησης, απευθύνονται στον μελετητή και αφορούν την επιλογή της θέσης για την ανάπτυξη μιας μαρίνας, ταυτόχρονα είναι λειτουργικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια χωροθέτησης, τα ερωτήματα είναι τα εξής (Μακρής και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1993 και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1995):

- Τι είδος ή “τύπος” μαρίνας θα προταθεί.
- Ποιος είναι ο ανταγωνισμός, από τυχόν άλλες μαρίνες στην περιοχή, και τι “τύπος” είναι οι ανταγωνίστριες μαρίνες.
- Αν είναι η περιοχή πάνω στην “ρότα” Θαλαμηγών, άρα σε υπάρχουσα ζώνη ναυσιπλοΐας σκαφών αναψυχής.
- Ποια είναι τα χαρακτηριστικά των εν δυνάμει χρηστών της μαρίνας και ποιες θα είναι οι περίοδοι έντασης χρήσης της μαρίνας.
- Ποια είναι τα χαρακτηριστικά της υπό μελέτη περιοχής, (γεωγραφικά χαρακτηριστικά, φυσικό περιβάλλον, ανθρωπογενές περιβάλλον, δίκτυα υποδομών και συγκοινωνιακές διασυνδέσεις, υπάρχουσα κατάσταση υποδομών, υπάρχουσα ή όχι λιμενική υποδομή, γενικότερη τουριστική ανάπτυξη της περιοχής).
- Πόσο εντείνεται η μαρίνα στο φυσικό περιβάλλον και στην γενικότερη “εικόνα” της περιοχής.
- Ποιες οι επιπτώσεις των νέων χρήσεων της μαρίνας (θαλάσσιων και χερσαίων) στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.
- Ποιες οι δυνατότητες της περιοχής ή του συγκεκριμένου έργου για εξεύρεση πηγών χρηματοδότησης.

Έτσι, σημαντική προϋπόθεση για τα επόμενα βήματα, που είναι η εκτίμηση και μελέτη των αναγκαίων λιμενικών έργων και ο σχεδιασμός της μαρίνας, είναι να απαντηθούν τα παραπάνω κριτήρια.

Το πρώτο κριτήριο, είναι ίσως από τα πιο σημαντικά, εφόσον πρέπει πρώτα να απαντηθεί το ερώτημα για το ζητούμενο είδος-τύπο της μαρίνας που ζητείται να αναπτυχθεί. Υπάρχει μια σειρά ποικίλων τύπων μαρίνας, που μερικοί καταγράφονται ως (Μακρής και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1993 και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1995):

- ❖ Ξενοδοχείο-Μαρίνα
- ❖ Μαρίνα σε οικιστικό συγκρότημα (αστικό ή δεύτερης κατοικίας)
- ❖ Μαρίνα ενταγμένη σε ένα γενικότερο πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης είτε:
 - Σε περιοχή αναπτυγμένη ήδη τουριστικά είτε
 - Σε περιοχή λιγότερο ή καθόλου αναπτυγμένη τουριστικά (άρα για την ενθάρρυνση της οικονομικοκοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής).

- ❖ Μαρίνα ενταγμένη σε γενικότερο σχεδιασμό για την επανοργάνωση και αλλαγή χρήσεων γης παραλιακής ζώνης αστικού περιβάλλοντος.

Το δεύτερο κριτήριο σε συνάρτηση με το πρώτο, διερευνά την ύπαρξη ή όχι άλλων ανταγωνιστικών μαρινών του ίδιου “τύπου” στην περιοχή, και οδηγεί στον επανακαθορισμό ή όχι του “τύπου” της μαρίνας (Μακρής, Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1993). Το κριτήριο που αφορά την ένταξη της μαρίνας στο φυσικό περιβάλλον ασχολείται με τις αλλαγές που θα υποστεί το περιβάλλον από τη χωροθέτηση μιας μαρίνας εντός αυτού. Διακρίνονται οπότε μια σειρά από χαρακτηριστικά, κυρίως περιβαλλοντικά, τα οποία θα πρέπει να ικανοποιούνται για να γίνει αποδεκτή η χωροθέτηση μιας νέα μαρίνας. Ένα από τα σημαντικότερα αυτά χαρακτηριστικά αφορά τη ρύπανση, δηλαδή την υποβάθμιση της ποιότητας των νερών (δηλαδή τη δυσμενή μεταβολή ποιοτικών χαρακτηριστικών, όπως το διαλυμένο οξυγόνο ή η θερμοκρασία) “μέσα” στη μαρίνα, σε σχέση με τα νέα “έξω” από αυτή.

Πιο συγκεκριμένα, οι βασικοί λόγοι υποβάθμισης της ποιότητας των νερών είναι:

- Η ρύπανση που προέρχεται από τα σκάφη και την περιοχή που περιβάλλει τη μαρίνα και
- Η ανεπαρκής ανανέωση των νερών της μαρίνας.

Γενικά, δεν επιτρέπεται η διάθεση οποιασδήποτε μορφής αποβλήτων από τα σκάφη στο περιβάλλον (π.χ. νερά από το πλύσιμο πιάτων και τα WC), ενώ συνιστάται να χρησιμοποιούνται οι εγκαταστάσεις της μαρίνας. Όμως, η εμπειρία έχει δείξει ότι δεν αποτελεί τον κανόνα η απόλυτη πειθαρχία των χρηστών της μαρίνας, με αποτέλεσμα να εκτιμάται ότι το 30% του συνόλου των υγρών αποβλήτων που παράγονται σε μια μαρίνα διοχετεύεται τελικά “μέσα” σε αυτή. Η ανεπαρκής ανανέωση των νερών της μαρίνας οφείλεται στη μη ικανοποιητική κυκλοφορία των νερών σε αυτή. Η μη αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού οδηγεί συχνά σε περιβαλλοντικές οχλήσεις (π.χ. 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. Σε κάθε περίπτωση, η χωροθέτηση της μαρίνας πρέπει να εξασφαλίζει την ικανοποιητική κυκλοφορία και την επαρκή ανανέωση των νερών της με τα νερά που την περιβάλλουν μέσω φυσικών μηχανισμών (π.χ. άνεμος, παλίρροια, διοχέτευση φυσικών ρευμάτων μέσα στη μαρίνα) ή ακόμα και σε σπανιότερες περιπτώσεις με τεχνικά μέσα (π.χ. άντληση νερού από την εξωτερική περιοχή), τα οποία είναι ιδιαίτερα δαπανηρά Παπαπαύλου – Ιωακειμίδου, 1993 και Donald, 1984 και InternationalMarinaConference, 1987).

Τέλος, το κριτήριο της δυνατότητας εξεύρεσης οικονομικών πόρων, είναι επίσης κυρίαρχο για την τελική απόφαση της χωροθέτησης μιας μαρίνας. Για παράδειγμα η ένταξη σε ειδικά προγράμματα τουρισμού, προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης, ΠΕΠ, Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, ή στο νόμο 1892/90 περί κινήτρων, είναι απολύτως καθοριστική, για την τελική απόφαση υλοποίησης του έργου (Μακρής και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1993 και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1995).

4.2.3 Σχεδιασμός τουριστικού λιμένα

Μετά την χωροθέτηση της μαρίνας, η εκτέλεση των έργων που απαιτούνται για τη δημιουργία, λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητα της, μπορεί να παραχωρείται σε επιχείρηση ή επιχειρήσεις (δημόσιες ή ιδιωτικές) ή σε όμιλο επιχειρήσεων (δημόσιων ή ιδιωτικών), βέβαια η παραχώρηση αυτή γίνεται μετά από απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού η οποία δημοσιεύεται στην εφημερίδα της κυβερνήσεως, ύστερα από πρόσκληση του Υπουργού για εκδήλωση ενδιαφέροντος με δημόσιο διαγωνισμό (Ν.2160/1993).

Ακόμη, το συνολικό κόστος κατασκευής των χερσαίων και λιμενικών έργων της μαρίνας που παραχωρούνται, σύμφωνα με τη σχετική διαδικασία που προβλέπεται, μπορεί να συγχρηματοδοτείται από το Δημόσιο μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων. Βέβαια, πλέον δίνεται έμφαση στη Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) για την κατασκευή μαρίνων, μιας και η μέθοδος αυτή είναι πιο σύγχρονη και λιγότερο επιβαρυντική για τον προϋπολογισμό. Όπως επίσης, τέτοια έργα χρηματοδοτούνται και από ευρωπαϊκά προγράμματα όπως το JESSICA, μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης. Στην πρώτη λοιπόν περίπτωση που αναφέρεται στην παραπάνω παράγραφο, προ της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, απαιτείται η σύνταξη χρηματοοικονομικής μελέτης κόστους οφέλους για τη βιωσιμότητα και ανταποδοτικότητα της μαρίνας, η οποία θα πρέπει να υποβληθεί στο Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και στο Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμό (Γενική Γραμματεία Τουρισμού), καθώς και η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Πολιτισμού και Τουρισμού με την οποία να ορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η σχετική διαδικασία της συγχρηματοδότησης του κόστους επένδυσης μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων (Ν.2160/1993).

Εντός οκταμήνου από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης ο φορέας διαχείρισης της μαρίνας υποχρεούται να υποβάλει στη Γενική Γραμματεία Τουρισμού φάκελο με σειρά παραστατικών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού μέσα σε ένα τρίμηνο από τη δημοσίευση του νόμου αυτού, ενώ η προθεσμία αυτή παρατείνεται για όσο χρονικό διάστημα δεν είναι δυνατή η προσκόμιση των απαιτούμενων παραστατικών χωρίς την ευθύνη του φορέα διαχείρισης της μαρίνας. Στη συνέχεια η αρμόδια Διεύθυνση ελέγχει τις υποβαλλόμενες από τον φορέα διαχείρισης της μαρίνας μελέτες και σχέδια που αναφέρονται στα πάσης φύσεως έργα της μαρίνας και των εγκαταστάσεων της και εφόσον συμφωνούν με την σχετική υπουργική απόφαση ή τη σύμβαση παραχώρησης τις προωθεί μέσα σε είκοσι (20) μέρες στις αρμόδιες υπηρεσίες προκειμένου να εκδοθούν οι απαραίτητες οικοδομικές και λοιπές άδειες για τη δημιουργία της μαρίνας. Οι άδειες χορηγούνται από τις αρμόδιες υπηρεσίες εντός τετραμήνου από την υποβολή των σχετικών μελετών και σχεδίων από την αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού (Ν.2160/1993).

Από την έναρξη και κατά τη διάρκεια των εργασιών, σε περίπτωση διάνοιξης εσωτερικών λιμενολεκάνων, καναλιών ή/και διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων για τη δημιουργία του τουριστικού λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των τουριστικών καταφυγίων και αγκυροβολίων, τα έργα αυτά ανήκουν αυτοδικαίως στο Ελληνικό δημόσιο. Η δημιουργούμενη ως αποτέλεσμα της εκσκαφής έκταση καταγράφεται ως δημόσιο κτήμα, περιλαμβάνεται στη ζώνη του τουριστικού λιμένα και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τις εν γένει ανάγκες του και να παραχωρηθεί χωρίς δημοπρασία

στο φορέα διαχείρισης της μαρίνας έναντι ανταλλάγματος με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού ή με σχετική σύμβαση παραχώρησης για χρονικό διάστημα που δεν θα εκτείνεται πέραν του χρονικού ορίου της παραχώρησης του τουριστικού λιμένα. Με την ολοκλήρωση των έργων της μαρίνας ο φορέας διαχείρισης οφείλει να μεριμνήσει για τον επανακαθορισμό του αιγιαλού κατά τις κείμενες διατάξεις, κατά τον οποίο πρέπει να διασφαλίζεται η συνέχεια του αιγιαλού είτε μέσω κατάλληλης γεφύρωσης ή άλλου τεχνικού έργου, είτε με κάθε άλλο πρόσφορο τρόπο. Τέλος, οι οργανισμοί κοινής ωφέλειας (ΔΕΗ., Ο.Τ.Ε., Ε.Υ.Δ.Α.Π. κλπ.) καθώς και οι οικείοι Ο.Τ.Α. οφείλουν να εκτελούν τα απαραίτητα έργα υποδομής για τη σύνδεση της μαρίνας με τα δίκτυα τους. Εάν οι φορείς που μόλις αναφέρθηκαν αδυνατούν ή καθυστερούν την εκτέλεση των έργων υποδομής, δύναται να επιτραπεί με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη η χρησιμοποίηση άλλων τρόπων εξυπηρέτησης της μαρίνας (αυτοδύναμη παραγωγή ενέργειας, βιολογικός καθαρισμός κλπ.). (Ν.2160/1993).

4.2.3.1 Κριτήρια για σχεδιασμό μαρίνων μεσαίου μεγέθους

Σχετικά με το σχεδιασμό μεσαίου μεγέθους μαρίνων, τα κριτήρια που μπορεί να εφαρμοστούν είναι τα ακόλουθα (Μαρίνου, 2009):

- Η πρώτη εκτίμηση για τη δημιουργία της μαρίνας πρέπει να καλύπτει το κριτήριο της χωρητικότητας σε 30 με 40 πλοία ανά 4047 τ.μ. (acre).
- Το ελάχιστο μέγεθος αποδοτικότητας πρέπει να έχει τη δυνατότητα να τροφοδοτήσει 150 μέχρι 250 σκάφη.
- Η απόσταση μεταξύ των μώλων από άξονα σε άξονα, πρέπει να είναι 4 με 4.5 φορές το μήκος των σκαφών.
- Ο χώρος που απαιτείται για το σκάφος κατά μήκος του μώλου πρέπει να είναι από 2.5 μέχρι 5μ, με μέσο όρο τα 3.5μ.
- Ο προσανατολισμός των μώλων πρέπει να είναι κάθετος στους ανέμους που επικρατούν, ώστε τα σκάφη να είναι παράλληλα με τους ανέμους.
- Το βάθος της κύριας λεκάνης του περάσματος πρέπει να είναι το ελάχιστο 4.6μ (15ft) και για αγκυροβόλιο από 2.5 μέχρι 3.7μ (8 με 12ft).
- Τα αγκυροβόλια πρέπει να παρέχουν ηλεκτροδότηση και υδροδότηση και για μεγαλύτερα σκάφη. Πρέπει να υπάρχουν ξεχωριστοί χώροι για τα ιστιοφόρα, τα μηχανοκίνητα και εάν απαιτείται, για τα ψαράδικα. Το αγκυροβόλιο για τα σκάφη που επισκέπτονται τη μαρίνα, μπορεί να βρίσκεται κοντά στην είσοδο της μαρίνας.
- Θέσεις για το παρκάρισμα των αυτοκινήτων μπορεί να υπάρχουν σε αναλογία 0,5 θέσεις ανά αγκυροβόλιο σκάφους.
- Όσον αφορά τις διευκολύνσεις που παρέχονται στα yachtingcenters αυτές περιορίζονται σε: ένα χώρο στάθμευσης για τα σκάφη, όπου αυτά παραμένουν σε έναν συγκεκριμένο χώρο και μια μπάρα καθέλκυσης, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με μια θαλάσσια οδό για 40 με 60 σκάφη.
- Ήρεμα νερά στις περιοχές καθέλκυσης, όπου αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί με την κατασκευή κυματοθραύστη, για το αγκυροβόλιο περιορισμένου αριθμού μεγάλων σκαφών. Αλλιώς τα αγκυροβολημένα σκάφη μπορεί να είναι ασφαλή με αλυσίδες ή βυθισμένα κομμάτια μπετόν.

- Εσωτερική φύλαξη σκαφών, με εσωτερικό χώρο 6 με 7 τ.μ. για μικρά σκάφη, εάν φυλάσσονται σε τρία επίπεδα.
- Ένα Yachtingcenter δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 500 σκάφη. Μια έκταση 150 με 200 τ.μ. πρέπει να είναι διαθέσιμη για την παροχή υπηρεσιών και εξοπλισμού. Στα θέρετρα που οι παραθεριστές έχουν τα δικά τους σκάφη το μέτρο σύγκρισης για ένα σκάφος με δέκα κλίνες είναι συνηθισμένο, έτσι για 500 σκάφη η αναλογία είναι 5.000 κλίνες στο θέρετρο.

4.2.3.2 Αρχές σχεδιασμού και λειτουργία τουριστικού λιμένα

Ένας τουριστικός λιμένας αποτελεί μια σύνθετη επένδυση υψηλού κόστους, κυρίως λόγω του συνήθως αυξημένου κόστους των λιμενικών έργων. Στον σχεδιασμό του (αρχική επένδυση), αλλά και στη λειτουργία και διαχείριση του, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μία σειρά από παραμέτρους, πολλές από τις οποίες μεταβάλλονται αρκετά συχνά, και επηρεάζουν την βιωσιμότητα και την ανταποδοτικότητα της επένδυσης. Κάθε τουριστικός λιμένας πρέπει να παρέχει κάποιες απολύτως απαραίτητες υπηρεσίες στους χρήστες – πελάτες του. Πέραν από αυτές, στο χώρο του τουριστικού λιμένα, μπορούν να αναπτυχθούν πρόσθετες λειτουργίες και δραστηριότητες, οι οποίες αφενός θα τον καθιστούν πιο ελκυστικό για τους χρήστες και αφετέρου θα αποφέρουν πρόσθετα έσοδα. Τα παραπάνω αφορούν λειτουργίες και δραστηριότητες τόσο στη θαλάσσια όσο και στη χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα. Σημαντικό στοιχείο επομένως είναι ο ορθολογικός σχεδιασμός των δραστηριοτήτων (κύριων και δευτερευουσών), με στόχο πάντοτε την εξασφάλιση της βιωσιμότητας της επένδυσης (Αντωνόπουλος, 2009).

Οι παράμετροι που επηρεάζουν την επιλογή της θέσης, τον τεχνικό και λειτουργικό σχεδιασμό ενός τουριστικού λιμένα, καθώς και την λειτουργία του είναι πολλές και ποικίλες. Οι τουριστικοί λιμένες κατά κύριο λόγο χωροθετούνται είτε σε περιοχές με αυξημένη ζήτηση για μόνιμο ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής (π.χ. κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα), είτε σε περιοχές όπου αναπτύσσονται έντονες δραστηριότητες ναυσιπλοΐας αναψυχής - ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού από διερχόμενα σκάφη - λόγω τοπικών γεωγραφικών, φυσικών και λοιπών παραγόντων (π.χ. κατάλληλες μετεωρολογικές συνθήκες, περιοχές φυσικού κάλλους ή/και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, γειτνίαση με ξενοδοχειακές μονάδες, συνεδριακό κέντρο, κέντρο εναλλακτικού τουρισμού κλπ.). Παράλληλα, ο τουριστικός λιμένας θα πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμος από μεγάλους οδικούς άξονες, αλλά και κοντά σε διεθνές αεροδρόμιο, όπου εκτελούνται πτήσεις κανονικές ή τσάρτερ, καθώς η πλειοψηφία των πελατών των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής φθάνει στην Ελλάδα με αεροπλάνο για να ενοικιάσει το σκάφος - συνήθως χωρίς πλήρωμα- για μία ή δύο εβδομάδες (Αντωνόπουλος, 2009).

Τέλος, πολύ σημαντικό στοιχείο για την χωροθέτηση και υλοποίηση ενός τουριστικού λιμένα είναι η περιβαλλοντική του ένταξη, η συμβατότητα της επένδυσης με τις χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής και η αποδοχή από την τοπική κοινωνία.

Πιο συγκεκριμένα, από τεχνική άποψη (Αντωνόπουλος, 2009):

Α) Στη Θαλάσσια ζώνη του τουριστικού λιμένα θα πρέπει να παρέχεται

- ασφαλές αγκυροβόλιο υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες
- ασφάλεια στα σκάφη από έκνομες ενέργειες (24ωρη φύλαξη)

- παροχές στα σκάφη (ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, τηλέφωνο, καλωδιακή τηλεόραση, Wi-Fi)
- δυνατότητα παραλαβής λυμάτων, ελαιωδών καταλοίπων και σεντινόνερων, στερεών απορριμμάτων
- δυνατότητα παροχής καυσίμων

Β) Στη χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα θα πρέπει να υπάρχουν κατ' ελάχιστον:

- κτίριο 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.)
- κτίρια αναψυχής (αναψυκτήρια, εστιατόρια)
- γραφεία εταιριών ενοικίασης σκαφών αναψυχής (chartering)
- εγκαταστάσεις υγιεινής (τουαλέτες, ντους)
- εγκαταστάσεις αποθήκευσης μικρουλικών (σχοινιά, ιστία κλπ.)
- Ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα με κλειστούς και ανοιχτούς χώρους για την επισκευή σκαφών
- Χώρο διαχείμησης σκαφών με δυνατότητα κίνησης βαρέων οχημάτων μεταφοράς σκαφών

Γ) Στη χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα θα μπορούν να υπάρχουν πρόσθετα:

- Ξενοδοχειακή μονάδα
- Εγκαταστάσεις άθλησης
- Πισίνα
- καταστήματα πώλησης σκαφών αναψυχής (καινούριων/ μεταχειρισμένων)
- καταστήματα γενικού εμπορίου (π.χ. ένδυση, υπόδηση)

4.2.3.3 Παράμετροι ανάπτυξης και σχεδιασμού

Με την επιλογή της τοποθεσίας του λιμένα αναψυχής και την εκτίμηση των αναγκαίων λιμενικών έργων, το επόμενο βήμα είναι ο σχεδιασμός του λιμένα αναψυχής. Συνεκτιμώντας τα παραπάνω κριτήρια χωροθέτησης, αξιολογείται η υπάρχουσα ζώνη ναυσιπλοΐας σκαφών αναψυχής, ο προβλεπόμενος φόρτος σκαφών και οι περίοδοι έντασης χρήσης της μαρίνας. Σημαντική προϋπόθεση για τον σχεδιασμό ακόμη και σε προκαταρκτικό στάδιο είναι (Μακρής και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1993 και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1995):

- 1) Η ύπαρξη εδαφολογικής και γεωλογικής μελέτης χερσαίου και θαλάσσιου τμήματος της υπό κατασκευή μαρίνας.

Κατά την κατασκευή λιμένων έχουν προκύψει αστοχίες κατασκευαστικές αλλά και σοβαρή αύξηση του κόστους από ελλιπή στοιχεία σ' αυτόν τον τομέα.

- 2) Η κατηγοριοποίηση του λιμένα σε σχέση με τον αριθμό και τις διαστάσεις των σκαφών αναψυχής και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες.

Είναι σημαντικό να υπάρχει σαφής, μαζί με την μελέτη χωροθέτησης, εκτίμηση του είδους της μαρίνας που πρόκειται να κατασκευαστεί, με τις παρεχόμενες διευκολύνσεις και τον τύπο των τουριστικών σκαφών που προνομιακά επιδιώκεται η

προσέλευση. Επιστημονικά αποδεκτή μέθοδος προσέγγισης των κατηγοριών, στηρίζεται στον αριθμό των αγκυροβολίων και θέσεων χερσαίας εναπόθεσης σκαφών του τουριστικού λιμένα, και στον κατάλογο εξυπηρετήσεων που παρέχει. Με βάση τη διαστασιολόγηση των σκαφών και τους χώρους κινήσεων και ελιγμών τους, και τους αντίστοιχους χερσαίους χώρους ελιγμών μεταφοράς τους, καθορίζεται το μέγεθος του λιμένα (θέσεις αγκυροβολίων, έκταση λεκάνης, μήκος κρηπιδώματος, προβλεπόμενες χερσαίες εγκαταστάσεις, κ.ά.)

Ακόμη, ορισμένοι από τους παράγοντες που πρέπει να τονιστούν με βάση την διεθνή εμπειρία και πρακτική, αφορούν το χερσαίο τμήμα της μαρίνας και είναι (Μακρής και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου 1993, Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου 1995):

- Η σχέση χερσαίας και θαλάσσιας έκτασης της μαρίνας (συνήθως 1:1, max 2:1).
- Η πυκνότητα σκαφών που έχουν εναποτεθεί στην ξηρά (62-75 σκάφη/10000 τ.μ.).
- Η σχέση χώρου parking αυτοκινήτων και θαλάσσιας έκτασης λιμενολεκάνης/ων, (20% έως 50%).

Υπάρχει τάση υποεκτίμησης του αναγκαίου χερσαίου χώρου της μαρίνας, και πολλές φορές η προσέγγιση των μαρίνων γίνεται με κριτήρια καταφυγίου σκαφών ή λιμένα αλιευτικών σκαφών. Σε πολλές περιπτώσεις υπάρχει αντικειμενικά στενότητα χώρου για χερσαίες εγκαταστάσεις, και γενικά το κόστος απαλλοτριώσεων είναι μεγάλο. Πρέπει σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση να επιδιώκεται η ελαστικότητα χρήσεων στις προτεινόμενες λύσεις, όπως η χρήση χώρων parking αυτοκινήτων το χειμώνα, για χερσαία εναπόθεση σκαφών. Ενώ, είναι απαραίτητο να καταρτιστεί Σχέδιο Γενικής Διάταξης (MasterPlan) που θα λαμβάνει υπόψη τις μελλοντικές ανάγκες της μαρίνας (εξοπλισμένες θέσεις αγκυροβολίων, χώρους χερσαίας εναπόθεσης, ανέλκυσης και επισκευής σκαφών, υπηρεσίες διοίκησης, ασφάλειας, υποδοχής, χώροι διατροφής, εμπορίου, υγιεινής κ.ά.).

Τα εξωτερικά έργα της μαρίνας (κυματοθραύστες, προσήνεμοι και υπήνεμοι μώλοι, κανάλι εισόδου και βυθοκορήσεις) είναι αντικείμενα μελέτης από το προκαταρκτικό στάδιο και αποτελούν κύριους συντελεστές, τόσο του τελικού σχήματος της μαρίνας όσο και του συνολικού κόστους κατασκευής. Ακόμη, η αισθητική και αρχιτεκτονική του λιμένα σήμερα, αποτελεί επίσης αυτοτελή και διαρκώς ανερχόμενο παράγοντα σχεδιασμού μαρίνων, ενώ κάθε φορά θα πρέπει να αναφερόμαστε σε “τύπο” μαρίνας που να ταιριάζει με το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της περιοχής. Τέλος, σε οποιαδήποτε περίπτωση θα πρέπει να προβλέπεται ο προγραμματισμός των σταδίων υλοποίησης του έργου, επιδιώκοντας την όσο το δυνατόν συντομότερη χρήση του. (Μακρής και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου 1993, Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου 1995, Donald 1984, International Marina Conference 1987).

Το κόστος κατασκευής της μαρίνας είναι συνήθως σημαντικό, και οι πηγές χρηματοδότησης είναι πολλές φορές περιορισμένες. Πέραν όμως αυτών των παραγόντων είναι σημαντικό, η προσέγγιση της να μην γίνεται μόνο από την σκοπιά της τουριστικής υποδομής, αλλά και από την σκοπιά της τουριστικής εκμετάλλευσης. Το προηγούμενο σημαίνει ότι, μαζί με την προσπάθεια περιορισμού του κόστους και του χρόνου κατασκευής, πρέπει να επιδιώκεται και ο προσδιορισμός του χρόνου που μπορεί να αποφέρει έσοδα, και πριν την ολοκλήρωση όλων των προβλεπόμενων σταδίων κατασκευής. Αυτό αποτελεί δε σημαντικό κίνητρο για τις επενδύσεις με ιδιωτικό-οικονομικά κριτήρια. Καθίσταται λοιπόν αναγκαία, τόσο σε προκαταρκτικό

στάδιο όσο και στην οριστική μελέτη, η ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου προγραμματισμού των έργων, χρησιμοποιώντας μια από τις επιστημονικά αποδεκτές μεθόδους προγραμματισμού (γραμμικός προγραμματισμός, κρίσιμο μονοπάτι κ.ά.) (Μακρής κ.α. 1993 και Παπαπαύλου-Ιωακειμίδου, 1995 και Donald, 1984 και InternationalMarinaConference, 1987).

4.2.4 Δημιουργία τουριστικών λιμένων, πρωτοβουλία – διαδικασία

Σύμφωνα με το άρθρο 160 παράγραφος 1 του Ν.4070/2012, ο οποίος αντικατέστησε το άρθρο 31 παράγραφος 1^α του Ν.2160/1993, μαρίνα μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού ή οποιαδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει να είναι κύριος ή επικαρπωτής του παράκτιου ακινήτου, εμπροσθεν του οποίου ενδιαφέρεται να χωροθετηθεί και να κατασκευάσει μαρίνα, όπως είναι αντιληπτό βέβαια αυτό δεν ισχύει στην περίπτωση καταφυγίου ή αγκυροβολίου (Ν.2160/93).

Ακόμη, η υποβολή αιτήματος χωροθέτησης τουριστικού λιμένα πραγματοποιείται στη Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Τουρισμού και απαιτεί, εκτός της αίτησης, μια σειρά δικαιολογητικών και μελετών, τα οποία περιγράφονται στο Ν.2160/1993, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Μεταξύ των προαπαιτούμενων μελετών, ξεχωρίζουν το Σχέδιο Γενικής Διάταξης (MasterPlan), στο οποίο απεικονίζονται οι προτεινόμενες κατασκευές και οι χρήσεις τους και περιγράφονται τα λιμενικά έργα, καθώς και η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η οποία καθορίζει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που θα επιφέρει η λειτουργία του λιμένα και όλων των προβλεπόμενων κατά περίπτωση συνοδών χρήσεων. Τέλος, αποδεικνύεται ιδιαίτερα χρήσιμος και είναι δέον να προηγείται όλων των μελετών ένας ενδεδειγμένος Τεχνικός Έλεγχος (TechnicalDueDiligence), ο οποίος θα αποτελέσει ένα σημαντικό διαγνωστικό εργαλείο που θα εντοπίσει τυχόν προβλήματα κατά τη διαδικασία ωρίμανσης του ακινήτου, στο οποίο πρόκειται να χωροθετηθεί ο τουριστικός λιμένας, και θα καθορίσει τυχόν ενέργειες που πρέπει να προηγηθούν των μελετών. Η έγκριση γίνεται μέσω Υπουργικής Απόφασης Χωροθέτησης και έπειτα από Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Α.Ε.Π.Ο) (Δαλαμούρας, 2019).

Πιο αναλυτικά, ύστερα από την τελευταία αντικατάσταση της παραγράφου 2 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993 από την παράγραφο 1 του άρθρου 36 του Ν.4582/2018, για εισαγωγή προς συζήτηση στην Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων αιτήματος για χωροθέτηση και δημιουργία μαρίνας ή για τροποποίηση απόφασης χωροθέτησης μαρίνας, απαιτείται η υποβολή στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού των κατωτέρω δικαιολογητικών (Ν.2160/93):

- α) Γενικό τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:10.000 ή απόσπασμα χάρτη, στο οποίο εμφανίζονται η ακριβής θέση του έργου, καθώς και οι χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής.
- β) Τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:1.000 στο οποίο εμφανίζονται η αιτούμενη χερσαία και θαλάσσια ζώνη του λιμένα, τα όρια της ιδιοκτησίας, η καθορισμένη οριογραμμή του αιγιαλού και της παραλίας και του παλαιού αιγιαλού και η πρόταση καθορισμού των τυχόν νέων οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας.
- γ) Σχέδιο γενικής διάταξης κλίμακας 1:500 ή 1:1.000 των προτεινόμενων ή/και υφιστάμενων έργων και κατασκευών, στο οποίο εμφανίζονται τα στοιχεία της περίπτωσης β', η έκταση των προτεινόμενων προσχώσεων στο θαλάσσιο χώρο, η

οριοθέτηση της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα και υφισταμένων ή προτεινόμενων υποδομών, οι προτεινόμενες χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης.

Τα κτίρια ανεγείρονται μέχρι την οριογραμμή της ζώνης παραλίας. Για τον κοινόχρηστο χώρο του αιγιαλού ισχύουν οι διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 2 του Ν.2971/2001, όπως ισχύουν.

- δ) Φάκελο μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων εις διπλούν με συνοδευτικά έγγραφα και σχέδια τεκμηρίωσης.
 - ε) Τεχνική έκθεση γενικής περιγραφής των προτεινόμενων λιμενικών έργων, που απαιτούνται για τη δημιουργία του λιμένα, καθώς και των προτεινόμενων χρήσεων γης και των όρων και των περιορισμών δόμησης και των βασικών έργων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των έργων υποδομής για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία, για τη λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητα τους.
- στ) Προβλεπόμενο ύψος επένδυσης.
- ζ) Τίτλοι κυριότητας ή δικαιωμάτων επικαρπίας, εφόσον τμήμα της χερσαίας ζώνης του λιμένα περιλαμβάνει εκτάσεις όπισθεν της καθορισμένης γραμμής παραλίας, απόσπασμα κτηματολογικού διαγράμματος και πιστοποιητικό κτηματολογικών εγγράφων εγγραπτών δικαιωμάτων ή βεβαίωση δήλωσης ιδιοκτησίας για περιοχές στις οποίες λειτουργεί κτηματολογικό ή κτηματογραφικό γραφείο.
 - η) Έκθεση αναλυτικής αρχαιολογικής τεκμηρίωσης (Ε.Α.Α.Τ.) για τη χερσαία και θαλάσσια ζώνη της μαρίνας, που εκδίδεται ύστερα από το σχετικό αίτημα του αιτούντος τη χωροθέτηση προς το Τμήμα Συντονισμού και Παρακολούθησης Αρχαιολογικών Ερευνών και Εργασιών στο Πλαίσιο των Μεγάλων Έργων (κατά τις διατάξεις του Ν.4070/2012) μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος.

Έπειτα ακολουθεί, σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 3 του Ν.2160/1993 όπως τροποποιήθηκε από τον Ν.4582/2018 άρθρο 36 παράγραφος 2, η έγκριση χωροθέτησης και περιβαλλοντικών όρων μιας μαρίνας, πλην αυτών που ορίζονται στην περίπτωση β' της παραγράφου 1, ακολουθείται η εξής διαδικασία (Ν.2160/93):

- Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού ελέγχει την πληρότητα των υποβαλλόμενων δικαιολογητικών και διαβιβάζει το φάκελο μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, σε ένα μόνο αντίγραφο, στην αρμόδια περιβαλλοντική αρχή του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ανεξαρτήτως της περιβαλλοντικής κατάταξης της μαρίνας στην υποκατηγορία Α1 ή Α2 του Ν.4014/2011, προκειμένου να ακολουθηθεί περαιτέρω η διαδικασία των παραγράφων 2β' και 3 του άρθρου 3 του Ν.2014/2011, πλην των υποπεριπτώσεων στ' και ζζ'. Επίσης, διαβιβάζει πλήρη σειρά δικαιολογητικών στον οικείο Δήμο, προκειμένου να διατυπώσει απλή γνώμη για την ανάγκη δημιουργίας της νέας μαρίνας, εντός τριάντα (30) ημερών από τη λήψη του σχετικού φακέλου. Αν ο Δήμος δεν διατυπώσει γνώμη μέσα στην ανωτέρω προθεσμία, η διαδικασία για τη χωροθέτηση της νέας μαρίνας συνεχίζεται και χωρίς γνωμοδότηση του δήμου. Αν το αίτημα χωροθέτησης τουριστικού λιμένα υποβάλλεται από τον οικείο Δήμο δεν απαιτείται η τήρηση της διαδικασίας γνωμοδότησης του Δήμου.

4.2.5 Λειτουργία τουριστικού λιμένα

Με την ολοκλήρωση των εργασιών και τη δημιουργία του τουριστικού λιμένα, η παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της ζώνης της μαρίνας στον φορέα διαχείρισης διέπεται από τους όρους της σύμβασης, τις διατάξεις του σχετικού νόμου και του αστικού κώδικα. Η σύμβαση υπογράφεται για λογαριασμό του Δημοσίου από τον Υπουργό Πολιτισμού και Τουρισμού, καθώς και από τον φορέα διαχείρισης της μαρίνας μέσα σε οκτώ (8) μήνες από τη δημοσίευση της υπουργικής απόφασης χωροθέτησης. Η σύμβαση περιλαμβάνει τουλάχιστον, λεπτομερή περιγραφή των έργων που αναλαμβάνει να κατασκευάσει ο φορέας διαχείρισης της μαρίνας, το ελάχιστο ποσό της επένδυσης που απαιτείται και τον τρόπο κάλυψης αυτής, τη χρονική διάρκεια παραχώρησης, που δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 99 έτη κατ' ανώτατο όριο, το καταβλητέο στο Δημόσιο αντάλλαγμα για όλη τη χρονική διάρκεια της παραχώρησης, τις ποινικές ρήτρες για παραβάσεις της σύμβασης, τους λόγους λύσης της σύμβασης, την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ του Δημοσίου και του φορέα διαχείρισης της μαρίνας ενώπιον των καθ' ύλην και κατά τόπο αρμόδιων Ελληνικών δικαστηρίων και οποιονδήποτε άλλο όρο συνδεδεμένο με την παραχώρηση ή την εκμετάλλευση της μαρίνας και την εξασφάλιση των δικαιωμάτων του Δημοσίου (Ν.2160/93).

Στη σύμβαση προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της όλες οι μελέτες, τα σχέδια, το χρονοδιάγραμμα και λοιπά στοιχεία που ορίζονται στην απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της σχετικής παραγράφου, ενώ ακόμη με την σύμβαση μπορεί να καθορίζεται και ο αριθμός θέσεων για ελλιμενισμό ναυταθλητικών σκαφών. Επιπλέον, σε όλες τις περιπτώσεις που η σύμβαση παραχώρησης απαιτείται να καταρτιστεί με συμβολαιογραφικό έγγραφο τα συμβολαιογραφικά δικαιώματα, καθώς και όποια δαπάνη απαιτείται έως την ολοκλήρωση της μεταγραφής θα βαρύνουν τον φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα (μαρίνα, καταφύγιο τουριστικών σκαφών, ζώνες αγκυροβολίου τουριστικών σκαφών). Αν η κυριότητα, διοίκηση, διαχείριση και αξιοποίηση των τουριστικών λιμένων ανήκει στην ΕΤΑΔ (Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου), η σύμβαση παραχώρησης, καθώς και η τροποποίηση των όρων της υπογράφεται από την ΕΤΑΔ (Ν.2160/93).

Στην συνέχεια, ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα καλείται, μέσα σε δύο (2) μήνες από την ολοκλήρωση του συνόλου των έργων, να υποβάλει αίτηση για την έκδοση άδειας λειτουργίας στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού, στην οποία επισυνάπτονται τα εξής έγγραφα και παραστατικά στοιχεία (Ν.2160/93):

- ✓ Θεωρημένες οικοδομικές άδειες
- ✓ Σχέδια γενικής διάταξης χερσαίων και λιμενικών έργων
- ✓ Σχέδιο ειδικού κανονισμού λειτουργίας
- ✓ Ασφαλιστήριο συμβόλαιο
- ✓ Πιστοποιητικό πυροπροστασίας ή βεβαίωση υποβολής των απαιτούμενων δικαιολογητικών
- ✓ Άδειες εκτέλεσης λιμενικών έργων
- ✓ Βεβαίωση της αρμόδιας Υπηρεσίας Φάρων για φωτισήμανση των λιμενικών έργων
- ✓ Βεβαίωση υποβολής των απαιτούμενων δικαιολογητικών για τον επανακαθορισμό αιγιαλού – παραλίας

Σε διάστημα εξήντα (60) ημερών από την υποβολή της αίτησης, η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού ελέγχει τα υποβληθέντα δικαιολογητικά ως προς την πληρότητα τους και ενημερώνει το φορέα διαχείρισης για ελλείψεις ή εκδίδει την άδεια λειτουργίας ΤΛ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Πολιτισμού και Τουρισμού και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, θεσπίζεται Γενικός Κανονισμός Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων. Ο κανονισμός έχει εφαρμογή σε όλες τις μαρίνες, στις ζώνες αγκυροβολίου και στα καταφύγια τουριστικών σκαφών ανεξάρτητα από τον φορέα διαχείρισης τους (δημόσιο ή ιδιωτικό) και από το χρόνο έναρξης λειτουργίας τους. Με τον Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων λοιπόν, ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας και ασφάλειας των λιμένων, όπως (Ν.2160/93):

- Τα μέτρα ασφάλειας και προστασίας από πυρκαγιά, ρύπανση και κάθε άλλο κίνδυνο εντός της ζώνης του λιμένα που δεν είναι δυνατόν να αποτραπεί με την επίδειξη της δέουσας, κατά τα συναλλακτικά ήθη, επιμέλειας.
- Η προστασία περιβάλλοντος, καθαριότητα και ευταξία του λιμένα.
- Οι πέραν της καταβολής της αξίας των τιμολογίων υποχρεώσεις και ευθύνες των ιδιοκτητών των ελλιμενιζόμενων σκαφών και όσων κάνουν χρήση των εξυπηρετήσεων του τουριστικού λιμένα.
- Ο είσπλους και έκπλους των σκαφών, η αγκυροβολία, πρυμνοδέτηση ή πλαγιοδέτηση αυτών, καθώς και η κατάληψη θέσης και η παραμονή αυτών στον τουριστικό λιμένα.
- Η κίνηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, φορτηγών και επιβατηγών αυτοκινήτων, καθώς και λοιπών τροχοφόρων εντός του τουριστικού λιμένα.
- Οι παρεχόμενες ευκολίες και εξυπηρετήσεις των σκαφών.
- Κάθε άλλο θέμα σχετικό με την ασφάλεια, προστασία και την εύρυθμη λειτουργία των τουριστικών λιμένων.

Ενώ, στους παραβάτες των κανονισμών λειτουργίας των τουριστικών λιμένων επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, ανεξάρτητα από άλλες κυρώσεις που μπορεί να προβλέπονται, οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, (Ν.Δ. 187/1973, Α' 261)(Ν.2160/93).

Μετά λοιπόν την έκδοση της άδειας λειτουργίας, ο φορέας διαχείρισης υποβάλλει στη Γενική Γραμματεία Τουρισμού Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας του τουριστικού λιμένα. Με αποφάσεις του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, οι οποίες δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εγκρίνονται οι Ειδικοί Κανονισμοί για ένα έκαστο από τους λιμένες της σχετικής παραγράφου. Ενώ, οι σχετικές εγκριτικές αποφάσεις εκδίδονται εντός ενός μηνός από την υποβολή των Ειδικών Κανονισμών στην αρμόδια υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού. Οι κανονισμοί αυτοί ρυθμίζουν τους ειδικούς όρους λειτουργίας και εκμετάλλευσης κάθε τουριστικού λιμένα και ιδίως τα εξής θέματα (Ν.2160/93):

- ❖ Την οργάνωση της διοίκησης, τη στελέχωση και τις ειδικές συνθήκες λειτουργίας του τουριστικού λιμένα.
- ❖ Το σαφή προσδιορισμό των ορίων της ζώνης (χερσαίας και θαλάσσιας) του λιμένα.
- ❖ Το είδος των σκαφών, το μέγεθος (ελάχιστο - μέγιστο) κατά μονάδα και τον αριθμό κατά κατηγορία σκάφους, καθώς και το συνολικό αριθμό των σκαφών, που μπορεί να ελλιμενιστούν.

- ❖ Τον τρόπο διαθέσεως των θέσεων ελλιμενισμού των σκαφών στο λιμένα και το σύστημα αγκυροβολίας τους
- ❖ Τις παρεχόμενες υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις, συμπεριλαμβανομένων των εξυπηρετήσεων ατόμων με αναπηρία.
- ❖ Τα μέτρα ασφαλείας και προστασίας των σκαφών και των χρηστών του λιμένα.
- ❖ Η διάταξη κυκλοφορίας, στάσης και στάθμευσης τροχοφόρων και της αντίστοιχης σήμανσης εντός του τουριστικού λιμένα κατ' αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.
- ❖ Η κάθε άλλο θέμα σχετικό με την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία του λιμένα.

Επίσης, μετά την έκδοση της άδεια λειτουργίας ο φορέας διαχείρισης υποχρεούται σε προηγούμενη γνωστοποίηση των τιμολογίων ελλιμενισμού και λοιπών παρεχόμενων υπηρεσιών του τουριστικού λιμένα στο Υπουργείο Τουρισμού. Τέλος, η μέριμνα για την συντήρηση των έργων και εγκαταστάσεων της μαρίνας, η καθαριότητα, με επιφύλαξη των υποχρεώσεων των Ο.Τ.Α. για αποκομιδή των απορριμμάτων, η ανανέωση του τεχνικού εξοπλισμού και κάθε άλλη σχετική ενέργεια εμπίπτει στα υποχρεώσεις του φορέα διαχείρισης. Ο έλεγχος της λειτουργίας των μαρίνων ανήκει στην αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού (Ν.2160/93).

4.3 Τέλη ελλιμενισμού

Τα τέλη ελλιμενισμού μέχρι και σήμερα θεσπίζονται από την Κ.Υ.Α. αριθμ. 8122.1/29/16.7.2014 Αναπροσδιορισμός δικαιωμάτων Λιμενικών Ταμείων και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων (ΦΕΚ Β' 2032/25-07-2014). Σύμφωνα λοιπόν με την προαναφερθείσα Κ.Υ.Α. ισχύουν τα εξής:

A. Τέλη Προσόρμισης

Για τα πλοία/σκάφη της παρούσας απόφασης τα τέλη προσόρμισης είναι μηδενικά.

B. Τέλη Πρυμοδέτησης

Χρέωση ετήσιων τελών ελλιμενισμού με πρυμοδέτηση:

- Μικρών σκαφών (Ν.4256/2014):
Μήκος 0-7μ. – 11,00€ ανά μέτρο
- Επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων (Ν.4256/2014), ανεξαρτήτως μήκους:
Ανεξαρτήτως μήκους – 30,00€ ανά μέτρο
- Επαγγελματικών πλοίων αναψυχής (Ν.4256/2014):
Μήκος 7,01 και άνω – 73,00€ ανά μέτρο
- Ιδιωτικών πλοίων αναψυχής (Ν.4256/2014):
Μήκος 7,01-10μ. – 150,00€ ανά μέτρο
Μήκος 10,01-15μ. – 170,00€ ανά μέτρο
Μήκος 15,01 – 200,00€ ανά μέτρο

- Παραδοσιακά πλοία (Ν.4256/2014):
Ανεξαρτήτως μήκους – 30,00€ ανά μέτρο

Το ημερήσιο τέλος του ελλιμενισμού με πρυμνοδέτηση, προκύπτει από τις τιμές που μόλις αναφέρθηκαν, πολλαπλασιαζόμενες επί το μήκος του πλοίου και διαιρούμενες με τον ετήσιο αριθμό ημερών 365. Ο αριθμός που προκύπτει στρογγυλοποιείται στο πλησιέστερο δεύτερο δεκαδικό ψηφίο.

Γ. Τέλη Παραβολής

Τα τέλη ελλιμενισμού με παραβολή των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, των μικρών σκαφών, των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων, καθώς και των παραδοσιακών πλοίων, προκύπτουν με την προσαύξηση κατά 25% του αντίστοιχου τέλους ελλιμενισμού με πρυμνοδέτηση.

Δ. Ειδικά Τέλη Ελλιμενισμού

Τα σκάφη/πλοία της παρούσας απόφασης, τα οποία ελλιμενίζονται μόνιμα σε λιμένες που παρέχουν λιμενικές διευκολύνσεις (ρεύμα, νερό, κλπ.) και τα οποία τελούν σε κατάσταση ακινησίας λόγω βλάβης, επιθεώρησης, κατάσχεσης, απαγόρευσης απόπλου, κλπ., για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο του ενός έτους, οφείλουν ειδικά τέλη ελλιμενισμού, ως ακολούθως:

- Επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ιδιωτικά πλοία αναψυχής, επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια και παραδοσιακά πλοία, ετησίως 280,00€.
- Μικρά σκάφη, ετησίως 70,00€.

Τα ειδικά αυτά τέλη ελλιμενισμού καταβάλλονται εφάπαξ ετησίως και το αργότερο μέχρι 1^η Μαρτίου εκάστου έτους.

Ε. Εκπτώσεις επί των Τελών Ελλιμενισμού

α. Τα τέλη πρυμνοδέτησης και τα τέλη παραβολής, εάν καταβληθούν προκαταβολικά, παρέχεται έκπτωση:

- 20% εάν προκαταβληθούν για ένα μήνα
- 30% εάν προκαταβληθούν για ένα εξάμηνο
- 40% εάν προκαταβληθούν για ένα έτος

β. Ναυταθλητικά σκάφη, καθώς και τα σκάφη/πλοία της παρούσας απόφασης, που συμμετέχουν σε ναυταθλητικούς αγώνες, απαλλάσσονται των καθοριζόμενων με την παρούσα απόφαση τελών προσόρμισης, παραβολής και πρυμνοδέτησης, κατά τη διάρκεια των αγώνων αυτών, σύμφωνα με βεβαίωση του οικείου Λιμενικού Ταμείου/Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου, η οποία κοινοποιείται στην οικεία Λιμενική Αρχή.

γ. Τα παραδοσιακά πλοία, τα οποία χρησιμοποιούνται ως μουσειακοί χώροι ελεύθερης πρόσβασης για το κοινό, απαλλάσσονται πληρωμής τελών προσόρμισης, πρυμνοδέτησης-παραβολής.

ΣΤ. Τα τέλη που προκύπτουν σύμφωνα με τα ανωτέρω, δεν περιλαμβάνουν ΦΠΑ ή άλλες νόμιμες επιβαρύνσεις.

2. Τα Λιμενικά Ταμεία, τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, καθώς και οι Λιμενικές Αρχές, οφείλουν να συνεργάζονται αρμονικά για την εφαρμογή των διατάξεων της εν λόγω κοινής υπουργικής απόφασης.

3. Τα Λιμενικά Ταμεία και τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία οφείλουν:

α) Να ενημερώνουν τους χρήστες του λιμένα να δηλώσουν σε αυτά την πρόθεση τους για το διάστημα που επιθυμούν τον ελλιμενισμό των σκαφών τους.

β) Σε συνεννόηση και σε συνεργασία με τις Λιμενικές Αρχές, να μεριμνούν έγκαιρα για τον καθορισμό θέσεων ελλιμενισμού στο χώρο αρμοδιότητάς τους, με σύμφωνη γνώμη της οικείας Λιμενικής Αρχής και να προβαίνουν στον έλεγχο και καταγραφή των ελλιμενισμένων στην περιοχή σκαφών.

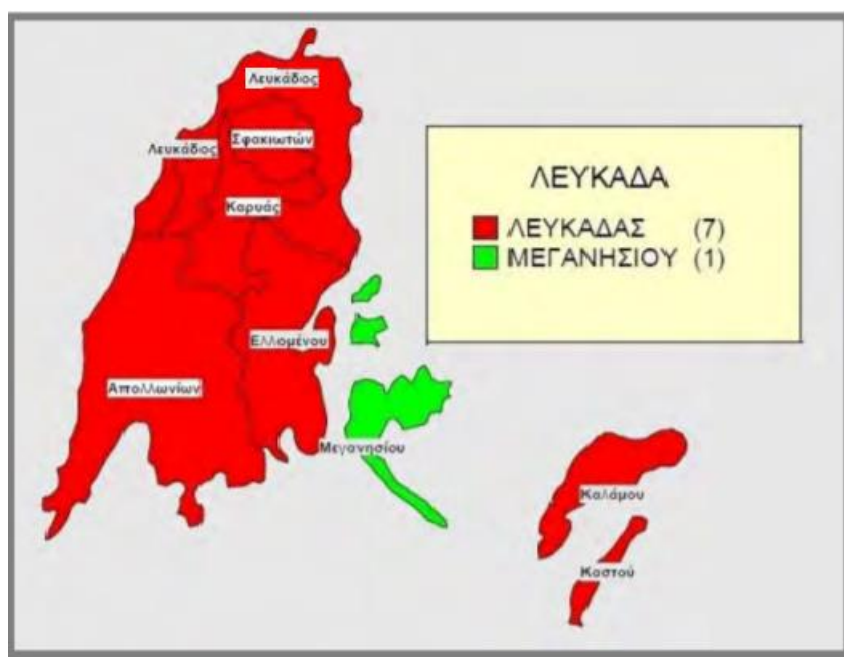
4) Η βεβαίωση και είσπραξη των τελών ελλιμενισμού της παρούσας, διενεργείται από τους οικείους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα.

5) Τα τέλη της παρούσας απόφασης, είναι ανταποδοτικά και αναλώνονται αποκλειστικά από τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων, για την εκτέλεση, συντήρηση και βελτίωση των λιμενικών έργων, εγκαταστάσεων και των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες.

6) Από την έναρξη ισχύος της παρούσας, καταργούνται η 8122.1/14/06/2.3.2006 (Β' 330) κοινή υπουργική απόφαση ΥΠΟΙ-ΥΕΝ και η 8122.1/35/2006/23.06.2006 (Β' 926) κοινή απόφαση ΥΠΟΙ-ΥΕΝ.

Μέρος Β: Τεχνικό πλαίσιο

Το νησί της Λευκάδας έχει έκταση 302.5 τ. χλμ. και είναι το τέταρτο σε μέγεθος νησί των Επτανήσων. Βρίσκεται στο κέντρο του συμπλέγματος των Επτανήσων και κοντά στις ακτές της Στερεάς Ελλάδας με την οποία συνδέεται δια μέσο μιας πλωτής κινητής γέφυρας μήκους πενήντα μέτρων. Με το Πρόγραμμα «Καλλικράτης» ο Νομός Λευκάδας μετατράπηκε σε Περιφερειακή ενότητα Λευκάδας, αποτελούμενη από δύο Δήμους, της Λευκάδας και του Μεγανησίου, και εντάχθηκε στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων. Ο Δήμος Λευκάδας αποτελείται συνολικά από επτά δημοτικές ενότητες και περιλαμβάνει 65 οικισμούς. Πιο συγκεκριμένα, το νησί χωρίζεται σε πέντε μικρότερες δημοτικές ενότητες, οι οποίες διατηρούν τα ονόματα των πρώην Καλλικρατικών Δήμων τους, ωστόσο εκτός από το νησί της Λευκάδας, ο Δήμος Λευκάδας περιλαμβάνει τα νησιά του Καλάμου και του Καστού, τα οποία αποτελούν δύο επιπλέον Δημοτικές Ενότητες, ενώ ως έδρα του Δήμου ορίστηκε η πόλη της Λευκάδας. Η Δημοτική Ενότητα Ελλομένου, στην οποία πρόκειται να χωροθετηθεί η μαρίνακαταλαμβάνει το ανατολικό και νοτιοανατολικό τμήμα του νησιού, και συνορεύει με τις Δημοτικές Ενότητες Καρυάς, Λευκάδας και Απολλωνίων. Με τη σειρά της, όπως ειπώθηκε και προηγουμένως, μαζί με τις υπόλοιπες έξι Δημοτικές Ενότητες, Λευκάδος, Σφακιωτών, Καρυάς, Απολλωνίων, Καλάμου και Καστού, συναποτελούν τον Δήμο Λευκάδας. Η διοικητική διαίρεση των δύο Δήμων διαφαίνεται καλύτερα στον αμέσως επόμενο χάρτη [5.2].



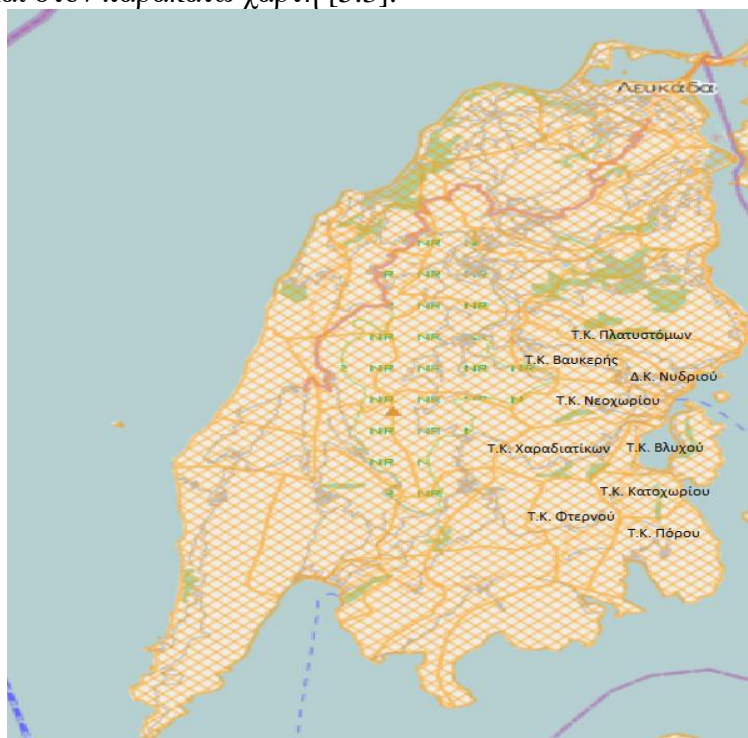
Χάρτης 5.2 Διοικητική οργάνωση Δήμου Λευκάδας, σύμφωνα με το πρόγραμμα «Καλλικράτης».

Με κόκκινο χρώμα αποτυπώνεται ο Δήμος Λευκάδας και οι δημοτικές ενότητες στις οποίες υποδιαιρείται, ενώ με πράσινο ο Δήμος Μεγανησίου.

Πηγή: Παπανίκου, Σ. και Σέρβου, Ε. (2012).

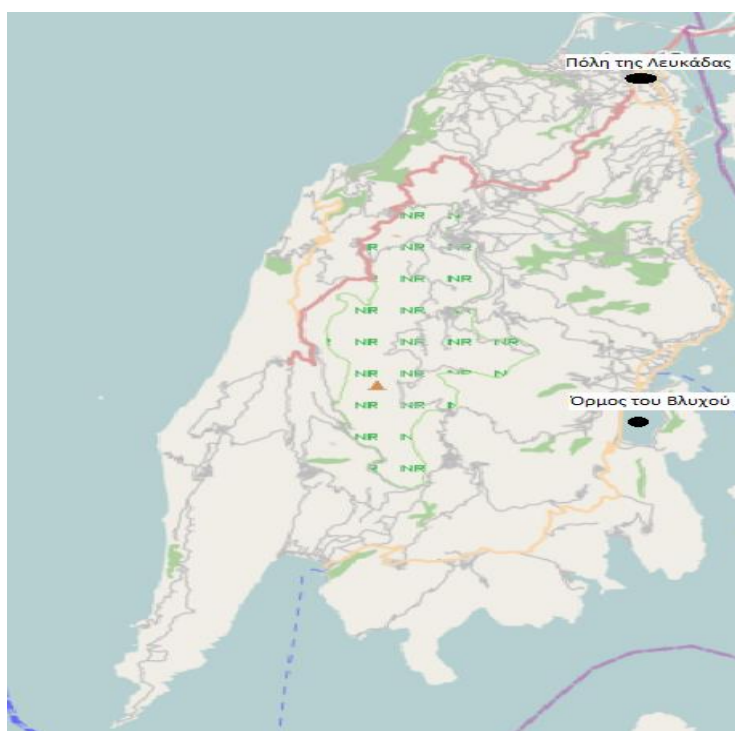
Η χωροθέτηση της μαρίνας προτείνεται να γίνει στην περιοχή του κόλπου του Βλυχού, και συγκεκριμένα στην περιοχή με τοπωνύμιο “Ξέρα”, ενώ οι λόγοι που επιλέχθηκε η συγκεκριμένη τοποθεσία έναντι άλλων αναφέρονται σε επόμενη ενότητα του ίδιου κεφαλαίου. Ο οικισμός του Βλυχού, μαζί με τον οικισμό “Γένι”, συγκροτούν την Τοπική Κοινότητα Βλυχού, η οποία δημιουργήθηκε μετά τον επανασχεδιασμό των επιπέδων διακυβέρνησης της χώρας («Πρόγραμμα Καλλικράτης», Ν.3852/2010 - ΦΕΚ 87Α/7-6-2010). Με το πρόγραμμα

«Καλλικράτης», η Τοπική Κοινότητα Βλυχού μαζί με τις υπόλοιπες επτά Τοπικές Κοινότητες, Βαυκερής, Κατωχωρίου, Νεοχωρίου, Πλατυστόμων, Πόρου, Φτερνού και Χαραδιατικών, και την Δημοτική Κοινότητα Νυδριού, η οποία αποτελεί και την έδρα, συγκροτούν την Δημοτική Ενότητα Ελλομένου, πρώην Δήμο Ελλομένου, όπως εντοπίζεται και στον παρακάτω χάρτη [5.3].



Χάρτης 5.3 Διοικητική διαίρεση Δημοτικής Ενότητας Ελλομένου
 Πηγή: Geodata.gov.gr, ίδια επεξεργασία.

Ο όρμος του Βλυχού βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του νησιού, χάρτης [5.4], σε απόσταση περίπου 20 χιλιομέτρων από την πόλη της Λευκάδας.



Χάρτης 5.4 Η τοποθεσία του Όρμου του Βλυχού.

Πηγή: geodata.gov.gr, ίδια επεξεργασία.

Πιο συγκεκριμένα, ο οικισμός του Βλυχού έχει κτισθεί στη μία πλευρά του κόλπου, με τα όρια του να ανακόπτονται φυσικά από το βουνό από την μια μεριά και από την θάλασσα από την άλλη, ενώ τα ιδιαίτερα φυσικογεωγραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής την καθιστούν ως την πλέον κατάλληλη για αγκυροβολία, αφού αποτελεί ένα εξαιρετικά φυσικό λιμάνι, εικόνα [5.1].



Εικόνα 5.1 Άποψη του οικισμού του Βλυχού.

Πηγή: Σκλαβενίτης, Δ., Χ. 2017.

Αποτελεί ένα παραδοσιακό χωριό, όπου οι κάτοικοι στηρίζονται κυρίως στον πρωτογενή τομέα, αφού απασχολούνται κατά παράδοση με το ψάρεμα, αλλά και στον τριτογενή τομέα λόγω του τουρισμού. Ενώ, θα πρέπει να τονισθεί ότι ο θαλάσσιος τουρισμός έχει ήδη διαδοθεί και αναπτυχθεί στην περιοχή, αφού σήμερα εντοπίζεται yachtingclub το οποίο αναπτύσσει υγιή επαγγελματική δραστηριότητα. Συγκεκριμένα, οι ντόπιοι κάτοικοι απασχολούνται κυρίως στον τομέα της αλιείας αλλά και σε υπηρεσίες τουρισμού, μιας και στην περιοχή υπάρχουν μερικά τουριστικά καταλύματα, καταστήματα γενικής χρήσης και χώροι εστίασης. Στην απέναντι μεριά του κόλπου, σε απόσταση μόλις ενός-δύο χιλιομέτρων, βρίσκεται το Γένη, ένας ακόμα μικρότερος οικισμός, ίδιας φυσιογνωμίας με αυτόν του Βλυχού, με συγκριτικό πλεονέκτημα την παραλία “Δεσίμι”. Επίσης, σε πολύ κοντινή απόσταση, μόλις τρία χιλιόμετρα, βρίσκεται το Νυδρί, ένας επίσης παραθαλάσσιος οικισμός, ο οποίος σήμερα αποτελεί το πιο πολυσύχναστο τουριστικό θέρετρο της Λευκάδας, αφού τα τελευταία χρόνια έχει γνωρίσει ραγδαία ανάπτυξη λόγω του τουρισμού, συγκεντρώνοντας μεγάλο αριθμό υπηρεσιών τουρισμού, όπως τουριστικά καταλύματα, χώρους εστίασης, μικρά εμπορικά καταστήματα και γραφεία τουριστικών πακέτων από το εξωτερικό.

5.1.2 Πληθυσμιακά και Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Πίνακας 5.1 Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού την περίοδο 1991-2011 στην Τ.Κ. Βλυχού..

Επίπεδο αναφοράς	1991	2001	2011	Μεταβολή '91-'01 %	Μεταβολή '01-'11 %	Μεταβολή '91-'11 %
Δήμος Λευκάδας	19.859	20.894	22.652	5,21%	8,41%	14%
% της Τ.Κ. στον Δήμο	2,44%	2,38%	2,32%			
Δημοτική Ενότητα Ελλομένου	2.865	3.215	3.570	12,21%	11,04%	24,6%
% της Τ.Κ. στον Δ.Ε.	16,90%	15,46%	14,73%			
Δημοτική Κοινότητα Νυδριού	804	1017	1218	26,49%	19,76%	51,49%
Τοπική Κοινότητα Βυχού	484	497	526	2,68%	5,83%	8,67%
Τοπική Κοινότητα πλατυστόμων	356	398	369	11,7%	-7,28%	3,65%
Τοπική Κοινότητα Φτερνού	180	159	181	-11,6%	13,83%	0,55%
Ελλάδα	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.

Σύμφωνα με το πίνακα [5.1] που μόλις προηγήθηκε, η Τοπική Κοινότητα Βλυχού στην τελευταία απογραφή πληθυσμού του 2011 αριθμούσε 526 κατοίκους. Ο πληθυσμός αυτός αποτελούσε το 2,3% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου Λευκάδας, και το 14,7% της Δημοτικής Ενότητας Ελλομένου για το έτος 2011, με αποτέλεσμα η Τοπική Κοινότητα Βλυχού να αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη πληθυσμιακά Τοπική Κοινότητα στην Δημοτική Ενότητα Ελλομένου, μετά από αυτές του Νυδριού και του Νεοχωρίου κατά σειρά, ενώ σε επίπεδο Τοπικής Κοινότητας, μεταξύ των οικισμών Βλυχού και Γενίου, πολυπληθέστερος είναι αυτός του Βλυχού (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011). Ακόμη, παρατηρείται ότι η μεταβολή του πληθυσμού την εικοσαετία '91-'11 στην Τ.Κ. Βλυχού ήταν σχεδόν στο μισό από αυτή του Δήμου Λευκάδας και πολύ κοντά στο ένα τρίτο από αυτή της Δ.Ε. Ελλομένου. Επίσης, τη δεκαετία '01-'11 τόσο στην Τ.Κ. Βλυχού όσο και στο σύνολο του Δήμου, ο πληθυσμός παρουσίασε θετική μεταβολή, αντίθετα από τη γενικότερη τάση της χώρας. Η αύξηση αυτή, σε επίπεδο Δήμου, ευθύνεται κυρίως στην αύξηση του πληθυσμού της Δ.Ε. Λευκάδας.

Παράλληλα, παρατηρείται μια τάση που κυριαρχεί σε ολόκληρη τη χώρα, δηλαδή η συγκέντρωση του πληθυσμού στα αστικά κέντρα και σε παραθαλάσσιες περιοχές, όπου στην προκειμένη περίπτωση ο πληθυσμός συγκεντρώνεται κυρίως στην πρωτεύουσα του Δήμου, όπως επίσης σημαντική συγκέντρωση παρατηρείται και στην Δ.Ε. Ελλομένου, εν αντιθέσει με τους απομακρυσμένους αλλά και ορεινούς οικισμούς, στους οποίους παρατηρούνται φαινόμενα εγκατάλειψης και ερημοποίησης. Γενικότερα, για την αποτελεσματικότερη σύγκριση των δεδομένων επιλέχθηκαν τυχαία δύο ορεινές Τοπικές Κοινότητες της Δ.Ε. Ελλομένου, αυτή των

Πλατυστόμων και αυτή του Φτερνού. Παρατηρείται ότι οι εν λόγω Τοπικές Κοινοότητες δεν παρουσιάζουν δυναμικότητα σε σχέση με τις παραθαλάσσιες, φαινόμενο που αναφέρθηκε και στην προηγούμενη παράγραφο. Στις πρώτες φαίνεται ότι ο πληθυσμός παραμένει στάσιμος για μια ολόκληρη εικοσαετία ('91-'11), ενώ υπάρχουν και παραδείγματα άλλων Τ.Κ και γενικότερα Δ.Ε. όπου ο πληθυσμός τους φθίνει. Αντίθετα, στις δεύτερες εμφανίζεται μια πληθυσμιακή αύξηση όπου σε βάθος εικοσαετίας αγγίζει περίπου το 10%, ενώ έντονη πληθυσμιακή ανάπτυξη διαφαίνεται στην Δ.Κ. Νυδριού, όπου ο πληθυσμός σε βάθος εικοσαετίας γνώρισε αύξηση της τάξης του 50%, και συγκεκριμένα 51,49%. Για τη σύγκριση των πληθυσμών χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ για τα έτη 1991, 2001, 2011. Για τα έτη 1991 και 2001 ο πληθυσμός του Δήμου Λευκάδας προκύπτει από το άθροισμα των Καποδιστριακών Δήμων Απολλωνίων, Ελλομένου, Καρυάς, Λευκάδος, Σφακιωτών, και των Καποδιστριακών Κοινοτικών Διαμερισμάτων Καλάμου, Επισκοπής και Καστού.

Όσον αφορά την ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού της Τ.Κ. Βλυχού (πρώην Δ.Δ) κατά την απογραφή του 2001, καθώς και την ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού της Π.Ε Λευκάδας κατά την απογραφή του 2011 (στην οποία εκτός του Δήμου Λευκάδας ανήκει και ο Δήμος Μεγανησίου, ο οποίος το 2011 αριθμούσε 1.041 κατοίκους) παρουσιάζονται στους επόμενους πίνακες [5.2 και 5.3].

Πίνακας 5.2 Μόνιμος πληθυσμός κατά φύλλο και ομάδες ηλικιών το έτος 2001 στην Τ.Κ. Βλυχού.

Επίπεδο αναφοράς	Ηλικιακές ομάδες							
	Σύνολο	0-14	15-24	25-39	40-54	55-64	65-79	80 ετών και άνω
Τ.Κ. Βλυχού								
Σύνολο	497	46	48	97	90	75	115	26
% επί του συνόλου	100%	9%	10%	20%	18%	15%	23%	5%
Άνδρες	253	24	30	53	49	36	51	10
% επί του συνόλου	51%	52%	63%	55%	54%	48%	44%	38%
Γυναίκες	244	22	18	44	41	39	64	16
% επί του συνόλου	49%	48%	37%	45%	46%	52%	56%	62%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. (Απογραφή Πληθυσμού της 18^{ης} Μαρτίου 2001), ίδια επεξεργασία.

Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα του προηγούμενου πίνακα [5.2] που αφορούν το έτος 2001, μιας και αυτά ήταν εύκαιρα προς επεξεργασία, θα πρέπει να συμπεριληφθεί το γεγονός ότι, έκτος της πιθανότητας σήμερα τα άτομα οποιασδήποτε ηλικιακής ομάδας να έχουν αποβιώσει, φυσικά θα έχουν μεγαλώσει ηλικιακά κατά 19 έτη, πράγμα που σημαίνει ότι οι τρεις ηλικιακές ομάδες (0-14, 15-24 και 25-39) οι οποίες αποτελούν σήμερα τις παραγωγικές ηλικίες συγκεντρώνουν το 39% του συνόλου. Από αυτούς, το 56% είναι άνδρες και το υπόλοιπο 44% γυναίκες, όπως φαίνεται και στον παραπάνω πίνακα [5.2]. Ακόμη, πρέπει να σημειωθεί ότι οι παραγωγικές αυτές ηλικίες που μόλις αναφέρθηκαν, επιβαρύνονται σημαντικά από τις μη παραγωγικές ηλικιακές ομάδες (55-64, 65-79, 80 ετών και άνω). Αυτές βέβαια είναι και οι ηλικιακές ομάδες που συγκεντρώνουν τις περισσότερες πιθανότητες να έχουν αποβιώσει, δημιουργώντας παράλληλα μια νέα ηλικιακή ομάδα με νέους (0-14 ετών). Γενικότερα, παρατηρούνται μεγαλύτερες συγκεντρώσεις στις ομάδες ηλικιών (25-39, 40-54, 55-64, 65-79) με μεγαλύτερη αυτή των ατόμων με ηλικία 65-79, αποτελώντας

σχεδόν το ένα τέταρτο του συνολικού πληθυσμού βαρύνοντας έτσι την ηλικιακή πυραμίδα έναντι των νέων.

Σχετικά με τις διαφορές μεταξύ των πληθυσμών των δύο φύλλων, ο πληθυσμός των γυναικών είναι μεγαλύτερος στις ηλικίες 55 και άνω, και αντίστροφα των ανδρών στις ηλικίες 55 και κάτω, με σημαντικότερες διαφορές στις ηλικιακές ομάδες (15-24) όπου ο πληθυσμός των ανδρών είναι μεγαλύτερος από αυτόν των γυναικών με διαφορά 26%, ενώ αντίστροφα η μεγαλύτερη διαφορά του γυναικείου πληθυσμού έναντι του ανδρικού είναι στις ηλικιακές ομάδες (80 ετών και άνω) όπου είναι μεγαλύτερος κατά 24%. Έτσι, σαν γενικότερο σχόλιο όπως ειπώθηκε και προηγουμένως, παρατηρείται αρνητική δημογραφική τάση, με έντονο ρυθμό αύξησης του ποσοστού συμμετοχής των ατόμων με ηλικίες (65-79) και με μείωση του ποσοστού αυτού στην ηλικιακή ομάδα (0-14). Τέλος, η Τ.Κ. Βλυχού λόγω της πληθυσμιακής εξέλιξης που μόλις αναλύθηκε, χαρακτηρίζεται από αρκετά υψηλό δείκτη γήρανσης αφού ο πληθυσμός της μπορεί να χαρακτηριστεί ώριμος προς γερασμένος, έχοντας μελλοντικά σαν αποτέλεσμα τη μείωση του ρυθμού φυσικής ανανέωσης του πληθυσμού.

Πίνακας 5.3 Μόνιμος πληθυσμός κατά φύλλο και ομάδες ηλικιών το έτος 2011 στην Π.Ε. Λευκάδας.

Επίπεδο αναφοράς	Ηλικιακές ομάδες								
	Π.Ε. Λευκάδας	Σύνολο	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69
Σύνολο	23.693	2.218	2.191	2.582	3.251	3.315	3.035	2.535	4.566
% επί του συνόλου	100%	9%	9%	11%	14%	14%	13%	11%	19%
Άρρενες	11.917	1.134	1.133	1.358	1.692	1.705	1.585	1.313	1.997
% επί του συνόλου	50%	51%	52%	53%	52%	51%	52%	52%	44%
Θήλειες	11.776	1.084	1.058	1.224	1.559	1.610	1.450	1.222	2.569
% επί του συνόλου	50%	49%	48%	47%	48%	49%	48%	48%	56%

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

Μιας και το Βλυχό αποτελεί μια Τ.Κ. σχετικά μικρή σε πληθυσμό και σε έκταση, κρίθηκε σκόπιμο να γίνει ανάλυση χρησιμοποιώντας τα δεδομένα της Π.Ε. Λευκάδας που είναι πληθυσμιακά πολυπληθέστερη και χωρικά επίσης πολύ μεγαλύτερη, ενώ ακόμη τα δεδομένα είναι πιο επίκαιρα. Ωστόσο, κατεγράφησαν πριν 9 χρόνια. Σύμφωνα λοιπόν με τον πίνακα [5.3], όσον αφορά το σύνολο του πληθυσμού, παρατηρούνται μεγάλες συγκεντρώσεις στις ώριμες ηλικιακές ομάδες (30-39, 40-49 και 50-59), ενώ η μεγαλύτερη συγκέντρωση διαφαίνεται στην γερασμένη ηλικιακή ομάδα (70+) και αγγίζει σχεδόν το 20% του συνολικού πληθυσμού. Αντίθετα οι μικρότερες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις συναντώνται στις νεανικές ηλικιακές ομάδες (0-9 και 10-19), πίνακας [5.3].

Ακόμη, παρατηρώντας τα πληθυσμιακά δεδομένα για τα δύο φύλλα, συμπεραίνεται ότι ο συνολικός πληθυσμός των ανδρών είναι σχεδόν ίσος με αυτόν των γυναικών, έχοντας πολύ μικρή απόκλιση της τάξης του 1%. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται σε σχεδόν όλες τις ηλικιακές ομάδες, με σημαντικές εξαιρέσεις αυτή στις ηλικιακές ομάδες (20-29) όπου η διαφορά αγγίζει το 6% και πολύ περισσότερο αυτή στις ηλικιακές ομάδες (70+) της τάξης του 12%, η οποία φυσικά είναι και η μεγαλύτερη. Ακόμη ο πληθυσμός των ανδρών είναι μεγαλύτερος στις επτά από τις οχτώ ηλικιακές ομάδες, ενώ εκείνος των γυναικών είναι σημαντικά μεγαλύτερος

μόνο στην ηλικιακή ομάδα των (70+). Τέλος, σαν γενικό συμπέρασμα μπορεί να ειπωθεί ότι και εδώ ο πληθυσμός δείχνει να είναι ώριμος προς γερασμένος και να συναντάται παρόμοιο φαινόμενο με την περίπτωση της Τ.Κ. Βλυχού.

5.1.3 Οικονομικά στοιχεία

Πίνακας 5.4 Οικονομικά στοιχεία για την περίοδο 2001-2011 της περιοχής μελέτης και ευρύτερα αυτής..

Έτος	Επίπεδο αναφοράς	Συνολικός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργοί						Οικονομικώς μη ενεργοί	
			Σύνολο οικονομικών ενεργών	Απασχολούμενοι				Άνεργοι		
				Σύνολο απασχολούμενων	Π. Τομέας	Δ. Τομέας	Τ. Τομέας			Δε δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας
2001	Δήμος Λευκάδος	18.690 (20.894)	7.867	7.134	1.448	1.289	4.237	160	733	11.093
		100%	42%	91%	20%	18%	59%	2%	9%	59%
2011	Δήμος Λευκάδος	22652	9.346	7.863	770	1.447	5.646	-	1.483	13.306
		100%	41%	84%	10%	18%	72%	-	16%	59%
2001	Δ.Ε. Ελλομένου	2.901 (3.215)	1.189	1.108	201	236	663	8	81	1.712
		100%	41%	93%	18%	21%	60%	1%	7%	59%
2001	Τ.Κ. Βλυχού	465 (497)	145	126	24	32	69	1	19	320
		100%	31%	87%	19%	25%	55%	1%	13%	69%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία.

Βλέποντας τον αμέσως προηγούμενο πίνακα [5.4], παρατηρείται αρχικά ότι στην Τ.Κ. Βλυχού το 2001 ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός ή αλλιώς το εργατικό δυναμικό της Τ.Κ. αποτελούσε το 31% του συνολικού πληθυσμού, ενώ από αυτούς το 87% ήταν απασχολούμενοι. Αντίθετα, οι οικονομικά μη ενεργοί, δηλαδή αυτοί που δεν μπορούσαν να εργαστούν για διάφορους λόγους, αποτελούσαν το 69%, ποσοστό πολύ υψηλό, προκαλώντας μεγάλη επιβάρυνση στους οικονομικά ενεργούς. Στην Δ.Ε. Ελλομένου τα νούμερα είναι κάπως πιο ευνοϊκά, αφού ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός το ίδιο έτος αποτελούσε το 41% του συνολικού πληθυσμού, ποσοστό αυξημένο κατά 10% σε σχέση με την Τ.Κ. Βλυχού, ενώ από αυτούς το 93% ήταν απασχολούμενοι, ποσοστό και πάλι αυξημένο κατά 6% σε σχέση με την Τ.Κ. Βλυχού. Ακόμη στον ευρύτερο και αρκετά μεγαλύτερο τόσο πληθυσμιακά όσο και χωρικά Δήμο Λευκάδας, τα νούμερα για το έτος 2001 συμφωνούν σχεδόν σε απόλυτο βαθμό, με πολύ μικρές διαφορές της τάξης του 1%-2%, με αυτά της Δ.Ε. Ελλομένου.

Επιπλέον συγκρίνοντας τα νούμερα της δεκαετίας '01-'11 για τον Δήμο Λευκάδας, διαφαίνεται ότι υπήρξε αρκετά μεγάλη αύξηση του αριθμού των οικονομικά ενεργών (+1.479 άτομα) και μικρότερη των απασχολούμενων (+729 άτομα), παράλληλα όμως υπήρξε διπλασιασμός σχεδόν του αριθμού των ανέργων (+750 άτομα) και πολύ μεγάλη αύξηση στους οικονομικά μη ενεργούς (+2.213 άτομα), η οποία ήταν και η μεγαλύτερη αύξηση όλων των κατηγοριών. Η μετατροπή των παραπάνω στοιχείων σε ποσοστά, αποδίδει την μείωση της συγκέντρωσης των οικονομικά ενεργών κατά 1%, και την στασιμότητα του ποσοστού των οικονομικά μη ενεργών το οποίο δεν υπέστη καμία μεταβολή. Ενώ, αρκετά μεγάλες μεταβολές υπέστησαν τα ποσοστά του συνόλου των απασχολούμενων και των ανέργων, όπου σημειώθηκε μείωση κατά 7% και σχεδόν διπλασιασμός με αύξηση επίσης 7% αντίστοιχα. Τέλος, η αντίστροφη αυξομείωση των δύο τελευταίων κατηγοριών, δηλαδή των απασχολούμενων και των ανέργων, δικαιολογεί την σχεδόν στασιμότητα των ποσοστών των οικονομικά ενεργών και μη ενεργών πληθυσμών την δεκαετία '01-'11.

Εν συνεχεία, πραγματοποιώντας σύγκριση της οικονομικής κινητικότητας μεταξύ των τομέων παραγωγής με τη χρήση του παραπάνω πίνακα [5.4], παρατηρείται αρχικά ότι στην Τ.Κ. Βλυχού τα ποσοστά του τριτογενή τομέα είναι εμφανώς πιο αυξημένα αφού συγκεντρώνει πάνω από το 50% και συγκεκριμένα το 55% του συνόλου των απασχολούμενων, με τον δευτερογενή και πρωτογενή τομέα να ακολουθούν κατά σειρά εμφανίζοντας μικρή διαφορά μεταξύ τους, με 25% και 19% αντίστοιχα. Όσον αφορά την Δ.Ε. Ελλομένου, διαφαίνεται παρόμοιος καταμερισμός των απασχολούμενων, με τον τριτογενή τομέα να συγκεντρώνει ακόμα μεγαλύτερο ποσοστό κατά 5 μονάδες από την Τ.Κ. Βλυχού, και συγκεκριμένα 60%, στον δευτερογενή τομέα παρουσιάζεται μια μείωση της τάξης του 4% συγκεντρώνοντας ποσοστό 21% και τέλος στον πρωτογενή τομέα το ποσοστό παρουσιάζεται μειωμένο μόλις κατά 1%. Για το έτος 2001, στον Δήμο Λευκάδας τα στοιχεία προσεγγίζουν περισσότερο αυτά της Δ.Ε. Ελλομένου, παρόμοια όπως ειπώθηκε και στην προηγούμενη παράγραφο. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται ότι και εδώ όπως και στις άλλες δύο Κοινότητες ο τριτογενής τομέας είναι σαφώς πιο αυξημένος και συγκεντρώνει το 59%, διαφορά 4 μονάδων με την Τ.Κ. Βλυχού, ωστόσο σε αυτή την περίπτωση δεύτερος έρχεται ο πρωτογενής τομέας με ποσοστό 20% και μόλις 1% διαφορά και τελευταίος ο δευτερογενής με 18%, σημειώνοντας και την μεγαλύτερη διαφορά μέχρι στιγμής της τάξης του 7%.

Όσον αφορά τη δεκαετία '01-'11 για τον Δήμο Λευκάδας και την εξέλιξη των συγκεντρώσεων σε αυτή τη δεκαετία, είναι εμφανής οι δύο μεγάλες αλλαγές στον πρωτογενή και τριτογενή τομέα, με την συσσώρευση του πρώτου και την εκτίναξη του δεύτερου, ενώ ο δευτερογενής έμεινε στα ίδια ακριβώς επίπεδα. Πιο συγκεκριμένα, ο τριτογενής τομέας εμφανίζει ποσοστό 72% αυξημένο κατά 13 μονάδες από την προηγούμενη δεκαετία, αποτελώντας έτσι την μεγαλύτερη συγκέντρωση που έχει σημειωθεί γενικότερα, γεγονός που επιβεβαιώνει την μεγάλη τουριστική ανάπτυξη που γνωρίζει το νησί την τελευταία δεκαετία. Τέλος, ο πρωτογενής τομέας εμφανίζει μείωση κατά 50% από την προηγούμενη δεκαετία, συγκεντρώνοντας το ποσοστό του 10%, ως ερμηνεία αυτής της μείωσης ενδεχομένως να αποτελεί η απομάκρυνση των νεοεισελθέντων στην αγορά εργασίας από την αγροτική παραγωγή, και την συγκέντρωση στα αστικά κέντρα ή σε παραθαλάσσια μέρη, μιας και γίνεται αναφορά σε νησί, ενώ στον δευτερογενή τομέα δεν σημειώνεται κάποια μεταβολή.

5.1.4 Προστατευόμενες περιοχές

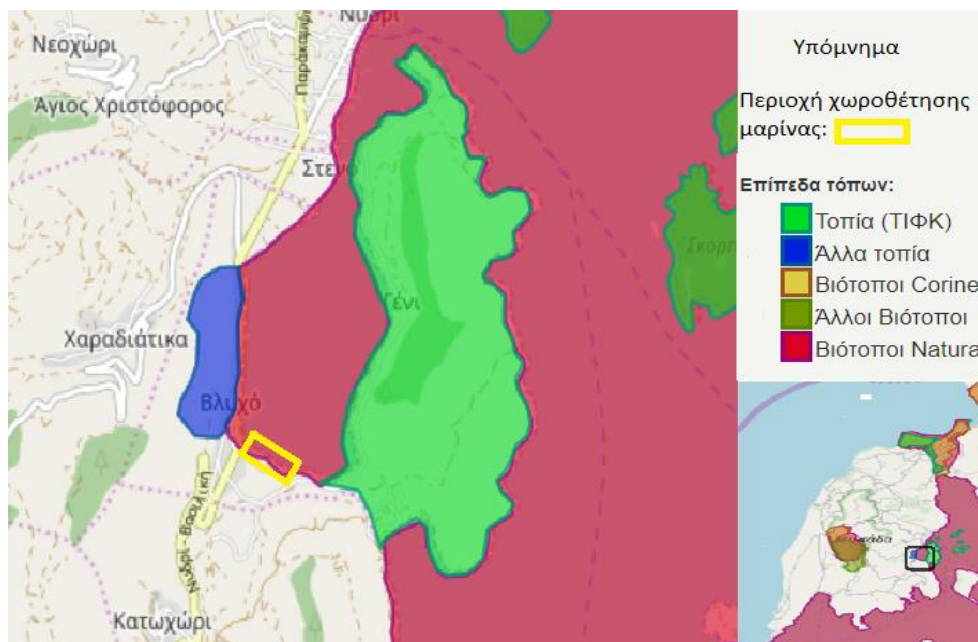
Ο Δήμος Λευκάδας διαθέτει ιδιαίτερα ελκυστικό φυσικό περιβάλλον, με ευαίσθητες οικολογικά περιοχές οι οποίες πιέζονται από την οικιστική καθώς και την μεγάλη τουριστική ανάπτυξη που γνωρίζει το νησί τα τελευταία χρόνια. Τα σημεία με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του φυσικού περιβάλλοντος της Λευκάδας είναι (ΕΠΔ Λευκάδας, 2015-2019):

- Η λιμνοθάλασσα στην πόλη της Λευκάδας και η λιμνοθάλασσα των στενών. Έχουν ενταχθεί στο δίκτυο NATURA 2000 ως προστατευόμενες περιοχές με ιδιαίτερη οικολογική σημασία. Η περιοχή της λιμνοθάλασσας στην πόλη της Λευκάδας παρουσιάζει επίσης ενδιαφέρον ως μεταναστευτικός σταθμός πουλιών, χαρακτηρισμένος από την συνθήκη RAMSAR ως υδροβιότοπος διεθνούς σημασίας, ενώ εκεί συναντά κανείς πολλά και σπάνια είδη πουλιών. Ακόμη μέσα στη λιμνοθάλασσα υπάρχει το ιβάρι, ιχθυοκαλλιέργειες με ειδικές, παραδοσιακές καλαμωτές, όπου τα ψάρια ζουν και μεγαλώνουν σε φυσικές συνθήκες.
- Η Γύρα, στενή λωρίδα λευκής αμμουδιάς μήκους 7 χλμ., που περιβάλλει τη λιμνοθάλασσα στο βόρειο σημείο του νησιού.
- Ο ελαιώνας, στα βόρεια της πόλης της Λευκάδας, με υπεραιωνόβιες ελιές.
- Τα Πευκούλια: Πευκοδάσος μετά το χωριό Τσουκαλάδες, στο δρόμο προς τον Άγιο Νικήτα. Καλύπτουν μεγάλη έκταση και φτάνουν έως τη θάλασσα.
- Οι Αλυκές: Στην ανατολική πλευρά του νησιού, κοντά στην πόλη της Λευκάδας (η λειτουργία τους έχει σταματήσει από το 1947) και οι αλυκές Αλέξανδρου κοντά στον όρμο και το λιμάνι Δρέπανο.
- Το Δάσος των Σκάρων: ένα σημαντικό μνημείο της φύσης αφού διαθέτει σπάνια χλωρίδα με ένα δυσεύρετο είδος δρύος.
- Το Λιβάδι της Καρυάς, ένα μεγάλο πλάτωμα κοντά στους Πηγαδησάνους, με εξαιρετικά εύφορο έδαφος για τις καλλιέργειες.
- Ο Κάμπος της Βασιλικής στη Νότια Πλευρά της Λευκάδας.

Ακόμη, όσον αφορά την χλωρίδα και την πανίδα του νησιού, χαρακτηριστικό γνώρισμα του Λευκαδίτικου περιβάλλοντος αποτελεί η βιοποικιλότητα, ιδιαίτερα σε ότι αφορά τη χλωρίδα. Η Λευκάδα, όπως και τα υπόλοιπα Επτάνησα, λόγω των

πολλών βροχοπτώσεων που χαρακτηρίζει το κλίμα τους, έχει αναπτύξει έναν πλούτο φυτικών ειδών. Ενώ, η πανίδα του νησιού, δεν παρουσιάζει τόσο μεγάλο ενδιαφέρον όσο η χλωρίδα, το μόνο για το οποίο ξεχωρίζει είναι αυτό που ειπώθηκε και προηγουμένως, ότι αποτελεί πέρασμα μεταναστευτικών πουλιών και στις λιμνοθάλασσες βρίσκουν καταφύγιο οκτώ είδη πουλιών.

Στην συνέχεια ακολουθεί η ανάλυση του περιβαλλοντικού χαρακτήρα του οικισμού του Βλυχού, όπως φαίνεται και στον αμέσως επόμενο χάρτη [5.5].



Χάρτης 5.5 Ανάλυση του περιβαλλοντικού χαρακτήρα της περιοχής μελέτης.
Πηγή: Εθνικό Μετσόβιο. Πολυτεχνείο, βάση ΦΙΛΟΤΗΣ, ίδια επεξεργασία.

- Ο οικισμός του Βλυχού εντάσσεται στην κατηγορία τόπου “Άλλο Τοπίο” με κωδικό τόπου AT9900119 και όνομα “Βλυχό”. Έχει κύριο χαρακτήρα Φυσικό και Δομημένο Τοπίο και φαίνεται στον προηγούμενο χάρτη με μπλε χρώμα. Ο τύπος του τοπίου είναι Αμμώδης Παραλία/Αμμοθίνες, Ελαιώνας και Οικισμός κατά μήκος ακτής, ενώ έχει αισθητική αξία και αποτελεί “Σπάνιο Τύπο Τοπίου”. Τέλος δεν παρατηρείται αναπτυσσόμενη χλωρίδα και πανίδα στην περιοχή.
- Η περιοχή χωροθέτησης της μαρίνας, όπως και το παράκτιο μέτωπο του οικισμού του Βλυχού, εντάσσονται στην κατηγορία τόπου “Βιότοπος NATURA” με κωδικό τόπου GR2220003 και όνομα “Εσωτερικό Αρχιπέλαγος Ιονίου (Μεγανήσι, Αρκούδι, Άτοκος, Βρώμονας)”. Η κατηγορία αυτή έχει κύριο χαρακτήρα Βιότοπο και αποτυπώνεται στον προηγούμενο χάρτη με κόκκινο χρώμα. Τέλος όσον αφορά την χλωρίδα και πανίδα της εν λόγω NATURA, συμπεριλαμβάνονται γενικότερα αξιόλογα φυτά, θηλαστικά, αμφίβια και ερπετά, ενώ ιδιαίτερη αξία έχουν τα δελφίνια (*Delphinus delphis*), διάφορα είδη καρχαριών, οι βυθισμένες σπηλιές, οι φώκιες (*Monachus monachus*), τα παράκτια μικρά κητοειδή κ.α., πολλά από τα οποία προστατεύονται και από διεθνής οδηγίες. Ωστόσο στην περιοχή χωροθέτησης της μαρίνας δεν εντοπίζεται κάποιο είδος από αυτά.

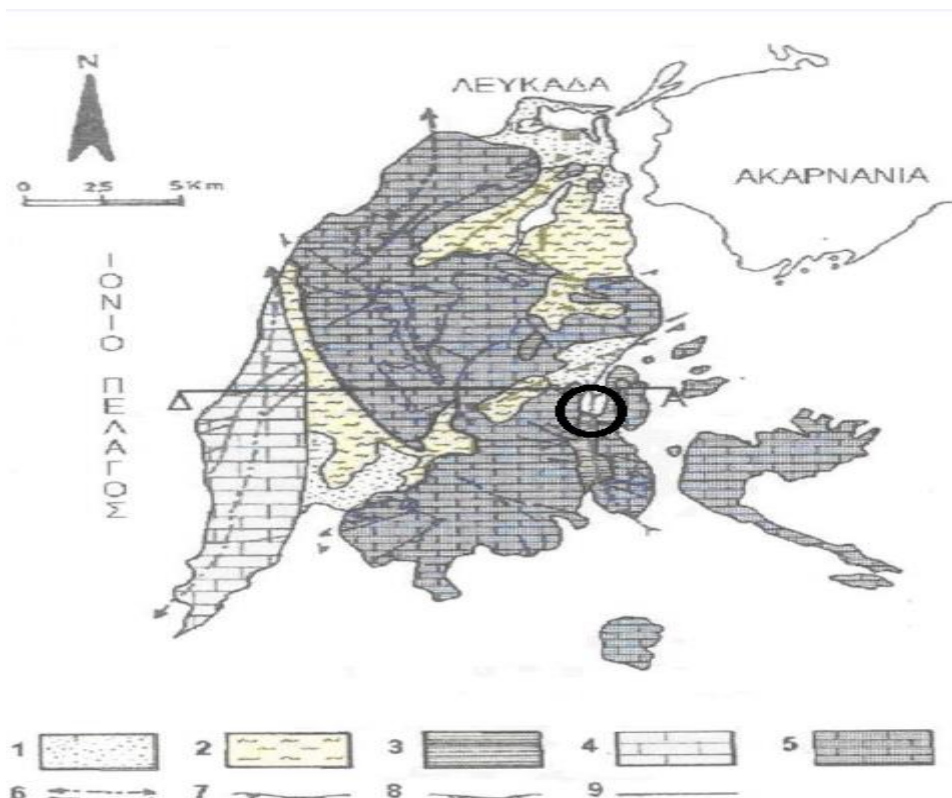
Τα έργα τα οποία χωροθετούνται εντός θεσμοθετημένης ζώνης NATURA, υπόκεινται στον Ν.4014/2011 – ΦΕΚ Α 209/21.09.2011. Σύμφωνα με το άρθρο 10 “Διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης για έργα και δραστηριότητες σε περιοχές που έχουν ενταχθεί στο δίκτυο NATURA 2000” παρ.1, στην περίπτωση έργων και δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σε προστατευόμενες περιοχές του δικτύου NATURA, η περιβαλλοντική αδειοδότηση διενεργείται με βάση τις σχετικές πρόνοιες των ειδικότερων προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων προστασίας. Σε περίπτωση ελλείψεως σχετικών προβλέψεων: α) για έργα κατηγορίας Β υποβάλλεται ειδική οικολογική αξιολόγηση στην αρμόδια υπηρεσία Περιβάλλοντος της Περιφέρειας, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 11 και β) για έργα κατηγορίας Α υποβάλλεται ως τμήμα της ΜΠΕ, ειδική οικολογική αξιολόγηση στην αρμόδια, κατά περίπτωση, υπηρεσία, σύμφωνα με τις παραγράφους 9 και 10 του άρθρου 11 (Ν.4014/2011).

Ωστόσο, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 10, τα έργα και δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε περιοχές που βρίσκονται εντός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεως ή εντός ορίων οικισμών νομίμως προϋφιστάμενων του 1923 ή εντός ορίων οικισμών με πληθυσμό μέχρι δύο χιλιάδες (2.000) κατοίκους ή σε οργανωμένους υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων όπως ήδη χωροθετημένες βιομηχανικές περιοχές και ζώνες ή βιοτεχνικές περιοχές και πάρκα, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, εξαιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 10. Άρα, εφόσον η περιοχή χωροθέτησης, όπως αναλύεται και στην ενότητα 5.3.2, βρίσκεται εντός ορίων οικισμού και ο οικισμός του Βλυχού έχει πληθυσμό κάτω από 2.000, δεν απαιτείται ειδική οικολογική αξιολόγηση.

5.1.5 Γεωλογία της περιοχής

5.1.5.1 Γεωλογικά χαρακτηριστικά

Το έδαφος της Λευκάδας είναι κατά το 70% ορεινό, έχει ψηλά βουνά με το ψηλότερο να έχει ύψος 1.182 μ. Διαθέτει επίσης στενά οροπέδια, εύφορες κοιλάδες και φαράγγια με πλούσια βλάστηση, ενώ έχει αξιόλογη χλωρίδα που περιλαμβάνει ελιές, κυπαρίσσια, ποικιλία πεύκων, μια ειδική ποικιλία δρυός, αρωματικά βότανα και σπάνια λουλούδια (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λευκάδας 2015-2019). Η Λευκάδα ανήκει γεωλογικά στη ζώνη των Παξών και στην Ιόνια Ζώνη. Συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο τμήμα του νησιού ανήκει στην Ιόνια Ζώνη, ενώ το δυτικό τμήμα του στη ζώνη Παξών. Στη γεωλογική δομή του νησιού λαμβάνουν μέρος αλπικοί, μολασσικοί και μεταλπικοί σχηματισμοί. Η ζώνη των Παξών στρωματογραφικά αποτελείται από επιφανειακούς μειοκαινικούς σχηματισμούς, οι οποίοι είναι μαργαικοί, συχνά ψαμμουχοι εναλλασσόμενοι με λατυποπαγείς ασβεστόλιθους. Η Ιόνια ζώνη είναι επωθημένη προς τα δυτικά πάνω στην ζώνη των Παξών. Οι επιφανειακοί της μειοκαινικοί σχηματισμοί είναι αποθέσεις μολασσικών ιζημάτων μεγάλου πάχους που επικάθονται στο φλύσχη, χάρτης [5.6] (Παπαθανασίου κ.α., 2004).



Χάρτης 5.6 Απλοποιημένος γεωλογικός χάρτης της Νήσου Λευκάδας.

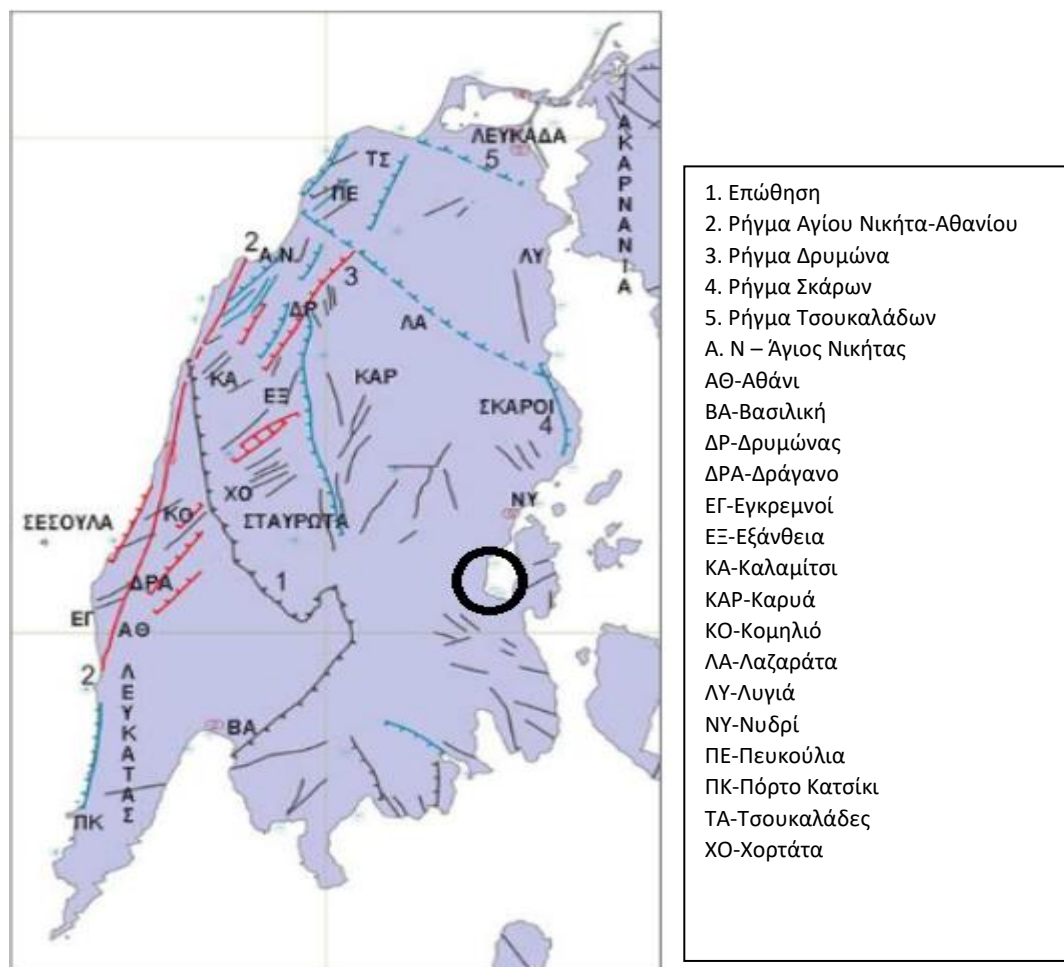
(1. Αλλουβιακές αποθέσεις, 2. Νεογενείς αποθέσεις, 3. Φλύσχη, 4. Ασβεστόλιθοι ζώνης Παζών, 5. Ασβεστόλιθοι Ιονίου ζώνης, 6. Άξονες πτυχώσεων, 7. Επωθήσεις, 8. Εφιπτεύσεις, 9. Ρήγματα) .

Πηγή: (Ροντογιάννη και Τσιαμπάος, 2008), ίδια επεξεργασία.

Στην περιοχή μελέτης, η οποία φαίνεται εντός του κύκλου στον προηγούμενο χάρτη [5.6], διαφαίνεται ότι τα εδάφη ανήκουν στην κατηγορία των ασβεστόλιθων Ιονίου ζώνης, όπως και το μεγαλύτερο τμήμα των εδαφών του νησιού.

5.1.5.2 Τεκτονική

Το νησί αποτελεί πεδίο εκδήλωσης σεισμικών γεγονότων, συχνά καταστροφικών, όπως αυτόν που το έπληξε στις 14 Αυγούστου 2003. Η έντονη ανοδική του κίνηση κατά το πρόσφατο γεωλογικό παρελθόν, λόγω της νεοτεκτονικής παραμόρφωσης και ο κατατεμαχισμός του κατά τη νεοτεκτονική περίοδο από μεγάλα ρήγματα, έχουν διαμορφώσει ένα έντονο μορφολογικό ανάγλυφο, με κατά τόπους έντονα τα φαινόμενα της κατά βάθος διάβρωσης, που σχηματίζουν βαθιές κοιλάδες και δημιουργούν κατά μήκος των ακτών απότομα φυσικά πρανή, των οποίων οι επιφάνειες ταυτίζονται στις περισσότερες των περιπτώσεων με ενεργές επιφάνειες ρηγμάτων (Παπαθανασίου κ.α., 2004). Δύο κύρια συστήματα ρηγμάτων διατρέχουν το νησί της Λευκάδος. Το πρώτο, με διεύθυνση ΝΝΔ-ΒΒΑ ευθύνεται για το επίμηκες σχήμα της Λευκάδας και είναι παράλληλο προς τη ζώνη υποβύθισης. Το δεύτερο σύστημα, με διεύθυνση ΔΒΔ-ΑΝΑ, είναι κάθετο στο πρώτο και συμβάλλει αποφασιστικά στη διαμόρφωση του ανάγλυφου του νησιού.



Χάρτης 5.7 Χάρτης απεικόνισης των ρηγμάτων της Λευκάδας. (με κόκκινο χρώμα απεικονίζονται τα ενεργά ρήγματα, με γαλάζιο χρώμα τα νεοτεκτονικά και με μαύρο χρώμα τα παλαιότερα).

Πηγή: (Ροντογιάννη και Τσιαμπάος, 2008), ίδια επεξεργασία.

Στον παραπάνω χάρτη [5.7], γενικότερα παρατηρείται συσσώρευση των ρηγμάτων στην δυτική πλευρά του νησιού, κυρίως των ενεργών και των νεοτεκτονικών, ενώ τα παλαιότερα ρήγματα διαφαίνεται να είναι διασκορπισμένη σε όλο το νησί. Όσον αφορά την περιοχή μελέτης, η οποία εντοπίζεται εντός του κύκλου στον χάρτη, δεν διαφαίνεται κάποιο ρήγμα, είτε νέο είτε παλιό, να την διαπερνά.

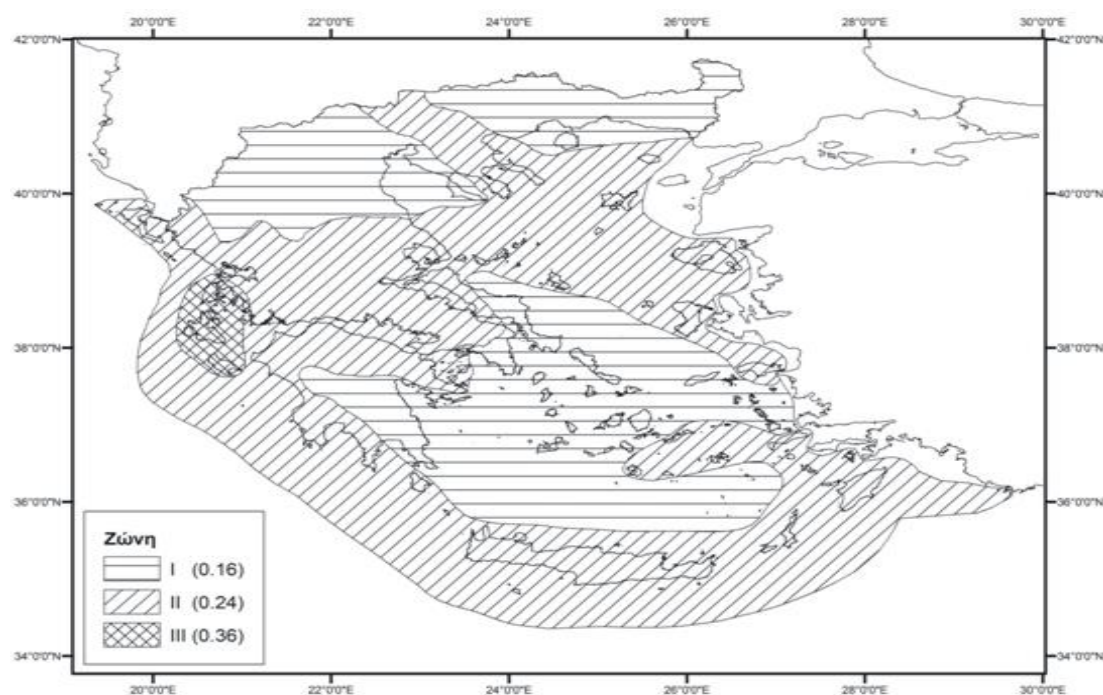
5.1.5.3 Σεισμικότητα

Το Ελληνικό τόξο, ξεκινώντας από την Κεφαλονιά, διασχίζει το νότιο Ιόνιο ανατολικά της Πελοποννήσου και, περνώντας νότια της Κρήτης, καταλήγει στη Ρόδο. Η μεγαλύτερη σεισμική δραστηριότητα παρουσιάζεται κατά μήκος των ακτών της Δυτικής Ελλάδας, από την Κέρκυρα ως τη Δυτική Κρήτη, όπου η σεισμική δραστηριότητα μπορεί να διακριθεί σε τρεις περιοχές:

- Βορείως της Λευκάδας: η σεισμική δραστηριότητα οφείλεται σε συμπιεστικές δυνάμεις περίπου ανατολικής – δυτικής διεύθυνσης (κάθετες στη διεύθυνση των ακτών της Δυτικής Ελλάδας),

- Νοτίως της Κεφαλονιάς: η σεισμική δραστηριότητα οφείλεται στη σύγκλιση μεταξύ της αφρικανικής πλάκας και του Αιγαίου και της κατάδυσης της πρώτης κάτω από τη δεύτερη, και
- Στον ευρύτερο χώρο της Κεφαλονιάς, από τη Ζάκυνθο ως τη Λευκάδα: η σεισμική δραστηριότητα εκδηλώνεται κυρίως κατά μήκος ενός ρήγματος, το οποίο έχει διεύθυνση βορειοανατολική – νοτιοδυτική. Με άλλα λόγια, η σεισμική δραστηριότητα στο χώρο αυτό εκδηλώνεται, επειδή υπάρχει μια οριζόντια κίνηση του χώρου νοτίως του ρήγματος προς τα νοτιοδυτικά (προς τη Μεσόγειο) και του χώρου βορείως του ρήγματος προς τα βορειοανατολικά (προς την Πίνδο).

Χαρακτηριστικό της σεισμικής δραστηριότητας της περιοχής είναι ο μεγάλος αριθμός μικρών και ενδιάμεσου μεγέθους σεισμών, αλλά και η μεγαλύτερη συχνότητα γένεσης ισχυρών, καταστρεπτικών σεισμών. Έτσι, παρά το γεγονός ότι στο χώρο αυτό τα μεγέθη των μεγαλύτερων σεισμών είναι λίγο μικρότερα από ότι σε άλλες περιοχές του Ελληνικού χώρου, ο σεισμικός κίνδυνος είναι σαφώς μεγαλύτερος, λόγω της συχνότητας γένεσης σεισμών ικανών να προκαλέσουν καταστροφές. Η σεισμικότητα της περιοχής καθορίζεται από τον ισχύοντα Ελληνικό Αντισεισμικό Κανονισμό (ΕΑΚ) με βάση την κατάταξη των μειζόνων αστικών περιοχών. Σύμφωνα λοιπόν με τον ισχύοντα Αντισεισμικό Κανονισμό του 2003 (Υ.Α. Δ17α/115/9/ΦΝ275/2003), ΦΕΚ 1154/Β'/12.8.2003), ο Δήμος Λευκάδας κατατάσσεται στην κατηγορία 3 -ζώνη της υψηλότερης επικινδυνότητας- όπως φαίνεται και στον αμέσως επόμενο χάρτη [5.8], η επιτάχυνση εδάφους που αντιστοιχεί στη ζώνη αυτή είναι $A = a \times g$, όπου $a=0,36$.



Χάρτης 5.8 Χάρτης Ζωνών Σεισμικής Επικινδυνότητας της Ελλάδος.

Πηγή: (Ελληνικός Αντισεισμικός Κανονισμός (Ε.Α.Κ.), 2003).

Η Λευκάδα έχει πληγεί από ισχυρούς σεισμούς στο παρελθόν, όπως το μακρινό 1612, όπου πολλά κτίρια κατέρρευσαν και εμφανίστηκαν ρωγμές στο έδαφος, μάλιστα ο συγκεκριμένος σεισμός ήταν ο πρώτος από μια σειρά καταστροφικών σεισμών που έλαβαν τέλος το έτος 1869, ενώ πιο πρόσφατα παραδείγματα αποτελούν οι σεισμοί του 2003 και του 2015. Αρχικά, ο σεισμός της 14^{ης} Αυγούστου το 2003,

μεγέθους 6.4 R στις δυτικές ακτές του νησιού, με την σεισμική δόνηση τότε να γίνεται αισθητή σε όλο το νησί φυσικά αλλά και στις γειτονικές περιοχές της Δυτικής Ελλάδας, προκάλεσε βλάβες σε εκατοντάδες κτίρια και άλλους χώρους και σημεία του νησιού. Ενώ, όπως είναι αντιληπτό ο σεισμός προκάλεσε μεγάλη ζημιά και στην τουριστική κίνηση του νησιού, μιας και εκδηλώθηκε στο εντονότερο σημείο της τουριστικής περιόδου.

Τέλος, ο σεισμός της 17^{ης} Νοεμβρίου το 2015 μεγέθους 6,1 R είχε εστιακό βάθος 23 χλμ. νοτιοδυτικά της πόλης της Λευκάδας, όπου παρόμοια με την προηγούμενη περίπτωση ο σεισμός έγινε ιδιαίτερα αισθητός σε πολλές γειτονικές περιοχές της Δυτικής Ελλάδας. Συγκεκριμένα, προξένησε πολλές καταστροφές και αρκετούς τραυματισμούς, κυρίως στην Νότια Λευκάδα, ενώ θα πρέπει να σημειωθεί πως τότε υπήρξαν μάλιστα και 2 θάνατοι. Ακόμη, προκλήθηκαν κατολισθήσεις στην παραλία των Εγκρεμών και ζημιές στο οδικό δίκτυο που οδηγεί προς αυτή, μία εκ των κορυφαίων σε διεθνές επίπεδο, καθιστώντας την μη προσβάσιμη έως και σήμερα [10-10-2020], ενώ προσπάθειες γίνονται για την αποκατάσταση του δρόμου έως το καλοκαίρι του 2021.

5.1.5.4 Υδρογεωλογία

Με βάση τις γεωτεκτονικές συνθήκες του νησιού και την υδρογεωλογική συμπεριφορά των διαφόρων σχηματισμών, διακρίνονται οι υδρογεωλογικές ενότητες Λευκάτα, Χορτάτων – Αγ. Πέτρου, Σταυρωτών - Αγ. Ηλία, Αγ. Νικήτα - Δρυμόνα, Αλεξάνδρου, Σφακιωτών – Κατούνας, και Βασιλικής – Σύβρου – Νεοχωρίου. Ποταμοί δεν υπάρχουν στο νησί, μόνο χείμαρροι με απότομη κοίτη που ρέουν σε χαράδρες ή φαράγγια αποστραγγίζοντας τα όμβρια ύδατα. Μερικοί από αυτούς είναι τυφλοί απολήγοντας εντός μικρών κλειστών λεκανών ή καστρικών χασμάτων. Κατά γενικό κανόνα εκκινούν από την κεντρική ορεινή περιοχή και διευθύνονται προς όλες τις κατευθύνσεις.

Οι γεωλογικοί σχηματισμοί του νησιού της Λευκάδας, διακρίνονται υδρολιθολογικά σε τρεις διαφορετικές ενότητες:

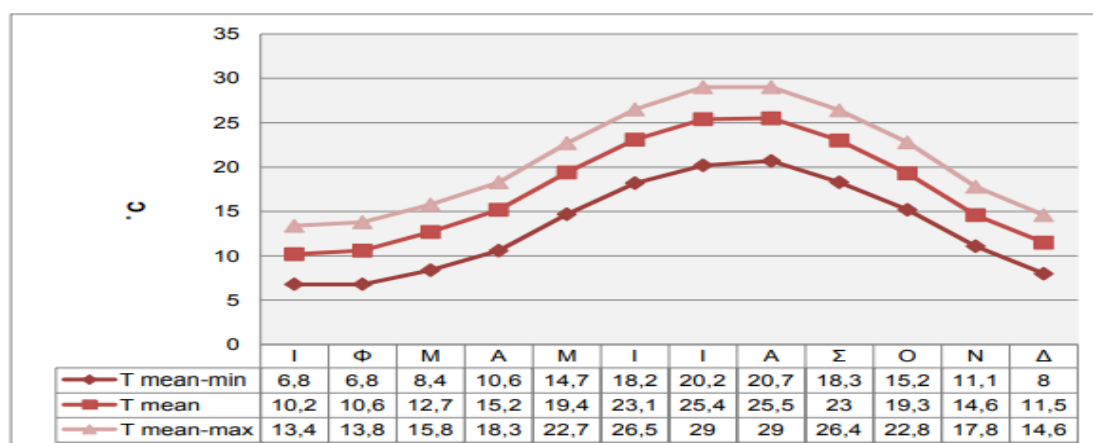
- Υδροπερατοί: στους υδροπερατούς σχηματισμούς εντάσσονται οι ασβεστόλιθοι του Ιουρασικού – Κατ. Σενωνίου, του Ανωτ. Σενωνίου, του Ανωτ. Τριαδικού - Λιάσιου του Παλαιόκαινου - Ανωτ. Ηώκαινου της Ιόνιας ζώνης και του Κενομάνιου – Μαστρίχτιου της Ζώνης Παξών.
- Ημιπερατοί: ως ημιπερατοί χαρακτηρίζονται οι θαλάσσιες αποθέσεις του Ανωτ. (ενίοτε και Μέσου) Μειόκαινου και οι σύγχρονες προσχώσεις κοιλάδων και πεδιάδων και παράκτιες αποθέσεις του Ολόκαινου.
- Πρακτικά Αδιαπέρατοι: ως πρακτικά αδιαπέρατοι χαρακτηρίζονται ο κρυπτοφλύσχης (Μειόκαινο) της Ζώνης Παξών.

5.1.6 Κλίμα

Το κλίμα του νησιού είναι μεσογειακό, με κύρια χαρακτηριστικά τη μεγάλη ηλιοφάνεια, τον ήπιο αλλά βροχερό χειμώνα και το ζεστό και άνυδρο καλοκαίρι. Σύμφωνα με τα δεδομένα του Μετεωρολογικού Σταθμού της Λευκάδας, για την περίοδο 1975-1997:

5.1.6.1 Θερμοκρασία

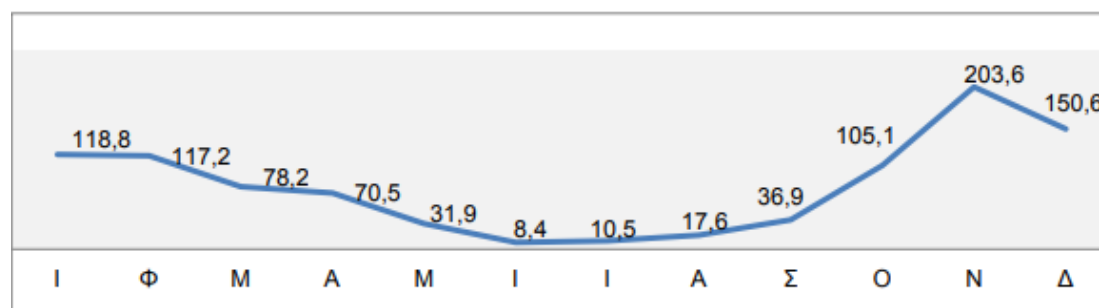
Η μέση θερμοκρασία κατά τη διάρκεια του χρόνου κυμαινόταν μεταξύ των 10.2 βαθμών κελσίου τον Ιανουάριο και 25.5 βαθμών κελσίου τον Αύγουστο [διάγραμμα 5.1]. Αν και ο Ιανουάριος ήταν ο ψυχρότερος μήνας του έτους, η μέση θερμοκρασία βρισκόταν σε υψηλά επίπεδα γενικά, προφανώς λόγω της επίδρασης της θάλασσας, διατηρώντας βέβαια την μικρότερη μέση θερμοκρασία του έτους. Ενώ, θερμότεροι μήνες εμφανίστηκαν ο Ιούλιος και ο Αύγουστος, με σχεδόν ίδια θερμοκρασία.



Διάγραμμα 5.1 Ετήσια πορεία θερμοκρασίας αέρα του νησιού της Λευκάδας.
(Tmean-min: Μέσης ελάχιστης, Tmean: Μέσης, Tmeanmax: Μέσης μέγιστης)
Πηγή: Μετεωρολογικός Σταθμός Λευκάδας

5.1.6.2. Βροχοπτώσεις

Η συνολική ετήσια βροχόπτωση ήταν της τάξης των 942.3mm. Ο Νοέμβριος ήταν ο μήνας με το μεγαλύτερο ύψος βροχής (203.6 mm), ενώ ο ξηρότερος μήνας ήταν ο Ιούνιος (8.4 mm).



Διάγραμμα 5.2 Ετήσια πορεία ύψους βροχής του νησιού της Λευκάδας (σε mm).
Πηγή: Μετεωρολογικός Σταθμός Λευκάδας.

Στο αμέσως προηγούμενο διάγραμμα [5.2], παρατηρούνται ιδιαίτερα σημαντικές ποσότητες βροχής κατά τους φθινοπωρινούς μήνες, εκτός του Σεπτεμβρίου, και τους χειμερινούς στο σύνολο της εποχής, ενώ κατά τους καλοκαιρινούς μήνες οι ποσότητες μειώνονται αισθητά, φυσικό επόμενο λόγω της εποχής. Απότομες αυξήσεις αποτυπώνονται από το Σεπτέμβριο στον Οκτώβριο, με σχεδόν τριπλασιασμό των ποσοτήτων, και από τον Οκτώβριο στο Νοέμβριο, με σχεδόν διπλασιασμό των ποσοτήτων. Ακόμη, μειώσεις των ποσοτήτων παρουσιάζονται σταδιακά από τον Δεκέμβριο έως και τον Ιούλιο, ενώ απότομη φαίνεται η μείωση των ποσοτήτων βροχόπτωσης από τον Νοέμβριο στο Δεκέμβριο στο 25%. Το γενικό συμπέρασμα είναι ότι, το μεγαλύτερο ποσοστό βροχοπτώσεων στο νησί εντοπίζεται κατά τους χειμερινούς μήνες, ενώ η θερινή περίοδος είναι ξηρή για το νησί, και δέχεται περίπου το 4% επί του συνόλου των βροχοπτώσεων.

5.1.6.3 Υγρασία

Τα επίπεδα σχετικής υγρασίας κυμαίνονταν μεταξύ του 68% το Μάρτιο και 74% τον Αύγουστο. Η πορεία υγρασίας του νησιού είναι σχεδόν γραμμική, με μέγιστο και ελάχιστο τους μήνες που αναφέρθηκαν, χωρίς όμως να παρατηρούνται μεγάλες διαφορές. Από τον παρακάτω πίνακα [5.5], προκύπτει ότι η τιμή της μέσης σχετικής υγρασίας της Λευκάδας είναι 74%. Το νησί χαρακτηρίζεται ως λίαν υγρό, υγρότεροι εμφανίζονται ο Αύγουστος και ο Σεπτέμβριος με 74% ποσοστό υγρασία, ενώ ξηρότεροι οι μήνες του καλοκαιριού με μικρή διαφορά μεταξύ τους, αφού ο Ιούνιος και ο Ιούλιος έχουν ακριβώς τα ίδια ποσοστά.

Πίνακας 5.5 Ποσοστά υγρασία (%) του νησιού της Λευκάδας.

	ΙΑΝ	ΦΕΒΡ	ΜΑΡΤ	ΑΠΡ	ΜΑΙ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠΤ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ
%	72	71	68	69	71	69	69	74	74	72	73	74

Πηγή: (Αργυρού, 2017).

5.1.6.4 Άνεμος

Οι άνεμοι κυρίως βορειοδυτικής αλλά και δυτικής διεύθυνσεως παρουσίαζαν τις μεγαλύτερες συγκεντρώσεις έναντι των υπολοίπων. Πιο συγκεκριμένα, οι βορειοδυτικοί άνεμοι εμφάνιζαν τη μεγαλύτερη μέση ετήσια συχνότητα από όλους (27,6%), συμπεριλαμβανομένων και των ημερών νηνεμίας (56,7%). Αυτοί επικρατούσαν κυρίως την άνοιξη και το καλοκαίρι, ενώ το φθινόπωρο και τον χειμώνα οι συχνότητες τους μειώνονται. Εντελώς διαφορετικά εμφανίζονται τα νούμερα για τους ανέμους των άλλων διευθύνσεων, οι οποίοι ακολουθούσαν αντίθετη πορεία από τους προηγούμενους. Μειώνονταν τους μήνες της Άνοιξης, εμφανίζοντας τους καλοκαιρινούς μήνες ελάχιστες τιμές, ενώ το φθινόπωρο άρχιζαν πάλι να αυξάνονται καταλήγοντας τους χειμερινούς μήνες να εμφανίζουν μέγιστες τιμές [πίνακας 5.6], με τους νοτιοανατολικούς ανέμους να είναι οι εντονότεροι. Τέλος, όπως είναι φυσικό, στο εσωτερικό του νησιού η ανώτερη κατανομή παρουσιάζει διαφορές από περιοχή σε περιοχή λόγω του έντονου ανάγλυφου του νησιού.

Πίνακας 5.6 Συχνότητα επί της % των ανέμων του νησιού της Λευκάδας.

	ΙΑΝ	ΦΕΒΡ	ΜΑΡΤ	ΑΠΡ	ΜΑΙ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠΤ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ
Δ	4,0	7,1	6,1	11,4	10,9	15,6	13,0	13,9	9,4	4,9	4,4	1,8
ΒΔ	4,4	8,2	16,5	30,6	42,7	52,8	56,7	51,7	39,6	16,0	6,9	5,1
ΝΗΝΕΜΙΑ	31,1	30,7	30,4	24,7	23,5	17,9	20,3	26,5	32,7	35,1	36,8	36,8
Β	3,4	2,1	1,5	1,1	0,3	1,0	0,9	0,5	0,4	1,9	1,8	1,4
ΒΑ	16,0	10,1	9,3	2,4	3,0	2,5	3,2	1,5	5,9	7,6	8,5	14,5
Α	5,7	3,7	7,3	4,6	1,5	1,0	1,2	1,3	3,0	6,8	3,8	3,6
ΝΑ	21,4	19,4	17,7	11,5	8,5	5,1	3,3	3,7	4,3	16,1	22,8	23,9
Ν	8,8	13,0	8,5	10,0	7,6	3,1	1,2	0,6	3,6	8,9	11,5	8,6
ΝΔ	5,2	5,7	2,7	3,7	2,0	1,0	0,2	0,3	1,1	2,7	3,5	3,8

Πηγή: (Αργυρού, 2017).

5.1.7 Πολιτιστικός και φυσικός χαρακτήρας

Η Λευκάδα ως γνωστόν, διαθέτει πλούσια πολιτιστική κληρονομιά και παράδοση. Σε αυτή συμπεριλαμβάνονται η παραδοσιακή αρχιτεκτονική της Λευκάδας, το ιστορικό κέντρο της πόλης, η δημοτική ποίηση (η Λευκάδα ονομάζεται και νησί των ποιητών), η λαϊκή παράδοση της Λευκάδας, το καρσάνικο κέντημα, ο αρχαιολογικός χώρος Νήρικος, το φρούριο της Αγίας Μαύρας, οι πολυάριθμοι πολιτιστικοί σύλλογοι, διάφορα μουσεία κ.α., ενώ κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες διοργανώνονται διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις, με κορυφαίες τις Γιορτές Λόγου και Τέχνης και το Διεθνές Φεστιβάλ Φολκλόρ με παραστάσεις σε όλη την Λευκάδα. Ακόμα, θα πρέπει να συμπεριληφθεί και η πλούσια τοπική κουζίνα με τα παραδοσιακά εδέσματα όπως το μπουργιέτο, το σαβόρο, οι ψητές σαρδέλες, οι παραδοσιακές πίτες, το μαντολάτο, το σαλάμι Λευκάδας κ.α.

Επιπροσθέτως, το νησί διαθέτει πλούσια φυσική ομορφιά και πανέμορφα τοπία. Μερικά από αυτά είναι το φαράγγι της Μέλισσας, οι καταρράκτες της Ακόνης, το φαράγγι και ο καταρράχτης που πηγάζει στην κορυφή στην περιοχή “Δημοσάρι”, το φαράγγι στο χωριό Χαραδιάτικα, οι πηγές της Κερασιάς, το πάρκο της Δάφνης, ο καταρράχτης του Αντελικού, η λίμνη στο Μαραντοχώρι, το φαράγγι του Ρουπακιά, το δάσος των Σκάρων, ο Ενετικός ελαιώνας καθώς και πλήθος ελαιώνων ανά το νησί, το μεγάλο πευκοδάσος στα Πευκούλια και τέλος το μοναδικό στα Επτάνησα δρυοδάσος των Σκάρων. Φυσικά, το νησί μετρά επίσης πολυάριθμες παραλίες, με τις πιο φημισμένες να είναι αυτή στο Κάθισμα, γνωστή για την μεγάλη έκταση που έχει καθώς και τα έντονα νερά της, η παραλία Πόντι η οποία θεωρείται ιδανική για windsurfing και προσελκύει surfers από πολλές περιοχές και κυρίως οι παραλίες παγκοσμίου φήμης των Εγκρεμών με τα πιο γαλάζια νερά στον κόσμο και το Πόρτο Κατσίκι με το ιδιαίτερο τοπίο που την περιβάλλει, καθώς και το πανέμορφο ηλιοβασίλεμα που δημιουργείται.

Τέλος, στο νησί συναντά κανείς σημαντικό αριθμό ορεινών γραφικών χωριών, κυρίως στη μεριά της νότιας και δυτικής Λευκάδας, όπου η τουριστική ανάπτυξη που έχει επέλθει στο νησί δεν έχει αλλοιώσει τον παραδοσιακό χαρακτήρα των οικισμών, όπως και πολυάριθμες εκκλησίες αλλά και το μοναστήρι της Φανερωμένης, ορεινά της πόλης της Λευκάδας.

5.2 Χωροταξική και πολεοδομική ανάλυση της περιοχής μελέτης και της ευρύτερης περιοχής

Η έλλειψη κρίσιμων εργαλείων για την οργάνωση, διαχείριση και αξιοποίηση του αστικού, περιαστικού και εξωαστικού χώρου (Γενικά και Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού, Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια / ΓΠΣ, Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης / ΣΧΟΟΑΠ, Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων / ΣΟΑΠ, Πολεοδομικές Μελέτες κλπ.) συσώρευσε σημαντικά προβλήματα στη Λευκάδα, όπως αναπτυξιακή υστέρηση, περιβαλλοντική υποβάθμιση, ελλειπείς υποδομές, άναρχη χρήση γης κλπ. (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λευκάδας 2015-2019). Ακόμα και σήμερα δεν υπάρχει ΓΠΣ που να αφορά ολόκληρο τον Δήμο Λευκάδας, τα μόνα Πολεοδομικά Σχέδια που έχουν εκπονηθεί κατά το παρελθόν είναι τα εξής:

- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οικιστικού συγκροτήματος Νυδριού – Μ. Αυλάκι ΦΕΚ 769Δ/88
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο πρώην Δήμου Λευκάδας ΦΕΚ 405Δ/89

5.2.1 Ευρύτερη περιοχή – εξωαστικός χώρος

Η έκταση της Περιφερειακής Ενότητας Λευκάδας, η οποία περιλαμβάνει τους Δήμους Λευκάδας και Μεγανησίου, είναι 354,9 τ. χλμ. Όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα [5.7], για το έτος 2000, μεγαλύτερο ποσοστό κάλυψης γης εμφανίζουν οι καλλιεργούμενες εκτάσεις, με ποσοστό σχεδόν 50% και συγκεκριμένα 47%, ενώ το αμέσως επόμενο μεγαλύτερο ποσοστό συγκεντρώνουν οι δασικές εκτάσεις 34%. Αντίθετα μικρή συγκέντρωση εμφανίζουν οι υδάτινες επιφάνειες και οι εκτάσεις οικισμών, με ποσοστά 0,5% και 2% αντίστοιχα.

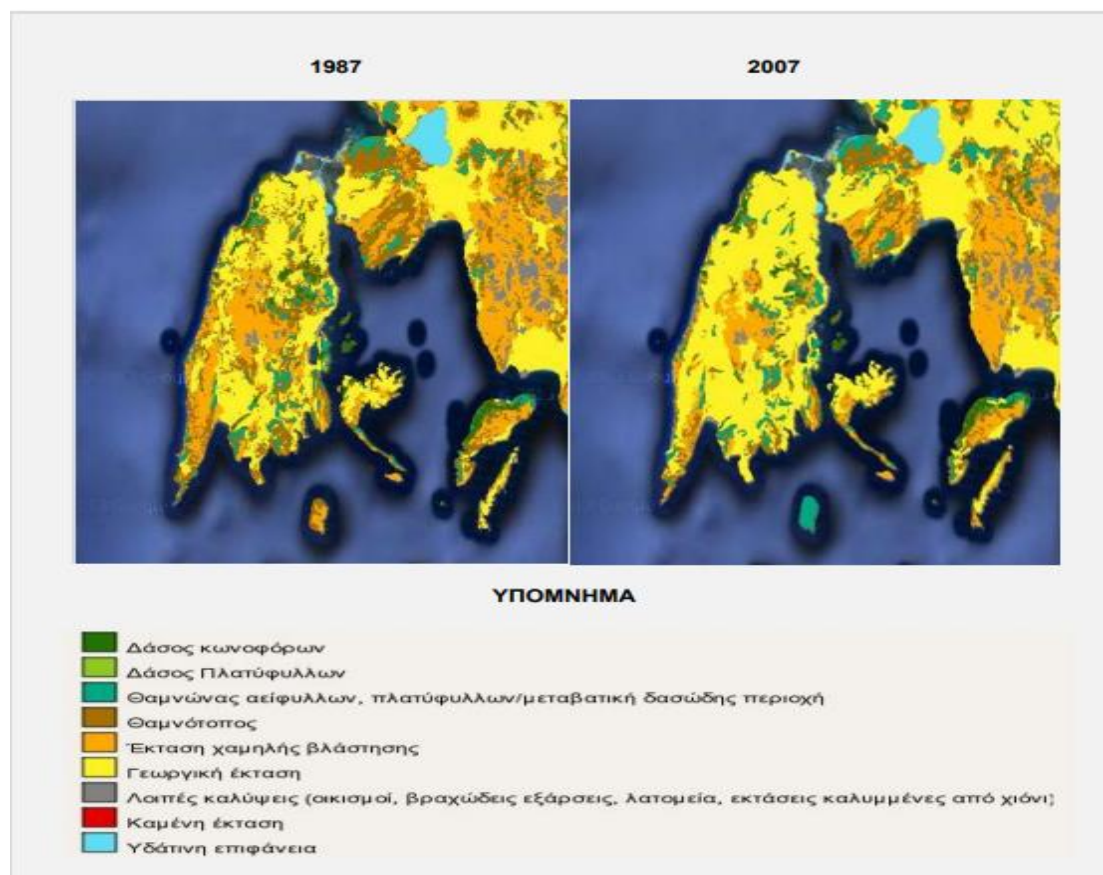
Πίνακας 5.7 Κατανομή της έκτασης της Π.Ε. Λευκάδας σε γενικευμένες κατηγορίες χρήσης / κάλυψης γης για το έτος 2000.

Επίπεδο Αναφοράς	Συνολική έκταση (σε χιλιάδες στρέμματα)	Γενικευμένες Κατηγορίες Καλύψεων Γης					
		Καλλιεργούμενες εκτάσεις	Βοσκότοποι	Δάση	Υδάτινες επιφάνειες	Εκτάσεις οικισμών (κτίρια, δίκτυα κλπ)	Άλλες εκτάσεις
Π.Ε Λευκάδος τ. χλμ	354,9	167,2	30,3	122,4	1,5	6,9	26,6
% επί του συνόλου	100	47	8,5	34	0,5	2	8

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία.

Η βασικότερη κάλυψη του Δήμου Λευκάδας αφορά τη γεωργική γη, αφού όπως φαίνεται και στον χάρτη [5.9] που ακολουθεί, παρουσίασε μεγάλη αύξηση το διάστημα 1987-2007 καταλαμβάνοντας μεγάλες εκτάσεις της χαμηλής βλάστησης. Το διάστημα αυτό, οι εκτάσεις χαμηλής βλάστησης και των θαμνότοπων συρρικνώθηκαν στο μεγαλύτερο βαθμό εν συγκρίσει με τις υπόλοιπες, ενώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι παρόλο που η γεωργική γη αυξήθηκε την συγκεκριμένη εικοσαετία, ο πρωτογενής τομέας συρρικνώθηκε στο μισό τη δεκαετία 2001-2011, όπως φαίνεται και στην ενότητα 5.1.3. Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο 1987-2007, μεγάλες εκτάσεις φυσικής γης μετατράπηκαν σε γεωργικές, δημιουργώντας μια εσφαλμένη εικόνα για την

αγροτική ανάπτυξη του νησιού, αφού τα επόμενα χρόνια αυτές οι εκτάσεις εγκαταλείφθηκαν ή άλλαξαν χρήση προς όφελος βεβαίως της τουριστικής ανάπτυξης η οποία επήλθε στο νησί. Ακόμη, οι υδάτινες επιφάνειες, που περιλαμβάνουν λίμνες, υδατοδεξαμενές και ταμιευτήρες νερού, παρουσίασαν και αυτές μικρή μείωση, ενώ παρόμοιο φαινόμενο παρατηρείται και στα δάση, αφού αρκετές εκτάσεις αυτών μετατράπηκαν επίσης σε γεωργική γη. Τέλος, αύξηση παρουσίασαν οι καλύψεις λοιπών χρήσεων, που αφορά κυρίως τα οικιστικά δίκτυα, ενώ σε αυτό συνέβαλαν σημαντικά, η επέκταση της πόλης της Λευκάδας όπως και της περιοχής του Νυδριού, αλλά και, όπως έχει ειπωθεί ξανά, η μεγάλη αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας και γενικότερα της ανοικοδόμησης στο νησί.



Χάρτης 5.9 Χάρτης καλύψεων γης Δήμου Λευκάδας 1987-2007.

Πηγή: Κατωπόδη, 2014. Oikoskopio.

Όσον αφορά τα δίκτυα εξυπηρέτησης, αρχικά θα πρέπει να σημειωθεί ότι το νησί της Λευκάδας βρίσκεται ελάχιστα μόλις μέτρα από την ηπειρωτική Ελλάδα. Συγκεκριμένα, η πλωτή γέφυρα μήκους 70 περίπου μέτρων, που έχει τοποθετηθεί στο πλησιέστερο σημείο του νησιού με την Αιτωλοακαρνανία, συνδέει τις δύο αυτές περιοχές οδικά μέσω της ΕΟ42. Γενικότερα, μια σειρά από μεγάλα έργα υποδομής που υλοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια στην ευρύτερη περιοχή, συνέβαλαν στο να «προσεγγίσει» η Λευκάδα την ηπειρωτική Ελλάδα. Ακόμη, η λειτουργία της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου διευκολύνει σημαντικά τη σύνδεση του νησιού με την υπόλοιπη ανατολική Ελλάδα, καθώς και με το λιμάνι της Πάτρας που απέχει 170 χλμ. Ενώ, η υποθαλάσσια σήραγγα Πρέβεζας-Ακτίου καθιστά εύκολη την πρόσβαση στο νησί από τη βορειοδυτική Ελλάδα, αλλά και από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας που απέχει 100 χλμ. (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λευκάδας 2015-2019). Ακόμη, με την

ολοκλήρωση του Αυτοκινητοδρόμου Α5, δηλαδή της Ιόνιας οδού, ο οποίος αποτελεί τμήμα του Ε55, η Λευκάδα πρόκειται να έρθει ακόμα πιο κοντά με την υπόλοιπη Δυτική Ελλάδα (Ήπειρο και Πελοπόννησο), αφού το έργο αυτό, σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα που αναφέρθηκαν πιο πάνω, θα συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στη μείωση των οδικών χρονοαποστάσεων προς τις υπόλοιπες περιοχές, αλλά και προς την Ευρώπη, αφού ο Ε55 αποτελεί ευρωπαϊκή οδό και τμήμα του Διεθνούς Δικτύου Εθνικών Οδών.

Επιπλέον, το κύριο οδικό δίκτυο, το οποίο αποτελείται από την Επαρχιακή οδό Λευκάδας-Βασιλικής που φθάνει σε μήκος περίπου τα 206 χλμ., ξεκινά από την πόλη της Λευκάδας, διασχίζει το νησί περιμετρικά και καταλήγει πάλι σε αυτή, συνδέοντας τα αστικά κέντρα και τους μικρότερους οικισμούς μεταξύ τους. Εν συνεχεία, το κύριο οδικό δίκτυο συμπληρώνεται από ένα πυκνό δίκτυο αγροτικών και άλλων δευτερευόντων δικτύων χαμηλότερης ποιότητας, συνδέοντας μικρότερους οικισμούς μεταξύ τους και προσφέροντας πρόσβαση σε κάποιες δύσβατες παραλίες, ορεινές περιοχές ή/και σημεία άλλου ενδιαφέροντος. Ακόμη, το νησί της Λευκάδας δεν διαθέτει αεροδρόμιο, παρόλα αυτά εξυπηρετείται από το διεθνές αεροδρόμιο του Ακτίου το οποίο βρίσκεται σε απόσταση μόλις 18 χλμ. από την πόλη της Λευκάδας. Αντίθετα, διαθέτει πλήθος λιμανιών που εξυπηρετούν κυρίως αλιευτικούς σκοπούς, ξεχωρίζουν το λιμάνι στην πόλη της Λευκάδας, το οποίο εξυπηρετεί κυρίως τουριστικούς και αλιευτικούς σκοπούς, επίσης στην Λευκάδα εντοπίζεται και η ήδη υπάρχουσα μαρίνα στο νησί για την οποία θα γίνει εκτενέστερη αναφορά στη συνέχεια, το λιμάνι του Νυδριού που εξυπηρετεί τόσο επιβατικούς σκοπούς, αφού συνδέει το Νυδρί με υπόλοιπα νησιά του Ιονίου, όσο και τουριστικούς αφού από εκεί φεύγουν τους καλοκαιρινούς μήνες τα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν ημερήσιες κρουαζιέρες, και το λιμάνι της Βασιλικής ποικίλου χαρακτήρα, εμπορικού, αλιευτικού και επιβατικού.

5.2.2 Πολεοδομική οργάνωση

Η ανάλυση του ενδοαστικού χώρου πραγματοποιήθηκε βασισμένη στην περιοχή μελέτης. Ο οικισμός του Βλυχού μαζί με άλλους οικισμούς του νησιού, εντάσσεται στο “θεσμικό πλαίσιο λοιπών οικισμών”, όπου ήδη από το 1985 καθορίστηκαν «όρια οικισμών», δηλαδή οριοθετήθηκαν περιοχές εντός των οποίων διευκολύνεται η δόμηση κυρίως με θεσμοθέτηση μικρής αρτιότητας. Τα όρια αυτά σε πολλούς οικισμούς έχουν διευρυνθεί με μεταγενέστερες αποφάσεις – τροποποιήσεις των ορίων, ενώ για κάποιες έχουν γίνει προσπάθειες ένταξης σε σχέδιο πόλης. Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον καθορισμό ορίων οικισμών και των όρων δόμησης στους περισσότερους από αυτούς είναι το Π.Δ. 24-4-85 (ΦΕΚ 181 Δ) «Τρόπος καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας μέχρι 2.000 κατοίκους, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης τους», το οποίο έχει υποστεί μέχρι σήμερα ορισμένες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις. Για τους οριοθετημένους οικισμούς ισχύουν οι γενικοί όροι δόμησης του ανωτέρω Π.Δ/τος, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το Π.Δ/γμα της 14-23 ΦΕΒΡ. 1987 (ΦΕΚ Δ’ 133). Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Π.Δ., οι περιοχές που χαρακτηρίζονται εντός ορίων οφείλουν να βρίσκονται μέσα σε ορισμένη, κατά περίπτωση, απόσταση από το κέντρο του οικισμού και να πληρούν παράλληλα ορισμένες προϋποθέσεις όπως να μην έχουν μεγάλη κλίση, να απέχουν ορισμένες αποστάσεις από ρέματα, επαρχιακούς δρόμους, νεκροταφεία κλπ. (Παπαθεοδώρου, 1993).

Για το Νομό Λευκάδας και σύμφωνα με την σχετική απόφαση του τότε Νομάρχη αριθμ. οικ.1867 (ΦΕΚ 831Δ'16 Σεπτεμβρίου 1986), οριοθετήθηκε η πλειονότητα των οικισμών του Νομού, όπως και του οικισμού του Βλυχού. Σύμφωνα λοιπόν με την απόφαση αυτή, η οποία λαμβάνει υπόψη και τα παραπάνω Προεδρικά Διατάγματα, η πολεοδομική φυσιογνωμία για τον οικισμό του Βλυχού στηρίζεται στους εξής όρους δόμησης:

- ❖ Κλιμακώνεται προοδευτικά και ανάλογα με την επιφάνεια του οικοπέδου ως εξής:
 - Για τα πρώτα 100μ² επιφάνειας του οικοπέδου, ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 1,60.
 - Για τα επόμενα 100μ² επιφάνειας του οικοπέδου, ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,80.
 - Για τα επόμενα 100μ² επιφάνειας του οικοπέδου, ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,60.
 - Για το πέραν των 300μ² τμήμα επιφάνειας του οικοπέδου, ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,40. Η συνολική επιφάνεια ορόφων στο οικόπεδο για κύρια και βοηθητικά κτίρια δεν μπορεί να υπερβεί τα 400μ².
 - Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 70%
- ❖ Μέγιστος ύψος κτιρίων: Το μέγιστο ύψος κτιρίων ορίζεται σε 7.5μ. Σε περίπτωση επιβολή στέγης με ειδικούς όρους δόμησης που εγκρίνονται με απόφαση του Νομάρχη, επιτρέπεται υπέρβαση του μέγιστου ύψους μέχρι 2.00μ.
- ❖ Αρτιότητα οικοπέδων: Τα προϋφιστάμενα της ημερομηνίας έκδοσης του προηγούμενου ΦΕΚ (16 Σεπτεμβρίου 1986) οικόπεδα παραμένουν άρτια ως έχουν, ενώ για οικόπεδα τα οποία δημιουργούνται έπειτα από την πιο πάνω ημερομηνία, η αρτιότητα εντός του συνεκτικού τμήματος ανέρχεται στα 300τ.μ και εκτός του συνεκτικού τμήματος στα 1000τ.μ.
- ❖ Οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης για τον οικισμό του Βλυχού ορίζονται σύμφωνα με το Π.Δ. "Κατηγορίες και Περιεχόμενο Χρήσεων Γης ΦΕΚ 166Δ'(06/03/1987), ενώ η κυρίαρχη χρήση γης είναι αυτή της "Γενικής Κατοικίας" και σύμφωνα με το παραπάνω διάταγμα περιλαμβάνονται οι ακόλουθες χρήσεις:
 - Κατοικία
 - Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλίνες και ξενώνες
 - Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση υπεραγορές και πολυκαταστήματα)
 - Γραφεία – τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
 - Κτίρια εκπαίδευσης
 - Εστιατόρια
 - Αναψυκτήρια
 - Θρησκευτικοί χώροι
 - Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
 - Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης

- Πρατήρια βενζίνης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Κτίρια – γήπεδα στάθμευσης
- Πολιτιστικά κτίρια

Ωστόσο, σύμφωνα με το ΦΕΚ 289/4-11-11 το οποίο τροποποίησε και συμπλήρωσε το άρθρο 85 του Κώδικα Βασικής πολεοδομικής Νομοθεσίας, για τους οικισμούς κάτω των 2.000 κατοίκων, άρα και για τον οικισμό του Βλυχού, ισχύουν τα εξής:

- Το ελάχιστο μήκος προσώπου του γηπέδου, ορίζεται σε 10,0 μ. για εμβαδόν γηπέδου έως 500 τ.μ. και 15,0 μ. για εμβαδόν μεγαλύτερο των 500 τ.μ.. Η παρούσα διάταξη δεν εφαρμόζεται σε γήπεδα που έχουν δημιουργηθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος π.δ/τος και στους παραδοσιακούς οικισμούς.
- Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης των γηπέδων ορίζεται σε 60% της επιφάνειας τους.
- Για γήπεδα μεγαλύτερα ή ίσα των 700 τ.μ. επιτρέπεται η ανέγερση κτηρίου οποιασδήποτε χρήσης (κύρια και βοηθητικής) μέγιστης επιτρεπόμενης συνολικής επιφάνειας ορόφων 400 τ.μ.
- Για κτήρια τουριστικών και αμιγώς επαγγελματικών χρήσεων ο σ.δ ορίζεται ως εξής:
 - για τα πρώτα 1000 τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο σ.δ ορίζεται σε 0,6
 - για τα επόμενα 1000 τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο σ.δ ορίζεται σε 0,5
 - για τα επόμενα 1000 τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο σ.δ ορίζεται σε 0,4
 - για τα επόμενα 1000 τ.μ. της επιφάνειας του γηπέδου ο σ.δ ορίζεται σε 0,3
 - για το τμήμα της επιφάνειας άνω των 4000 τ.μ. ο σ.δ ορίζεται σε 0,2
- Το μέγιστο ύψος των κτηρίων ορίζεται σε 7,5 μ.

Ακόμη, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με το Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος «Για την δόμηση των κάτω των 2.000 κατοίκων οικισμών της Π.Ε. Λευκάδας και του περίξ αυτών υπαίθρου χώρου» το οποίο συντάχθηκε το 2013 και συμπληρώθηκε το 2015, ο οικισμός του Βλυχού κατά την βασική διάκριση συγκαταλέγεται στους αξιολογούς οικισμούς, στους οποίους καθορίζονται Ζώνες Α' και Β' προστασίας σύμφωνα με τα σχετικά διαγράμματα, βάσει γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών συγκαταλέγεται στους παραθαλάσσιους και βάσει της κοινωνικό-οικονομικής κατάστασης συγκαταλέγεται στους τουριστικούς-παραθεριστικούς οικισμούς.

5.2.3 Θεσμικό καθεστώς γης

Το καθεστώς δόμησης και οργάνωσης των χρήσεων γης στο νησί της Λευκάδας, καθορίζεται από τις νομοθετικές ρυθμίσεις που παρουσιάζονται στη συνέχεια. Με βάση το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο δόμησης, διακρίνονται δύο βασικές ενότητες γης, στην πρώτη ανήκουν αυτές που βρίσκονται εντός σχεδίου πόλεως ή εντός ορίων οικισμών και στη δεύτερη οι εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών περιοχές.

Ανάλογα με την περίπτωση κάθε φορά, η περιοχή εμπίπτει στις σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις οι οποίες προέρχονται από:

- Τα εγκεκριμένα και υπό έγκριση ρυμοτομικά σχέδια κάθε οικισμού (Νυδριού, Λυγιάς, Καρυωτών και Νικιάνας).
- Τα ΓΠΣ, τα οποία περιλαμβάνουν τις προτεινόμενες χρήσεις γης και όχι απαραίτητα τις υπάρχουσες. Όπως έχει ήδη αναφερθεί και στην αρχή του υποκεφαλαίου [5.2], σε όλο το νησί έχουν εκπονηθεί δύο ΓΠΣ (Λευκάδας και Νυδριού) με το Ν.1337/83.
- Την ΖΟΕ που αποτελείται από δύο ζώνες και ορίζει χρήσεις γης και περιορισμούς δόμησης για περιαστικές περιοχές.
- Τα Προεδρικά Διατάγματα και Αποφάσεις Νομάρχη που αφορούν την δόμηση και τις χρήσεις γης στους οικισμούς μέχρι 2000 κατοίκους και τις εκτός σχεδίου περιοχές.

Εν κατακλείδι, όπως έχει ήδη αναφερθεί στην ενότητα 5.2.2, η περιοχή μελέτης, δηλαδή ο οικισμός του Βλυχού, δεν εμπίπτει σε κάποιο ήδη εκπονημένο ΓΠΣ ούτε σε κάποιο εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, εμπίπτει στο Θεσμικό Πλαίσιο λοιπών οικισμών και συγκεκριμένα στην Απόφαση του Νομάρχη με αριθμ. οικ.1867 (ΦΕΚ 831Δ'16 Σεπτεμβρίου 1986) που αφορά περιοχές εντός σχεδίου ή εντός ορίων οικισμού.

5.3 Έρευνα χωροθέτησης της μαρίνας

5.3.1. Εθνικό και περιφερειακό επίπεδο

Με περισσότερα από 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, πάνω από 6.000 νησιά, και με εδραιωμένη πλέον θέση στην παγκόσμια αγορά τουρισμού, η Ελλάδα παρουσιάζει εξαιρετικές επενδυτικές ευκαιρίες στον συγκεκριμένο κλάδο. Η Ελλάδα αποτελεί επίσης έναν από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς για καλοκαιρινές διακοπές, προσφέροντας επίσης ελκυστικές προτάσεις για θεματικό τουρισμό όλο το χρόνο. Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματά της, όπως η πλούσια πολιτισμική κληρονομιά, η φυσική ομορφιά του τόπου και η γεωγραφική ποικιλομορφία προσελκύουν τα τελευταία χρόνια σημαντικές επενδύσεις στον κλάδο του τουρισμού, ενισχύοντας της εικόνα της Ελλάδας αφενός ως τουριστικού προορισμού παγκοσμίου εμβέλειας, και αφετέρου ως τουριστική αγορά με εξαιρετικές επενδυτικές ευκαιρίες. Όσον αφορά συγκεκριμένα τον θαλάσσιο τουρισμό, τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματά της Ελλάδας είναι η μεγάλη ακτογραμμή, ο σημαντικός αριθμός διαθέσιμων λιμανιών, τα πιο πολλά σε προορισμούς παγκοσμίου βεληγεκούς, και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ των τουριστικών προορισμών, σε μια χώρα στην καρδιά μιας ιδιαίτερα τουριστικής περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου(EnterpriseGreece, 2020).

Σχετικά με το μήκος της ακτογραμμής, η Ελλάδα έχει λιγότερες θέσεις ελλιμενισμού yachting και υψηλής ποιότητας μαρίνες σε σχέση με τους ανταγωνιστές στη Μεσόγειο. Εξαιτίας αυτού του γεγονότος το καλοκαίρι παρατηρείται μια μεγάλη έλλειψη για αγκυροβόλια megayachts στην Ελλάδα (chenetal., 2016). Συμπερασματικά, η έρευνα της JamieChen και των συνεργατών της κατέληξε στη διαπίστωση ότι η κατάλληλη εκμετάλλευση των ελληνικών ακτών και νησιών θα μπορούσε να εμπλουτίσει τις υπηρεσίες yachting και να επιτύχει μια βιώσιμη

ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα. Εν τω μεταξύ, οι αρχές θα πρέπει να παρέχουν περισσότερα νομοθετικά κίνητρα, τα οφέλη των οποίων έχουν αποδειχθεί από τα κρατικά χορηγούμενα μέτρα προώθησης του τουρισμού στην Τουρκία (Goumen, 2000). Προκειμένου να προωθηθεί ο Ελληνικός τουρισμός σκαφών αναψυχής, θα πρέπει επίσης να βελτιωθούν οι σχετικές υποδομές yachting, ιδίως όσον αφορά της κατασκευή κατάλληλων μαρίνων που να πληρούν τις νομικές απαιτήσεις και να επεκτείνουν τις ικανότητες τους (chenetal., 2016).

Αρχικά, σύμφωνα με το Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. για τον Τουρισμό του 2009 και τις “Κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης”, η Λευκάδα περιλαμβάνεται στην κατηγορία περιοχών (Ε) “Νησιά και παράκτιες περιοχές” και πιο συγκεκριμένα στην ομάδα 2, δηλαδή στα νησιά με σημαντική τουριστική δραστηριότητα ή νησιά που αναπτύσσονται τουριστικά, με ή χωρίς άλλη ιδιαίτερη δυναμική παραγωγική δραστηριότητα και εκμεταλλεύσιμους πόρους, μαζί με 46 νησιά ακόμα. Όσον αφορά τον θαλάσσιο τουρισμό, ο οποίος προσδιορίζεται από τη δυνατότητα χρήσης ιδιόκτητων και εκμισθωμένων σκαφών αναψυχής διαφορετικών μεγεθών και εμβέλειας ταξιδιών, με ή άνευ πληρώματος και με ποικίλους τρόπους κίνησης, για την ανάπτυξη του, όπως αναφέρεται στις “Ειδικές μορφές τουρισμού”, επιβάλλεται η δημιουργία έντεκα ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες κλπ. Η Λευκάδα ανήκει στην ενότητα “Κέρκυρα και Λευκάδα, με ακτίνα επιρροής τις ακτές της Δυτικής Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένου και του Αμβρακικού κόλπου, της ΒΔ Πελοποννήσου και των νησιών του Ιονίου” αποτελώντας βασικό κέντρο στην ενότητα αυτή, και στην ενότητα “Πάτρα με ακτίνα επιρροής τις ακτές του Κορινθιακού και Πατραϊκού Κόλπου, της Δυτικής Ελλάδας και νήσων του Ιονίου” αποτελώντας σε αυτή την περίπτωση έμμεσα δευτερεύον κέντρο.

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων, αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας αλλά και η γεινίαση με αεροδρόμιο. Ακόμη, για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού επιβάλλεται η πύκνωση του δικτύου των τουριστικών λιμένων κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργική συνοχή του δικτύου κάθε επιμέρους ενότητας θαλάσσιου τουρισμού, η βελτίωση των υποδομών των σημείων ελλιμενισμού (μαρίνες, αγκυροβόλια) και η εποχική αύξηση της χωρητικότητας τους (ειδικά στο Ιόνιο, τις Κυκλάδες και τις Σποράδες), κ.α. Επιπλέον, στις “Λοιπές κατευθύνσεις σχεδιασμού και προτάσεις τροποποίησης της νομοθεσίας”, αναφέρεται ότι “η ίδρυση, επέκταση και ο εκσυγχρονισμός τουριστικών λιμένων σκαφών αναψυχής (μαρίνες) και αγκυροβόλια” απαιτείται να περιληφθούν στα κίνητρα του αναπτυξιακού νόμου. Τέλος, η περιοχή μελέτης, σύμφωνα με τον χάρτη του Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. για τον Τουρισμό του 2009, εντάσσεται στις αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές με περιθώρια ανάπτυξης μαζικού τουρισμού (B1).

Σχολιάζοντας λοιπόν το Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. για τον Τουρισμό, και γενικότερα όσα ειπώθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους, σε συνδυασμό με την μελέτη περίπτωσης, η δημιουργία μιας ακόμα λοιπόν μαρίνας στη Λευκάδα, θα πυκνώσει το δίκτυο τουριστικών λιμένων στις ενότητες “Κέρκυρα και Λευκάδα” και “Πάτρα κλπ.” και γενικότερα στο Ιόνιο και την Δυτική Ελλάδα, ενώ παράλληλα θα δημιουργήσει μια μικρότερη ενότητα “Λευκάδα – Πρέβεζα” σε τοπικό επίπεδο, σε συνδυασμό με τις ήδη υπάρχουσες μαρίνες στις πόλεις της Λευκάδας και της Πρέβεζας, και τα αγκυροβόλια κατά μήκος του νησιού. Ακόμα, θα ενισχυθεί η εικόνα της Λευκάδας και γενικότερα της Περιφέρειας ως προορισμό θαλάσσιου τουρισμού

και ιδιαίτερα τουρισμού σκαφών αναψυχής, αυξάνοντας την προσφορά στην προσπάθεια κάλυψης της ήδη υπάρχουσας ζήτησης. Τέλος, θα εξασφαλιστεί η λειτουργική συνοχή των δικτύων που μόλις αναφέρθηκαν και κατ' επέκταση η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας στον τομέα αυτό συγκριτικά με τις γειτνιαζουσες χώρες (Τουρκία, Ιταλία, Κροατία) οι οποίες απευθύνονται στις ίδιες τουριστικές αγορές.

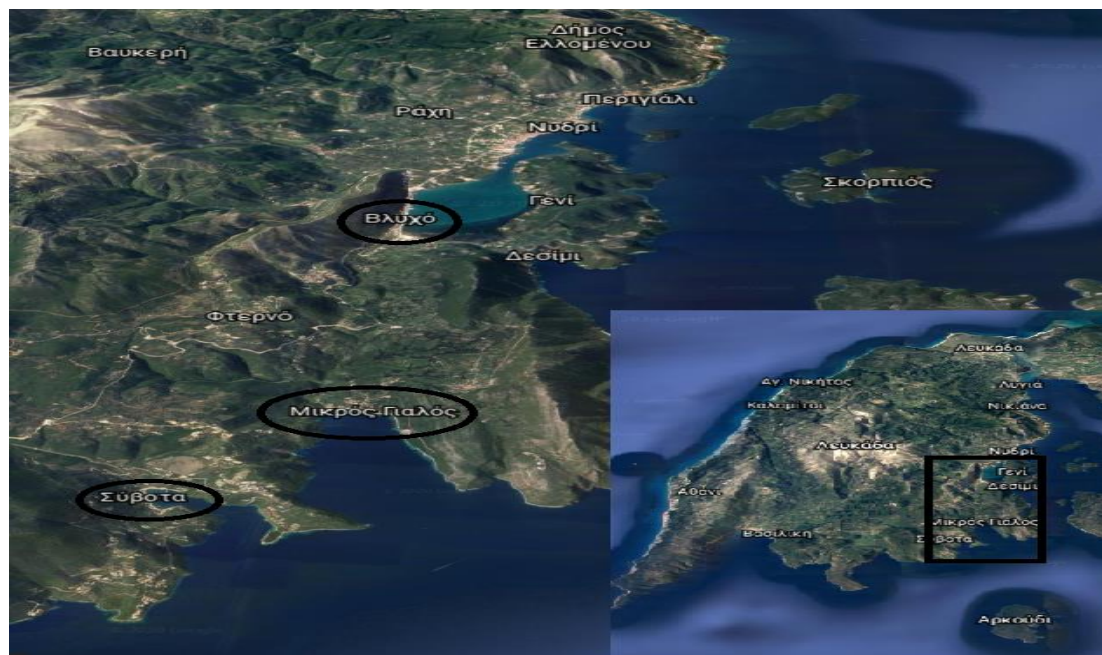
Ακόμη, σύμφωνα με το αναθεωρημένο Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων του 2019, ο οικισμός του Βλυχού ανήκει στα οικιστικά δίκτυα 7^{ου} επιπέδου, ενώ η γραμμική ανάπτυξη Νικιάνα – Βλυχό, όπως και το Νυδρί, το οποίο βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση από της περιοχή μελέτης, αποτελούν τουριστικούς πόλους εθνικής εμβέλειας, με την Λευκάδα να αποτελεί την μόνη οδική πύλη της Περιφέρειας, η οποία αποτελεί οδική πύλη εθνικής σημασίας και κρίνεται σκόπιμη η αναβάθμιση της σε πύλη διεθνούς σημασίας. Στον χάρτη [Π.2α] του ιδίου Περιφερειακού, διαφαίνεται ότι η περιοχή μελέτης ανήκει στον τριτογενή τομέα παραγωγής και συγκεκριμένα στις “Περιοχές με περιθώρια ανάπτυξης ειδικού και εναλλακτικού τουρισμού”, ενώ στον Πίνακα [8] το Βλυχό και συγκεκριμένα η γραμμική ανάπτυξη “Βλυχό – Λυγιά/Καριώτες” αναγράφεται στις “Περιοχές παραθαλάσσιου μαζικού τουρισμού”, δημιουργώντας έτσι ομολογουμένως μια μικρή σύγχυση στον αναγνώστη.

Όσον αφορά τον θαλάσσιο τουρισμό, και συγκεκριμένα τον τουρισμό σκαφών αναψυχής, η δραστηριότητα αυτή προτείνεται κατά προτεραιότητα χωρικά στους οικισμούς που διαθέτουν χωροθετημένους λιμένες, καθώς και στους οικισμούς στους οποίους προτείνονται επιπλέον λιμενικές υποδομές. Ακόμη, ολόκληρη η Περιφέρεια εντάσσεται στην ενότητα θαλάσσιου τουρισμού του Ιονίου με κέντρα υποστήριξης την Κέρκυρα και την Λευκάδα, ενώ προτείνεται σε αυτά να προστεθούν η Κεφαλονιά και η Ζάκυνθος. Ακόμη, στην σχετική παράγραφο για τις θαλάσσιες μεταφορές, γίνεται αναφορά για την προώθηση της ένταξης των ταχύπλοων σκαφών στις θαλάσσιες διασυνδέσεις μεταξύ των νησιών του Ιονίου, καθώς και των νησιών με την Ηπειρωτική χώρα. Επιπλέον, στο πλαίσιο της συγκρότησης ενός δικτύου μαρίνων και τουριστικών καταφυγίων στο Ιόνιο Πέλαγος, δίδεται προτεραιότητα στα σκάφη αναψυχής στα λιμάνια των εδρών των Π.Ε. και προωθείται η πύκνωση του δικτύου τουριστικών λιμένων και καταφυγίων σε Κέρκυρα, Κεφαλονιά και Ιθάκη. Τέλος, για την εξυπηρέτηση των τουριστικών σκαφών προωθούνται έργα για την κατασκευή μαρίνων σε Ζάκυνθο και Κεφαλονιά και συμπληρωματικά έργα στα υφιστάμενα τουριστικά καταφύγια όλων των νησιών. Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι παρόλο που προτάθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο της θητείας 2015-2019 να προστεθεί στο Περιφερειακό Πλαίσιο η χωροθέτηση μαρίνας στην περιοχή του Βλυχού, κάτι τέτοιο δεν αναφέρεται στο εκπονημένο Περιφερειακό Πλαίσιο του 2019.

Σχολιάζοντας αυτή τη φορά το Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. των Ιονίων νήσων, όπως ειπώθηκε και στην προηγούμενη παράγραφο, αναφέρεται ότι προωθούνται έργα για κατασκευή μαρίνας στα Νησιά Κεφαλονιά και Ζάκυνθο, ωστόσο αυτό δεν είναι απολύτως δεσμευτικό που σημαίνει ότι δεν λειτουργεί απαγορευτικά ως προς την χωροθέτηση μαρίνας στην περιοχή Βλυχού Λευκάδας. Συνοψίζοντας λοιπόν τους δύο σχολιασμούς και γενικότερα όσα ειπώθηκαν προηγουμένως, κρίνεται ότι η διαδικασία χωροθέτησης μαρίνας στην περιοχή του Βλυχού Λευκάδας δεν αντιτίθεται στον υπερκείμενο σχεδιασμό, ενώ μάλιστα θα συμβάλει θετικά και στα τρία επίπεδα διακυβέρνησης. Σχετικά με την συμβολή της σε τοπικό επίπεδο, ακολουθεί σχετική ανάλυση στη συνέχεια.

5.3.2 Τοπικό επίπεδο

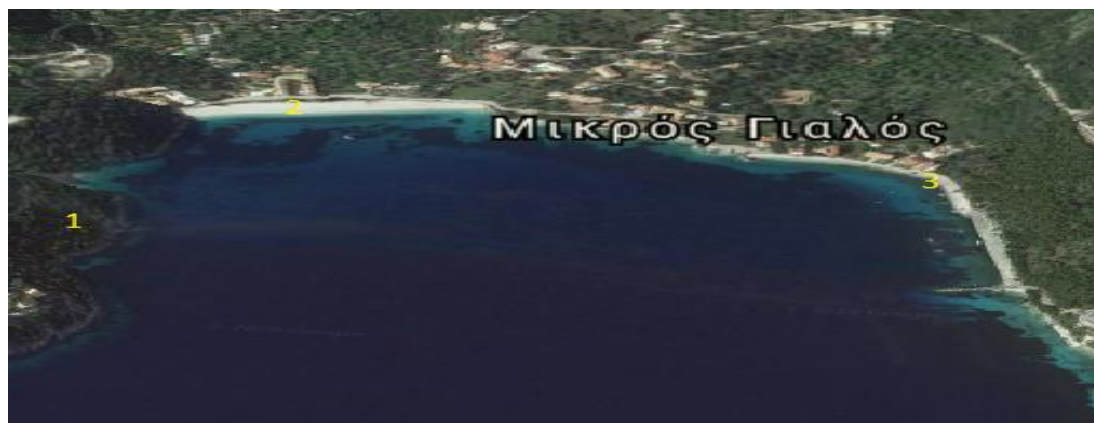
Αρχικά, θα πρέπει να αναφερθεί ότι ύστερα από συζήτηση/επικοινωνία που υπήρξε με τον Βουλευτή Λευκάδας, γνωστοποιήθηκε η προσπάθεια χωροθέτησης της ήδη υπάρχουσας μαρίνας στο νησί πριν από περίπου είκοσι χρόνια, η οποία σήμερα εντοπίζεται στην πόλη της Λευκάδας, στην περιοχή του Βλυχού, ωστόσο το έργο δεν προχώρησε για διάφορους λόγους (Καββαδάς, 2020).



Εικόνα 5.2 Προτεινόμενες θέσεις χωροθέτησης της μαρίνας.
Πηγή: GoogleEarth, ίδια επεξεργασία.

Κατά τη διαδικασία εύρεσης της καλύτερης δυνατής θέσης, επιλέχθηκαν συνολικά τρία σημεία, τα οποία ενδείκνυνται εκ πρώτης όψεως λόγω των φυσικογεωγραφικών χαρακτηριστικών της κάθε περιοχής. Έτσι, πραγματοποιήθηκε η έρευνα χωροθέτησης της μαρίνας σε τοπικό επίπεδο, όπου για την σύγκριση των προτεινόμενων περιοχών, οι οποίες φαίνονται στην εικόνα [5.2] (εντός του κύκλου), επιλέχθηκαν τα κριτήρια του πίνακα [5.8], σύμφωνα με τα οποία αξιολογήθηκαν οι περιοχές του Βλυχού, του Μικρού Γιαλού και των Συβότων, βέβαια στον πίνακα δεν εμπεριέχεται η περιοχή του Μικρού Γιαλού γιατί απορρίφθηκε σε προκαταρκτικό στάδιο.

Αρχικά, η Περιοχή του Μικρού Γιαλού η οποία βρίσκεται στο Νότιο Ανατολικό μέρος του Νησιού, αποτελεί έναν αρκετά μικρό οικισμό, τόσο σε έκταση όσο και σε πληθυσμό, αφού ο πληθυσμός του κατά την τελευταία απογραφή του 2011 αριθμούσε 40 μόνιμους κατοίκους. Ακόμη, η γεωμορφολογία της παράκτιας περιοχής όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα [5.3], από τη μια μεριά είναι κυρίως βραχώδης (1) ενώ από την άλλη στο μεγαλύτερο μέρος της διασχίζεται από το τοπικό οδικό δίκτυο (3) που εξυπηρετεί την περιοχή. Επιπλέον, το κεντρικό της σημείο (2) ενδείκνυται για κολύμβηση, μάλιστα η παραλία της περιοχής έχει βραβευτεί με γαλάζια σημαία. Τέλος, το τοπικό οδικό δίκτυο το οποίο συνδέει τον Μικρό Γιαλό με την Επαρχιακή οδό Λευκάδας Βασιλικής δεν είναι σε καλή κατάσταση καθώς οι δρόμοι είναι στενοί και κακοδιατηρημένοι. Οπότε, ύστερα από τον παραπάνω σχολιασμό συμπεραίνεται ότι η περιοχή του Μικρού Γιαλού απορρίπτεται.



Εικόνα 5.3 Ανάλυση της περιοχής του Μικρού Γιαλού.

Πηγή: GoogleEarth, ίδια επεξεργασία.

Στην συνέχεια, ακολουθεί ο σχετικός πίνακας [5.8], στον οποίο περιλαμβάνονται τα κριτήρια για την επιλογή της καταλληλότερης θέσης χωροθέτησης του έργου, ώστε να γίνουν πιο εύκολα συγκρίσιμες οι περιοχές του Βλυχού και των Συβότων, καθώς και ο σχολιασμός αυτού:

Πίνακας 5.8 Αξιολόγηση περιοχών Συβότων και Βλυχού με τη χρήση ειδικών κριτηρίων

Κριτήρια	Περιοχή Συβότων	Περιοχή Βλυχού
	(+)/(-)	
Κλίμα	+	+
Δημογραφικό Προφίλ Περιοχής	-	+
Κολύμβηση	+	+
Πολιτιστικός Χαρακτήρας	-	+
Γεωμορφολογία	+	+
Περιβαλλοντικός Χαρακτήρας Περιοχής	+	-
Βάθος Θάλασσας	+	-
Δίκτυα Υποδομών και Συγκοινωνιακές Διασυνδέσεις	-	+
Όρια οικισμού		+
Εγγύτητα σε Αστικά Κέντρα	-	+
Ζώνη Ναυσιπλοΐας	+	+
Υπάρχουσες Λιμενικές και παρεμφερείς Υποδομές	+	+
Κοινωνική αποδοχή	-	+
Διαθέσιμος Ελεύθερος Χώρος	-	+
Κόστος	-	-

Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Κλίμα: Το κλίμα και στις δύο περιοχές δεν αλλάζει ιδιαίτερα λόγω της μικρής απόστασης που έχουν μεταξύ τους (6,5 χλμ περίπου), όπως αναφέρθηκε και στην ενότητα 5.1.6, το κλίμα του νησιού είναι μεσογειακό, με κύρια χαρακτηριστικά τη μεγάλη ηλιοφάνεια, τον ήπιο αλλά βροχερό χειμώνα και το ζεστό και άνυδρο καλοκαίρι. Όσον αφορά τους ανέμους, οι βορειοδυτική και δυτική είναι οι εντονότεροι τους καλοκαιρινούς μήνες και οι νοτιοανατολικοί τους χειμερινούς.

Δημογραφικό Προφίλ Περιοχής: Οι μόνιμοι κάτοικοι του Βλυχού και των Συβότων, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2011 ήταν 440 και 84 αντίστοιχα, άρα με ευκολία καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι στο Βλυχό το ανθρώπινο δυναμικό είναι μεγαλύτερο. Βλέποντας και τον πίνακα [5.2] στην ενότητα 5.1.2 αυτό επιβεβαιώνεται, όσον αφορά τον πληθυσμό του Βλυχού.

Κολύμβηση: Και οι δύο περιοχές δεν ενδείκνυνται για τέτοιου είδους δραστηριότητες.

Πολιτιστικός Χαρακτήρας: Ο οικισμός των Συβότων έχει χαρακτηριστεί με νομοθετική ρύθμιση ως παραδοσιακός οικισμός, και ενδεχομένως η χωροθέτηση της μαρίνας στην περιοχή να προκαλούσε αντιδράσεις από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Γεωμορφολογία: Και οι δύο περιοχές δεν χαρακτηρίζονται από έντονο ανάγλυφο και κλήσεις εδάφους, ενώ και οι δύο αποτελούν φυσικούς κόλπους.

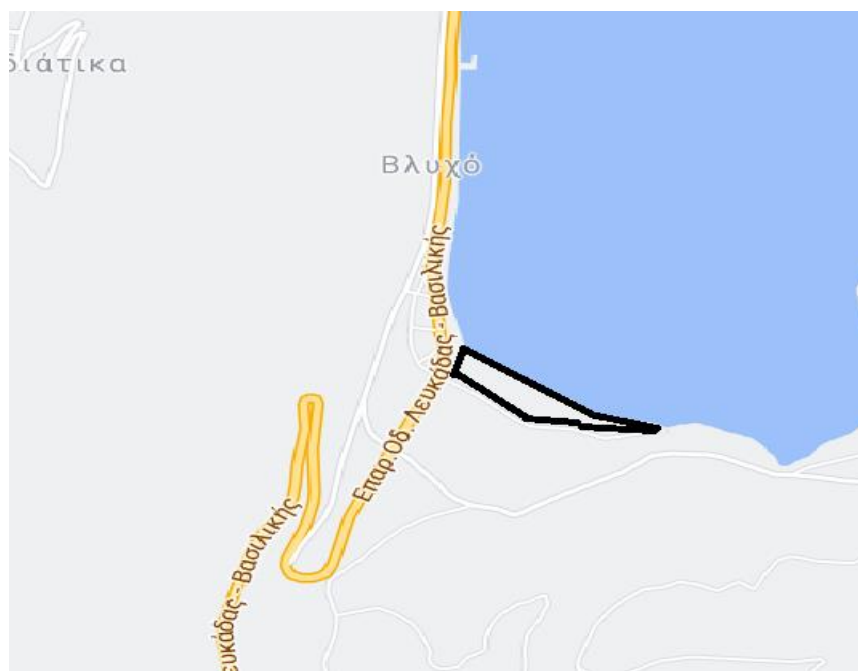
Περιβαλλοντικός Χαρακτήρας Περιοχής: Ο οικισμός του Βλυχού εντάσσεται στην κατηγορία τύπου “Άλλο Τοπίο”, ενώ μέρος του παράκτιου τμήματος καθώς και το θαλάσσιο τμήμα που συνορεύει με τον οικισμό αποτελεί βιότοπο NATURA, όπως έχει αναλυθεί και στην ενότητα [5.1.4]. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να γίνει σωστή περιβαλλοντική ένταξη του έργου στην περιοχή, λόγω της ιδιαίτερης ευαισθησίας της, τόσο του παράκτιου όσο και του θαλάσσιου τμήματος της, με στόχο την αποφυγή της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης κατά την κατασκευή και λειτουργία του έργου. Αντίθετα στην περιοχή των Συβότων δεν εντοπίζεται κάποιο τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλους, ωστόσο σε ενδεχόμενη χωροθέτηση μαρίνας θα πρέπει και σε αυτή την περίπτωση να ληφθούν τα απαραίτητα έργα για την αποφυγή της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης και των περιορισμό των οχλήσεων-ρύπων κλπ.

Βάθος Θάλασσας: Το σημείο της θάλασσας πλησίον του παράκτιου μετώπου, και συγκεκριμένα στο μέρος που σχεδιάζεται να χωροθετηθεί η μαρίνα στην περιοχή του Βλυχού, είναι αβαθές. Για το λόγο αυτό θα πραγματοποιηθούν οι αναγκαίες ενέργειες έτσι ώστε να διασφαλιστεί το απαραίτητο βάθος της θάλασσας. Αντίθετα, στην περιοχή των Συβότων δεν απαιτούνται εργασίες εκβάθυνσης, για σκάφη έως και μεσαίου μεγέθους.

Δίκτυα υποδομών και Συγκοινωνιακές Διασυνδέσεις:

- Χερσαίες μεταφορές (Οδικές): Αρχικά, όπως ειπώθηκε και στην ενότητα 5.2.1, το νησί της Λευκάδας συνδέεται με την ηπειρωτική Ελλάδα μέσω της Ε0 42, Εθνική Οδό Αμφιλοχίας Λευκάδας τμήμα του Ε 55, ενώ η πρόσβαση από και προς το νησί γίνεται μέσω της πλωτής γέφυρας 70 μέτρων που βρίσκεται στην είσοδο της πόλης και παράλληλα του νησιού, καθιστώντας έτσι την Λευκάδα ως το μόνο νησί που έχει πρόσβαση οδικώς, δημιουργώντας έτσι συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων νησιών της Ελλάδας. Εντός του οικισμού του Βλυχού, διέρχεται η Επαρχιακή Οδός Λευκάδας Βασιλικής, η οποία εντάσσεται στην κατηγορία πρωτεύον επαρχιακό δίκτυο,

και αποτελεί το βασικό οδικό δίκτυο του νησιού. Έτσι, η περιοχή συνδέεται οδικά τόσο με την πόλη της Λευκάδας, όσο και με την υπόλοιπη Ελλάδα. Επίσης, συνδέεται με την πόλη της Λευκάδας μέσω των δρομολογίων του ΚΤΕΛ Λευκάδας καθημερινά, κάθε 2 ώρες κατά μέσο όρο την χειμερινή περίοδο, ενώ το καλοκαίρι τα δρομολόγια αυξάνονται. Όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα [5.4], η περιοχή που πρόκειται να χωροθετηθεί η μαρίνα, βρίσκεται μόλις ελάχιστα μέτρα από την Επαρχιακή Οδό Λευκάδας Βασιλικής, δίνοντας έτσι ένα επιπλέον συγκριτικό πλεονέκτημα στην εν λόγω περιοχή.

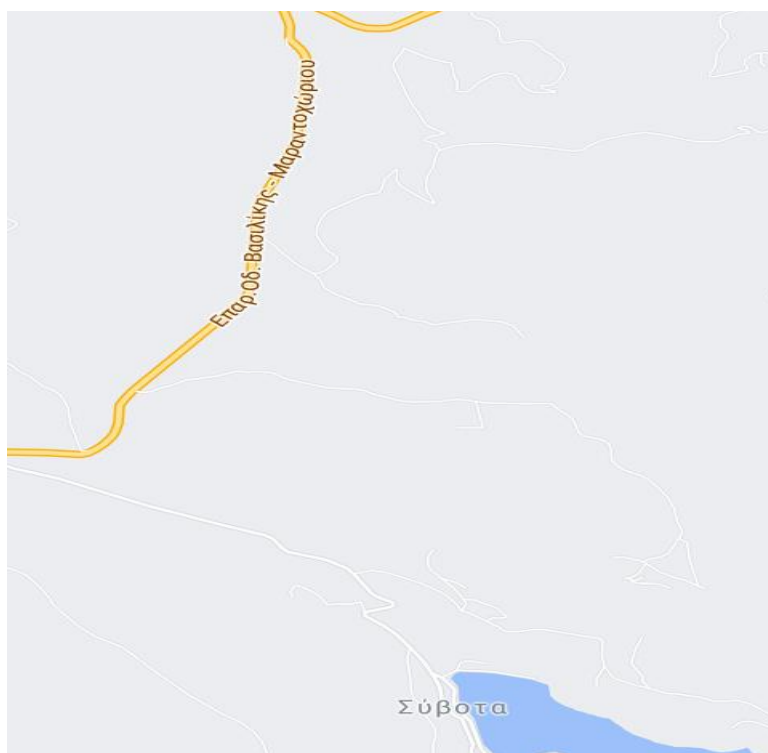


Εικόνα 5.4 Βασικό οδικό δίκτυο περιοχής μελέτης.

Με μαύρο χρώμα οριοθετείται το γεωτεμάχιο, εντός του οποίου πρόκειται να χωροθετηθεί η μαρίνα.

Πηγή: Googleearth, ίδια επεξεργασία.

Ο οικισμός των Συβότων συνδέεται οδικά με την Επαρχιακή Οδό Βασιλικής - Μαραντοχωρίου, όπου βρίσκεται σε χιλιομετρική απόσταση περίπου 2 χιλιομέτρων από τον οικισμό εικόνα [5.5], μέσω της Επαρχιακής Οδού Μαραντοχωρίου - Όρμος Σύβοτας, η οποία εντάσσεται στην κατηγορία δευτερεύον επαρχιακό δίκτυο. Ενώ, η σύνδεση των δρομολογίων του ΚΤΕΛ δεν είναι τόσο συχνή, αφού κατά την χειμερινή περίοδο υπάρχουν 2 δρομολόγια την ημέρα από και προς Λευκάδα, και όχι σε καθημερινή βάση, ενδεχομένως το καλοκαίρι τα δρομολόγια να αυξάνονται.



Εικόνα 5.5 Οδική σύνδεση του οικισμού των Συβότων με την Επαρχιακή Οδό Βασιλικής – Μαραντοχωρίου.

Πηγή: Googleearth, ίδια επεξεργασία.

- Υδάτινες μεταφορές (Θαλάσσιες): Ο οικισμός του Βλυχού βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση με το λιμάνι του Νυδριού, 3 χιλιομέτρων και 5 λεπτών οδικώς, το οποίο έχει κυρίως χαρακτήρα τουριστικό-επιβατηγό, αφού προσφέρεται για πρόσδεση σε κότερα, yacht καθώς και σε κρουαζιερόπλοια (ολιγάριθμων φυσικά θέσεων), προσφέροντας πολύ βασικές υπηρεσίες. Η μεγαλύτερη σημασία του λιμανιού αυτού, έχει να κάνει με τη σύνδεση, με ferryboat, με τα νησιά του Μεγανησίου, της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες σε καθημερινή βάση, ενώ τον χειμώνα τα δρομολόγια ελαχιστοποιούνται. Επίσης, στον ομώνυμο οικισμό συναντάται κατά μήκος του οδικού δικτύου το λιμάνι του Βλυχού, το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως από τα αλιευτικά σκάφη, αποτελώντας ένα ασφαλές αγκυροβόλιο. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια έχει προστεθεί μικρός λιμενοβραχίονας ο οποίος προσφέρεται και για τουριστικά σκάφη. Τέλος, ο οικισμός του Βλυχού βρίσκεται σε απόσταση 17 χιλιομέτρων και 21 λεπτών περίπου από το λιμάνι της Βασιλικής, το οποίο επίσης προσφέρει ακτοπλοϊκή σύνδεση με υπόλοιπα νησιά του Ιονίου, ωστόσο λόγω απόστασης οι κάτοικοι και οι τουρίστες αυτού εξυπηρετούνται από το λιμάνι του Νυδριού.

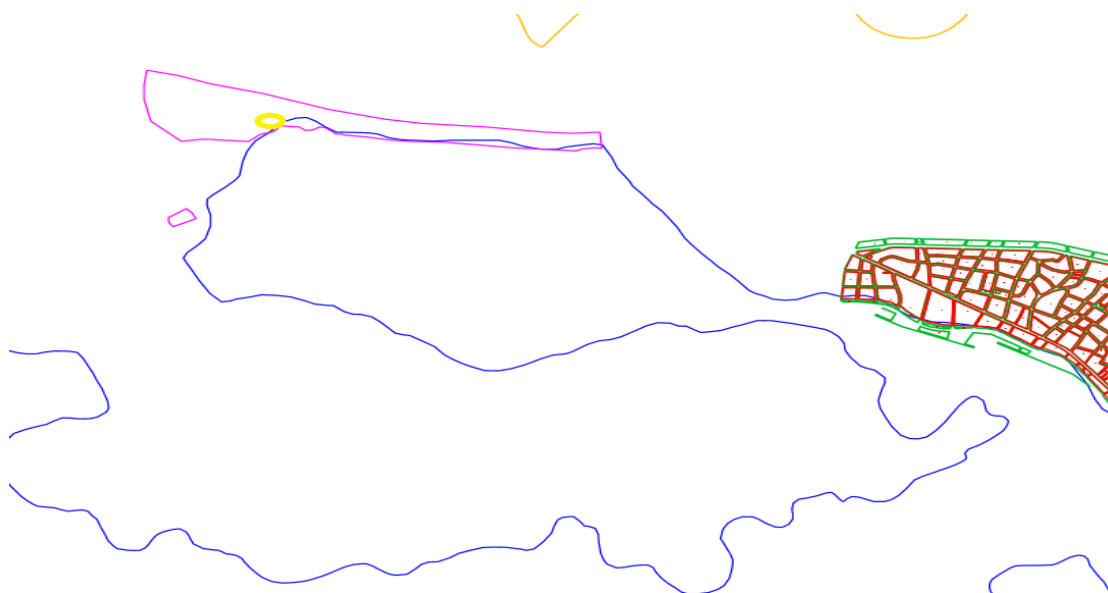
Ο οικισμός των Συβότων βρίσκεται σε χιλιομετρική απόσταση 15 χιλιομέτρων και χρονοαπόστασης 21 λεπτών από το λιμάνι του Νυδριού και τα προνόμια αυτού, ωστόσο κοντινότερα σε αυτόν βρίσκεται το λιμάνι της Βασιλικής, και συγκεκριμένα σε απόσταση 10 χιλιομέτρων και 15 περίπου λεπτών. Το λιμάνι της Βασιλικής, προσφέρει επίσης ακτοπλοϊκή σύνδεση, με ferryboat, συνδέοντας την Βασιλική με την Ιθάκη και την Κεφαλλονιά, ενώ ακόμη υπάρχουν μικροί λιμενοβραχίονες προσφέροντας θέσεις για πρόσδεση τόσο σε αλιευτικά σκάφη όσο και σε τουριστικά. Τέλος στον ομώνυμο

οικισμό των Συβότων, έχουν προστεθεί λιμενοβραχίονες προσφέροντας πάνω από 200 θέσεις ελλιμενισμού, έχοντας την δυνατότητα πρόσδεσης ακόμη και σκαφών με μεγάλο βύθισμα. Σε αυτό το σημείο μπορεί να προστεθεί σαν σχόλιο, ότι ενδεχόμενη χωροθέτηση επιπλέον θέσεων ελλιμενισμού θα επιβάρυνε περαιτέρω την περιοχή καθώς και το περιβάλλον.

- Εναέριες μεταφορές: Το νησί της Λευκάδας δεν διαθέτει αεροδρόμιο, εξυπηρετείται παρόλα αυτά από το διεθνές αεροδρόμιο του Ακτίου, που απέχει μόλις 18 χλμ. από την πόλη της Λευκάδας. Σε αυτό πραγματοποιούνται πτήσεις από και προς Κέρκυρα, Ζάκυνθο/Κεφαλλονιά και Σητεία καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου, ενώ τους καλοκαιρινούς μήνες χρησιμοποιείται συστηματικά για τη φιλοξενία πτήσεων charter, από διάφορες αεροπορικές εταιρείες όπως AustrianAirlines, BritishAirways, EasyJet, TUIAirways κλπ., από και προς τις περισσότερες χώρες της Ευρώπης. Στο αεροδρόμιο του Ακτίου το 2019 ταξίδεψαν 625.790 επιβάτες, έναντι 583.666 το 2018 παρουσιάζοντας μια αύξηση της τάξης του 7,2 %, βέβαια αυτοί οι επιβάτες μοιράζονται σε διάφορους προορισμούς όπως την Πρέβεζα και τις γύρω περιοχές, την Πάργα και την Λευκάδα. Ενώ ο αριθμός των πτήσεων το 2019 αυξήθηκε κατά 3,7% σε σχέση με το 2018, αφού οι πτήσεις έφτασαν τις 5.592 έναντι των 5.394 πτήσεων.

Συγκεκριμένα, ο οικισμός του Βλυχού απέχει 41 χιλιόμετρα από τον Αερολιμένα Ακτίου και χρονοαπόσταση περίπου 45 λεπτών με το ΙΧ, και συνδέεται μέσω της Επαρχιακής Οδού Λευκάδας Βασιλικής και στην συνέχεια οδικώς μέσω της Εθνικής Οδού Αμφιλοχίας Λευκάδας. Επίσης, πραγματοποιούνται καθημερινά δρομολόγια του ΚΤΕΛ Λευκάδας τα οποία ξεκινούν από την ομώνυμη πόλη με προορισμό το Άκτιο και την Πρέβεζα διάρκειας 45 λεπτών περίπου. Τα Σύβοτα απέχουν περίπου 1 ώρα και γύρω στα 50 χιλιόμετρα, ενώ η σύνδεση είναι η ίδια μόνο που προστίθεται η Επαρχιακή Οδός Μαραντοχωρίου – Όρμος Σύβοτας.

- Σταθερές στο έδαφος μεταφορές (Σιδηροδρομικές κλπ.) : Δεν παρατηρείται τέτοιου είδους μεταφορικό δίκτυο στο νησί μέχρι σήμερα.
- Συνδυασμένες μεταφορές: Τέτοιου είδους μεταφορές στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, οι οποίες συμβάλλουν σημαντικά σε παγκόσμιο επίπεδο στην μείωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας, στην μείωση της όχλησής, στην αποσυμφόρηση των κέντρων των αστικών και όχι μόνο περιοχών και κατ' επέκταση στην περιβαλλοντική και κοινωνική βιωσιμότητα, μπορούν να επιτευχθούν συνδυάζοντας τα μεταφορικά δίκτυα που αναλύθηκαν πιο πάνω.

Όρια Οικισμού:

Χάρτης 5.10 Όρια οικισμού του Βλυχού.

Με ρόζ χρώμα αποτυπώνονται τα όρια του οικισμού του Βλυχού και με κίτρινο χρώμα αποτυπώνεται με σχετική ακρίβεια η περιοχή στην οποία πρόκειται να χωροθετηθεί η μαρίνα, ενώ το ρυμοτομικό σχέδιο στο δεξί μέρος του χάρτη, από την οπτική του παρατηρητή, είναι από τον οικισμό του Μεγάλου Αυλακίου.

Πηγή: Δήμος Λευκάδας, ίδια επεξεργασία.

Όπως διαφαίνεται και από τον παραπάνω χάρτη, η περιοχή στην οποία προβλέπεται να δημιουργηθεί η μαρίνα βρίσκεται εντός ορίων του οικισμού του Βλυχού, και έτσι επωφελείται των προνομίων που προβλέπονται. Όσον αφορά τα όρια του οικισμού των Συβότων δεν παρεσχέθησαν.

Εγγύτητα σε Αστικά Κέντρα: Έχει ήδη γίνει μια μικρή αναφορά στα αστικά κέντρα γύρω από τις δύο περιοχές που μελετώνται, ωστόσο θα πραγματοποιηθεί μια ειδικότερη αναφορά. Ο οικισμός του Βλυχού βρίσκεται μόλις 3 χιλιόμετρα από τον οικισμό του Νυδριού, απόσταση η οποία με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, δηλαδή την Επαρχιακή Οδό Λευκάδας Βασιλικής διανύεται σε 5 λεπτά περίπου. Το Νυδρί ξεκίνησε να αναπτύσσεται γύρω στο 1960-1970 με την έλευση του Αριστοτέλη Ωνάση και την αγορά του Σκορπιού, νησί το οποίο απέχει μόλις 5 λεπτά με το σκάφος από το λιμάνι του Νυδριού. Σήμερα, αναφέρεται ως το πιο πολυσύχναστο παραθαλάσσιο θέρετρο του νησιού, αποτελεί μετά την πόλη της Λευκάδας τον πολυπληθέστερο οικισμό και συγκεντρώνει πλήθος τουριστικών καταλυμάτων (ξενοδοχείων, δωματίων κλπ), χώρων εστίασης καθώς και διάφορων άλλων επιχειρήσεων, κύρια πηγή εσόδων είναι ο τουρισμός και πολύ πιθανόν να είναι ο οικισμός με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον στο νησί, δημιουργώντας ένα δυναμικό cluster γύρω από αυτόν. Στον οικισμό του Νυδριού το 2011 κατεγράφησαν 971 μόνιμοι κάτοικοι, ενώ συνολικά η Δημοτική Ενότητα αριθμούσε 3570 (συμπεριλαμβανομένου και τον οικισμό του Βλυχού), στην πλειονότητα τους αυτοί οι κάτοικοι δραστηριοποιούνται και ψυχαγωγούνται στην περιοχή του Νυδριού, αφού αποτελεί σαφώς την πρωτεύουσα της Δημοτικής Ενότητας. Τέλος η πόλη της Λευκάδας βρίσκεται σε απόσταση 20 περίπου χιλιομέτρων και η απόσταση αυτή διανύεται σε σχεδόν 25 λεπτά, βεβαίως η πόλη της Λευκάδας αποτελεί τον μεγαλύτερο τόσο σε έκταση όσο και σε πληθυσμό οικισμό του νησιού, όπου εκεί

συγκεντρώνεται το σύνολο των υπηρεσιών και των δικτύων που εξυπηρετείται το νησί.

Το πλησιέστερο αστικό κέντρο στον οικισμό των Συβότων, τα οποία βρίσκονται νοτιότερα του οικισμού του Βλυχού, είναι ο οικισμός της Βασιλικής, σε απόσταση περίπου 10 χιλιομέτρων η οποία διανύεται σε περίπου 15 λεπτά με όχημα Ι.Χ. Πρόκειται για έναν μικρό οικισμό, αρκετά μικρότερο από αυτόν του Νυδριού. Το 2011 αριθμούσε μόλις 395 κατοίκους, ωστόσο συγκεντρώνει το ενδιαφέρον της νότιας Λευκάδας αφού αποτελεί το μεγαλύτερο και πιο αναπτυγμένο οικισμό στην ευρύτερη περιοχή. Η κύρια πηγή εσόδων και σε αυτή την περίπτωση είναι ο τουρισμός, συμπεριλαμβανομένου πλήθος τουριστικών επιχειρήσεων, ενώ αναπτύσσεται και μια ειδική μορφή του θαλάσσιου τουρισμού λόγω τοπικών κλιματολογικών συνθηκών, η ιστιοσανίδα (windsurfing). Ενώ, ο οικισμός των Συβότων απέχει από την πόλη της Λευκάδας 32 χλμ. και 40 λεπτά περίπου με όχημα Ι.Χ.

Ζώνη Ναυσιπλοΐας: Στην όρμη του Βλυχού κατά τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες, αγκυροβολεί εντός της θάλασσας, και όχι στις υφιστάμενες υποδομές οι οποίες δεν προσφέρουν ικανοποιητικό αριθμό θέσεων ελλιμενισμού, μεγάλος αριθμός ιστιοπλοϊκών, yacht κλπ, ενώ οι υφιστάμενες καταλαμβάνονται στο μεγαλύτερο μέρος τους από τα αλιευτικά σκάφη των ντόπιων κατοίκων με τις παροχές βεβαίως να μην είναι ικανοποιητικές. Το σύνολο ή μέρος αυτών των σκαφών αναψυχής, ύστερα από την υλοποίηση του έργου, θα έχει την δυνατότητα να επωφελείται, εφόσον το επιθυμεί, των παροχών που θα προσφέρονται, καταβάλλοντας φυσικά το ποσό που θα τους αναλογεί.

Το λιμάνι των Συβότων, όπως έχει ήδη αναφερθεί, συγκεντρώνει ένα σημαντικό αριθμό σκαφών αναψυχής, με τις παροχές βέβαια να καλύπτουν τις ανάγκες των σκαφών ως ένα βαθμό. Ωστόσο η χωροθέτηση μαρίνας στην περιοχή θα κάλυπτε βεβαίως με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα τις ανάγκες των επισκεπτών. Αξίζει να σημειωθεί ότι κάθε χρόνο, την τρίτη Πέμπτη του Σεπτεμβρίου διοργανώνεται, από τις ξένες εταιρείες ενοικίασης σκαφών που δραστηριοποιούνται στο νησί, η “SouthernIoniaRegatta” που έχει σαν τελικό προορισμό τα Σύβοτα, συγκεντρώνοντας πλήθος ιστιοπλοϊκών.

Υπάρχουσες Λιμενικές και παρεμφερείς Υποδομές: Σε ότι αφορά τις υπάρχουσες λιμενικές υποδομές στους δύο οικισμούς, πραγματοποιήθηκε ανάλυση σε προηγούμενο κριτήριο “Δίκτυα υποδομών και συγκοινωνιακές διασυνδέσεις”. Ακόμη, στην περιοχή του Βλυχού είναι εγκατεστημένη υποδομή συντήρησης και επισκευής σκαφών, κοινώς Καρνάγιο, με δυνατότητα εξυπηρέτησης σχετικά μεγάλου μήκους και σημαντικού αριθμού σκαφών.

Κοινωνική αποδοχή: Ύστερα από προσωπική επικοινωνία με τον πρόεδρο της Τοπικής Κοινότητας Βλυχού, μου μετέφερε ότι πλέον οι κάτοικοι είναι θετικοί σχετικά με την επένδυση αυτή, μιας και θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας, πολύ σημαντικό μιας και στην περιοχή δεν είναι τόσο αναπτυγμένος ο τουρισμός όσο είναι στο γειτονικό Νυδρί, αλλά επίσης το Βλυχό θα αναπτυχθεί συνολικά με συνοδά έργα της μαρίνας π.χ. βελτίωση οδικού δικτύου, βελτίωση του παράκτιου μετώπου κλπ., ενώ θα δημιουργηθεί ένα νέο ενδιαφέρον για επιμέρους επενδύσεις (Σολδάτος, 2020). Αντίθετα, οι κάτοικοι των Συβότων δεν θα ήθελαν την χωροθέτηση μιας τόσο μεγάλης επένδυσης στην περιοχή τους, καθώς υποστηρίζουν ότι θα αλλοίωνε τον παραδοσιακό χαρακτήρα του οικισμού.

Διαθέσιμος ελεύθερος χώρος:

Εικόνα 5.6 Οικισμός Συβότων και προτεινόμενη περιοχή χωροθέτησης στον οικισμό του Βλυχού.
 Πηγή: Googleearth, ίδια επεξεργασία.

Όπως φαίνεται και στην παραπάνω εικόνα [5.6], πρωτίστως, στην περιοχή των Συβότων δεν υπάρχει άμεσα διαθέσιμος χώρος, και δευτερευόντως, η χωροθέτηση μιας τέτοιου μεγέθους μαρίνας απαιτεί σημαντικό χερσαίο αλλά και θαλάσσιο χώρο, όποτε λαμβάνοντας υπόψη τόσο τον παράκτιο χώρο όσο και τον θαλάσσιο της περιοχής, η χωροθέτηση του εν λόγω έργου μοιάζει αδύνατη. Αντιθέτως, στην περιοχή του οικισμού του Βλυχού, έχει βρεθεί άμεσα διαθέσιμος χώρος προς αξιοποίηση ο οποίος είναι ικανοποιητικά επαρκής.

Κόστος: Και στις δύο περιοχές το κόστος είναι υψηλό. Συγκεκριμένα, στην περιοχή του Βλυχού το υψηλό κόστος ευθύνεται στις εργασίες εκβάθυνσης που απαιτούνται, ωστόσο στην περιοχή των Συβότων το κόστος κρίνεται ότι θα είναι συνολικά μεγαλύτερο για την δημιουργία των απαιτούμενων υποδομών.

Ύστερα από την έρευνα που μόλις αναπτύχθηκε, έγινε καλύτερα αντιληπτός ο ρόλος και το προφίλ των περιοχών μελέτης στα διάφορα σημεία που αναφέρθηκαν. Συνυπολογίζοντας λοιπόν τα διάφορα κριτήρια που ετέθησαν, η επιλογή χωροθέτησης της μαρίνας στο Βλυχό κρίνεται ως η καταλληλότερη και αποδοτικότερη.

5.4 Προσφορά – Ζήτηση για υπηρεσίες ελλιμενισμού στην ευρύτερη περιοχή.

5.4.1 Προσφορά – ανταγωνισμός

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης εντοπίζεται ένας σημαντικός αριθμός μαρίνων, οι οποίες λειτουργούν εδώ και αρκετά χρόνια και πρόκειται να βρίσκονται σε άμεσο ή έμμεσο ανταγωνισμό με αυτή του Βλυχού, μετά την υλοποίηση της επένδυσης και κατά τη φάση λειτουργίας της. Η ευρύτερη περιοχή μελέτης σε αυτή την περίπτωση αφορά το Ιόνιο πέλαγος και την Δυτική Ελλάδα, ενώ στην ανάλυση που πραγματοποιήθηκε δεν συμπεριλήφθηκε η μαρίνα στην Καλαμάτα. Πιο συγκεκριμένα, θα γίνει μια αναφορά αρχικά στην Μαρίνα της Λευκάδας, η οποία βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση από την περιοχή του Βλυχού και σε αυτή την

περίπτωση δημιουργείται άμεσος ανταγωνισμός, και στην συνέχεια θα γίνει αναφορά στις μαρίνες έμμεσου ανταγωνισμού που βρίσκονται στην Πρέβεζα και την Κέρκυρα.

Μαρίνα Λευκάδας



Εικόνα 5.7 Μαρίνα Λευκάδας.

Πηγή: greek-marinas.gr.

Η μαρίνα της Λευκάδας λειτουργεί από το 2002 και πολύ πιθανό είναι να αποτελεί μια από τις πιο σύγχρονες μαρίνες της Μεσογείου. Βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του Νησιού, σχεδόν μέσα στην πόλη και ακριβώς δίπλα στο κεντρικό λιμάνι του νησιού. Η συνολική χωρητικότητα της είναι 620 σκάφη μήκους έως 45μ και βυθίσματος 4μ. Επίσης, υπάρχουν εγκαταστάσεις διαχείμασης για περίπου 280 σκάφη, με τους γερανούς (TravelLift) 150 και 70 τόνων αλλά και τον 60 τόνων κινητό γερανό να διευκολύνουν τους χειρισμούς καθέλκυσης και ανύψωσης των σκαφών. Τέλος, προσφέρεται μια πλήρη γκάμα τεχνικών και άλλων υπηρεσιών. Πιο αναλυτικά, οι κύριες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες της μαρίνας συμπεριλαμβάνουν (Ένωση Μαρίνων Ελλάδας, 2020):

- 620 θέσεις ελλιμενισμού
- 280 θέσεις διαχείμασης
- Μέγιστο μήκος: 45μ
- Μέγιστο βύθισμα: 4μ
- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος (220 / 380 V)
- Σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων
- Ράμπα
- Συντήρηση σκαφών και εγκαταστάσεις επισκευών
- Γερανός (Travel lift) 150 τόνων
- 24ωρη υπηρεσία security
- Τελωνείο και Λιμεναρχείο
- Wi-fi
- Τουαλέτες, Ντουζιέρες, Πλυντήριο
- Χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων
- Ενοικίαση αυτοκινήτων και σκαφών
- Καταστήματα ναυτιλιακών ειδών και παντοπωλεία

- Εστιατόρια, καφετέριες και μπαρ
- Ξενοδοχείο και συνεδριακό κέντρο
- Πισίνα
- Στάση του ΚΤΕΛ

Μαρίνα Πρέβεζας



Εικόνα 5.8 Μαρίνα Πρέβεζας.

Πηγή: greek-marinas.gr.

Η μαρίνα της Πρέβεζας αποτελεί ένα ιδανικό σημείο εκκίνησης για κρουαζιέρα στο Ιόνιο. Βρίσκεται πολύ κοντά στο κέντρο της πόλης και σε απόσταση 5χλμ από το αεροδρόμιο του Ακτίου, ενώ βρίσκεται ψηλά στις προτιμήσεις των ιδιοκτητών σκαφών από όλο τον κόσμο. Διαθέτει χωρητικότητα ελλιμενισμού 300 θέσεων, είναι κατασκευασμένη με τις υψηλότερες διεθνείς προδιαγραφές και εκτός από τον ελλιμενισμό σκαφών, παρέχονται και συμπληρωματικές υπηρεσίες ψυχαγωγίας και διασκέδασης. Πιο αναλυτικά, οι κύριες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες της μαρίνας συμπεριλαμβάνουν (Ένωση Μαρίνων Ελλάδας, 2020):

- 300 θέσεις ελλιμενισμού
- Μέγιστο μήκος: 45μ
- Μέγιστο βύθισμα: 4,5μ
- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος (220 / 380 V), 120 Αμπέρ
- Πόσιμο νερό
- Τουαλέτες, Ντουζιέρες, εγκαταστάσεις υγιεινής, προσβάσιμες τουαλέτες
- Wi-fi
- Εστιατόριο και καφετέρια/μπαρ
- Μίνι μάρκετ
- Πλυντήρια και στεγνωτήρια
- Υπηρεσίες καθαριότητας
- Σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων
- Παιδική χαρά
- Ενοικίαση αυτοκινήτων
- Κατάστημα ναυτιλιακών ειδών

- 24/7 CCTV και Ασφάλεια
- Συντήρηση και επισκευή σκαφών
- Εταιρείες ενοικίασης σκαφών
- ΑΤΜ
- Χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων και μηχανών, προσβάσιμες θέσεις πάρκινγκ
- Θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων
- Pump – Out station (bilge and blackwater)

Μαρίνα Κλεοπάτρα



Εικόνα 5.9 Μαρίνα Κλεοπάτρα.

Πηγή: greek-marinas.gr

Η μαρίνα Κλεοπάτρα βρίσκεται στη χερσόνησο του Ακτίου, μόλις 1,5 χλμ. από το Αεροδρόμιο Ακτίου και πολύ κοντά στην πόλη της Πρέβεζας. Συγκεκριμένα έχει κτισθεί ακριβώς στην απέναντι όχθη από την μαρίνα της Πρέβεζας. Μπορεί να φιλοξενήσει 100 σκάφη μήκους έως 30μ και το συμβόλαιο ελλιμενισμού μπορεί να έχει διάρκεια ημερήσια, μηνιαία ή ετήσια. Η περιοχή διαχείμασης καλύπτει 11 στρέμματα και προσφέρονται κάθε είδους υπηρεσίες διαχείμασης στα 1000 σκάφη. Πρόκειται για την μεγαλύτερη έκταση διαχείμασης στην Ελλάδα. Πιο αναλυτικά, οι κύριες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες της μαρίνας συμπεριλαμβάνουν (Ένωση Μαρίνων Ελλάδας, 2020):

- 100 θέσεις ελλιμενισμού
- 1000 θέσεις διαχείμασης
- Μέγιστο μήκος: 30μ
- Γερανός (Travel lift) 300 τόνων
- Γερανός (Travel lift) 50 τόνων
- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος (220 / 380 V), 120 Αμπέρ
- Πόσιμο νερό
- Τουαλέτες, Ντουζιέρες, εγκαταστάσεις υγιεινής
- Wi-fi
- Εστιατόριο, καφετέρια και μπαρ
- Μίνι μάρκετ

- Ενοικιαζόμενα δωμάτια
- Πλυντήρια και στεγνωτήρια
- Υπηρεσίες πλυντηρίων
- Σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων
- Ταχυδρομείο
- Παιδότοπος
- Λεωφορείο για Πρέβεζα
- Ενοικίαση αυτοκινήτων
- Συνεργασία με ναυτικούς ομίλους
- Συντήρηση και επισκευή σκαφών
- Ανακαίνιση σκαφών

Μαρίνα Γουβιών



Εικόνα 5.10 Μαρίνα Γουβιών.
Πηγή: greek-marinas.gr.

Η μαρίνα Γουβιών, βρίσκεται στο νησί της Κέρκυρας, περίπου 6 χλμ. από την πόλη της Κέρκυρας και 7 χλμ. από τον Διεθνή Αερολιμένα, ενώ αποτελεί την πρώτη ιδιωτική μαρίνα στην Ελλάδα. Πρόκειται για μια πλήρως οργανωμένη μαρίνα με εγκαταστάσεις και υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών, συγκεκριμένα η συνολική χωρητικότητα της είναι 1235 θέσεις ελλιμενισμού, τόσο σε μόνιμες όσο και σε πλωτές προβλήτες. Επίσης, διαθέτει εγκαταστάσεις διαχείμασης για περίπου 520 σκάφη, το μέγιστο μήκος των οποίων είναι 80μ και το βύθισμα 5,5μ, γερανό (TravelLift) 65 τόνων, αυτόματους κινητούς γερανούς 45 και 20 τόνων για τη διευκόλυνση των χειρισμών των σκαφών από και προς το νερό, μικρότερους γερανούς 5 τόνων και ένα φορτηγό μεταφοράς σκάφους. Πιο αναλυτικά, οι κύριες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες της μαρίνας συμπεριλαμβάνουν (Ένωση Μαρίνων Ελλάδας, 2020):

- 1235 θέσεις ελλιμενισμού
- 520 θέσεις διαχείμασης
- Μέγιστο μήκος: 80μ
- Μέγιστο βύθισμα: 5,5μ
- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος (220 / 380 V)
- Σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων

- Ράμπα
- Συντήρηση σκαφών και εγκαταστάσεις επισκευών
- Γερανός (Travel lift) 65 τόνων
- 24ωρη υπηρεσία security
- Τελωνείο και Λιμεναρχείο
- Wi-fi
- Τουαλέτες, Ντουζιέρες, Πλυντήριο
- Χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων
- Ενοικίαση αυτοκινήτων και σκαφών
- Καταστήματα ναυτιλιακών ειδών και παντοπωλεία
- Εστιατόριο, καφέ και μπαρ
- Πισίνα

5.4.2 Ζήτηση

Η ζήτηση υπηρεσιών των μαρίνων προσδιορίζεται από τρεις κύριους παράγοντες (Διακομιχάλης, 2006):

- Τις τιμές πώλησης των υπηρεσιών που προσφέρουν οι οργανωμένες μαρίνες και τα τέλη ελλιμενισμού.
- Τις συνθήκες προσφοράς θέσεων και υπηρεσιών μαρίνων στις υπόλοιπες χώρες της Μεσογείου.
- Τις εξελίξεις στην αγορά σκαφών αναψυχής.

Οι τιμές των Ελληνικών μαρίνων υψηλών προδιαγραφών είναι χαμηλότερες των αντίστοιχων της βόρειο-δυτικής Μεσογείου. Οι τιμές των ακριβών Ελληνικών μαρίνων είναι κατά 20-40% χαμηλότερες από τις τιμές στις αντίστοιχες μαρίνες των παραπάνω χωρών. Ενώ οι ελληνικές τιμές των ακριβών μαρίνων είναι υψηλότερες μέχρι και 30% από τις αντίστοιχες τουρκικές καθώς και αυτές της πρώην Γιουγκοσλαβίας, αυτές των φθηνών Ελληνικών μαρίνων είναι χαμηλότερες των οργανωμένων μαρίνων της Τουρκίας. Η ζήτηση των υπηρεσιών των μαρίνων έχει διαφορετικό χαρακτήρα ανάλογα με την εποχή του έτους. Τη θερινή περίοδο η κίνηση των σκαφών αυξάνεται, με αποτέλεσμα να εντείνεται η ζήτηση για παραμονή σε μαρίνες και λιμάνια. Αντίθετα, κατά τη χειμερινή περίοδο αυξάνεται η ζήτηση για θέσεις στάθμευσης με σκοπό τη διαχείριση των σκαφών κατά την οποία εκτελούνται οι εργασίες συντήρησης και επισκευών (Διακομιχάλης, 2006).

Στην ενότητα αυτή, θα αναλυθεί και θα μελετηθεί η κίνηση των σκαφών (επαγγελματικών και αναψυχής) στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, δηλαδή το νησί την Λευκάδα. Ύστερα από αίτημα προς το Λιμεναρχείο Λευκάδας, καθώς και προσωπική επικοινωνία με διοικητικό υπάλληλο της ίδιας αρχής, παραχωρήθηκαν τα απαραίτητα δεδομένα τα οποία ύστερα από επεξεργασία πήραν την εξής μορφή (Σκεπετάρης, 2020):

Πίνακας 5.9 Αριθμός απόπλου επαγγελματικών σκαφών για το νησί της Λευκάδας τα έτη 2015-2019 ανά εξάμηνο.

Υπηρεσία υποβολής αναφοράς	2015/1	2015/2	2016/1	2016/2	2017/1	2017/2	2018/1	2018/2	2019/1	2019/2
Λ/Χ Λευκάδας	1013	1128	844	1466	822	1251	858	658	340	477

Λ/Χ Λευκάδας Λ/Τ Νυδριού Λευκάδας	740	1160	690	1039	715	1220	729	1291	796	1194
---	-----	------	-----	------	-----	------	-----	------	-----	------

Πηγή: Λιμεναρχείο Λευκάδας, 2020, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 5.10 Αριθμός κατάπλου επαγγελματικών σκαφών για το νησί της Λευκάδας τα έτη 2015-2019 ανά εξάμηνο.

Υπηρεσία υποβολής αναφοράς	2015/1	2015/2	2016/1	2016/2	2017/1	2017/2	2018/1	2018/2	2019/1	2019/2
Λ/Χ Λευκάδας	1013	1128	844	1466	822	1251	858	658	340	477
Λ/Χ Λευκάδας Λ/Τ Νυδριού Λευκάδας	740	1160	690	1039	715	1220	729	1291	801	1194

Πηγή: Λιμεναρχείο Λευκάδας, 2020, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 5.11 Αριθμός απόπλου σκαφών αναψυχής για το νησί της Λευκάδας τα έτη 2015-2019 ανά εξάμηνο.

Υπηρεσία υποβολής αναφοράς	2015/1	2015/2	2016/1	2016/2	2017/1	2017/2	2018/1	2018/2	2019/1	2019/2
Λ/Χ Λευκάδας	85	129	135	190	57	171	231	277	151	239
Λ/Χ Λευκάδας Λ/Τ Νυδριού Λευκάδας	39	39	24	51	19	46	21	46	39	37

Πηγή: Λιμεναρχείο Λευκάδας, 2020, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 5.12 Αριθμός κατάπλου σκαφών αναψυχής για το νησί της Λευκάδας τα έτη 2015-2019 ανά εξάμηνο.

Υπηρεσία υποβολής αναφοράς	2015/1	2015/2	2016/1	2016/2	2017/1	2017/2	2018/1	2018/2	2019/1	2019/2
Λ/Χ Λευκάδας	85	129	135	190	57	171	231	277	151	239
Λ/Χ Λευκάδας Λ/Τ Νυδριού Λευκάδας	39	39	24	51	19	46	21	46	39	37

Πηγή: Λιμεναρχείο Λευκάδας, 2020, ίδια επεξεργασία.

Παρατηρώντας τους πίνακες που μόλις προηγήθηκαν, αρχικά διαφαίνεται ότι ο αριθμός των απόπλων και κατάπλων ανά κατηγορία σκάφους είναι σχεδόν ο ίδιος σε κάθε αντίστοιχο εξάμηνο, δηλαδή μεταξύ των πινάκων [5.9-5.10 και 5.11-5.12]. Συγκεκριμένα, η μόνη διαφορά που παρατηρείται είναι κατά το 1^ο εξάμηνο του 2019 μεταξύ των πινάκων [5.9-5.10]. Ενώ, στις περισσότερες περιπτώσεις ο αριθμός των καταγεγραμμένων σκαφών είναι μεγαλύτερος κατά το 2^ο εξάμηνο και στους τέσσερις πίνακες. Τέλος, ο αριθμός των καταγεγραμμένων επαγγελματικών σκαφών είναι πολύ μεγαλύτερος από αυτόν των σκαφών αναψυχής. Εν συνεχεία, προσθέτοντας τον αριθμό των κατάπλων των πινάκων 5.10 και 5.12 δημιουργείται ο πίνακας [5.13] που ακολουθεί.

Πίνακας 5.13 Συνολικός αριθμός κατάπλων σκαφών για το νησί της Λευκάδας τα έτη 2015-2019 ανά έτος.

Έτος Αναφοράς	2015	2016	2017	2018	2019
Συνολικός αριθμός σκαφών	4333	4439	4301	4111	3278

Πηγή: Λιμεναρχείο Λευκάδας, 2020, ίδια επεξεργασία.

Στον πίνακα [5.13] παρατηρείται σημαντικός αριθμός σκαφών να προσεγγίζει το νησί τα τελευταία 5 έτη, όπου το 2016 ο αριθμός είχε την μέγιστη συγκέντρωση και το 2019 την ελάχιστη. Συγκεκριμένα, το 2019 σημειώθηκε ο μικρότερος αριθμός σκαφών τα τελευταία χρόνια. Ακόμη, σε αυτό το σημείο πρέπει να τονισθεί ότι, σημαντικός αριθμός σκαφών δεν καταγράφεται από το Λιμεναρχείο Λευκάδας, για διάφορους λόγους, χωρίς αποκλειστικά να ευθύνεται το Λιμεναρχείο για το ζήτημα αυτό, πράγμα που σημαίνει ότι τα νούμερα του πίνακα δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματικότητα καθώς επί της ουσίας ο αριθμός των σκαφών είναι μεγαλύτερος (Σκεπετάρης, 2020).

Κεφάλαιο 6

ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΥΤΗΣ



6.1 Αναγκαιότητα – Σκοπιμότητα κατασκευής του έργου

Σύμφωνα με στοιχεία του ΣΕΤΕ 2015, ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ε.Ε. το 2015 συγκέντρωνε το 10% των τουριστικών δαπανών, αποτελώντας έτσι σημαντικό παραγωγικό τομέα για τις παράκτιες περιοχές, ενώ παράλληλα συνεισφέρει θετικά στο ΑΕΠ των εμπλεκόμενων χωρών. Η προστιθέμενη αξία του θαλάσσιου τουρισμού στην Ε.Ε. είναι τεράστια με οικονομικά μεγέθη που άγγιξαν τα 150 δις για το 2006 και ξεπέρασαν τα 200 δις το 2012. Η ανάπτυξη του Yachting, πέραν της δημιουργίας θέσεων εργασίας, συμπαρασύρει ανοδικά και άλλες παραγωγικές δραστηριότητες άμεσα ή έμμεσα συνδεδεμένες με τον κλάδο. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στην Ε.Ε. στον χώρο του Yachting και στις μαρίνες απασχολούνται άμεσα 250 χιλιάδες άτομα και έμμεσα 370 χιλιάδες σε άμεσα εξαρτώμενους κλάδους (ΣΕΤΕ, 2015). Κάπου εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι, παρόλο την μεγάλη ακτογραμμή και το πλήθος των νησιών που έχει η χώρα μας, προσφέρονται οι λιγότερες θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής σε σύγκριση με τους ανταγωνιστικούς προορισμούς της Μεσογείου (Ένωση Μαρίνων Ελλάδας, 2020).

Η χώρα μας εξαιτίας των κλιματικών, νησιωτικών και γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών αποτελεί έναν ιδεώδη προορισμό σε διεθνές επίπεδο για τον τουρισμό σκαφών αναψυχής. Μάλιστα, αυτό το είδος τουρισμού έχει επιλεγεί από το αρμόδιο υπουργείο ως προτεραιότητα εναλλακτικής μορφής τουρισμού. Με κύκλο εργασιών περί τα 160-180 εκατ.€, πλήθος επιχειρήσεων και 9.500 περίπου εργαζομένους στον χώρο του yachting είναι προφανές ότι η κοινωνικό-οικονομική συνεισφορά του κλάδου είναι σημαντική. Τα θετικά σημεία της συνεισφοράς αυτής είναι ότι αποτελεί πόλο έλξης εσωτερικού και εξωτερικού τουρισμού, ενδυναμώνει την κοινωνική εξωστρέφεια, προάγει την τεχνική εκπαίδευση, δημιουργεί νέα επαγγέλματα, συνδράμει στην κοινωνική και ασφαλιστική ανάταξη, βελτιώνει το κλίμα επενδύσεων, αυξάνει τα εισοδήματα, συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, κ.α. (Μπανός, 2018).

Στις προοπτικές ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και του θαλάσσιου τουρισμού αναφέρθηκε ο πρόεδρος της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας στο Παγκόσμιο Συνέδριο Μαρίνων που πραγματοποιήθηκε στην χώρα μας το 2018. Συγκεκριμένα, ανέφερε χαρακτηριστικά ότι, για κάθε 1 ευρώ που αποδίδουν τα σκάφη στις μαρίνες, επιπλέον

5 ευρώ δαπανών κατευθύνονται σε υποστηρικτικές δραστηριότητες. Παράλληλα σημείωσε ότι για κάθε 100 σκάφη δημιουργούνται 4 θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 40 θέσεις σε άλλες επιχειρήσεις. Ακόμη, επισήμανε την ανάγκη να υπάρξει ένα υποστηρικτικό περιβάλλον για τον κλάδο που δεν θα εμποδίζει την αναβάθμιση των μαρίνων (Κατσικάδης, 2018). Επίσης, οι αρμόδιοι υπουργοί αναφέρθηκαν στις ανάγκες προσαρμογής στα νέα δεδομένα, ώστε να προσελκύσει η χώρα μας επενδύσεις σε μαρίνες και τουριστικά σκάφη. Ενώ, επισημάνθηκε ακόμη η σπουδαιότητα του ρόλου που διαδραματίζουν οι τουριστικοί λιμένες στην οικονομική ανάπτυξη της οικονομίας. Τέλος, αναλύθηκε η πορεία του κλάδου ανά περιοχή σε παγκόσμιο επίπεδο, με τη Μεσόγειο να είναι στην κορυφή της ζήτησης.

Ακόμα, η κα. Κουντουρά κατά την επίσκεψη της στη Λευκάδα, τον Μάρτιο του 2019, επισήμανε ότι η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και η διασύνδεση του με νέα θεματικά προϊόντα αποτελεί στρατηγική προτεραιότητα για την καθιέρωση της Λευκάδας σε κορυφαίο τουριστικό προορισμό 365 μέρες τον χρόνο (ΕΛΕΝΑ ΚΟΥΝΤΟΥΡΑ, 2019). Επιπροσθέτως, το 2019 ο Δήμος Λευκάδας ενέκρινε τη συμμετοχή του στη Στρατηγική Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης (ΟΧΕ) Λευκάδας, στο πλαίσιο του χωρικού προτύπου Παράκτιος χώρος με έμφαση στη θαλάσσια οικονομία, ενώ βασικός μοχλός αυτής της νέας στρατηγικής θα αποτελέσει σαφώς η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού (Κοντογιάννη, 2019).

Το νησί της Λευκάδας γεωγραφικά βρίσκεται στο μέσον της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, σχεδόν ενώνεται με την ηπειρωτική Ελλάδα και αποτελεί ένα βασικό τουριστικό προορισμό, τόσο σε περιφερειακό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Σαφώς, όπως έχει ήδη ειπωθεί, σημαντικό ρόλο στην οικονομία του παίζει ο τουρισμός, αφού τα τελευταία χρόνια έχει γνωρίσει μεγάλη άνθηση και έχει συγκεντρώσει σχεδόν όλο το ενδιαφέρον σε τοπικό και όχι μόνο επίπεδο, αφού πολλοί μη μόνιμοι κάτοικοι της Λευκάδας επενδύουν σε αυτήν τα τελευταία χρόνια. Στην προσπάθεια διαμόρφωσης ενός ισχυρού και ανταγωνιστικού τουριστικού προφίλ, σε συνδυασμό με την αειφόρο ανάπτυξη, προωθείται η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο θαλάσσιος τουρισμός μιας και το νησί ενδείκνυται για τέτοιου είδους δραστηριότητες. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού θα επιφέρει θετικές επιπτώσεις στην τουριστική κατανάλωση με (Μαρίνου, 2009):

- Τον εμπλουτισμό της τουριστικής προσφοράς
- Την υποβοήθηση της ξενοδοχειακής πληρότητας
- Την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου
- Τη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης του νησιού αλλά και της ελληνικής αγοράς γενικότερα και
- Την δημιουργία θέσεων εργασίας

Το έργο της μαρίνας θα συμβάλει σημαντικά στην ενίσχυση του τουρισμού στο νησί, καθώς θα προσελκύσει ένα επιπλέον κύμα τουριστών που ασχολούνται με τον θαλάσσιο τουρισμό, ισχυροποιώντας έτσι την τουριστική ταυτότητα “θαλάσσιος τουρισμός – ακτοπλοΐα – τουρισμός σκαφών αναψυχής – ναυταθλητισμός κ.α.” που έχει αρχίσει να δημιουργείται τα τελευταία χρόνια, τόσο από τις υποδομές που έχουν δημιουργηθεί (λιμάνια, μαρίνα, εταιρείες σκαφών αναψυχής – ναυταθλητισμού-ναυσιπλοΐας κ.α.) και τα φυσικογεωγραφικά χαρακτηριστικά που το επιτρέπουν, όσο και από το προφίλ ενός μέρους των τουριστών που έρχονται κατά παράδοση στο νησί (κυρίως από χώρες όπως η Αγγλία και η Ιταλία). Ακόμη, με την τουριστική αυτή ανάπτυξη που θα αφορά κυρίως τον θαλάσσιο τουρισμό, πρόκειται να παρουσιαστεί

και προσέλκυση επενδυτών για υποστηρικτές ή και συνδυαστικές επενδύσεις, έχοντας σαν αποτέλεσμα την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, άμεσων και έμμεσων, αλλάζοντας έτσι ραγδαία το προφίλ τόσο του Βλυχού όσο και της ευρύτερης περιοχής, ενισχύοντας την οικονομία.

Επιπλέον, η μαρίνα του Βλυχού θα συμβάλει στην δημιουργία και ανάπτυξη ενός τοπικού δικτύου μαρινών, σε συνδυασμό με αυτή της Λευκάδας και τις δύο μαρίνες σε Άκτιο και Πρέβεζα, σε ένα ευρύτερο δίκτυο σε περιφερειακό επίπεδο μαζί με τις προηγούμενες συν αυτή της Κέρκυρας, κάτι το οποίο προτείνεται και από το Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α για τον Τουρισμό, όπως και από το Π.Π.Χ.Σ.Α.Α των Ιονίων νήσων. Τέλος, θα ενισχυθεί το εθνικό δίκτυο μαρινών, το οποίο σήμερα αριθμεί 21 μαρίνες με συνολικά 8.100 θέσεις ελλιμενισμού, από τις οποίες οι μισές βρίσκονται στην Αττική. Ενώ, τα μέλη της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας καλύπτουν το 77% της συνολικής περιφερειακής ικανότητας ελλιμενισμού, με υποδομές υψηλών προδιαγραφών και σύγχρονες υπηρεσίες, κάνοντας το εθνικό δίκτυο πιο ανταγωνιστικό έναντι γειτονικών χωρών καθώς και πιο θελκτικό προς τους τουρίστες που ασχολούνται με αυτό το είδος τουρισμού και όχι μόνο.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι σε πολύ κοντινή απόσταση από την περιοχή στην οποία πρόκειται να χωροθετηθεί η μαρίνα, και συγκεκριμένα σε απόσταση 2-3 χιλιομέτρων, εντοπίζονται αρκετοί χώροι διαχείμασης και επισκευής σκαφών, όπως φαίνεται και στον χάρτη [6.1] που ακολουθεί. Έτσι, θα δημιουργηθεί ένα ισχυρό δίκτυο υπηρεσιών και παροχών απευθυνόμενο στα σκάφη των επισκεπτών - τουριστών και όχι μόνο, ενισχύοντας κατ' επέκταση τον θαλάσσιο τουρισμό τόσο στην περιοχή όσο και σε ολόκληρη την περιφέρεια.



Χάρτης 6.1 Οι γειτνιάζων στην μαρίνα χώροι διαχείμασης και επισκευής σκαφών.

Πηγή: GoogleEarth, ίδια επεξεργασία.

Συνοψίζοντας όλα τα παραπάνω, η δημιουργία της μαρίνας θα έχει σαν στόχο:

- ✓ Την κάλυψη της ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού και την προσφορά υψηλής ποιότητας υπηρεσιών ελλιμενισμού.
- ✓ Την συγκράτηση, τόνωση και αξιοποίηση του τοπικού ανθρώπινου δυναμικού και στην δημιουργία θέσεων εργασίας.
- ✓ Την προσέλκυση επενδυτών για υποστηρικτικές και συνδυαστικές δραστηριότητες.
- ✓ Την βελτίωση του υποδομιακού κεφαλαίου συνολικά της περιοχής.
- ✓ Την ένταξη της περιοχής στον διεθνή χάρτη του θαλάσσιου τουρισμού.
- ✓ Την ανταπόκριση των εξελίξεων της διεθνούς τουριστικής αγοράς, η οποία στοχεύει σε περισσότερο ποιοτικά και σύνθετα προϊόντα.
- ✓ Την αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος της περιοχής του Βλυχού, καθώς αποτελεί ιδανικό σημείο για υπηρεσίες ελλιμενισμού.
- ✓ Την τόνωση της τοπικής οικονομίας.
- ✓ Την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού τόσο σε τοπικό, όσο και σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Όπως ειπώθηκε και στην ενότητα 5.3.1, η περιοχή μελέτης σύμφωνα με το Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. για τον Τουρισμό εντάσσεται στις αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές με περιθώρια ανάπτυξης μαζικού τουρισμού (B1), ενώ σύμφωνα με το αναθεωρημένο Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων ανήκει στον τριτογενή τομέα παραγωγής και συγκεκριμένα στις “Περιοχές με περιθώρια ανάπτυξης ειδικού και εναλλακτικού τουρισμού”. Σκοπός της χωροθέτησης του έργου στον οικισμό του Βλυχού, και συγκεκριμένα στην περιοχή με το τοπωνύμιο “Ξέρα”, είναι η ενίσχυση της ταυτότητας της περιοχής στον κλάδο του τουρισμού με ανάπτυξη βασικών και υποστηρικτικών-συνδυαστικών υποδομών και δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον κλάδο αυτό και ειδικά με τον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού, και γενικότερα η διαμόρφωση ενός ισχυρού και αξιόπιστου προφίλ της περιοχής τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Αυτό ωστόσο θα επιτευχθεί αν το έργο εν τέλει είναι οικονομικά αποδοτικό, αποτελώντας έτσι χαρακτηριστικό γνώρισμα της περιοχής, διαμορφώνοντας έτσι με τον καιρό και προβάλλοντας το προς τα έξω ένα ισχυρό Brand, όπου μαρίνα και Βλυχό θα είναι ταυτισμένα το ένα με το άλλο. Παρόμοια παραδείγματα συναντώνται ανά την Ελλάδα, όπως το Φάληρο με την μαρίνα του Φλοίσβου, ο Άλιμος με την μαρίνα Αλίμου αλλά και εκτός Ελλάδας όπως το Saint-Tropez στη Γαλλία, ενώ ακραίο παράδειγμα όπου πόλη και μαρίνα έχουν γίνει ένα, είναι στην Ισπανία και συγκεκριμένα στην πόλη Empuriabrava παρέχοντας 5.000 αγκυροβόλια.

Οι υπηρεσίες που θα παρέχονται από την μαρίνα, θα απευθύνονται στις εξής ομάδες πληθυσμού:

- ❖ Τοπικός πληθυσμός
- ❖ Ιδιοκτήτες τουριστικών σκαφών
- ❖ Εταιρείες εκμετάλλευσης τουριστικών σκαφών
- ❖ Επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στον τομέα της συντήρησης και επισκευής τουριστικών σκαφών
- ❖ Επαγγελματίες στον χώρο εστίασης
- ❖ Επαγγελματίες στον χώρο των ναυτιλιακών ειδών
- ❖ Εταιρείες εκμετάλλευσης καυσίμων
- ❖ Εταιρείες ανεφοδιασμού πρώτων υλών

- ❖ Εταιρείες καθαρισμού
- ❖ Τουρίστες
- ❖ κ.α.

Παράλληλα, με την ενίσχυση της τουριστικής ταυτότητας της περιοχής και του θαλάσσιου τουρισμού, θα αναδειχθεί και ο πλούσιος πολιτιστικός και φυσικός χαρακτήρας του νησιού, που συμπεριλαμβάνει όλα αυτά που αναφέρθηκαν στην ενότητα 5.1.7. Ακόμη, σε αυτά μπορούν να προστεθούν σαν ευκαιρίες αξιοποίησης πέραν αυτού του χαρακτήρα, το νέο Νοσοκομείο Λευκάδας, τα οινοποιία που δραστηριοποιούνται στο νησί κ.α., αφού πρώτα εξασφαλιστεί η προσβασιμότητα, η επισκεψιμότητα καθώς και η οργάνωση και διαμόρφωση του κατάλληλου χώρου σε αυτές τις περιοχές, με κύριο βέβαια γνώμονα την διαφύλαξη τους από τις πιέσεις του τουρισμού και το ενδεχόμενο “καταστροφής” ή αλλοίωσης τους. Έτσι, το τουριστικό πακέτο που θα προσφέρεται εν τέλει θα είναι εμπλουτισμένο, και θα περιλαμβάνει πέραν των ειδικών μορφών τουρισμού πλήθος εναλλακτικών μορφών, όπως κατά κύριο λόγο πιο ενισχυμένο θαλάσσιο τουρισμό αλλά και συνδυαστικά με αυτόν, πολιτιστικό, αρχαιολογικό, θρησκευτικό, ορειβατικό, γαστρονομικό, καταδυτικό, οινoturισμό, οικοτουρισμό, ορεινό, και τουρισμό περιπέτειας, πολλαπλασιάζοντας τις επιλογές του τουρίστα - επισκέπτη και βελτιώνοντας την ανάδειξη αναξιοποίητων τοπικών εισροών μέσα από τον τουρισμό.

Εν κατακλείδι, τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά της φάση λειτουργίας της μαρίνας, θα διευρυνθεί η απασχόληση διαφόρων επαγγελματιών στην περιοχή μελέτης αλλά και στην ευρύτερη περιοχή, και θα δημιουργηθεί νέα. Παράλληλα, η περιοχή θα αποτελέσει σταδιακά σημείο ενδιαφέροντος και προσέλκυσης νέων επενδύσεων συνυφασμένων με τον θαλάσσιο τουρισμό όπως για κατασκευαστικές ανάγκες, ενοικιάσεις σκαφών, επισκευές σκαφών, θαλάσσια αθλήματα, καταδύσεις, κρουαζιέρες ξενάγησης, αλλά και συνυφασμένες με τον τουρισμό γενικότερα όπως χώρους αναψυχής και ψυχαγωγίας, εστιατόρια, καφέ, μπαρ, ξενοδοχειακά καταλύματα κ.α., δίνοντας μια άλλη πνοή στην περιοχή και γενικότερα μια αναπτυξιακή ώθηση σε όλο το νησί. Παράλληλα με την προσέλκυση επενδύσεων, θα προκληθεί και δημιουργία σημαντικού αριθμού θέσεων εργασίας και κατ’ επέκταση προσέλκυση ανθρώπινου δυναμικού, αυξάνοντας έτσι τον πληθυσμό της περιοχής καθώς και την δυναμική της. Επιπροσθέτως, η οικονομία της Δ.Ε. Ελλομένου και κατ’ επέκταση του Δήμου Λευκάδας (δεν γίνεται αναφορά σε επίπεδο τοπικής κοινότητας γιατί βλέποντας και τον πίνακα [5.4] διαφαίνεται ότι οι άνεργοι το 2001 ήταν λίγοι σε απόλυτα νούμερα), θα παρουσιάσει επιπλέον θετικές μεταβολές, αφού θα μειωθεί ο αριθμός των ανέργων και αντίστοιχα θα αυξηθεί ο αριθμός των απασχολούμενων στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα, και είναι πολύ πιθανό να αυξηθεί και ο αριθμός των απασχολούμενων του πρωτογενή τομέα, αφού το νησί προσφέρεται για τέτοιου είδους εκμετάλλευση-αξιοποίηση, προσφέροντας μια συνολική τόνωση της οικονομίας του νησιού.

Τέλος, ένα από τα κύρια στοιχεία που χαρακτηρίζουν την μαρίνα του Βλυχού ως βιώσιμη υποδομή είναι η χωρητικότητα της. Σύμφωνα με το PIANC, μια μαρίνα μπορεί να 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 (PIANC, 1979).

6.2 Σχεδιασμός μαρίνας

6.2.1 Οριοθέτηση χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης

Αρχικά, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, μια τυπική μαρίνα παρέχει υπηρεσίες τόσο σε επίπεδο θαλάσσιας όσο και σε επίπεδο χερσαίας ζώνης. Οι διευκολύνσεις της χερσαίας ζώνης προσδιορίζουν τη συνολική ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών της μαρίνας. Έτσι, από άποψη εκμετάλλευσης και με βάση στατιστικά στοιχεία οι παροχές της χερσαίας ζώνης αποδίδουν το 81,6 % των ετήσιων εσόδων μιας μαρίνας (Καλαντζή, 2004).

Σύμφωνα με τον Ν.4014/2011 άρθρο 14 παράγραφος 4, το έργο της μαρίνας ανήκει στην υποκατηγορία έργων Α1, δηλαδή “σε αυτά που ενδέχεται να προκαλέσουν πολύ σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον”, και πιο συγκεκριμένα στο “τμήμα Α: Έργα οδοποιίας, λιμενικών και ειδικών έργων, καθώς και σχέδια και προγράμματα αρμοδιότητας του τμήματος”, ενώ σύμφωνα με την ΥΑ 1958/2012 του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής άρθρο 4, εντάσσεται στην 3^η ομάδα: Λιμενικά έργα.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η μαρίνα πρόκειται να χωροθετηθεί στην Τ.Κ. Βλυχού, στον ομώνυμο οικισμό, και συγκεκριμένα στην περιοχή με το τοπωνύμιο “Ξέρα”, απέναντι από το αστυνομικό τμήμα Ελλομένου. Ύστερα από επίσκεψη στις αρμόδιες υπηρεσίες, έγινε γνωστό ότι για το σημείο στο οποίο βρίσκεται το συγκεκριμένο γεωτεμάχιο/ οικόπεδο δεν υπάρχει κάποιο ΚΑΕΚ, καθώς τώρα συμπεριλήφθη ο οικισμός του Βλυχού στο Κτηματολόγιο και δεν έχει γίνει ακόμα η πρώτη ανάρτηση, (Σκλαβενίτης, 2020).

Το γεωτεμάχιο/οικόπεδο πρόκειται να αξιοποιηθεί στο σύνολο του, ενώ επίσης με τις κατάλληλες εργασίες επιχώσεων, το συνολικό αξιοποιήσιμο εν τέλει τμήματος πρόκειται να αποτελέσει την χερσαία ζώνη, θα αντιστοιχεί στα 50.000 τ.μ. Όπου, σε συνδυασμό με τα λιμενικά έργα κρηπιδώματος που απαιτούνται, θα συμπληρωθεί η απαιτούμενη χερσαία έκταση. Τα 50.000 τ.μ., όπως θα αναλυθεί και παρακάτω, θα προκύψουν από το υφιστάμενο χερσαίο τμήμα και την συνένωση αυτού με τον παλιό αιγιαλό. Εφόσον η χερσαία έκταση της μαρίνας που έχει σχεδιαστεί πρόκειται να υπερβεί τα 50.000 τ.μ., ο συντελεστής δόμησης, σύμφωνα με τον Ν.2160/93 και τις τροποποιήσεις αυτού, δεν μπορεί να υπερβαίνει το 0,2 (Ν.2160/93).

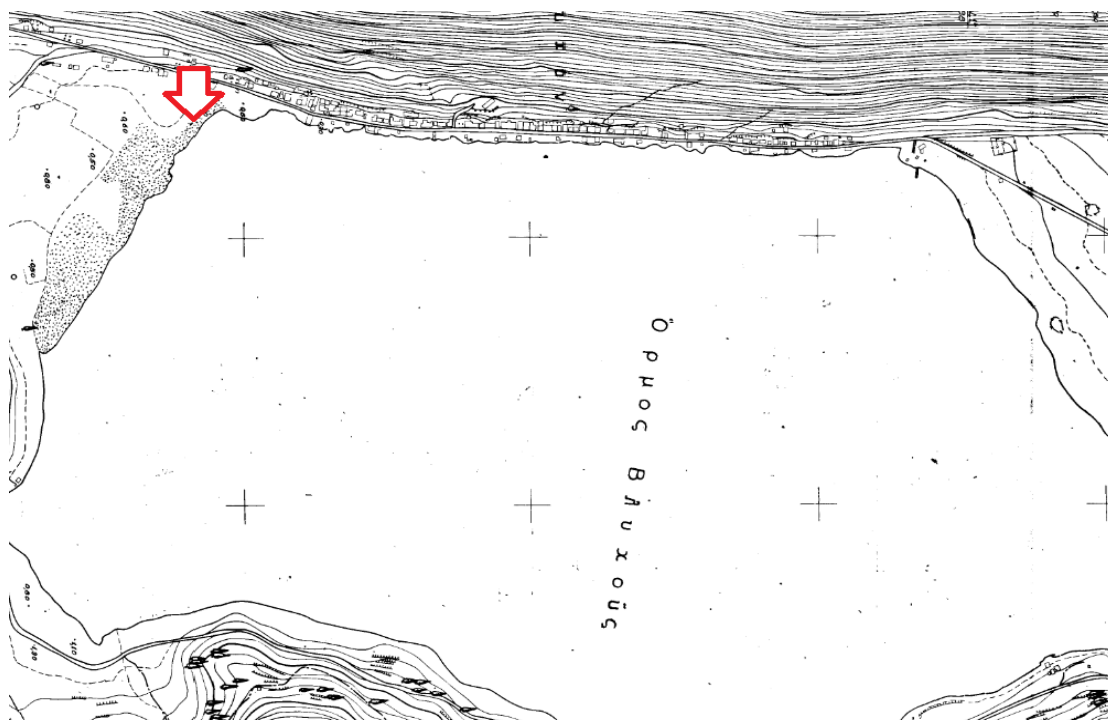
Αφού επιλεγεί η έκταση εντός της οποίας θα χωροθετηθεί το έργο, ακολουθεί η οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης, η οποία “αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των έργων και την κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα” (Ν.2160/93). Παράλληλα, στο ίδιο σημείο οροθετείται και η έκταση της θαλάσσιας ζώνης, η οποία “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”. Η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα προς την ανοικτή θάλασσα. 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, σε αυτή την περίπτωση επιτρέπεται η επέκταση της και πέρα από τη γραμμή των πεντακοσίων (500) μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους δέκα (10) μέτρων (Ν.2160/93).

Έτσι, η χερσαία και θαλάσσια ζώνη συναποτελούν τη ζώνη του τουριστικού λιμένα. Στα ανωτέρω έργα και εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται ιδίως οι απαραίτητες προσχώσεις του θαλάσσιου χώρου (παράλιου και χερσαίου) για εναπόθεση, συντήρηση και επισκευή σκαφών αναψυχής, καθώς και οι πάσης φύσεως κτιριακές εγκαταστάσεις για δραστηριότητες υποστήριξης του τουριστικού λιμένα, τουριστικής αξιοποίησης, εκμετάλλευσης τους και υποστήριξης των συναφών και λοιπών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανέγερσης κατοικιών στην ζώνη τουριστικού λιμένα για μακροχρόνια εκμετάλλευση” (Ν.2160/93). Τέλος, σκόπιμο είναι να αναφερθεί ότι η διάταξη των χερσαίων εγκαταστάσεων ενός τουριστικού λιμένα καθορίζεται, συνήθως, από τους φυσικούς περιορισμούς της συγκεκριμένης τοποθεσίας, αλλά και την ανάγκη για αποτελεσματική ροή υλικών και δραστηριοτήτων (Βαλσάμης, 2011).

Πιο συγκεκριμένα, όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, η χερσαία ζώνη έχει οριστεί στα 50.000 τ.μ. και όριο της προς την θάλασσα θα αποτελέσει εν τέλει η νέα οριογραμμή του παλαιού αιγιαλού, όπως θα αναλυθεί αμέσως μετά. Σε αυτά τα τ.μ. προστίθενται επιπλέον και εκείνα που αφορούν τα λιμενικά έργα κρηπιδώματος, συμπληρώνοντας έτσι την χερσαία έκταση. Σε αυτό το σημείο, θα πρέπει να αναφερθεί ότι ο καθορισμός της οριογραμμής του αιγιαλού, η οποία οριοθετεί και την χερσαία ζώνη, θα πρέπει να υλοποιηθεί πριν από την εκτέλεση των λιμενικών έργων και την έκδοση οικοδομικών αδειών. Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τον Ν.2971/2001, “πριν από την έγκριση ή επέκταση του σχεδίου πόλης ή από οποιαδήποτε εκποίηση ή παραχώρηση δημόσιου κτήματος ή από την εκτέλεση λιμενικών, βιομηχανικών, τουριστικών και συγκοινωνιακών έργων ή από την έκδοση άδειας για οικοδομικές εργασίες, εφόσον οι πράξεις αυτές αναφέρονται σε ακίνητα, που απέχουν μέχρι εκατό (100) μέτρα από την ακτογραμμή, απαιτείται να γίνει, με ποινή ακυρότητας των πράξεων αυτών, ο καθορισμός του αιγιαλού και της παραλίας στην περιοχή αυτή” (Ν.2971/2001).

Στην περιοχή όπου πρόκειται να χωροθετηθεί η μαρίνα, όπως αποτυπώνεται και στον παρακάτω χάρτη [6.2], δεν έχει οριοθετηθεί γραμμή παλαιού αιγιαλού, και από ότι φαίνεται στην αποτύπωση η περιοχή χωροθέτησης της μαρίνας αποτελεί ζώνη αιγιαλού, πράγμα που σημαίνει ότι απαιτείται επανακαθορισμός αιγιαλού και παραλίας, ώστε να καθοριστεί δημόσια έκταση (Σκλαβενίτης, 2020).



Χάρτης 6.2 Γεωμορφολογικός χάρτης του οικισμού του Βλυχού.
 Με το κόκκινο βέλος διαφαίνεται το σημείο χωροθέτησης του έργου.
 Πηγή: Δήμος Λευκάδας 2020.

Επομένως, όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας θα αποτελέσει η νέα οριογραμμή παλαιού αιγιαλού, η οποία θα προκύψει ύστερα από τις απαραίτητες εργασίες επιχώσεων, με σκοπό την μετακίνηση της ακτογραμμής προς τη θάλασσα και την διαμόρφωση εν τέλει του απαραίτητου χερσαίου τμήματος της μαρίνας. Η μετακίνηση αυτή προβλέπεται να γίνει 30 μέτρα προς την θάλασσα σε όλο το μήκος της υφιστάμενης ακτογραμμής, διαμορφώνοντας επιπλέον περίπου 15.000 τ.μ., όπου σε συνδυασμό με το ήδη υπάρχον οικοπέδο, το οποίο αποτελείται από σχεδόν 35.000 τ.μ., θα σχεδιαστεί η συνολική χερσαία ζώνη της μαρίνας, έκτασης 50.000 τ.μ., όπου σε συνδυασμό με τα λιμενικά έργα κρηπιδώματος που πρόκειται να κτιστούν θα συμπληρωθεί η χερσαία έκταση. Το τμήμα που θα υποστεί την παραπάνω αναδιαμόρφωση και θα αποτελέσει την επιμήκυνση του ήδη υφιστάμενου χερσαίου τμήματος - οικοπέδου, θα αποτελέσει ουσιαστικά τον παλιό αιγιαλό, όπου σύμφωνα με τον Ν.2971/2001 παλιός αιγιαλός είναι “η ζώνη ξηράς η οποία προκύπτει από τη μετακίνηση της ακτογραμμής προς τη θάλασσα, και οφείλεται σε φυσικές προσχώσεις ή νόμιμα τεχνικά έργα και προσδιορίζεται από τη νέα γραμμή αιγιαλού και το όριο του παλαιότερο υφιστάμενου αιγιαλού”.

Ο παλιός αιγιαλός θα αποδοθεί με σύμβαση από το Ελληνικό Δημόσιο στον Φορέα διαχείρισης για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών και την διαμόρφωση του απαραίτητου χερσαίου χώρου διασφαλίζοντας την εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας, για χρονικό διάστημα που θα καθοριστεί ακριβώς από τη σύμβαση που θα υπογραφεί, δεδομένου ότι ο νόμος 2160/1993, άρθρο 31 παράγραφος 9, αναφέρει ότι η χρονική διάρκεια της παραχώρησης δε δύναται να υπερβαίνει τα 99 έτη (Ν.2160/99). Τέλος, όσον αφορά την οριοθέτηση της θαλάσσιας ζώνης, εκτιμάται ότι σε απόσταση των 500 μ. από την νέα οριοθετημένη γραμμή του αιγιαλού, εντός της οποίας θα περιέλθει και η θαλάσσια ζώνη, το μέγιστο βάθος εντοπίζεται κάτω από τα 5 μέτρα. Εφόσον το μετρούμενο βάθος κρίνεται επαρκές για την κατασκευή της λιμενολεκάνης καθώς και το βύθισμα των εξυπηρετούμενων

σκαφών, δεν θα πραγματοποιηθεί η επέκταση της θαλάσσιας ζώνης μέχρι να εντοπισθεί βάθος 10 μ., όπως προβλέπεται από τον νόμο. Ενώ, όλα τα παραπάνω διαφαίνονται, όπως έχει ειπωθεί και στην ενότητα 4.2.4, σε τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:1.000.

6.2.2 Υποδομές και παρεχόμενες υπηρεσίες εντός της μαρίνας

Λαμβάνοντας υπόψη την ζήτηση και γενικότερα την κίνηση των σκαφών που προσεγγίζουν το νησί κάθε έτος, όπως αναλύθηκε στην ενότητα 5.4.2, τον ανταγωνισμό που πρόκειται να έχει η μαρίνα από τις ήδη υπάρχουσες, όπως αναλύθηκε στην ενότητα 5.4.1, την τουριστική ανάπτυξη που έχει επέλθει στο νησί τα τελευταία χρόνια, τον διαθέσιμο χερσαίο χώρο στην περιοχή που πρόκειται να χωροθετηθεί το έργο και ακόμη τα όσα αναφέρονται στην ενότητα 4.2.3, και ειδικότερα στην υποενότητα 4.2.3.1 στην οποία αναφέρεται σαν πρώτη εκτίμηση για τη δημιουργία μαρίνας η κάλυψη του κριτηρίου της χωρητικότητας σε 30-40 πλοία ανά 4047 τ.μ., προβλέπεται η δημιουργία μαρίνας πεντακοσίων (500) θέσεων ελλιμενισμού. Ακόμη, για τον σχεδιασμό της μαρίνας γενικότερα ελήφθησαν υπόψη τα κριτήρια και οι γενικές αρχές χωροθέτησης που αναφέρονται στην υποενότητα 4.2.2.1, όπως βέβαια και όλα όσα έχουν αναφερθεί στα προηγούμενα κεφάλαια.

6.2.2.1 Υποδομές και υπηρεσίες χερσαία 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). Ακόμη, η χερσαία ζώνη μίας μαρίνας αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της όλης ανάπτυξης της και σε αυτήν πρέπει να προβλέπονται όλες εκείνες οι δραστηριότητες και λειτουργίες που είναι απαραίτητες για την εξυπηρέτηση των χρηστών της, και κάνουν την ίδια την μαρίνα πλήρως λειτουργική. Επιπλέον, στη χερσαία ζώνη, μπορεί να αναπτύσσονται δραστηριότητες συμπληρωματικές οι οποίες βελτιώνουν το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών και αποτελούν παράλληλα πηγή πρόσθετων εσόδων για το φορέα (Καλαντζή, 2004).

Ωστόσο, πριν αναφερθούν οι κτηριακές υποδομές και οι υπηρεσίες που θα παρέχονται στην χερσαία ζώνη, σκόπιμο είναι να γίνει μια σύντομη αναφορά στα έργα του περιβάλλοντος χώρου. Για την προετοιμασία και την ανάπτυξη της υπό σύσταση μελέτης, είναι απαραίτητο να προηγηθούν κάποια έργα υποδομής του περιβάλλοντος χώρου, πριν τις κτιριακές και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Αναγκαία έργα υποδομής κρίνονται οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις της ΔΕΗ και του ΟΤΕ, καθώς και τα έργα ύδρευσης, αποχέτευσης και ομβρίων όπως ύδρευση, αποχέτευση λουτρών και κουζινών, εγκατάσταση δικτύου αποχέτευσης, εγκατάσταση δικτύου ομβρίων (υπόγειοι αγωγοί που μεταφέρουν τα νερά της βροχής, τα νερά που προέρχονται από κήπους, πλύσιμο δρόμων – περασμάτων κλπ.). Απαραίτητα έργα είναι επίσης η ισοπέδωση του εδάφους, τα χωματουργικά έργα όπως εκσκαφές και επιχώσεις, τεχνικά έργα, η οδοστρωσία και η κατασκευή πλακόστρωτων δρόμων – περασμάτων, και τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό, η διακόσμηση του χώρου με

δενδροφυτεύσεις και η δημιουργία χώρων πρασίνου (Ζαγκαβιέρου, 2014). Όπως έχει ήδη τονισθεί, η διαμόρφωση αυτών των υποδομών θα συμβάλει σημαντικά στην αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στην ένταξη της μαρίνας στο φυσικό περιβάλλον και στην διασφάλιση καθώς και συμβολή στην ποιότητα του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της περιοχής.

Στην συνέχεια αναφέρονται οι παρεχόμενες υπηρεσίες της χερσαίας ζώνης, τόσο οι απαραίτητες όσο και οι προαιρετικές, όπως παρουσιάστηκαν στην ενότητα 3.2.4 αλλά και στην υποενότητα 4.2.3.2 και γενικότερα οι υποδομές της μαρίνας που μελετάται στην παρούσα διπλωματική.

Εν τέλει, οι απαραίτητες υποδομές και υπηρεσίες που λαμβάνουν χώρα, σύμφωνα με το προτεινόμενο σχέδιο, εντός της χερσαία ζώνης της μαρίνας, όπως έχουν ορισθεί από τον Ν.2160/93, σύμφωνα με τον οποίο στην παρούσα μελέτη διαμορφώνονται ως εξής:

- Κτήριο διοίκησης (400 τ.μ.): το κτήριο θα περιλαμβάνει γραφεία διοίκησης, λογιστηρίου, μετεωρολογικών και τουριστικών πληροφοριών, πύργο ελέγχου, λιμενικό σταθμό, τελωνείο καθώς και ιατρείο.
- Κατάστημα ναυτιλιακών ειδών πρώτης ανάγκης (300 τ.μ.): θα παρέχει ανταλλακτικά για τα προσαραγμένα σκάφη, μικροεξοπλισμό κλπ.
- Κατάστημα γενικού εμπορίου (350 τ.μ.): “supermarket” (250 τ.μ.) και πλυντήριο – καθαριστήριο (100 τ.μ.).
- Κτήρια αναψυχής (300 τ.μ.): αναψυκτήριο – καφετέρια (150 τ.μ.) και εστιατόριο (150 τ.μ.).
- Δύο κτήρια (300 τ.μ.) συνολικά που θα στεγάζουν: α) γραφεία εταιρειών ενοικίασης και πώλησης σκαφών αναψυχής (150 τ.μ.) και β) γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων (150 τ.μ.).
- Κτήριο εγκαταστάσεων υγιεινής (100 τ.μ.): θα περιλαμβάνει τουαλέτες, ντους κλπ.
- Κτήριο αποθήκης (200 τ.μ.): θα περιλαμβάνει εγκαταστάσεις αποθήκευσης μικροϋλικών των σκαφών, όπως σχοινιά, ιστία κλπ.
- Ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα (850 τ.μ.): η οποία θα περιλαμβάνει ανοικτούς και κλειστούς χώρους για την επισκευή των σκαφών των επισκεπτών.
- Χώρος διαχείμασης σκαφών (6.000 τ.μ.): η συνολική χωρητικότητα του χώρου προβλέπεται να είναι για 200 περίπου σκάφη (υπολογισμένο με μέσο όρο σκάφους 10 μ., εν συγκρίσει κιάλας με άλλες υπάρχουσες μαρίνες) και δυνατότητα κίνησης βαρέων οχημάτων μεταφοράς σκαφών.
- Σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων (40 τ.μ.)
- Δεξαμενή νερού (100 τ.μ.): από την οποία θα παρέχονται οι αναγκαίες ποσότητες νερού στα σκάφη.
- Δεξαμενή παραλαβής καταλοίπων πετρελαίου (100 τ.μ.).
- Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων (100 τ.μ.): τα λύματα θα συγκεντρώνονται εκεί και στην συνέχεια θα μεταφέρονται για επεξεργασία στην ΕΕΛ Νυδριού.
- Χώρος στάθμευσης: ο χώρος στάθμευσης που θα δημιουργηθεί, πρόκειται να περιλαμβάνει 350 θέσεις αυτοκινήτων και ρυμουλκών σκαφών αναψυχής, συμπεριλαμβανομένου σε αυτές 4 για ΑΜΕΑ. Το νούμερο αυτό επήλθε από τις σταθερές ότι για κάθε θέση ελλιμενισμού προκύπτουν 0,6 θέσεις στάθμευσης, ενώ για κάθε εργαζόμενο 0,5 θέσεις, όπως παρόμοια

αναφέρθηκε και στη υποενοότητα 4.2.3.1. Άρα, για 500 θέσεις ελλιμενισμού και για 100 εργαζομένους μέσο όρο, προκύπτουν 350 θέσεις στάθμευσης και το 1% από αυτές θα πρέπει να είναι για ΑΜΕΑ, δηλαδή 4 (Buttula, 2015). Ακόμη, προτείνονται επιπλέον 70 ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης εργαζομένων, για τις περιόδους πλήρους λειτουργίας της μαρίνας, δηλαδή τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο.

Ακόμη, οι προαιρετικές υποδομές και υπηρεσίες που προτείνεται να χωροθετηθούν εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας είναι οι εξής:

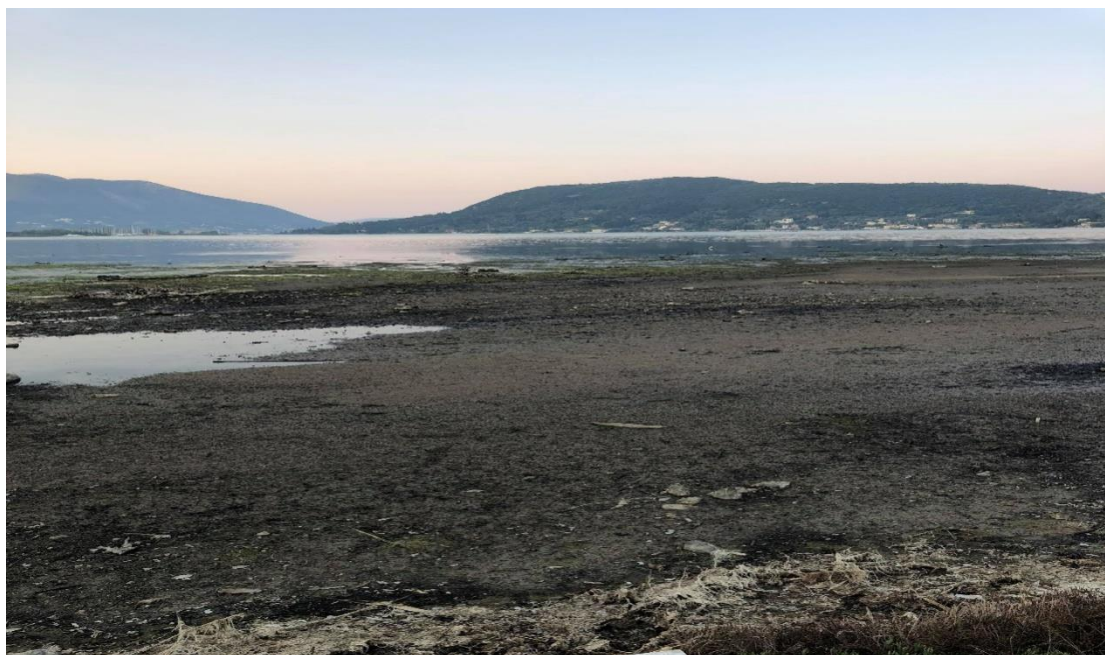
- Ξενοδοχειακή Μονάδα: Υποθέτοντας πως για τις 500 θέσεις ελλιμενισμού που θα δημιουργηθούν στην μαρίνα του Βλυχού, οι 200 θέσεις θα είναι για διερχόμενα σκάφη, και ότι σε περίοδο αιχμής φτάνουν στη μαρίνα 100 σκάφη αναψυχής την ημέρα, με μέσο όρο επιβατών τα 3 άτομα, προκύπτει η ζήτηση για τη δημιουργία 300 κλινών περίπου (Λέλουδα, 2017). Στη συνέχεια υποθέτοντας ότι τα μισά (150) από αυτά τα άτομα επρόκειτο να διανυκτερεύσουν σε κάποιο ξενοδοχείο της ευρύτερης περιοχής, τότε η ζήτηση που προκύπτει εν τέλει διαμορφώνεται στα 150 άτομα, ενώ τα άτομα αυτά θα διαμείνουν σε δωμάτια των δύο και τριών ατόμων. Για την εξυπηρέτηση αυτού του αριθμού των ατόμων, επιλέγεται να δημιουργηθούν 24 τρίκλινα και 39 δίκλινα δωμάτια, ενώ για την εξυπηρέτηση επισκεπτών της μαρίνας, μη ιδιοκτητών σκαφών, επιλέγεται να δημιουργηθούν επιπλέον 10 δίκλινα δωμάτια για την εξυπηρέτηση 20 ακόμα ατόμων. Επομένως, για την διασφάλιση 170 κλινών πρόκειται να δημιουργηθούν 49 δίκλινα και 24 τρίκλινα δωμάτια, δηλαδή 73 δωμάτια συνολικά. Σύμφωνα με τον Neufert οι μικρότερες μικτές επιφάνειες δωματίων για ξενοδοχεία υπολογίζονται περίπου στα 35 τ.μ. (Neufert, 2010). Εν κατακλείδι, για την δημιουργία 73 δωματίων απαιτείται η δημιουργία ξενοδοχείου εμβαδού 2.550 τ.μ. περίπου.
- Εγκαταστάσεις άθλησης: γήπεδα τένις, μπάσκετ, γυμναστήριο κ.α.
- Χώρος πολιτισμού/ εκθεσιακός χώρος (250 τ.μ.).
- Δύο κτήρια (120 τ.μ.) συνολικά που θα στεγάζουν: α) γραφείο συναλλάγματος – τράπεζας (60 τ.μ.) και β) κατάστημα ΟΤΕ (60 τ.μ.).
- Κτήριο πυροσβεστικής (300 τ.μ.).

Με την δημιουργία των προαιρετικών υποδομών και υπηρεσιών που μόλις αναφέρθηκαν, η μαρίνα θα καταστεί ακόμη περισσότερο ελκυστική και ανταγωνιστική έναντι άλλων ανταγωνιστριών.

6.2.2.2 Υποδομές και Υπηρεσίες Θαλάσσιας Ζώνης

Η έναρξη των εργασιών που αφορούν την θαλάσσια ζώνη, περιλαμβάνει τις διεργασίες εκβάθυνσης και εκσκαφών της λεκάνης της μαρίνας, με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού εκβάθυνσης, ώστε να δημιουργηθούν τα κατάλληλα βάθη για την ομαλή λειτουργία της. Σύμφωνα με τον Ν.2160/93, “ο καθορισμός θαλάσσιου πυθμένα – αποκατάσταση των ωφέλιμων βαθών εντός θαλάσσιας ζώνης τουριστικού λιμένα, όπως τα βάθη αυτά προβλέπονται από την εγκεκριμένη χωροθέτηση και τις εγκεκριμένες οριστικές μελέτες για τον τουριστικό λιμένα, δεν λογίζεται ως μετατροπή, συμπλήρωση ή επέκταση του τουριστικού λιμένα και εκτελείται με ευθύνη και δαπάνες του φορέα” (Ν.2160/93).

Επίσης, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι διάφορες τεχνικές εκβάθυνσης εξαρτώνται από την γεωλογία του θαλάσσιου υποστρώματος της περιοχής όπου θα διεξαχθεί η εκβάθυνση (Νικολαΐδης και Συνεργάτες, 2009). Στην προκειμένη περίπτωση πρόκειται για εκσκαφή χαλαρών υλικών, κυρίως αμμωδών ιζημάτων, εφόσον τα εδάφη στο παράκτιο μέτωπο της μαρίνας εντοπίζονται ως τέτοια, όπως άλλωστε διαφαίνεται και στην παρακάτω εικόνα [6.1]. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι δεν θα γίνουν εργασίες εκβάθυνσης σε όλο το μέρος που απεικονίζεται στην παρακάτω εικόνα, καθώς μέρος αυτής, δηλαδή ο παλαιός αιγιαλός, θα αποτελέσει την χερσαία ζώνη της μαρίνας, όπως αναλύεται και στην ενότητα 6.2.1.



Εικόνα 6.1 Μέρος του θαλάσσιου χώρου το οποίο σχεδιάζεται να εκβαθύνει.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Παρότι η περιοχή του Βλυχού ενδείκνυται για ελλιμενισμό σκαφών, φαινόμενο το οποίο παρατηρείται να συμβαίνει έντονα κατά τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες, η περιοχή που προβλέπεται, σύμφωνα με το σχέδιο, να εκβαθύνει, μέχρι στιγμής είναι απροσπέλαστη από τα σκάφη των τουριστών – επισκεπτών λόγω του μικρού βάθους της. Άρα δεν “καταναλώνεται” ούτε από σκάφη, και όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενα σημεία της παρούσας εργασίας, ούτε από κάποιο είδος ζώων και πουλιών, αλλά ούτε και από τον άνθρωπο. Παράλληλα με τα απαιτούμενα έργα εκβάθυνσης και τις εκσκαφές για την διαμόρφωση της εσωτερικής λιμενολεκάνης, θα πραγματοποιηθούν και οι απαραίτητες διεργασίες επιχώσεων που απαιτούνται στο θαλάσσιο χώρο, διαμορφώνοντας έτσι την απαιτούμενη χερσαία ζώνη και διασφαλίζοντας έτσι την ομαλή λειτουργία των εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων του έργου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ν.2160/93.

Στη συνέχεια, σχετικά με την διαμόρφωση της θαλάσσιας ζώνης, αυτή πρόκειται να αποτελείται από τα εξωτερικά και τα εσωτερικά λιμενικά έργα, όπως αυτά αναλύονται παρακάτω:

- Τα εξωτερικά έργα της μαρίνας περιλαμβάνουν τις υποδομές δύο μώλων, προσήνεμο και υπήνεμο, τους βραχίονες εντός της θαλάσσιας περιοχής με στόχο να εγκλωβίσουν μαζί με τα όρια της ακτής την περιοχή που θα αποτελέσει τη λιμενολεκάνη της μαρίνας, αλλά και να την προστατέψουν από

τα κύματα και τα ρεύματα της περιοχής σε τυχόν ακραία καιρικά φαινόμενα (Δασκαλάκης 2009). Το μήκος τόσο του προσήνεμου όσο και του υπήνεμου μόλου δεν υπολογίστηκε με ακρίβεια.

- Τα εσωτερικά λιμενικά έργα της μαρίνας περιλαμβάνουν τις υποδομές του κρηπιδότοιχου και των προβλητών, σταθερών και πλωτών. Τα έργα αυτά καθορίζουν την εσωτερική γραμμή της λιμενολεκάνης και σχηματίζουν εντός αυτής τις κατάλληλες συνθήκες για ασφαλή, γρήγορη και εύκολη πλευρίση και πρόσδεση των σκαφών (Δασκαλάκης, 2009). Όπως στα εξωτερικά λιμενικά έργα έτσι και εδώ, δεν υπολογίστηκε με ακρίβεια η έκταση του κρηπιδότοιχου και ο αριθμός και το μήκος των προβλητών.

Επιπλέον, στη θαλάσσια ζώνη οι επιμέρους υπηρεσίες που παρέχονται είναι:

- Ασφαλές αγκυροβόλιο 500 θέσεων υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες και εκπαιδευμένο προσωπικό για την πρόσδεση και επιτήρηση των σκαφών.
- 24ωρη φύλαξη των σκαφών από αξιόπιστη εταιρεία φύλαξης.
- Παροχή ασύρματου διαδικτύου.
- Παραλαβή λυμάτων και καταλοίπων πετρελαίου από τα σκάφη, τα οποία θα συγκεντρώνονται σε ειδικά κοντέινερ πάνω στα σκάφη, και μεταφορά αυτών με συγκεκριμένο σκάφος στις ειδικά διαμορφωμένες δεξαμενές λυμάτων και καταλοίπων πετρελαίου που βρίσκονται στην χερσαία ζώνη, όπως αναφέρθηκαν και στην προηγούμενη υποενότητα.
- Συλλογή των στερεών απορριμμάτων που παράγονται στα σκάφη με τη χρήση κάδων.
- Παροχή καυσίμων από τον σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων που βρίσκεται στην χερσαία ζώνη.
- Κατασκευή ειδικού κεκλιμένου επιπέδου (ράμπας) για την ανέλκυση και καθέλκυση μικρών σκαφών («γλίστρα»).
- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος σε όλες τις θέσεις πρόσδεσης (220/380V, από 32 έως 400Amps στα 50Hz) με κιτία ρευματοδότησης (pillars), στα οποία επίσης θα παρέχεται ικανή ποσότητα νερού για οικιακές χρήσεις.
- Παροχή πόσιμου νερού από την δεξαμενή νερού που θα έχει τοποθετηθεί στη χερσαία ζώνη της μαρίνας.
- Ανέλκυση, καθέλκυση και μεταφορά σκαφών με γερανούς (travellift).

Ο αριθμός και το μήκος των σκαφών που θα δύναται να υποδεχτεί η μαρίνα, παρουσιάζεται στον αμέσως επόμενο πίνακα:

Πίνακας 6.1 Αριθμός και μήκος σκαφών μαρίνας.

Μήκος σκάφους	Αριθμός Σκαφών
8μ	125
10μ	120
12μ	90
14μ	60
16μ	60
18μ	15
20μ	10
25μ	10
30μ	5

35μ	3
40μ	2
Σύνολο	500

Ίδια επεξεργασία.

Όσον αφορά την είσοδο της μαρίνας, αυτή ορίζεται στα 60 μέτρα πλάτος περίπου, ικανοποιητικό νούμερο, λαμβάνοντας υπόψιν ότι το μικρότερο εντοπίζεται στα 50 μέτρα, και 4,5 μέτρα βάθος, επίσης αποδεκτό δεδομένου ότι το κατάλληλο βάθος της εισόδου μιας μαρίνας, υπολογίζεται ως το βάθος του μέγιστου βυθίσματος σκάφους που ελλιμενίζεται στην μαρίνα προσαυξημένο κατά 15%. Στην μαρίνα του Βλυχού θα φιλοξενούνται σκάφη με μέγιστο βάθος 4 μέτρα, και μέγιστο μήκος 40 μέτρα, όπως φαίνεται και στον παραπάνω πίνακα [6.1].

6.2.2.3 Επιπλέον εξοπλισμός της μαρίνας

Πέραν των υποδομών και υπηρεσιών της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας, όπως αυτές αναφέρθηκαν προηγουμένως, για να καταστεί λειτουργική έχει σχεδιαστεί η παροχή επιπλέον εξοπλισμού, στοχεύοντας τόσο στην καλύτερη εξυπηρέτηση των ιδιοκτητών σκαφών και των επισκεπτών της μαρίνας, όσο και στην διασφάλιση της ακεραιότητας του έργου. Ο εξοπλισμός αυτός πρόκειται να περιλαμβάνει:

- Εξοπλισμό καθαριότητας και υγιεινής, συμβάλλοντας στην περιβαλλοντική αναβάθμιση του έργου και ενισχύοντας την περιβαλλοντική διαχείριση της μαρίνας. Με την βοήθεια του εξοπλισμού αυτού, θα συλλέγονται τα στερεά απόβλητα καθώς επίσης θα απομακρύνονται τα υγρά κατάλοιπα από όλες τις εγκαταστάσεις της μαρίνας.
- Εξοπλισμό πυρόσβεσης, ο οποίος θα διασφαλίζει την ομαλή λειτουργία του λιμένα και θα συμβάλλει ουσιαστικά στην αντιμετώπιση περιστατικών πυρκαγιάς. Σε αυτόν θα περιλαμβάνονται: Πυροσβεστικοί κρουνοί, πυροσβεστικές φωλιές, συστήματα πυρόσβεσης με καταιονητήρες, ηλεκτρονική σειρήνα με συναγερμό και τέλος πλωτά πυροσβεστικά μέσα.
- Εξοπλισμό ασφάλειας, ο οποίος θα περιλαμβάνει, πέρα από την ασφάλεια των σκαφών που αναφέρθηκε προηγουμένως, περίφραξη περιμετρικά όλου του συγκροτήματος, όπως άλλωστε επιτρέπεται από τον Ν.2160/93, καθώς και φύλαξη από εξειδικευμένο προσωπικό (security). Επιπλέον, θα τοποθετηθεί κλειστό σύστημα καμερών σε όλη την έκταση των εγκαταστάσεων της μαρίνας, όπως και συναγερμοί όπου χρειάζεται.
- Σήμανση και πινακίδες στο χώρο της μαρίνας καθώς και πέριξ αυτής.
- Αστικός εξοπλισμός στους ελεύθερους χώρους
- Εξοπλισμός για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής όπως: σωσίβια, σημαντήρες, σκάλες κ.α. ο οποίος θα πρέπει να είναι κατάλληλα κατανομημένος σύμφωνα με τους κανονισμούς ασφάλειας των Τουριστικών Λιμένων.
- Διάφορα άλλα όπως ανταλλακτικά για την αποκατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού, στολές εργασίας για τους εργαζόμενους στο χώρο της μαρίνας, χημικά αναλώσιμα για τη διασφάλιση της υγιεινής του χώρου εγκατάστασης κ.α.

6.3 Περιβαλλοντικός σχεδιασμός μαρίνας

6.3.1 Το περιβαλλοντικό πλαίσιο του σχεδιασμού και η περιβαλλοντική ένταξη της μαρίνας στο ευρύτερο περιβάλλον

Από τις αρχές της δεκαετίας του '70 η Ευρώπη έχει θέσει δεσμεύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και των επιπτώσεων κατά των επεμβάσεων σε αυτό. Οι κυριότερες δεσμεύσεις αφορούν την διατήρηση των φυσικών πόρων, της βιοποικιλότητας καθώς και την προστασία της ποιότητας των υδάτων, καταλήγοντας το 2001 στη θέσπιση ενιαίας ευρωπαϊκής στρατηγικής για την Αειφόρο ανάπτυξη (Γκτέτεμποργκ, 2001) δηλαδή την βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων και την διαμόρφωση πλαισίου αρχών για τις δραστηριότητες με περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Οι βασικοί περιβαλλοντικοί στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι:

- Η δημιουργία νέων γνώσεων, τεχνολογίας και ανάπτυξης βιώσιμων τεχνικών που συνδυάζουν την περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα
- Η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των λιμενικών αρχών στον τομέα του περιβάλλοντος και διευκόλυνση ανταλλαγής εμπειριών ώστε να δοθεί η δυνατότητα ευρέσεως λύσεων που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον.
- Η συνειδητοποίηση των περιβαλλοντικών ανησυχιών και η ενσωμάτωση της αειφόρου ανάπτυξης στις πολιτικές των λιμένων.
- Η ενθάρρυνση των λιμενικών διοικήσεων να διεξάγουν κατάλληλες αξιολογήσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων για έργα λιμένων και κατάλληλες στρατηγικές εκτιμήσεις για τα σχέδια ανάπτυξης των λιμένων.
- Η ενθάρρυνση για συνεχή βελτίωση του λιμενικού περιβάλλοντος και της περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμένων, προωθώντας την χρήση συστημάτων πληροφοριών διαχείρισης και δεικτών περιβαλλοντικών επιδόσεων.
- Η επικοινωνία και η εκπαίδευση με τις περιβαλλοντικές βελτιώσεις που εφαρμόστηκαν σε διεθνές επίπεδο και αποτελέσματα που προκύπτουν από αυτές τις εφαρμογές.

Γενικότερα, η θέσπιση των κατάλληλων μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος υιοθετείται σε παγκόσμια κλίμακα μέσω διεθνών συνθηκών οι οποίες αποσκοπούν στην προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος στη βάση της αειφόρου ανάπτυξης. Οι σημαντικότερες διεθνείς συνθήκες προς αυτήν την κατεύθυνση είναι οι εξής (Καπετανέα, 2019):

- Η διεθνής συνθήκη του Κιότο, που αποσκοπεί στην μείωση των εκπομπών ρύπων και στην προστασία της ατμόσφαιρας.
- Η διεθνής συνθήκη του Ρίο ντε Τζανέιρο, που αφορά στην προστασία της βιοποικιλότητας.
- Η διεθνής συνθήκη του Μαργολ, που αφορά στο δίκαιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

- Η διεθνής συνθήκη της Βέρνης, που αφορά στη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος.
- Η διεθνής συνθήκη της Βόννης, που αφορά στη διατήρηση των αποδημιτικών ειδών άγριας πανίδας
- Η διεθνής συνθήκη Ramsar, που αφορά στην προστασία των υγρότοπων διεθνούς σημασίας και των οικοτόπων υδροβίων πτηνών

Πιο συγκεκριμένα, η παράκτια ζώνη αντιστοιχεί σε ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο και σύνθετο οικοσύστημα, ενώ ικανοποιεί πλήθος διαφορετικών και συχνά ανταγωνιστικών χρήσεων γης (CharlierandChalrier, 1995). Ανάμεσα στις διάφορες χρήσεις της παράκτιας ζώνης, μεγάλο μερίδιο τα τελευταία χρόνια αντιστοιχεί στον 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. 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 και των αρχών διακήρυξης του Ρίο και της Agenda 21 (UnitedNations, 1992).

Όσον αφορά την περιβαλλοντική ένταξη της μαρίνας στην περιοχή που προβλέπεται να χωροθετηθεί αλλά και στην ευρύτερη περιοχή, αυτή αναφέρεται στην εναρμόνιση της με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής και του παράκτιου μετώπου, όπως η συμβατότητα με τις χρήσεις γης καθώς και με τους όρους και περιορισμούς δόμησης που προβλέπονται για την περιοχή, η ορθή και νόμιμη διαχείριση των αποβλήτων και των οχλήσεων που πρόκειται δημιουργούνται, τόσο κατά την φάση κατασκευής όσο και κατά την φάση λειτουργίας της μαρίνας, και η άμεση απομάκρυνση αυτών, αλλά και η χρήση στη διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου της φυτών που ευδοκιμούν στο νησί. Ακόμη, όπως έχει αναφερθεί ήδη η υλοποίηση του έργου θα επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τους κατοίκους της περιοχής και όχι μόνο, γι' αυτό η εναρμόνιση θα πρέπει να επιτευχθεί και με το ανθρωπογενές περιβάλλον, πρωτίστως σε τοπικό επίπεδο και κατ' επέκταση σε όλο το νησί. Γενικότερα, σχετικά με την εναρμόνιση του έργου με το ανθρωπογενές περιβάλλον είναι ευρέως αποδεκτό ότι η εικόνα μιας μαρίνας δεν υποβαθμίζει, αλλά αντιθέτως αναβαθμίζει τη φυσιογνωμία μιας περιοχής (Καλαντζή, 2004).

Εφόσον πρόκειται για έναν παραθαλάσσιο - παράκτιο οικισμό, με σχετικά μικρές εκτάσεις και δίχως κάποιο ιδιαίτερο σχεδιασμό, δεν υφίσταται κίνδυνος υποβάθμισης της φυσιογνωμίας της περιοχής, αλλά θα ήταν θετικό να μειωθεί η έκταση του χώρου για αυθαίρετη δόμηση, καθώς με τη χωροθέτηση της μαρίνας, η οποία αποτελεί μια οργανωμένη επαγγελματική δραστηριότητα, και την τουριστική ανάπτυξη που θα επέλθει στην περιοχή, θα προκύψει στο μέλλον ζήτηση για ανάπτυξη β' κατοικίας. Παράλληλα, θα πρέπει να υπάρχει έλεγχος της προσφοράς των υπηρεσιών της μαρίνας, ώστε να μην αυξηθεί η δυναμικότητα της μελλοντικά σε βαθμό που να μην μπορούν οι υπάρχουσες υποδομές να καλύψουν, προκαλώντας αλλοίωση τόσο στο φυσικό, όσο και στο ανθρωπογενές περιβάλλον, καταλύοντας έτσι την 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 της μαρίνας, θα αναφερθούν στην ενότητα 6.3.3 (Λέλουδα, 2017).

6.3.2 Διαδικασία περιβαλλοντικής διαχείρισης μαρίνας

Αρχικά, όπως αναλύθηκε και στο υποκεφάλαιο [6,2] οι μαρίνες αποτελούνται από τη χερσαία ζώνη, εντός της οποίας εντοπίζονται οι εγκαταστάσεις και δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε αυτή, και την θαλάσσια ζώνη, η οποία περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες, τις αποβάθρες, τους κυματοθραύστες κ.α.

Κατά την λειτουργία μιας μαρίνας, ο ιδιοκτήτης αυτής είναι υπεύθυνος τόσο για την ποιότητα όσο και για την ποσότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και αγαθών που είναι απαραίτητα στους χρήστες της, ενώ ο χρήστης είναι εκείνος που θα καθορίσει το ύψος της ποιότητας αυτών (Anderson, 1993). Αυτό κυρίως συνάγεται από το γεγονός ότι ο ιδιοκτήτης έχει την κύρια ευθύνη και τον έλεγχο έτσι ώστε να επιτευχθεί μια ορθολογική διαχείριση της μαρίνας σε όλα τα επίπεδα “περιβαλλοντικό, οικονομικό, κοινωνικό”. Ωστόσο, οι χρήστες της μαρίνας καθορίζουν ουσιαστικά το ύψος της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών, έτσι όπως ισχύει γενικά στην επιχειρηματικότητα, με αποτέλεσμα όποια επιχείρηση αναπτύσσει τη σωστή προώθηση των υπηρεσιών και προϊόντων της κερδίζει. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει ο διαχειριστής να διασφαλίσει την αξιοπιστία της μαρίνας στην αγορά και να δημιουργήσει μια έλξη των εν δυνάμει “καταναλωτών” προς αυτή, καθιστώντας παράλληλα την μαρίνα πιο ανταγωνιστική έναντι των υπολοίπων.

Επειδή οι μαρίνες λειτουργούν ως τυπικές επιχειρηματικές μονάδες, εκτίθενται συχνά τόσο οι ίδιες όσο και οι παράκτιες περιοχές στις οποίες χωροθετούνται, όπως αναφέρεται και στην ενότητα 6.3.3, σε τυπικά περιβαλλοντικά ζητήματα οδηγώντας τις παράκτιες αυτές περιοχές σε υποβάθμιση. Παρόλα αυτά, η περιβαλλοντική διαχείριση τους δεν είναι τόσο συντονισμένη όπως αυτή των μεγαλύτερων λιμένων (Αντωνόπουλος κ.α., 2015). Πιο συγκεκριμένα, από την μέχρι πρότινος ευρωπαϊκή αλλά και διεθνή πρακτική, η ολοκληρωμένη περιβαλλοντική διαχείριση των λιμένων είναι πρακτικά δύσκολη, δεδομένης της πολυπλοκότητας των λιμενικών λειτουργιών και της άγνοιας πραγματοποίησης εφαρμοσμένων περιβαλλοντικών δράσεων από τους περισσότερους λιμενικούς φορείς (Αληφραγκής, 2009). Ειδικότερα, η περιβαλλοντική διαχείριση της μαρίνας δεν πρέπει να σταματά στην Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, την οποία είναι υποχρεωμένη κάθε μαρίνα να υποβάλει με την έναρξη της κατασκευής της, αλλά πρέπει η μαρίνα να αντιμετωπίζεται σαν ένας οργανισμός που είναι λειτουργικός και παραγωγικός, μέσα σε ένα περιβάλλον που έχει καθημερινές ανάγκες και πρέπει να παρακολουθείται κατάλληλα, ώστε να μην ξεφύγει εκτός ελέγχου και εκτός των στόχων και προορισμών του (Πολυχρονίδης, 2008).

Παρότι οι μαρίνες στην Ελλάδα προσφέρουν παρόμοιες υπηρεσίες, μια σημαντική διαφορά τους έχει να κάνει με την ποιότητα των υπηρεσιών αυτών και βασίζεται στην φιλικότητα τους προς το περιβάλλον. Έτσι, οι υπηρεσίες αυτές θα πρέπει να εμπίπτουν σε κάποιο θεσμικό και νομικό πλαίσιο που έχει σαν σκοπό την διασφάλιση και προστασία του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα την ευαισθητοποιήσει και εκπαίδευση των χρηστών τους. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλάσσιων Λιμένων – EuropeanSeaPortsOrganization (ΕΟΘΛ – ESPO) οι τομείς που επηρεάζονται περισσότερο από τις δραστηριότητες της μαρίνας και απαιτούν

ιδιαίτερη διαχείριση είναι η ποιότητα του νερού και του αέρα, τα επίπεδα σκόνης, ο θόρυβος, η απώλεια νερού και ενέργειας και τέλος τα απόβλητα (ESPO, 2020).

Σχετικά με το κατασκευαστικό επίπεδο, η περιοχή η οποία θα παρέχει τα καταλληλότερα υδρογραφικά και φυσικογεωγραφικά χαρακτηριστικά, όπως αυτά αναλύθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, θα είναι η καταλληλότερη, καθώς δεν θα επιβαρύνεται το περιβάλλον με την κατασκευή τεχνητών λιμενολεκάνων (EnvironmentalEngineeringforSmallBoatBasins, 2004). Είναι σημαντικό στο επίπεδο κατασκευής να λαμβάνεται υπόψη η κυκλοφορία του νερού, η ροή των ρευμάτων, η κατάσταση του βυθού και οι άνεμοι (Λέλουδα, 2017). Ακόμη, η είσοδος των καναλιών πρέπει να είναι ευρεία ώστε να πραγματοποιείται με τον σωστό τρόπο η κυκλοφορία των υδάτων, και η κεντρική είσοδος σε τέτοια θέση, ώστε να μην εισέρχονται κατευθείαν σε αυτή τα κύματα και να δυσκολεύουν τη διαχείριση των μικρών σκαφών (EnvironmentalEngineeringforSmallBoatBasins, 2004).

Όσον αφορά, την περιβαλλοντική διαχείριση της μαρίνας του Βλυχού, προβλέπεται να γίνει με ορθό τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν περιβαλλοντικές επιπτώσεις που ενδέχεται να προκληθούν, κυρίως κατά την διαδικασία κατασκευής του έργου, επηρεάζοντας έτσι αργότερα τα στάδια λειτουργίας του και την περαιτέρω ανάπτυξη του μετέπειτα. Η περαιτέρω ανάπτυξη, εάν είναι ωφέλιμη, θα πρέπει να είναι ελεγχόμενη, ώστε να μπορούν οι υποδομές να υποστηρίξουν την ζήτηση και να μην προκληθεί αλλοίωση τόσο του έργου όσο και της περιοχής. Ακόμη, σκόπιμο θα ήταν ο διαχειριστής της μαρίνας να λαμβάνει σοβαρά υπόψη το περιβαλλοντικό πλαίσιο του έργου και συγκεκριμένα να ενσωματώνει την διαχείριση περιβαλλοντικών θεμάτων στο σύνολο των λειτουργιών του. Αυτό θα επιτευχθεί, με την εφαρμογή αρχών πρόληψης και προστασίας του περιβάλλοντος και ταυτόχρονα συνεχούς ενημέρωσης και εκπαίδευσης των εργαζομένων με βάση τη διαχείριση του, συμβάλλοντας έτσι στη μεγιστοποίηση της ωφέλειας από τη λειτουργία της επιχείρησης, για τους πελάτες, τους εργαζομένους, τους μετόχους και τους επισκέπτες της μαρίνας (Λέλουδα, 2017). Οι επιπτώσεις που προκύπτουν, όσον αφορά το ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον, αναλύονται στην επόμενη ενότητα, όπως και οι τρόποι αντιμετώπισης αυτών.

6.3.3 Εκτίμηση και αξιολόγηση των επιπτώσεων του σχεδίου και τρόποι αντιμετώπισης αυτών

Η εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ) θεωρείται ένα σημαντικό εργαλείο σχεδιασμού για την εξασφάλιση της μη υπονόμησης της προστασίας του περιβάλλοντος κατά την πραγματοποίηση των έργων και δραστηριοτήτων που προβλέπονται. Η ΕΠΕ αποσκοπεί στον εντοπισμό και την αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός έργου, και στη συνέχεια στην ενσωμάτωση κατάλληλων μέτρων πρόληψης και προστασίας κατά τη φάση σχεδιασμού του έργου, καθώς και κατά τη διάρκεια των φάσεων κατασκευής και λειτουργίας. Στα πλαίσια της ΜΠΕ ή της ΣΜΠΕ προσδιορίζονται, εκτιμώνται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από την εφαρμογή του σχεδίου ή/και έργου μιας μαρίνας.

Ειδικότερα, εκτιμώνται και αξιολογούνται οι πρωτογενείς και δευτερογενείς σωρευτικές, συνεργιστικές, βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες, μόνιμες και προσωρινές, θετικές και αρνητικές επιπτώσεις στους τομείς της βιοποικιλότητας, του πληθυσμού, της ανθρώπινης υγείας, της πανίδας, της χλωρίδας, του εδάφους, των υδάτων, του αέρα, του κλίματος, των υλικών περιουσιακών

στοιχείων, της πολιτιστικής κληρονομιάς (αρχιτεκτονικής και αρχαιολογικής), του τοπίου καθώς και οι σχέσεις μεταξύ των παραμέτρων αυτών. Στους παραπάνω τομείς προστέθηκε και ο τομέας της απασχόλησης – ανάπτυξης στο ανθρωπογενές περιβάλλον, μιας και επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από το σχέδιο που προτείνεται.

Ακολούθως, προσδιορίζονται, εκτιμώνται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από το προτεινόμενο σχέδιο της μαρίνας, ως προς τις ακόλουθες περιβαλλοντικές παραμέτρους (σύμφωνα με την ΚΥΑ οικ. 40238/28.09.2017 ΦΕΚ 3759/25.10.2017 τεύχος Β' η οποία τροποποίησε την ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/28.8.2006 ΦΕΚ 1225/Β/05.09.2006 και την Οδηγία 2001/42/ΕΚ της 27.5.2001):

- Του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος
 - ✓ Πληθυσμός
 - ✓ Ανθρώπινη υγεία
 - ✓ Υποδομές
 - ✓ Πολιτιστική κληρονομιά (συμπεριλαμβανομένης της αρχιτεκτονικής και αρχαιολογικής κληρονομιάς)
 - ✓ Απασχόληση - Ανάπτυξη
- Του φυσικού περιβάλλοντος
 - ✓ Βιοποικιλότητα, πανίδα – χλωρίδα
 - ✓ Έδαφος
 - ✓ Ύδατα
 - ✓ Αέρας
 - ✓ Κλιματικοί παράγοντες
 - ✓ Τοπίο

Η αξιολόγηση των επιπτώσεων, που γίνεται σε ευρεία κλίμακα και είναι ποιοτική, πραγματοποιείται σύμφωνα με τα παρακάτω:

- Χαρακτήρας και ένταση επίπτωσης:
 - +2: Σημαντική θετική επίπτωση
 - +1: Μέτρια θετική επίπτωση
 - 0: Ουδέτερη/αμελητέα επίπτωση
 - -1: Μέτρια αρνητική επίπτωση
 - -2: Σημαντική αρνητική επίπτωση
- Βαθμός αμεσότητας επίπτωσης:
 - Πρωτογενής επίπτωση
 - Δευτερογενής επίπτωση
- Βαθμός μονιμότητας:
 - Μόνιμη επίπτωση
 - Δευτερογενής επίπτωση
- Χρονικός ορίζοντας εκδήλωσης επίπτωσης:
 - Βραχυπρόθεσμη επίπτωση
 - Μεσοπρόθεσμη επίπτωση
 - Μακροπρόθεσμη επίπτωση
- Σωρευτικός χαρακτήρας:
 - Σωρευτική επίπτωση

- Χρονικά εντοπισμένη επίπτωση
- Συνέργεια:
 - Συνέργεια με τις άλλες περιβαλλοντικές παραμέτρους

Στον πίνακα [6.2] που ακολουθεί, εμφανίζεται η αξιολόγηση των ενδεχόμενων σημαντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου της μαρίνας στις επί μέρους περιβαλλοντικές, ανθρωπογενής και φυσικές παραμέτρους, σύμφωνα με το προαναφερθέν σύστημα.

Πίνακας 6.2 Αξιολόγηση ενδεχόμενων επιπτώσεων από την εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου της μαρίνας του Βλυχού.

A/A	Περιβαλλοντική Παράμετρος	Χαρακτήρας & Ένταση	Βαθμός Αμεσότητας	Βαθμός Μονιμότητας	Χρονικός Ορίζοντας	Σωρευτικός Χαρακτήρας	Βαθμός Συνέργειας
1	Πληθυσμός	+2	δευτερογενής	μόνιμη	μεσοπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 2,5,7,9,10,11
2	Ανθρώπινη υγεία	+1	δευτερογενής	μόνιμη	μακροπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 1,7,8,9,10
3	Υλικά περιουσιακά στοιχεία	+2	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 1,5,11
4	Πολιτιστική κληρονομιά	+1	δευτερογενής	μόνιμη	μεσοπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 1,3,7,11
5	Απασχόληση - Ανάπτυξη	+2	δευτερογενής	μόνιμη	μεσοπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 1,3,5,11
6	Βιοποικιλότητα, πανίδα – χλωρίδα	+1	πρωτογενής	μόνιμη	μεσοπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 2,7,8,9,10,11
7	Έδαφος	+2	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 2,6,11
8	Υδατα	+1	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 2,6,11
9	Αέρας	+1	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 2,6,10
10	Κλιματικοί παράγοντες	0	δευτερογενής	μόνιμη	μακροπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 2,6,9,11
11	Τοπίο	+2	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	Χρονικά εντοπισμένη	συνέργεια με τις 2,3,5,6,7,8,9,

Πηγή: (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε. 2013), Ιδία επεξεργασία.

Ακολουθεί η αναλυτική αξιολόγηση των ενδεχόμενων σημαντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου της μαρίνας στις επί μέρους περιβαλλοντικές παραμέτρους ανά τομέα.

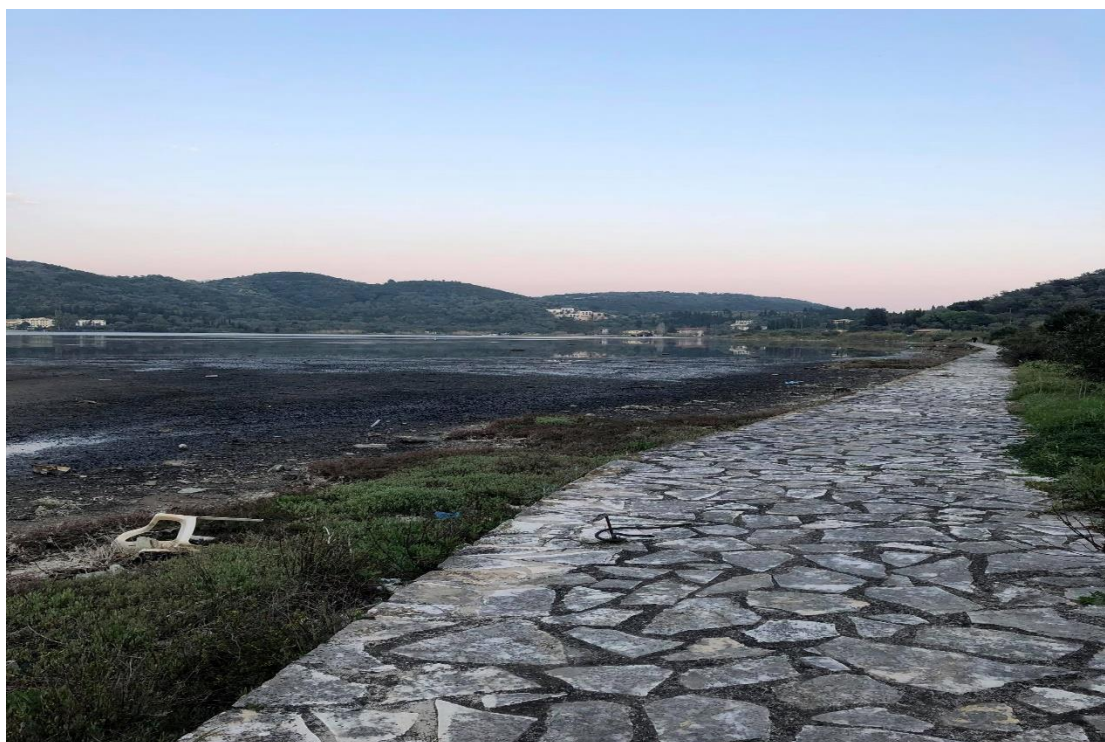
1. Πληθυσμός

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά τον πληθυσμό είναι:

- Επίδραση στην πληθυσμιακή μεταβολή και σύνθεση
- Συμβολή στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής
- Βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων του οικισμού και της ευρύτερης περιοχής
- Συγκράτηση του πληθυσμού και κυρίως των νέων ηλικιών
- Προσέλκυση πληθυσμού, είτε σε καθημερινή βάση είτε σε μόνιμη
- Λήψη ανταποδοτικών μέτρων
- Συμβολή στην ποιοτική και λειτουργική σύνδεση του πολεοδομικού ιστού με το θαλάσσιο μέτωπο
- Διασφάλιση της πρόσβασης των κατοίκων στο παραλιακό μέτωπο
- Ανάπτυξη ενημερωτικών προγραμμάτων για το κοινό

Βασικοί στόχοι του σχεδίου αυτού, είναι καταρχάς η λειτουργική σύνδεση της μαρίνας με τον οικισμό του Βλχού καθώς και τον οικισμό του Νυδριού ο οποίος επεκτείνεται συνεχώς, και ταυτόχρονα η δημιουργία ενός σύγχρονου πόλου αναψυχής και τουρισμού, συμβάλλοντας παράλληλα στην πύκνωση του τοπικού δικτύου μαρίνων, όπως αναλύθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο. Η επιτυχής διασύνδεση της μαρίνας τόσο με το παρακείμενο παράκτιο μέτωπο όσο και με το αστικό περιβάλλον που έχει δημιουργηθεί και προβλέπεται να μεγενθυνθεί, θα συντελέσει με ουσιαστικό τρόπο στο ρόλο που οφείλει να διαδραματίζει ένα έργο τέτοιου μεγέθους, όπως η μαρίνα του Βλυχού, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων ενός μικρού - παράκτιου οικισμού καθώς και του ευρύτερου πεδίου. Ενώ, η ώσμωση που θα επιτευχθεί με την εφαρμογή του σχεδίου μεταξύ του οικισμού και της μαρίνας, θα αποτελέσει κύριο άξονα αειφορίας για τον Δήμο Λευκάδας γενικότερα. Επομένως, η εφαρμογή του σχεδίου θα συμβάλει ουσιαστικά στην βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων του Βλυχού αλλά και των γύρω περιοχών, επιφέροντας θετικές μεταβολές στην πληθυσμιακή μεταβολή και σύνθεση, στην διαμόρφωση της κοινωνικής συνοχής και στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας αλλά και όλου του νησιού. Παράλληλα, θα προκληθεί ουσιαστική αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος της Λευκάδας και της χώρας συνολικά, αλλά και ουσιαστική συμβολή στην οικονομική βιωσιμότητα του τουριστικού τομέα.

Ακόμη, η βελτίωση των συνθηκών ζωής των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής θα επιτευχθεί κυρίως μέσω των προβλέψεων που αναφέρθηκαν παραπάνω και αφορούν, την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, την δημιουργία χώρων αναψυχής, την συμβολή στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής αλλά και την λήψη ανταποδοτικών μέτρων που αφορούν την βελτίωση δημοτικών και άλλων κοινόχρηστων υποδομών, αποτελώντας ταυτόχρονα βασικό μέσο αντιμετώπισης των ενδεχόμενων άμεσων και έμμεσων αρνητικών επιπτώσεων που θα προκληθούν στον πληθυσμό. Επιπλέον, η διασφάλιση της προσβασιμότητας στο παραλιακό μέτωπο αποτελεί βασικό στόχο του σχεδίου, και θα πρέπει οι προβλεπόμενες ρυθμίσεις για την ελεύθερη και ασφαλή κυκλοφορία των πεζών μέσω της χερσαίας ζώνης της μαρίνας να τηρούνται. Στην εικόνα [6.2] που ακολουθεί, διαφάνεται το παράκτιο μέτωπο του σημείου όπου πρόκειται να χωροθετηθεί η μαρίνα, όπως είναι σήμερα.



Εικόνα 6.2 Το παράκτιο μέτωπο της περιοχής χωροθέτησης της μαρίνας, όπως είναι σήμερα (10-4-2020).
Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Σε συνδυασμό με αυτή τη ρύθμιση, ιδιαίτερη σημασία έχει η επιβολή συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο τμήμα του παραλιακού οδικού άξονα που θα βρίσκεται σε γειτνίαση με την μαρίνα. Τέλος, η ανάπτυξη ενημερωτικών προγραμμάτων για το κοινό, τόσο προς τους κατοίκους όσο και προς τους τουρίστες – επισκέπτες, θα έχει σαν στόχο την ενημέρωση σχετικά με την ήδη υφιστάμενη επιβάρυνση του περιβάλλοντος σε παγκόσμια κλίμακα, αλλά κυρίως την ευαισθητοποίηση του σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος, συμβάλλοντας έτσι ουσιαστικά στη μεγαλύτερη δυνατή περιβαλλοντική απόδοση του σχεδίου προς όφελος τόσο του ανθρωπογενούς όσο και του φυσικού, χερσαίου και υδάτινου περιβάλλοντος της περιοχής.

Ο πληθυσμός επηρεάζεται λιγότερο κατά την φάση κατασκευής και περισσότερο κατά την φάση λειτουργίας, για το λόγο αυτό τα παραπάνω αφορούν κυρίως την φάση λειτουργίας του έργου. Παράλληλα, η επίπτωση που προκαλείται στον πληθυσμό της περιοχής σχετικά με τον βαθμό αμεσότητας είναι δευτερογενής, ενώ σχετικά με τον χρονικό ορίζοντα μεσοπρόθεσμη.

2. Ανθρώπινη υγεία

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά τον πληθυσμό είναι:

- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων (υγρών και στερεών)
- Περιορισμός επιπρόσθετης κίνησης και τροχοφόρων
- Ενίσχυση περιβαλλοντικών υποδομών (μονάδες επεξεργασίας λυμάτων, δικτύου ύδρευσης, αποχέτευσης κλπ.)
- Διατήρηση χαμηλών επιπέδων θορύβου και ρύπων

- Μείωση του κινδύνου ατυχημάτων κατά την κατασκευή και λειτουργία της μαρίνας καθώς και από την οδική κυκλοφορία και τη ναυσιπλοΐα
- Αποφυγή οχλήσεων στην οδική κυκλοφορία και βελτίωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- Λήψη μέτρων για την αποφυγή και αντιμετώπιση ατυχημάτων
- Λήψη μέτρων για την αποφυγή και αντιμετώπιση θορύβων
- Διατήρηση - συντήρηση των υφιστάμενων και δημιουργία νέων χώρων πρασίνου

Όπως έχει ήδη αναφερθεί αρκετές φορές, η εφαρμογή του σχεδίου θα συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής, επηρεάζοντας σαφώς θετικά την ανθρώπινη υγεία. Γενικότερα, θα υπάρξει περιορισμός και έλεγχος των οχλήσεων που επιβαρύνουν την ανθρώπινη υγεία, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ηχορύπανση, η ρύπανση των εδαφών, η μόλυνση των υδάτων κ.α., με την εφαρμογή κατάλληλων τεχνικών υποδομών, κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, ορθής διαχείρισης και διάθεσης όλων των τύπων παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων, διαμόρφωσης νέων χώρων πρασίνου, αξιοποίησης εγκαταλελειμμένων εκτάσεων κλπ.

Πιο αναλυτικά, η λήψη μέτρων για τον περιορισμό και την αντιμετώπιση των θορύβων που προκαλούνται από τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται εντός και πέριξ της μαρίνας, θα πρέπει να αποτελεί βασική μέριμνα του φορέα λειτουργίας. Αρχικά, κατά τη φάση κατασκευής, οι θόρυβοι που προκαλούνται προέρχονται κυρίως από την λειτουργία των μηχανημάτων και είναι αισθητοί πρωτίστως στο χώρο του εργοταξίου και λιγότερο στην γειτνιάζουσα περιοχή, δημιουργώντας αρκετά μικρής κλίμακας οχλήσεις, με αποτέλεσμα οι κύριοι θιγόμενοι από τον θόρυβο που προκαλείται είναι 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). 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 εξατμίσεις οχημάτων που κινούνται στο χώρο, καθώς και η χρήση κατάλληλου προστατευτικού εξοπλισμού από τους εργαζόμενους του εργοταξίου (Λέλουδα, 2017).

Κατά τη φάση λειτουργίας, η πρόκληση θορύβων αφορά κυρίως την υψηλή συγκέντρωση επισκεπτών στις εγκαταστάσεις της μαρίνας, κυρίως βέβαια την έντονη θερινή περίοδο. Ενώ, σχετικά με τον θόρυβο που θα δημιουργείται εσωτερικά των εγκαταστάσεων προβλέπεται περιορισμός αυτού με τη χρήση των κατάλληλων σχεδιαστικών επιλογών οδοποιίας, καθώς και την φύτευση δέντρων και θάμνων τα οποία δρουν ηχομονωτικά. Όσον αφορά την επιπρόσθετη κυκλοφοριακή φόρτιση που ενδεχομένως να δημιουργηθεί κατά την λειτουργία της μαρίνας, δεν θα προκαλέσει κυκλοφοριακά προβλήματα στην ευρύτερη περιοχή χωροθέτησης του έργου. Επομένως, η επιπρόσθετη επιβάρυνση της ατμόσφαιρας με ρύπους όπως και η επιπρόσθετη ηχορύπανση που πρόκειται να δημιουργείται θα είναι μικρής έντασης σε σχέση με την υφιστάμενη επιβάρυνση της ευρύτερης περιοχής από τον κυκλοφοριακό φόρτο που ήδη προκαλείται επί της Επαρχιακής οδού Λευκάδας Βασιλικής.

Ακόμη, απαραίτητη είναι η λήψη μέτρων για την αποφυγή και αντιμετώπιση ατυχημάτων τόσο κατά την φάση κατασκευής του έργου όπως η τήρηση των προστατευτικών μέτρων, η διασφάλιση της υγειονομικής περίθαλψης των

εργαζομένων, η παροχή και επάρκεια των απαραίτητων πρώτων βοηθειών κ.α., αλλά και κατά τη φάση λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της οδικής κυκλοφορίας, μέτρα όπως ετοιμότητα για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδας, παροχή πυρασφάλειας, διαμόρφωση κατάλληλης και επαρκούς σηματοδότησης, διασφάλιση ασφαλών συνθηκών λειτουργίας χερσαίων υποδομών, τήρηση κλπ. Τέτοιου είδους μέτρα είναι καίριας σημασίας και συμβάλλουν αποτελεσματικά στην διασφάλιση την ανθρώπινης υγείας. Επιπλέον, η συντήρηση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου και κυρίως η δημιουργία και διασφάλιση νέων θα συντελέσουν ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην διαμόρφωση καλύτερων συνθηκών για την ανθρώπινη υγεία. Γενικότερα η λήψη μέτρων για τον περιορισμό της επιβάρυνσης της ατμόσφαιρας θα πρέπει να αποτελεί επίσης βασική μέριμνα (πραγματοποιείται αναφορά στη συνέχεια).

Επιπροσθέτως, η ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων από τις δραστηριότητες της θαλάσσιας αλλά και της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, χρήζει ιδιαίτερης σημασίας και αντιμετώπισης. Πρωτίστως, κατά την φάση κατασκευής της μαρίνας θα προκύψουν αστικά λύματα, η ποσότητα και ποιότητα των οποίων δεν θα προκαλεί επιβάρυνση στο περιβάλλον. Ωστόσο, για την αποτελεσματικότερη διαχείριση αυτών, προβλέπεται να τοποθετηθούν χημικές τουαλέτες εντός του εργοταξίου σε κατάλληλα σημεία, ενώ η απομάκρυνσή τους θα γίνεται σε σύντομα χρονικά διαστήματα. Επίσης, πρόκειται να παραχθούν και στερεά απόβλητα όπως αδρανή υλικά από διάσπαση επιφανειών, προϊόντα εκσκαφών καθώς και απορρίμματα από τα υπολείμματα των εργασιών. Ωστόσο, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης τους κρίνεται απαραίτητη η απομάκρυνση τους από τον χώρο εργασίας σε προσωρινό ακάλυπτο χώρο απόθεσης πλησίον του εργοταξίου και εντός πλαισίων του γηπέδου.

Δευτερευόντως, υγρά και στερεά απόβλητα δημιουργούνται και κατά την φάση λειτουργίας της μαρίνας. Πιο συγκεκριμένα, τα υγρά απόβλητα που δημιουργούνται συμπεριλαμβάνουν λύματα από κοινόχρηστες τουαλέτες, από πλύσεις των εσωτερικών και εξωτερικών χώρων των εγκαταστάσεων υποδοχής των επισκεπτών, αλλά και από τα σκάφη. Για τον λόγο αυτό, τα αστικά υγρά απόβλητα που θα δημιουργούνται, προβλέπεται να συγκεντρώνονται στο χώρο διαλογής λυμάτων που θα έχει εγκατασταθεί στη μαρίνα και στη συνέχεια θα οδηγούνται για την επεξεργασία τους στην ΕΕΛ Νυδριού, κατόπιν συνεννόησης. Τέλος, για τα στερεά απορρίμματα θα τοποθετηθεί κατάλληλο δίκτυο κάδων σε συγκεκριμένες τοποθεσίες εντός του έργου, με πρόβλεψη για σχετικά μεγάλες ποσότητες ρύπων.

Η ανθρώπινη υγεία επηρεάζεται κατά κύριο λόγο κατά την φάση κατασκευής αλλά και σε σημαντικό βαθμό κατά την φάση λειτουργίας, για το λόγο αυτό τα παραπάνω αφορούν και τις δύο φάσεις του έργου. Παράλληλα, η επίπτωση που προκαλείται στην ανθρώπινη υγεία των κατοίκων της περιοχής σχετικά με τον βαθμό αμεσότητας είναι δευτερογενής, ενώ σχετικά με τον χρονικό ορίζοντα μακροπρόθεσμη.

3. Υλικά περιουσιακά στοιχεία

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά τις υποδομές είναι:

- Προστασία υλικών περιουσιακών στοιχείων (ιδιωτικών και δημόσιων)
- Διαμόρφωση των κατάλληλων υποδομών για τη βελτίωση της οδικής κυκλοφορίας
- Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για την ασφαλή κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων (πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων)

- Δημιουργία των αναγκαίων σύγχρονων λιμενικών υποδομών για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού στην περιοχή (ελλιμενισμός, ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών, συντήρηση και ανεφοδιασμός σκαφών κ.α.)
- Επιπλέον ζήτηση και αναγκαίες διευθετήσεις δικτύων οργανισμών κοινής ωφέλειας

Όσον αφορά τα υλικά περιουσιακά στοιχεία, βασικός στόχος του σχεδίου είναι η διαμόρφωση νέων, σύγχρονων και επαρκών υποδομών, προσφέροντας νέες θέσεις ελλιμενισμού και εμπλουτίζοντας τις ήδη υφιστάμενες λιμενικές υποδομές του Βλυχού. Σχετικά με την αξιοποίηση και ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης, η οποία σήμερα είναι παραγκωνισμένη και δεν προσελκύει μεγάλο μέρος των κατοίκων αλλά και των τουριστών την θερινή περίοδο, θα επιφέρει θετικές συνέπειες για την αξία αλλά και την προστασία των δημόσιων και ιδιωτικών υλικών περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται στην παραλιακή ζώνη, εντός της μαρίνας αλλά και πέριξ αυτής. Ακόμη, η προτεινόμενη συνολική ανάπτυξη του έργου, θα έχει σαφώς θετικές επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής του Βλυχού αλλά και της ευρύτερης περιοχής, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην αύξηση των αξιών γης και γενικότερα στην προστασία και διασφάλιση των περιουσιακών στοιχείων, λαμβάνοντας ωστόσο υπόψη την αυστηρή τήρηση των προβλεπόμενων χρήσεων και λειτουργιών εντός της μαρίνας.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι, εντός της προβλεπόμενης χερσαίας ζώνης του έργου, εντοπίζεται ένα δημόσιο περιουσιακό στοιχείο και συγκεκριμένα ένα γήπεδο ποδοσφαίρου, διαστάσεων περίπου 11x11. Το γήπεδο αυτό, όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα [6.3], είναι κακοδιατηρημένο, χωμάτινο και χωρίς ωστόσο να χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό από τους κατοίκους ή από κάποια ομάδα συστηματικά, για τους λόγους αυτούς το γήπεδο προς το παρόν θα απομακρυνθεί.



Εικόνα 6.3 Το γήπεδο του Βλυχού όπως εντοπίζεται σήμερα (10-4-2020).

Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Βέβαια, σε απόσταση περίπου 5-6 χιλιομέτρων βρίσκεται το γήπεδο του Νυδριού, το οποίο είναι σε καλύτερη κατάσταση, το κύριο υλικό του είναι γρασίδι, συντηρείται τακτικά και χρησιμοποιείται συστηματικά από την τοπική ομάδα, οπότε θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί εναλλακτικά. Ωστόσο, πέριξ της μαρίνας εντοπίζεται αρκετός ελεύθερος χώρος, οπότε μελλοντικά υπάρχει η δυνατότητα να επανασχεδιαστεί ένα νέο πρότυπο γήπεδο, διασφαλίζοντας έτσι την ψυχαγωγία των κατοίκων της περιοχής. Τέλος, όσον αφορά την επιπλέον ζήτηση που θα προκληθεί προς τα δίκτυα κοινής ωφέλειας, από τους επισκέπτες αλλά και τους εν δυνάμει νέους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής από την λειτουργία της μαρίνας και την γενικότερη ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή, θεωρείται ότι η ήδη υφιστάμενη στελέχωση τους είναι επαρκής, ωστόσο την καλοκαιρινή περίοδο ενδεχομένως να χρειάζονται περαιτέρω στελέχωση.

Οι επιπτώσεις λοιπόν σχετικά με τα υλικά περιουσιακά στοιχεία της περιοχής, εντοπίζονται κυρίως κατά την φάση λειτουργίας του έργου, ωστόσο η αυστηρή υλοποίηση του σχεδίου, όπως αυτή προβλέπεται και έχει προγραμματιστεί, αποτελεί καθοριστικό ρόλο. Γιατο λόγο αυτό και η φάση κατασκευής του έργου κρίνεται εξίσου σημαντική. Παράλληλα, η επίπτωση που προκαλείται στα υλικά περιουσιακά στοιχεία της περιοχής σχετικά με τον βαθμό αμεσότητας είναι πρωτογενής, ενώ σχετικά με τον χρονικό ορίζοντα βραχυπρόθεσμη.

4. Πολιτιστική κληρονομιά

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά την πολιτιστική κληρονομιά είναι:

- Διαφύλαξη τοπικών – λαϊκών παραδόσεων και πολιτιστικής ταυτότητας
- Προστασία και ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών και σύγχρονων μνημείων και παραδοσιακών οικισμών
- Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού όπως αρχαιολογικό, πολιτιστικό, αρχαιολογικό κ.α.
- Εμπλουτισμός τουριστικού πακέτου, συμπεριλαμβανομένου της υφιστάμενης πολιτιστικής κληρονομιά
- Οργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων

Το προτεινόμενο σχέδιο αφορά πρωτίστως τον θαλάσσιο τουρισμό, και πιο συγκεκριμένα τον τουρισμό σκαφών αναψυχής, ωστόσο δευτερευόντως μπορούν να εξελιχθούν και άλλες μορφές τουρισμού. Μιας και στην Ελλάδα, ο τουρισμός είναι στενά συνδεδεμένος με την πολιτιστική κληρονομιά του τόπου, η προσέλκυση τουριστών λόγω της μαρίνας, όπως έχει ειπωθεί και στο προηγούμενο κεφάλαιο, θα έχει έμμεση επίπτωση και στην αξιοποίηση άλλων μορφών τουρισμού όπως και του πολιτιστικού ή αρχαιολογικού τουρισμού, μέσω της προβολής αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, της ανάδειξης τοπικών παραδόσεων, της επισκεψιμότητας σε μουσεία και πολιτιστικούς χώρους κλπ. Η προβολή βέβαια του πολιτιστικού πλούτου της περιοχής αλλά και γενικότερα του νησιού, η οποία ποικίλει, είναι δυνατόν να επιτευχθεί μέσω προωθητικών δράσεων, των οποίων ο φορέας της μαρίνας μπορεί να έχει ακόμα και συντονιστικό ρόλο ή υποστηρικτικό για την υλοποίηση των δράσεων αυτών. Ωστόσο, θα πρέπει να υπάρχει και ο κατάλληλος έλεγχος του όλου εγχειρήματος, διασφαλίζοντας έτσι την ποιότητα και την ακεραιότητα των χώρων και των εκθεμάτων εντός αυτών.

Οι επιπτώσεις σχετικά με την πολιτιστική κληρονομιά, εφόσον δεν υπάρχουν αρχαιολογικοί χώροι ή εκθέματα στην περιοχή έτσι ώστε να έρχονται σε σύγκρουση με τη χωροθέτηση του έργου, θα έχουν να κάνουν μόνο κατά την φάση λειτουργίας της μαρίνας, με κυρίαρχο σκοπό την ανάδειξη και προβολή αυτής αλλά και την διασφάλιση της. Παράλληλα, η επίπτωση που προκαλείται στην πολιτιστική κληρονομιά της περιοχής σχετικά με τον βαθμό αμεσότητας είναι δευτερογενής, ενώ σχετικά με τον χρονικό ορίζοντα μεσοπρόθεσμη.

5. Απασχόληση – Ανάπτυξη

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων (συνεπειών) σε ότι αφορά την απασχόληση και την ανάπτυξη είναι:

- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας
- Δημιουργία ροών, όπως ανθρώπων, πρώτων υλών και υπηρεσιών
- Τόνωση της τοπικής και ευρύτερης οικονομίας
- Αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος
- Οικονομική βιωσιμότητα του τουριστικού τομέα
- Συμβολή στη διαμόρφωση συνθηκών για την ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή
- Παροχή νέων δυνατοτήτων αναψυχής
- Διαμόρφωση νέου ισχυρού τοπικού προφίλ
- Ενίσχυση του ήδη υφιστάμενου προφίλ του νησιού
- Προσέλκυση νέων επενδύσεων συναφών με τον θαλάσσιο τουρισμό και συγκεκριμένα τον τουρισμό σκαφών αναψυχής
- Προσέλκυση νέων επενδύσεων απευθυνόμενων γενικότερα στην ειδική μορφή του τουρισμού
- Αύξηση των αξιών γης της ευρύτερης περιοχής
- Ενδυνάμωση του τριτογενούς τομέα αλλά και των άλλων δύο τομέων πετυχαίνοντας έτσι μια συνολική ανάπτυξη της οικονομίας του νησιού και μια οικονομική μεγέθυνση της ευρύτερης περιοχής

Στην συγκεκριμένη παράμετρο γίνεται λόγος κυρίως για συνέπειες και όχι για επιπτώσεις, καθώς η δημιουργία της μαρίνας θα έχει μόνο θετικό αντίκτυπο ως προς την απασχολή και κατ' επέκταση ανάπτυξη της περιοχής. Ο βασικότερος στόχος του σχεδίου, μεταξύ όλων των τομέων, είναι βραχυπρόθεσμα η εξασφάλιση και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και μέσο/μακροπρόθεσμα η περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής του Βλυχού καθώς και της ευρύτερης περιοχής. Η εργασία όποια μορφή και να έχει προσφέρει στον άνθρωπο μια σειρά από σημαντικές ωφέλειες. Αρχικά, η εργασία παρέχει στο άτομο τη δυνατότητα να εξασφαλίσει όλα εκείνα τα αναγκαία στοιχεία που συμβάλλουν στη διαβίωση του, καθώς όλες οι βασικές του ανάγκες όπως είναι η τροφή, η ένδυση και η κατοικία, καλύπτονται μέσα από την εργασία. Το ίδιο όμως συμβαίνει και με δευτερεύουσες ανάγκες όπως η διασκέδαση και η ψυχαγωγία, οι οποίες εξασφαλίζονται και αυτές από την εξάσκηση κάποιου επαγγέλματος, καταλήγοντας έτσι στο συμπέρασμα ότι η εργασία αποτελεί ζωογόνο παράγοντα για τον άνθρωπο. Ενώ, η εργασία ταυτόχρονα συντελεί στην πνευματική ανάπτυξη του ανθρώπου, καθώς μέσω της εργασίας, διευρύνονται οι γνωστικοί ορίζοντες του και οξύνεται η κριτική του ικανότητα, γιατί αυτή ενθαρρύνει τον πνευματισμό και τον στοχασμό του. Πολλές φορές ο εργαζόμενος προκειμένου να ολοκληρώσει το έργο του καταβάλλει όλες τις πνευματικές του δυνάμεις. Κάνοντας

έτσιχρήση της προσοχής, της παρατηρητικότητας και της φαντασίας του (Κεσσόπουλος, 2011).

Επιπλέον, η εργασία ευαισθητοποιεί και εξευγενίζει εσωτερικά τον άνθρωπο, καθώς φέροντας σε πέρας μια εργασία, ο άνθρωπος νιώθει ψυχική ικανοποίηση. Πρόκειται για ένα αίσθημα που ενισχύεται κατά τη διάρκεια της εργασίας, γιατί πιστεύει ότι μέσω αυτής εκπληρώνεται ο σκοπός του, δηλαδή να εκφράσει τις δημιουργικές του ικανότητες. Ενώ ακόμη η εργασία συνεισφέρει στην ανάπτυξη της κοινωνικότητας του ανθρώπου, όπως επίσης φέρνει τους ανθρώπους κοντά σε επικοινωνία και επιπλέον τους κάνει να συνειδητοποιήσουν ο ένας την ανάγκη του άλλου. Ο άνθρωπος μαθαίνει να αποδέχεται το συνάνθρωπο του και να συνεργάζεται με αυτόν. Έτσι αναπτύσσονται κοινωνικά αισθήματα όπως αυτά της φιλίας, της αλληλεγγύης και της αλληλοϋποστήριξης (Κεσσόπουλος, 2011). Λαμβάνοντας υπόψιν λοιπόν όλα τα παραπάνω, γίνεται απόλυτα αντιληπτό πόσο χρήσιμη και κυρίως αναγκαία είναι η διασφάλιση της εργασίας για κάποιον, τόσο για να μπορεί να επιβιώσει, να εξασφαλίσει τα προς το ζην και να καλύψει τις βασικές του ανάγκες όσο και να διευρύνει τους πνευματικούς του ορίζοντες, να εξευγενίσει τον εσωτερικό του κόσμο αλλά και να αναπτύξει το αίσθημα της ευαισθητοποίησης και αλληλεγγύης.

Πέραν των θέσεων εργασίας που θα δημιουργηθούν κατά την λειτουργία της μαρίνας, όπως έχει ήδη ειπωθεί σε άλλα σημεία αυτής της εργασίας, θα αναπτυχθούν περαιτέρω επαγγέλματα που έχουν αυστηρή σχέση με το yachting, καθώς και επαγγέλματα που δραστηριοποιούνται στον χώρο του τουρισμού γενικότερα. Έτσι, η συγκεκριμένη επένδυση θα συντελέσει ουσιαστικά στην δημιουργία ενός νέου ισχυρού τουριστικού προφίλ της περιοχής του Βλυχού, ταυτίζοντας την μαρίνα με την περιοχή και θα προσελκύσει επιπλέον επενδύσεις. Η ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα παραγωγής, μιας και τα βιοκλιματικά χαρακτηριστικά του νησιού το επιτρέπουν, μπορεί να επιφέρει ανάπτυξη και στον πρωτογενή τομέα, αν βέβαια αξιοποιηθούν καταλλήλως οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις που βρίσκονται στο νησί, αλλά και του δευτερογενούς τομέα μέσω της μεταποίησης, συμβάλλοντας έτσι σε μια συνολική ανάπτυξη της οικονομίας του νησιού. Επιπλέον, οι αξίες γης της ευρύτερης περιοχής της μαρίνας θα αυξηθούν, το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων μέσω αυτής της ανάπτυξης θα ανέβει ενώ με την προσθήκη αυτού του έργου η τουριστική προσφορά του νησιού θα εμπλουτιστεί, καθώς επίσης θα επιμηκυνθεί η τουριστική περίοδος. Εν κατακλείδι, η διατήρηση της άρτιας λειτουργίας και της οικονομικής απόδοσης του σχεδίου είναι σημαντική, ώστε να συμβάλλει ουσιαστικά και σταθερά στην απασχόληση και την οικονομική ανάπτυξη και γενικότερα την ευημερία της περιοχής του Βλυχού αλλά και ευρύτερα αυτής.

Οι συνέπειες σχετικά με την απασχόληση – ανάπτυξη εμφανίζονται τόσο κατά την φάση κατασκευής όσο και κατά την φάση λειτουργίας. Κατά την φάση κατασκευής θα απασχοληθούν μηχανικοί, τεχνικοί, τεχνίτες, οικοδόμοι κ.α. ενώ κατά την φάση λειτουργίας, βραχυπρόθεσμα θα εξασφαλιστούν μόνιμες θέσεις εργασίας για δεκάδες εργαζομένους στη μαρίνα και μέσο/μακροπρόθεσμα προβλέπεται να επέλθει ανάπτυξη στην περιοχή και να δημιουργηθούν επιπλέον θέσεις εργασίας. Παράλληλα, οι συνέπειες αυτές όσον αναφορά την απασχόληση – ανάπτυξη, σχετικά με τον βαθμό αμεσότητας είναι δευτερογενής, ενώ σχετικά με τον χρονικό ορίζοντα μεσοπρόθεσμα.

6. Βιοποικιλότητα, πανίδα – χλωρίδα

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά την βιοποικιλότητα, την χλωρίδα και την πανίδα είναι:

- Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των θαλάσσιων οικοσυστημάτων
- Αύξηση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας του κοινού
- Προστασία και ανάδειξη προστατευόμενων περιοχών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το Ν.1650/86 (ΦΕΚ 160/Α'/86) όπως ισχύει και το Ν. 3937/2011 (ΦΕΚ 60/Α'/11)
- Προστασία της βιοποικιλότητας, των ειδών και των πληθυσμών της χλωρίδας και της πανίδας στο θαλάσσιο και το χερσαίο χώρο
- Προώθηση της ανακύκλωσης των απορριμμάτων
- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων
- Εκβλάστηση παράκτιου χώρου

Σχετικά με την βιοποικιλότητα, την χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής, στόχος του σχεδίου είναι καταρχάς η αποκατάσταση του τοπίου και η διασφάλιση της ποιότητας του καθώς και η διασφάλιση της συνέχειας του παραλιακού μετώπου. Αυτός ο στόχος θα επιτευχθεί σε σημαντικό βαθμό με τη διαμόρφωση γενικότερα επαρκούς έκτασης χώρων πρασίνου, τη διαμόρφωση επίσης νέων χώρων πρασίνου, την φύτευση δένδρων αλλά και τη συντήρηση των υφιστάμενων, συμβάλλοντας έτσι ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην διασφάλιση καλύτερων συνθηκών και κυρίως στην διατήρηση και προστασία της βιοποικιλότητας και των ειδών της χερσαίας χλωρίδας και πανίδας, όπως και στην αύξηση των πληθυσμών της χερσαίας χλωρίδας. Ακόμη, βασικός λειτουργικός στόχος της μαρίνας, όπως και όλων των σύγχρονων μαρίνων, είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πηγές ρύπανσης όπως η λιμενική δραστηριότητα και η ναυσιπλοΐα σκαφών αναψυχής συμπεριλαμβανομένου λύματα, υφαλοχρώματα, έλαια μηχανών, εκπλύσεις χερσαίας ζώνης απόθεσης σκαφών, σεντινόνερα κλπ. Η ενέργεια αυτή θα έχει σημαντική, θετική βεβαίως, επίπτωση στην προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων της περιοχής χωροθέτησης της μαρίνας αλλά και στην ευρύτερη περιοχή.

Πιο αναλυτικά, κατά την φάση κατασκευής της μαρίνας οι επιπτώσεις στην χλωρίδα που αναπτύσσεται κατά μήκος του παράκτιου μετώπου προέρχονται από τις εργασίες εκβλάστησης, εκχέρσωσης και εκβάθυνσης που θα πραγματοποιηθούν για την διαμόρφωση των απαραίτητων δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων που έχουν σχεδιαστεί. Ωστόσο, δεδομένου ότι η βλάστηση στο συγκεκριμένο σημείο δεν είναι αυξημένη, θα πραγματοποιηθούν μικρής κλίμακας εκβλαστήσεις που κρίνονται αμελητέες, ενώ όπως ειπώθηκε και στην προηγούμενη παράγραφο θα πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες φυτεύσεις, ώστε να ενταχθεί το έργο πλήρως στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής. Η ευλαβική προσοχή στην χλωρίδα της περιοχής καθώς και η επιπρόσθετη φύτευση δένδρων και χώρων πρασίνου πρόκειται να έχουν μόνο θετικές επιπτώσεις στους πληθυσμούς της πανίδας, η οποία δεν είναι και ιδιαίτερα πλούσια στην περιοχή. Ακόμη, στην περιοχή που πρόκειται να αποτελέσει την λιμενολεκάνη της μαρίνας, μέχρι σήμερα δεν εντοπίζονται κάποια είδη ζώων, πουλιών κλπ., οπότε οι διεργασίες εκβάθυνσης του συγκεκριμένου σημείου δεν θα αποτελέσουν απειλή για κάποιο ζώο.

Επιπλέον, η πραγματοποίηση των αναγκών των επισκεπτών της μαρίνας θα πρέπει να ακολουθεί περιβαλλοντικά αποδεκτά πρωτόκολλα, οι ποσότητες των παραγόμενων αποβλήτων σταδιακά να μειώνονται και παράλληλα να λαμβάνουν

μέρος σε μια στρατηγική ανακύκλωσης. Ακόμη, παρόμοια προσπάθεια θα πρέπει να καταβληθεί για τις ποσότητες αποβλήτων που προέρχονται κατά τις εργασίες επισκευής και συντήρησης των μηχανών όπως κατεστραμμένα μεταλλικά εξαρτήματα, υγρά μηχανής, μπαταρίες, διαλύτες κ.α., με πιο αυστηροποιημένα μέτρα σε αυτή την περίπτωση σχετικά με την ένταξη τους σε κάποιο πρόγραμμα ανακύκλωσης. 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 μειώνεται η παραγόμενη ρύπανση ελαχιστοποιώντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από εργασίες καθαρισμού και βαφής, ενώ η χρήση απορρυπαντικού για το πλύσιμο των σκαφών εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους, όπως ευτροφισμό (Λέλουδα, 2017). Τέλος, έχει σχεδιαστεί η συλλογή/διαφόρων στερεών υλικών όπως το χαρτί, το γυαλί, το πλαστικό και το αλουμίνιο, σε ειδικούς κάδους ανακύκλωσης, ενώ τα καταστήματα εντός της μαρίνας πρόκειται να προωθούν φιλικά περιβαλλοντικά σκευάσματα με απώτερο σκοπό της προστασία του περιβάλλοντος και τον περιορισμό της επιβάρυνσης του.

Οι επιπτώσεις σχετικά με την βιοποικιλότητα, την χλωρίδα και την πανίδα εμφανίζονται τόσο κατά την φάση κατασκευής όσο και κατά την φάση λειτουργίας και χρήζει ιδιαίτερης σημασίας και διαχείρισης. Παράλληλα, η επίπτωση που προκαλείται στην βιοποικιλότητα, την χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής σχετικά με τον βαθμό αμεσότητας είναι πρωτογενής, ενώ σχετικά με τον χρονικό ορίζοντα μεσοπρόθεσμη.

7. Έδαφος

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά το έδαφος είναι:

- Αξιοποίηση ανεκμετάλλευτων/εγκαταλελειμμένων εκτάσεων εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας
- Διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου
- Αύξηση φυτοκαλυμμένων χώρων
- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων
- Προώθηση της ανακύκλωσης των απορριμμάτων
- Προστασία του εδάφους από εκπλύσεις επιβαρυμένες με ρύπους
- Δημιουργία ροών και προσέλκυση ανθρώπων στην περιοχή χωροθέτησης της μαρίνας
- Απομάκρυνση μπαζών από την περιοχή
- Απαιτείται η λήψη μέτρων για την προστασία του εδάφους από διάβρωση
- Η προώθηση και ενίσχυση της δυνατότητα ανακύκλωσης των στερεών απορριμμάτων
- Επάρκεια υλικών για την αποφυγή διαρροών στο έδαφος

Εντός του προτεινόμενου σχεδίου, προβλέπεται η ουσιαστική αξιοποίηση του χερσαίου τμήματος με την ολοκλήρωση των κτιριακών υποδομών, την διαμόρφωση των περιβαλλόντων χώρων καθώς και την δημιουργία νέων χώρων πρασίνου, διατηρώντας σαφώς τις αξιόλογες φυτεμένες εκτάσεις. Όσον αφορά την ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων / συλλεγόμενων αποβλήτων από τις

δραστηριότητες της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, κατά την φάση κατασκευής της θα προκύψουν ειδικά υγρά απόβλητα τα οποία θα είναι κυρίως λιπαντικά συντήρησης των μηχανημάτων και των οχημάτων και ίσως προκύψουν από τυχαίες διαρροές και βλάβες αυτών. Σε τέτοιου είδους περιπτώσεις, αναγκαία είναι η μέριμνα ώστε να αποφευχθεί ο εμποτισμός του εδάφους από τις διαρροές αυτές, για το λόγο αυτό θα πρέπει να βρίσκονται σε επάρκεια διάφορα υλικά όπως πριονίδι, άμμος κλπ. εντός ή πλησίον του εργοταξίου.

Ακόμη, κατά την φάση λειτουργίας, όπως έχει ήδη ειπωθεί, πρόκειται να αυξηθούν οι φυτοκαλλυμένοι χώροι και γενικότερα οι χώροι πρασίνου διασφαλίζοντας έτσι την ποιότητα του εδάφους σε συνδυασμό με την τοποθέτηση κάδων όπως και την ένταξη προγραμμάτων ανακύκλωσης. Ενώ, η προβλεπόμενη κατάληψη εδαφών που θα προκύψει από την δόμηση όπως και τη διαμόρφωση των περιβαλλόντων χώρων, αφορά κυρίως ανεκμετάλλευτες και εγκαταλελειμμένες περιοχές, συμπεριλαμβανομένου σε αυτές το παραγκωνισμένο γήπεδο ποδοσφαίρου που έχει αναλυθεί σε προηγούμενο σημείο της ίδια ενότητας. Εν κατακλείδι, η εφαρμογή όλων αυτών που μόλις αναφέρθηκαν θα επιφέρει εν τέλει θετικές επιπτώσεις στο έδαφος, πετυχαίνοντας την προστασία του από τη διάβρωση, τη μείωση κινδύνου της ερημοποίησης, την αύξηση των φυτοκαλυμμένων εκτάσεων, την απομάκρυνση των υφιστάμενων μπαζών που εναπόκεινται στην περιοχή κλπ.

Οι επιπτώσεις σχετικά με το έδαφος εμφανίζονται τόσο κατά την φάση κατασκευής όσο και κατά την φάση λειτουργίας, και για αυτό απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή και στις δύο φάσεις. Παράλληλα, η επίπτωση που προκαλείται στο έδαφος της περιοχής σχετικά με τον βαθμό αμεσότητας είναι πρωτογενής, ενώ σχετικά με τον χρονικό ορίζοντα βραχυπρόθεσμη.

8. Ύδατα

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά τα ύδατα είναι:

- Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πηγές ρύπανσης (εκπλύσεις χερσαίας ζώνης, λύματα κτιριακών υποδομών, κατάλοιπα σκαφών, απόβλητα δραστηριοτήτων επισκευής και συντήρησης σκαφών κλπ.)
- Τήρηση των μέτρων του σχεδίου έκτασης ανάγκης
- Τήρηση των σχεδίων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καυσίμων
- Επάρκεια διαθέσιμου νερού για ύδρευση
- Επάρκεια διαθέσιμου νερού για άρδευση
- Ορθή διαχείριση των παραγόμενων λυμάτων και υγρών αποβλήτων
- Ορθολογική διαχείριση υδατικών πόρων
- Άρτιος σχεδιασμός των δικτύων και υποδομών ύδρευσης της μαρίνας
- Προστασία των υδάτων από την ρύπανση
- Διευθέτηση υπαρχουσών ρεμάτων και αλλαγή σημείου εκβολής αυτών
- Βελτίωση της ποιότητας των υδάτων στην περιοχή χωροθέτησης, λόγω ήδη βαλτοποίησης και ερημοποίησης της θαλάσσιας περιοχής

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στον τομέα “Βιοποικιλότητα, Χλωρίδα, Πανίδα”, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελεί φυσικά έναν από τους βασικούς στόχους των σύγχρονων μαρίνων όπως και της μαρίνας του Βλυχού. Το θαλάσσιο περιβάλλον, απειλείται κυρίως από την λιμενική δραστηριότητα όπως και την ναυσιπλοΐα των σκαφών αναψυχής, και πιο συγκεκριμένα από λύματα, έλαια

μηχανών, σεντινόνερα κ.α. Ωστόσο, με τη χρήση των κατάλληλων μεθόδων και των εξειδικευμένων τεχνικών υποδομών θα αποφευχθεί η οποιαδήποτε ενδεχόμενη επιβάρυνση των υδάτων. Πιο συγκεκριμένα, κατά την φάση κατασκευής της μαρίνας, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένα, θα προκύψουν αστικά λύματα, η ποσότητα και ποιότητα των οποίων δεν θα προκαλεί επιβάρυνση στο περιβάλλον. Ωστόσο, για την αποτελεσματικότερη διαχείριση αυτών, θα τοποθετηθούν χημικές τουαλέτες εντός του εργοταξίου σε κατάλληλα σημεία, ενώ η απομάκρυνσή τους θα γίνεται σε σύντομα χρονικά διαστήματα. Παράλληλα θα απαγορεύεται αυστηρώς η οποιαδήποτε ενέργεια ρίψης μπαζών ή λυμάτων εντός της θάλασσας.

Ακόμη, θα πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για την αντιμετώπιση οποιαδήποτε ατυχήματος ενδέχεται να προκληθεί, όπως πετρελαιοκηλίδα, βύθιση σκάφους, πυρκαγιά σκάφους κ.α. με απώτερο σκοπό την προστασία των θαλάσσιων υδάτων. Σημαντική συμβολή στην προσπάθεια αυτή, θα έχει η αυστηρή τήρηση των προβλεπόμενων από το σχέδιο έκτακτης ανάγκης όπως και από τα σχέδια παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, καυσίμων κ.α. για την αντιμετώπιση οποιασδήποτε θαλάσσιας ρύπανσης καθώς και την διασφάλιση της ποιότητας των υδάτων και της εξομάλυνσης της κατάστασης. Παράλληλα, θα πρέπει να αναφερθεί ότι το σημείο εκβολής του υφιστάμενου γειτνιάζοντος ρέματος, το οποίο δεν περιλαμβάνει μεγάλες ποσότητες υδάτων καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, θα μεταφερθεί σε πλησιέστερο σημείο, χωρίς να προκαλείται έτσι άμεσος επηρεασμός μεταξύ αυτού και της μαρίνας.

Επίσης, κατά την φάση λειτουργίας της μαρίνας πρόκειται να δημιουργούνται, πέραν των άλλων περιπτώσεων, υγρά απόβλητα από τα σκάφη που ελλιμενίζονται σε αυτή. Ωστόσο, κατά την προσπάθεια διαχείρισης αυτών με απώτερο σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος, θα συγκεντρώνονται στο χώρο διαλογής λυμάτων που θα υπάρχει στη μαρίνα και στη συνέχεια όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, θα οδηγούνται για την επεξεργασία τους στην ΕΕΛ Νυδριού, κατόπιν συνεννόησης. Επίσης, θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτική η παροχή ειδικών κοντέινερ από όλα τα σκάφη, για τη συλλογή και προσωρινή αποθήκευση των υγρών αποβλήτων στο σκάφος, από το οποίο θα οδηγούνται με ειδικό εξοπλισμό στην παραπάνω εγκατάσταση διαλογής. 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 κ.α., 2015).

Τέλος, όσον αφορά την ανάγκη για ύδρευση και άρδευση που θα δημιουργηθεί κατά την λειτουργία της μαρίνας, αυτή πρόκειται να καλυφθεί από το τοπικό δίκτυο ύδρευσης το οποίο, κατόπιν επικοινωνίας με υδραυλικό της περιοχής, κρίνεται επαρκές. Παρόλα αυτά, η παροχή και εκμετάλλευση υδάτινων πόρων θα γίνεται με ορθολογική τρόπο περιορίζοντας έτσι την άσκοπη χρήση, σε αυστηρά πάντα πλαίσια, με επαναχρησιμοποίηση του νερού για άρδευση μετά από την επεξεργασία του, με όριο στην χρήση νερού για πλύση σκαφών κλπ.

Οι επιπτώσεις στους υδάτινους πόρους παρουσιάζονται τόσο κατά την φάση κατασκευής όσο και κατά την φάση λειτουργίας του σχεδίου, ωστόσο στην δεύτερη φάση απαιτείται μεγαλύτερη προσοχή καθ' όλη την διάρκεια λειτουργίας της μαρίνας. Παράλληλα, η επίπτωση που προκαλείται στους υδάτινους πόρους της

περιοχής σχετικά με τον βαθμό αμεσότητας είναι πρωτογενής, ενώ σχετικά με τον χρονικό ορίζοντα βραχυπρόθεσμη.

9. Αέρας

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά τον αέρα είναι:

- Προστασία της ποιότητας του αέρα
- Περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης
- Ορθή διαχείριση των παραγόμενων λυμάτων και αποβλήτων στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη
- Η κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της μαρίνας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό
- Ο σχεδιασμός των κτιρίων με βάση τις αρχές της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής
- Έλεγχος των δυσάρεστων οσμών
- Μείωση και περιορισμός των εκπομπών ρυπογόνων αερίων (οξειδία άνθρακα, οξειδία αζώτου, οξειδία θείου, όζον κ.α.)
- Η δημιουργία νέων και η συντήρηση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου

Ένας επίσης από τους βασικούς στόχους, κατά την εφαρμογή του σχεδίου, αποτελεί ο περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις διάφορες δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία τους, όπως εκπομπές ρύπων χωματουργικών εργασιών, οχημάτων και σκαφών, εκπομπές ρύπων από την λειτουργία των κτηριακών εγκαταστάσεων, παραγωγή δυσάρεστων οσμών από τους χώρους εστίασης κλπ. Ακόμη, ουσιαστική συμβολή στην προστασία του αέρα και στη μείωση της ρύπανσης αυτού, θα έχει η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών, ενώ η εξασφάλιση και διαμόρφωση χώρων πρασίνου θα διατηρήσουν την καλή ποιότητα του αέρα. Παράλληλα, η εφαρμογή πρακτικών σύμφωνα με την βιοκλιματική αρχιτεκτονική, η οποία συναντάται κατά κόρων στις μέρες μας, όπως η κατάλληλη θερμομόνωση με σύγχρονες μεθόδους αλλά και ο άρτιος σχεδιασμός των εγκαταστάσεων θέρμανσης και ψύξης των κτιριακών υποδομών του έργου, θα συμβάλλουν εξίσου σημαντικά στην ίδια κατεύθυνση.

Πιο συγκεκριμένα, κατά την φάση κατασκευής του έργου, λόγω των εργασιών θα προκληθούν αέριοι ρύποι και σκόνη από τα διάφορα μηχανήματα όπως φορτηγά, εκσκαφείς κλπ. που θα χρησιμοποιηθούν για τις χωματουργικές εργασίες αλλά και τη διαμόρφωση των χώρων. Σκόνη επίσης θα παραχθεί κατά τη διαδικασία μεταφοράς των χωμάτων – μπαζών που θα συσσωρευτούν από τις εκσκαφές στους χώρους απόθεσης. Ωστόσο, οι ρύποι αυτοί περιορίζονται στην περιοχή χωροθέτησης της μαρίνας, δηλαδή στην περιοχή της ξέρας η οποία δεν βρίσκεται σε κεντρικό σημείο του οικισμού και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Επίσης, θα τηρείται σε αυστηρά πλαίσια η τακτική συντήρηση και ο προβλεπόμενος έλεγχος των μηχανημάτων και οχημάτων του εργοταξίου, όπως και η τροφοδοσία τους με καύσιμα καλής ποιότητας, εξασφαλίζοντας έτσι την ομαλή λειτουργία των κινητήρων τους και ελαχιστοποιώντας παράλληλα την εκπομπή αερίων ρύπων που θα προκύψουν, ενώ τα οχήματα θα πρέπει καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών να διατηρούνται καθαρά. Τέλος, καθ' όλη την διάρκεια των εργασιών καθαίρεσης πρέπει να γίνεται διαβροχή των σωρών που θα προκύψουν, καλό θα ήταν βέβαια να περιοριστούν οι αποθέσεις υλικών από σωρούς, των σημείων εκσκαφής και των διαδρομών κίνησης για την αποτροπή δημιουργίας σκόνης και επιβάρυνσης της ατμόσφαιρας.

Κατά την φάση λειτουργίας της μαρίνας όπως έχει ήδη αναφερθεί, εκτιμάται ότι δεν θα προκληθούν κυκλοφοριακά προβλήματα, αντιθέτως θα βελτιωθούν και οι υφιστάμενες κυκλοφοριακές συνθήκες στην περιοχή ύστερα από τις παρεμβάσεις που θα επέλθουν. Έτσι, προβλέπεται ότι η επιπλέον επιβάρυνση της ατμόσφαιρας με ρύπους θα είναι μικρής έντασης εν συγκρίσει με την υφιστάμενη επιβάρυνση της περιοχής λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου που δημιουργείτε σήμερα, καθώς το έργο χωροθετείται πλησίον της Επαρχιακής Οδού Λευκάδας Βασιλικής. Επίσης, ο τρόπος λειτουργίας των χώρων εστίασης που θα δημιουργηθούν θα συμβαδίζει με τα όσα αναφέρει ο νόμος σχετικά με την διαχείριση των δυσάρεστων οσμών, δηλαδή την παροχή των κατάλληλων εξαερισμών. Τέλος, η περίπτωση της ανεπαρκούς ανανέωσης των νερών της μαρίνας με αποτέλεσμα την πρόκληση δυσοσμίων έχει αναλυθεί σε προηγούμενα.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, οι επιπτώσεις στον αέρα παρουσιάζονται τόσο κατά την φάση κατασκευής όσο και κατά την φάση λειτουργίας της μαρίνας, ενδεχομένως οι επιπτώσεις αυτές να απαιτούν μεγαλύτερο έλεγχο κατά την φάση κατασκευής, ωστόσο και κατά την δεύτερη φάση απαιτείται μεγάλη προσοχή καθ' όλη την διάρκεια λειτουργίας της μαρίνας, ιδιαίτερα την περίοδο αιχμής. Παράλληλα, η επίπτωση που προκαλείται στον αέρα της περιοχής σχετικά με τον βαθμό αμεσότητας είναι πρωτογενής, ενώ σχετικά με τον χρονικό ορίζοντα βραχυπρόθεσμη.

10. Κλιματικοί παράγοντες

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά τους κλιματικούς παράγοντες είναι:

- Μείωση κατανάλωσης ενέργειας – καυσίμων
- Προώθηση της χρήσης εναλλακτικών μορφών ενέργειας
- Προώθηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
- Περιορισμός των εκπομπών αέριων ρύπων
- Περιορισμός εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
- Κάλυψη ενεργειακών αναγκών από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
- Σχεδιασμός των κτιρίων με βάση τις αρχές τις βιοκλιματικής αλλαγής
- Χρήση υλικών φιλικών προς το περιβάλλον
- Λήψη μέτρων για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης

Όσον αφορά τους κλιματικούς παράγοντες, το σχέδιο που προτείνεται αποσκοπεί στον περιορισμό των επιπτώσεων που ενδέχεται να προκληθούν και ταυτόχρονα προβλέπει την διασφάλιση καθώς και την πρόκληση θετικών συνεπειών σε αυτούς. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω του περιορισμού της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις διάφορες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός της μαρίνας, από την εφαρμογή πολιτικών που αποσκοπούν στην μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και καυσίμων καθώς και από την προώθηση φιλικών μορφών ενέργειας προς το περιβάλλον. Ακόμη, η κάλυψη των αναγκών των υποδομών της μαρίνας, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, σε συνδυασμό με τον περιορισμό των αναγκών από συμβατικές πηγές ενέργειας θα περιορίσουν σε σημαντικό βαθμό τις αρνητικές επιπτώσεις στους κλιματικούς παράγοντες.

Επιπλέον, όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο σχεδιασμός των κτηρίων θα γίνει με βάση τις αρχές της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής, όπου σε συνδυασμό με την χρήση υλικών φιλικών προς το περιβάλλον αλλά και την δημιουργία νέων χώρων πρασίνου, θα συμβάλλουν συνολικά στην αποφυγή υποβάθμισης του κλίματος της περιοχής. Ενώ, η υιοθέτηση πολιτικών με στόχο την υψηλή ενεργειακή απόδοση των

δραστηριοτήτων, εντός της μαρίνας, θα επιφέρει περαιτέρω συμβολή σε αυτή την κατεύθυνση. Τέλος, σημαντική συμβολή στην αποφυγή αλλοίωσης των χαρακτηριστικών των κλιματικών παραγόντων της περιοχής, θα επέλθει μέσω της λήψης μέτρων για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από δραστηριότητες, κατά την διάρκεια λειτουργίας της μαρίνας, όπως η λειτουργία του σταθμού καυσίμων, η λειτουργία των κτηριακών υποδομών, η κυκλοφορία οχημάτων και σκαφών κλπ. ιδιαίτερα κατά την θερινή περίοδο.

Επομένως, οι κλιματικοί παράγοντες θα επηρεαστούν περισσότερο κατά την φάση λειτουργίας και λιγότερο κατά την φάση κατασκευής της μαρίνας, ωστόσο κατά την διάρκεια και των δύο φάσεων απαιτείται αυστηρός έλεγχος των ενεργειών και δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα εντός της μαρίνας καθώς και της δημιουργίας και λειτουργίας των διάφορων υποδομών που εντοπίζονται εντός και πέριξ αυτής. Παράλληλα, η επίπτωση που προκαλείται στους κλιματικούς παράγοντες της περιοχής σχετικά με τον βαθμό αμεσότητας είναι δευτερογενής, ενώ σχετικά με τον χρονικό ορίζοντα μακροπρόθεσμη.

11. Τοπίο

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά το τοπίο είναι:

- Αναβάθμιση – αποκατάσταση της αισθητικής του τοπίου
- Διασφάλιση και ανάδειξη της αισθητικής συνέχειας του παραλιακού μετώπου
- Προστασία και ανάδειξη του φυσικού τοπίου
- Απομάκρυνση αυθαίρετων χρήσεων
- Ορθή διαχείριση των απορριμμάτων και των επιβαρύνσεων και άμεση απομάκρυνση και τακτοποίηση αυτών
- Αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων/ανεκμετάλλευτων χερσαίων και θαλάσσιων εκτάσεων

Ένας επίσης σημαντικός στόχος που τίθεται κατά την εφαρμογή του σχεδίου, καθώς πρόκειται να αλλάξει σημαντικά μορφή το τοπίο ύστερα από την εν λόγω παρέμβαση, είναι η αποκατάσταση της εικόνας του παράκτιου τοπίου καθώς και η διασφάλιση της συνέχειας του παραλιακού μετώπου. Αυτός ο στόχος θα επιτευχθεί με την διαμόρφωση ικανής έκτασης χώρων πρασίνου, την αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων και ανεκμετάλλευτων θαλάσσιων και χερσαίων εκτάσεων, την αυστηρή εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού σύμφωνα με τους προβλεπόμενους όρους και περιορισμούς δόμησης που προβλέπονται για την περιοχή (προβλεπόμενο συντελεστή δόμησης και ύψος κτιρίων), την απομάκρυνση αυθαίρετων χρήσεων, την αύξηση της ελκυστικότητας του παραλιακού μετώπου και παράλληλα τον έλεγχο της χρήσης του για την αποφυγή αλλοίωσης του, αλλά και σε καθημερινή βάση με την διασφάλιση της ορθής και νόμιμης διαχείρισης και διάθεσης των παραγόμενων και συλλεγόμενων αποβλήτων. Σύμφωνα με τα παραπάνω, οι επιπτώσεις σχετικά με το τοπίο θα εντοπιστούν ουσιαστικά κατά την φάση κατασκευής της μαρίνας και θα αντιμετωπιστούν στον ίδιο χρόνο, έτσι η υλοποίηση των προαναφερθέντων και κατ' επέκταση η διασφάλιση της αποκατάστασης του τοπίου, θα κριθεί σε μεγάλο βαθμό κατά την φάση υλοποίησης του σχεδίου.

Η επίπτωση που προκαλείται στο τοπίο σχετικά με τον βαθμό αμεσότητας είναι πρωτογενής, ενώ σχετικά με τον χρονικό ορίζοντα βραχυπρόθεσμη. Τέλος, βάσει του

σφραγιστικού χαρακτήρα, η επίπτωση σε αυτόν τον τομέα κρίνεται χρονικά εντοπισμένη, σε αντίθεση με όλους τους άλλους τομείς όπου οι επιπτώσεις σε αυτούς κρίνονται σφραγιστικές.

Συμπερασματικά, κατά την εφαρμογή του σχεδίου και την κατασκευή των υποδομών, θα υπάρξουν ορισμένες αρνητικές επιπτώσεις στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον. Ωστόσο, οι επιπτώσεις αυτές θα είναι κυρίως βραχυχρόνιες, θα έχουν περιορισμένη εξάπλωση στην περιοχή χωροθέτησης της μαρίνας και πέριξ αυτής, και θα αποκατασταθούν πλήρως με την ολοκλήρωση των εργασιών. Γενικότερα, παρατηρείται ότι οι σημαντικότερες επιπτώσεις είναι αυτές στην ανθρώπινη υγεία, στην απασχόληση – ανάπτυξη, στο έδαφος, στην βιοποικιλότητα, την χλωρίδα και την πανίδα, στον αέρα και στα ύδατα, για το λόγο αυτό στους συγκεκριμένους τομείς έγινε εκτενέστερη ανάλυση.

Κεφάλαιο 7

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Η χρηματοοικονομική ανάλυση παρέχει μια εκτίμηση των απαιτούμενων εισροών και των προβλεπόμενων εκροών που συνεπάγεται η επένδυση. Η ανάλυση αυτή συμβάλει ουσιαστικά στην συνολική αξιολόγηση της επένδυσης, στην εκτίμηση της βιωσιμότητας του επενδυτικού σχεδίου καθώς και στον προσδιορισμό συνολικά της ελκυστικότητας της προτεινόμενης επένδυσης (Ζαγκαβιέρου, 2014).

7.1 Προϋπολογισμός κόστους επένδυσης

Το κόστος κατασκευής της μαρίνας απορρέει από διάφορες παραμέτρους, μιας και για την ολοκλήρωση των υποδομών απαιτείται η υλοποίηση σημαντικού αριθμού κατασκευαστικών έργων. Το συνολικό κόστος των απαραίτητων έργων, τόσο αυτών που εντοπίζονται στην χερσαία όσο και αυτών που εντοπίζονται στην θαλάσσια ζώνη, διαμοιράζεται στα εξής επιμέρους κόστη:

- Στο κόστος των λιμενικών έργων, στα οποία περιλαμβάνονται όλες οι γενικές και ειδικές εργασίες των χερσαίων και θαλάσσιων (εσωτερικών-εξωτερικών) έργων. Στα χερσαία λιμενικά έργα ανήκουν οι κτηριακές εγκαταστάσεις, ενώ στα θαλάσσια η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, η κατασκευή των μώλων, των προβλητών, των κυματοθραυστών και των κρηπιδωμάτων καθώς και οι διεργασίες επιχώσεων και προσχώσεων για την διαμόρφωση της προβλεπόμενης χερσαίας ζώνης κλπ.
- Στο κόστος των οικοδομικών εργασιών, στις οποίες περιλαμβάνονται όλες οι γενικές και ειδικές οικοδομικές εργασίες. Σε αυτές ανήκουν εκσκαφές-επιχώσεις, σκυροδέματα, τοιχοποιίες, επιχρίσματα, υδραυλικές εγκαταστάσεις ύδρευσης και αποχέτευσης, ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, επενδύσεις τοίχων, επιστρώσεις δαπέδων, μονώσεις, μονώσεις-στεγανώσεις, κουφώματα υαλοπίνακες, ψευδοροφές, διαμορφώσεις υπαίθριων χώρων και περιβάλλοντος χώρου, χρωματισμοί, είδη υγιεινής, κλειδαριές-πόμολλα κλπ.
- Στο κόστος των Η/Μ εγκαταστάσεων, παροχών και εξοπλισμού. Σε αυτά περιέχονται τα δίκτυα παροχής νερού, ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφώνου, τις εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού καυσίμων, το δίκτυο πυρόσβεσης, τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας, πρυμνοδέτησης κλπ.

Βλέποντας παραδείγματα μαρίνων σε Ελλάδα (μαρίνα Αιγίου, μαρίνα Κω) αλλά και εξωτερικό (μαρίνα στον κόλπο Κίνο στο Μεξικό), συμπεραίνεται ότι το κόστος κατασκευής μιας μαρίνας μπορεί να κατανοηθεί στις ανάλογες εργασίες σύμφωνα με τον πίνακα [7.1] ως εξής:

Πίνακας 7.1 Ποσοστιαία κατανομή κόστους κατασκευής μαρίνας.

Έργα	Ποσοστό (%)
Λιμενικά	75 - 85
Χερσαία	25 - 15

Πηγή: (Μαρίνου 2009, ίδια επεξεργασία.

Όπως φαίνεται και στον αμέσως προηγούμενο πίνακα [7.1], τα λιμενικά έργα είναι εκείνα που απορροφούν τα περισσότερα χρήματα για την κατασκευή τους. Λογικό βέβαια, αν αναλογιστεί κανείς την κλίμακα των εργασιών αυτών. Για την αποτελεσματικότερη κατανόηση δημιουργήθηκε ο πίνακας [7.2], στον οποίο αποτυπώνεται η κατανομή του κόστους της επένδυσης μιας μαρίνας με περισσότερη λεπτομέρεια, και συγκεκριμένα ανά ομάδα εργασιών.

Πίνακας 7.2 Ποσοστιαία κατανομή του κόστους της μαρίνας 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, ίδια επεξεργασία.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι κατά την διαδικασία εκπόνησης της εν λόγω διπλωματικής εργασίας, σχετικά με την δημιουργία μαρίνας στην περιοχή του Βλυχού Λευκάδας, δεν έγινε αναλυτική περιγραφή και κοστολόγηση των τεχνικών έργων που απαιτούνται για την υλοποίηση της επένδυσης. Αποτέλεσμα αυτού είναι ο προσδιορισμός του κόστους να γίνει κατά προσέγγιση και όχι με ακρίβεια, βάση άλλων τουριστικών λιμένων ίδιας ή παραπλήσιας δυναμικότητας που κατασκευάστηκαν ή έχουν σχεδιαστεί και πρόκειται να κατασκευαστούν στον Ελλαδικό χώρο.

Το μέσο κόστος κατασκευής μιας καλά οργανωμένης μαρίνας κυμαίνεται γύρω στα 6 με 7 εκατομμύρια ευρώ, ενώ ο χρόνος κατασκευής είναι δύο με τρία χρόνια, αν βέβαια δεν υπάρξουν εμπόδια. Ως παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί η μαρίνα του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης - ΟΛΘ στην Θεσσαλονίκη, που έχει σχεδιαστεί να διαθέτει 218 θέσεις ελλιμενισμού και ο συνολικός προϋπολογισμός του επενδυτικού σχεδίου εκτιμάται στα 11,3 εκατομμύρια ευρώ (Γούτα, 2011). Η συγκεκριμένη μαρίνα αποτελείται από χερσαία ζώνη 16.656 στρεμμάτων, δηλαδή σχεδόν το 1/3 της μαρίνας του Βλυχού, ενώ ο αριθμός των θέσεων ελλιμενισμού είναι ελάχιστα μικρότερος από τον μισό του αριθμού που έχει σχεδιαστεί για την μαρίνα που μελετάται. Όσον αφορά το κόστος της επένδυσης, τα 11,3 εκατομμύρια ευρώ αφορούν λιμενικά έργα για την υποστήριξη του μισού σχεδόν αριθμού σε σχέση με την υπό μελέτη μαρίνα, και χερσαίου χώρου μικρότερου κατά τα 2/3 περίπου.

Εν αντιστοιχία με τον πίνακα [7.2] που μόλις προηγήθηκε, από τα 11,3 εκατομμύρια ευρώ, τα 8.475.000 ευρώ θα επενδυθούν για την κατασκευή των

λιμενικών έργων, ενώ τα υπόλοιπα 2.825.000 ευρώ για τα χερσαία έργα. Λαμβάνοντας υπόψη ότι στην μαρίνα του Βλυχού, όπως ειπώθηκε και προηγουμένως, οι θέσεις ελλιμενισμού είναι σχεδόν διπλάσιες, συμπεραίνεται λοιπόν ότι το κόστος των λιμενικών έργων θα ανέλθει περίπου στα 16.950.000 ευρώ, ενώ εκείνο των χερσαίων έργων θα υπολογιστεί περίπου στα 8.475.000, εφόσον η χερσαία ζώνη της μαρίνας του Βλυχού είναι 2 φορές μεγαλύτερη. Σύμφωνα λοιπόν με τα προαναφερθέντα και τις υποθέσεις που αναπτύχθηκαν, το συνολικό κόστος της μαρίνας του Βλυχού ανέρχεται περίπου στα 25.000.000 ευρώ. Ενδεχομένως το ποσό αυτό να αυξηθεί κατά περίπου 10% σε περίπτωση που τα στοιχεία διαφοροποιούνται σε μικρό βαθμό. Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η περίοδος κατασκευής της μαρίνας θα είναι τρία έτη, το κόστος θα ισομοιραστεί σε αυτά και θα καταβληθεί στο τέλος κάθε έτους.

7.2 Χρηματοδοτικό πλάνο του επενδυτικού σχεδίου

Το συνολικό κόστος της επένδυσης, όπως αναλύθηκε στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, θα πρέπει να καλυφθεί από συγκεκριμένες πηγές χρηματοδότησης. Σημαντική βέβαια παράμετρος για τη βιωσιμότητα και ανάπτυξη του έργου είναι η υπαγωγή του επενδυτικού σχεδίου στον Αναπτυξιακό Νόμο Ν.4399/16. Αρχικά, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφο 4γ του Ν.4399/16, το οποίο αναφέρει ότι “ενισχύονται κατ’ εξαίρεση, μεταξύ άλλων, στον τομέα του τουρισμού επενδυτικά σχέδια εγκατάστασης Ειδικής Τουριστικής Υποδομής [συνεδριακά κέντρα, γήπεδα γκολφ, τουριστικοί λιμένες κλπ.]”, συμπεραίνεται ότι και το επενδυτικό σχέδιο που μελετάται έχει την δυνατότητα να ενταχθεί στο καθεστώς ενισχύσεων της συγκεκριμένης νομοθεσίας. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα και με τον νέο χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων [7.1] που φαίνεται παρακάτω, καθώς η εν λόγω μαρίνα κατατάσσεται στις μικρές επιχειρήσεις λόγω του σχετικά μικρού αριθμού εργαζομένων που πρόκειται να απασχολήσει, όπως έχει υπολογιστεί στο αμέσως επόμενο υποκεφάλαιο, η μέγιστη ένταση περιφερειακών επενδυτικών ενισχύσεων για μικρές επιχειρήσεις στην περιφερειακή ενότητα Λευκάδας αγγίζει το 45%, και έτσι στην συγκεκριμένη υπόθεση εργασίας υποτίθεται ότι θα λάβει τη μέγιστη δυνατή ενίσχυση.

Περιφέρειες (NUTS2)	Νομός/Περιφερειακή Ενότητα (NUTS 3) του Τόπου Εγκατάστασης	Περιφέρειες του άρθρου 107 της Συνθήκης ΕΚ	Μέγιστη ένταση περιφερειακών επενδυτικών ενισχύσεων		
			Μεγάλες Επιχειρήσεις	Μεσαίες Επιχειρήσεις	Μικρές Επιχειρήσεις
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ	ΡΟΔΟΠΗ	α'	35%	45%	55%
	ΔΡΑΜΑ	α'	35%	45%	55%
	ΕΒΡΟΣ	α'	35%	45%	55%
	ΘΑΣΟΣ, ΚΑΒΑΛΑ	α'	35%	45%	55%
	ΞΑΝΘΗ	α'	35%	45%	55%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	α'	35%	45%	55%
	ΗΜΑΘΙΑ	α'	35%	45%	55%
	ΚΙΛΚΙΣ	α'	35%	45%	55%
	ΠΕΛΛΑ	α'	35%	45%	55%
	ΠΙΕΡΙΑ	α'	35%	45%	55%
	ΣΕΡΡΕΣ	α'	35%	45%	55%
	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	α'	35%	45%	55%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΓΡΕΒΕΝΑ, ΚΟΖΑΝΗ	α'	25%	35%	45%
	ΚΑΣΤΟΡΙΑ	α'	25%	35%	45%
	ΦΛΩΡΙΝΑ	α'	25%	35%	45%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΙΩΑΝΝΙΝΑ	α'	35%	45%	55%
	ΑΡΤΑ, ΠΡΕΒΕΖΑ	α'	35%	45%	55%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	α'	35%	45%	55%
	ΛΑΡΙΣΑ	α'	35%	45%	55%
	ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΤΡΙΚΑΛΑ	α'	35%	45%	55%
	ΜΑΓΝΗΣΙΑ, ΣΠΟΡΑΔΕΣ	α'	35%	45%	55%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΦΘΙΩΤΙΔΑ	α'	25%	35%	45%
	ΒΟΙΩΤΙΑ	α'	25%	35%	45%
	ΕΥΒΟΙΑ	α'	25%	35%	45%
	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑ	α'	25%	35%	45%
	ΦΩΚΙΔΑ	α'	25%	35%	45%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑ	α'	25%	35%	45%
	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	α'	25%	35%	45%
	ΙΘΑΚΗ, ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	α'	25%	35%	45%
	ΛΕΥΚΑΔΑ	α'	25%	35%	45%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΑΧΑΪΑ	α'	35%	45%	55%
	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	α'	35%	45%	55%
	ΗΛΕΙΑ	α'	35%	45%	55%

Χάρτης 7.1 Χάρτης περιφερειακών ενισχύσεων 1/1/2017 έως 31/12/2020

Πηγή: (noisis, 2016).

Επιπλέον, ο φορέας διαχείρισης έχει δυνατότητα κάλυψης της απαιτούμενης ίδιας συμμετοχής για την ολοκλήρωση της εν λόγω επένδυσης, κυρίως μέσω τραπεζικών καταθέσεων. Στην προκειμένη περίπτωση, ο φορέας της επένδυσης πρόκειται να συμμετάσχει στο χρηματοδοτικό σχήμα της επένδυσης με ποσοστό 30% επί του συνολικού κόστους της επένδυσης. Ακόμη, για την ολοκλήρωση του χρηματοδοτικού σχεδιασμού, η εταιρεία θα διαφύγει σε τραπεζικό μακροπρόθεσμο δανεισμό, ο οποίος θα ισούται με το 25% του επενδυτικού σχεδίου. Η περίοδος αποπληρωμής του δανείου θα είναι τα 10 έτη, ενώ ο τρόπος αποπληρωμής θα περιλαμβάνει ετήσιες ισόποσες δόσεις με σταθερό επιτόκιο 5%, ενώ θα υπάρχει περίοδος χάριτος δύο ετών από την λήψη της δεύτερης δόσης του δανείου. Σύμφωνα με τα στοιχεία που αναφέρθηκαν, το ύψος των ετήσιων δόσεων του δανείου ανέρχεται στις 809.403,6 ευρώ. Τέλος, το χρηματοδοτικό σχήμα της επένδυσης φαίνεται στον αμέσως επόμενο πίνακα [7.3].

Πίνακας 7.3 Χρηματοδοτικό σχήμα επένδυσης.

Τρόπος χρηματοδότησης	Ποσοστό %	Ποσό
Αναπτυξιακός Νόμος 4399/16	45%	11.250.000,00 €
Ίδια κεφάλαια του φορέα	30%	7.500.000,00 €
Τραπεζικός δανεισμός	25%	6.250.000,00 €
Συνολικό κόστος επένδυσης	100%	25.000.000,00 €

Ίδια επεξεργασία.

Τα χρήματα της επιχορήγησης, μέσω του αναπτυξιακού νόμου, θα διατεθούν σε τρεις συνεχόμενες ετήσιες ισόποσες δόσεις, και θα ξεκινήσουν να διατίθενται από το

δεύτερο έτος κατασκευής της μαρίνας, ενώ τα ίδια κεφάλαια θα διατεθούν συνολικά μέσο μίας δόσης κατά το πρώτο έτος κατασκευής της μαρίνας. Τέλος, το ποσό του δανείου θα διατεθεί σε δύο ανισόποσες δόσεις, και συγκριμένα η πρώτη δόση ύψους 833.333,33 ευρώ θα διατεθεί κατά το πρώτο έτος κατασκευής, ενώ η δεύτερη η οποία θα περιλαμβάνει το υπόλοιπο ποσό του δανείου, θα διατεθεί κατά το δεύτερο έτος κατασκευής της μαρίνας. Όλα τα ποσά της χρηματοδότησης θα διατεθούν στα τέλη των ετών που αναφέρονται. Τα παραπάνω φαίνονται καλύτερα στον πίνακα [7.37] στο υπόκεφάλαιο 7.5.

7.3 Λειτουργικό κόστος

Στο σημείο αυτό θα αναλυθούν και θα παρουσιαστούν τα λειτουργικά έξοδα που αφορούν το κόστος παροχής υπηρεσιών της μαρίνας, και όχι κάποιο κόστος παραγωγής προϊόντων. Τα λειτουργικά έξοδα της εν λόγω μαρίνας, όπως και στις περισσότερες τέτοιας κλίμακας, προέρχονται από:

1. Την συντήρηση παγίων
2. Το κόστος ενέργειας
3. Το κόστος καυσίμων
4. Το κόστος αγοράς υλικών και ανταλλακτικών
5. Τους μισθούς και τα ημερομίσθια
6. Τα ασφάλιστρα
7. Τα έξοδα διοίκησης και διάθεσης
8. Τα έξοδα marketing

Ακολουθεί η χρηματοοικονομική ανάλυση της κάθε περίπτωσης. Για λόγους ευκολίας, στη συνέχεια αναγράφονται τα έξοδα κάθε πηγής για την πρώτη πενταετία, όπου υπάρχει και σημαντική αύξηση ανά έτος, ενώ στην ενότητα 7.4.2 διαφαίνονται αναλυτικά τα έξοδα από κάθε πηγή για την πρώτη δεκαπενταετία. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε κάποιες περιπτώσεις τα έξοδα είναι σταθερά.

1. Συντήρηση παγίων

Το κόστος συντήρησης παγίων περιλαμβάνει τη συντήρηση των εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού και των οχημάτων. Σύμφωνα με άλλες παρόμοιες επενδύσεις ίδιας κλίμακας, το κόστος συντήρησης παγίων για το πρώτο έτος εκτιμάται στα 58.000 ευρώ, παρουσιάζοντας ετήσια αύξηση της τάξης του 1% για την πρώτη πενταετία, ενώ η αύξηση αυτή στη συνέχεια, και αφού η μαρίνα θα έχει φθάσει στη μέγιστη πληρότητα, θα μειωθεί στο 0,5%.

Πίνακας 7.4 έξοδα συντήρησης παγίων για την πρώτη πενταετία.

Έτος	Έξοδα
1ο	58.000,00 €
2ο	58.580,00 €
3ο	59.166,00 €
4ο	59.757,00 €
5ο	60.355,00 €

Ίδια επεξεργασία.

2. Κόστος ενέργειας

Το κόστος ενέργειας περιλαμβάνει την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από το δίκτυο της ΔΕΗ, την παροχή νερού από το δίκτυο ύδρευσης καθώς και την παροχή

υπηρεσιών από το δίκτυο τηλεπικοινωνίας. Εκτιμάται ότι το ποσό αυτό για τον πρώτο χρόνο θα ανέλθει στα 40.000 ευρώ, με ετήσια αύξηση 2% για τα πρώτα πέντε έτη, ενώ στη συνέχεια θα επέλθει μικρότερη αύξηση της τάξης του 1%.

Πίνακας 7.5 κόστος ενέργειας για την πρώτη πενταετία.

Έτος	Έξοδα
1ο	40.000,00 €
2ο	40.800,00 €
3ο	41.616,00 €
4ο	42.448,00 €
5ο	43.297,00 €

Ίδια επεξεργασία

3. Κόστος καυσίμων

Το κόστος καυσίμων αφορά πρωτίστως τα καύσιμα για τον ανεφοδιασμό των σκαφών που πρόκειται να ελλιμενίζονται στην μαρίνα, και δευτερευόντως διερχόμενων σκαφών. Εκτιμάται ότι το κόστος προμήθειας καυσίμων ισούται με το 76% των υπολογιζόμενων εσόδων από αυτή την υπηρεσία. Έτσι, το κόστος για το πρώτο έτος ανέρχεται στα 410.020 ευρώ, ενώ για την πρώτη πενταετία προβλέπεται αύξηση 12% ετησίως. Πέραν της πενταετίας, η αύξηση θα είναι μικρότερη και θα αγγίζει περίπου το 3%.

Πίνακας 7.6 κόστος καυσίμων για την πρώτη πενταετία.

Έτος	Έξοδα
1ο	410.020,00 €
2ο	459.222,00 €
3ο	514.329,00 €
4ο	576.048,00 €
5ο	645.174,00 €

Ίδια επεξεργασία.

4. Κόστος αγοράς υλικών και ανταλλακτικών

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, υπολογίζεται ότι το κόστος αγοράς υλικών και ανταλλακτικών για το πρώτο έτος λειτουργίας πρόκειται να ανέλθει στα 65.000 ευρώ, εμφανίζοντας αύξηση 10% για τα πρώτα πέντε έτη, και στη συνέχεια αύξηση της τάξης του 2%.

Πίνακας 7.7 Κόστος αγοράς υλικών και ανταλλακτικών για την πρώτη πενταετία.

Έτος	Έξοδα
1ο	65.000,00 €
2ο	71.500,00 €
3ο	78.650,00 €
4ο	86.515,00 €
5ο	95.166,00 €

Ίδια επεξεργασία.

5. Μισθοί και ημερομίσθια

Για την διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της μαρίνας και συνολικά της επένδυσης, απαιτούνται άτομα μόνιμης απασχόλησης, όπως αναλύεται παρακάτω:

- Υπηρεσία διοίκησης: Στην υπηρεσία διοίκησης πρόκειται να απασχολούνται ένας διευθυντής για την μαρίνα και ένας ακόμη για την ξενοδοχειακή μονάδα,

άρα συνολικά δύο άτομα. Η στελέχωση τέτοιων θέσεων δεν είναι εύκολη υπόθεση, καθώς απαιτούνται άτομα υπεύθυνα και ώριμα, με γνώσεις, ικανότητες και εμπειρία. Και οι δύο διευθυντές θα πρέπει να διαθέτουν εξειδικευμένες γνώσεις στην κάθε περίπτωση, πόσο μάλλον για ο διευθυντής της μαρίνας. Τέλος θα πρέπει να σημειωθεί ότι το ξενοδοχειακό συγκρότημα θα λειτουργεί και την χειμερινή περίοδο, με μειωμένη πληρότητα φυσικά, μιας εφόσον το κλίμα της χώρας το επιτρέπει.

- Υπηρεσία γραμματείας: Στις υπηρεσίες γραμματείας θα απασχολούνται, ένα άτομο στη γραμματεία της μαρίνας με πρωινή βάρδια, εφόσον τους χειμερινούς μήνες η πληρότητα μειώνεται αισθητά εκτιμάται ότι θα μπορεί να ανταπεξέλθει σε ετήσια βάση, και δύο άτομα στη γραμματειακή υποστήριξη και στη reception του ξενοδοχειακού συγκροτήματος, άρα συνολικά τρία άτομα. Σε ότι αφορά τα άτομα που θα απασχολούνται στο ξενοδοχειακό συγκρότημα, έχουν ληφθεί υπόψη οι πρωινές και απογευματινές βάρδιες που απαιτούνται, ενώ δεν θα υπάρχουν βραδινές βάρδιες. Γενικότερα έχει ληφθεί υπόψη η πληρότητα τόσο στη μαρίνα όσο και στο ξενοδοχείο, και εκτιμάται ότι τα τρία άτομα σε μόνιμη βάση επαρκούν για όλες τις βάρδιες και τα ρεπό που προβλέπονται.
- Γραφείο υποδοχής και πληροφοριών: Εκτιμάται ότι σε αυτό το πόστο απαιτούνται δύο άτομα σε μόνιμη βάση, ένα για την πρωινή βάρδια και ένα για την απογευματινή.
- Λογιστήριο: Για αυτή την υπηρεσία εκτιμάται ότι θα χρειαστούν δύο άτομα σε μόνιμη βάση, καθώς στην εν λόγω επένδυση περιλαμβάνονται ποικίλες δραστηριότητες, παροχής προϊόντων και υπηρεσιών ταυτόχρονα. Τα άτομα προφανώς θα πρέπει να κατέχουν την προ απαιτούμενη κατάρτιση ώστε να ανταπεξέλθουν στις εν λόγω υποχρεώσεις.
- Τμήμα παροχών και διευθέτησης σκαφών: Σε αυτό το πόστο εκτιμάται ότι θα δημιουργηθούν δύο θέσεις εργασίας σε μόνιμη βάση, ένα για την πρωινή βάρδια και ένα για την απογευματινή.
- Τμήμα τεχνικής υποστήριξης: Και σε αυτή την περίπτωση θα απαιτηθούν δύο άτομα σε μόνιμη βάση. Τα άτομα αυτά θα πρέπει να κατέχουν εξειδικευμένες γνώσεις, τόσο σε θεωρητικό, όσο και σε πρακτικό επίπεδο. Το ένα από τα δύο άτομα θα απασχολείται στο κατάστημα ανταλλακτικών και ναυτιλιακών ειδών, παρέχοντας τεχνικές γνώσεις, χωρίς ωστόσο να παρέχει τεχνικές υπηρεσίες, ενώ το κατάστημα αυτό θα λειτουργεί μόνο μία βάρδια, και συγκεκριμένα πρωινή. Επίσης τα άτομα αυτά θα είναι υπεύθυνα για την συντήρηση του μηχανολογικού εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση των σκαφών.
- Υπηρεσία ασφάλειας λιμένος και εγκαταστάσεων: Στην υπηρεσία αυτή θα απασχολούνται τρία άτομα, και θα εργάζονται σε τρεις βάρδιες, πρωινή, απογευματινή, βραδινή. Τα άτομα αυτά βεβαίως θα πρέπει να κατέχουν εξειδικευμένες γνώσεις, καθώς και την απαραίτητη πιστοποίηση. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, το άτομο της βραδινής βάρδιας θα καλύπτει και τυχόν έκτακτες ανάγκες που θα προκληθούν από πελάτες του ξενοδοχείου κατά την βάρδια του. Αυτό βέβαια θα συμβαίνει κατά την χειμερινή περίοδο όπου η πληρότητα γενικότερα στην μαρίνα θα είναι αισθητά μειωμένη, τόσο για υπηρεσίες ελλιμενισμού όσο και διαμονής.

- Υπηρεσία καθαριότητας και υγιεινής: Στην υπηρεσία καθαρισμού θα δημιουργηθούν δύο θέσεις εργασίας για μόνιμη απασχόληση, καθώς λαμβάνοντας υπόψη την μείωση της πληρότητας κατά την χειμερινή περίοδο, εκτιμάται ότι αυτός ο αριθμός επαρκή τόσο για τις ανάγκες της μαρίνας όσο και του ξενοδοχειακού συγκροτήματος.
- Τμήμα συντήρησης κτιριακών και λοιπών ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων: Σε αυτή την περίπτωση θα δημιουργηθεί μία θέση εργασίας σε μόνιμη βάση.
- Τμήμα διαχείρισης πρασίνου: Στο εν λόγω τμήμα θα δημιουργηθεί μία θέση εργασίας για την συντήρηση των δέντρων και των χώρων πρασίνου.

Τα άτομα που θα απασχολούνται σε μόνιμη βάση, θα εργάζονται στην μαρίνα τόσο κατά την θερινή περίοδο, δηλαδή Απρίλιο με Οκτώβριο, όσο και την χειμερινή, δηλαδή Νοέμβριο με Μάρτιο. Εκτιμάται ότι ο αριθμός των ατόμων που μόλις αναλύθηκε θα είναι επαρκής για την ζήτηση που προβλέπεται να έχει η μαρίνα σε μόνιμη βάση. Ωστόσο, λόγω της εποχικότητας και της εξάρσης του τουρισμού κατά την θερινή περίοδο, προβλέπεται η δημιουργία επιπλέον θέσεων εργασίας υπό εποχιακή απασχόληση, όπως αναλύεται παρακάτω:

- Υπηρεσία γραμματείας: Στην εν λόγω υπηρεσία θα προστεθούν δύο ακόμη άτομα, εκ των οποίων το ένα θα απασχοληθεί στην βραδινή βάρδια που θα προστεθεί στο ξενοδοχείο, ενώ το άλλο θα εξυπηρετεί τόσο τις ανάγκες της μαρίνας όσο και του ξενοδοχείου, ανάλογα με το φόρτο εργασίας που θα δημιουργείται.
- Γραφείο υποδοχής και πληροφοριών: Στο γραφείο αυτό θα προστεθεί ένας ακόμη εργαζόμενος, ο οποίος θα πλαισιώνει τους άλλους δύο και θα προστεθεί σε μία από τις δύο βάρδιες, πρωινή ή βραδινή, αναλόγως την ένταση της ζήτησης των υπηρεσιών αυτών.
- Τμήμα τεχνικής υποστήριξης: Στο τμήμα τεχνικής υποστήριξης θα προστεθούν ακόμη δύο άτομα. Το ένα θα παρέχει τεχνικές υπηρεσίες, ενώ το άλλο θα απασχολείται στο κατάστημα ναυτιλιακών ειδών καλύπτοντας την απογευματινή βάρδια που θα προστεθεί κατά την τουριστική – θερινή περίοδο.
- Υπηρεσία καθαριότητας και υγιεινής: Στην συγκεκριμένη υπηρεσία θα απαιτηθούν ακόμη τρία άτομα κατά την θερινή περίοδο, σχηματίζοντας έτσι συνολικά για την περίοδο αυτή μία πενταμελή ομάδα, η οποία θα είναι υπεύθυνη τόσο για την διασφάλιση της καθαριότητας των εγκαταστάσεων υγιεινής και των κοινοχρήστων χώρων εντός της επένδυσης, όσο και του ξενοδοχείου.

Ακολουθούν οι σχετικοί πίνακες στους οποίους διαφαίνεται ο αριθμός των ατόμων που πρόκειται να απασχοληθούν στην επένδυση, τόσο σε μόνιμη όσο και σε εποχιακή βάση ανά πόστο εργασίας, συγκεκριμένα προβλέπεται να δημιουργηθούν άμεσα 28 θέσεις εργασίας. Υπολογίζεται ότι οι θέσεις αυτές θα καλυφθούν τόσο από άτομα της περιοχής του Βλυχού όσο και από την ευρύτερη περιοχή.

Πίνακας 7.8 Ετήσιο κόστος μόνιμου προσωπικού.

Προσωπικό	Αριθμός εργαζομένων	Μηνιαίος μισθός	Ετήσιο κόστος
Υπηρεσία διοίκησης	2	1.600,00 €	38.400,00 €
Υπηρεσία γραμματείας	3	750,00 €	27.000,00 €
Γραφείο υποδοχής και πληροφοριών	2	700,00 €	16.800,00 €
Λογιστήριο	2	850,00 €	20.400,00 €
Τμήμα παροχών και διευθέτησης σκαφών	2	750,00 €	18.000,00 €
Τμήμα τεχνικής υποστήριξης	2	800,00 €	19.200,00 €
Υπηρεσία ασφάλειας λιμένος και εγκαταστάσεων	3	750,00 €	27.000,00 €
Υπηρεσία καθαριότητας και υγιεινής	2	750,00 €	18.000,00 €
Τμήμα συντήρησης κτιριακών και λοιπών ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων	1	750,00 €	9.000,00 €
Τμήμα διαχείρισης πρασίνου	1	700,00 €	9.000,00 €
Σύνολο	20	-	202.800,00 €

Ιδία επεξεργασία.

Πίνακας 7.9 Ετήσιο κόστος εποχιακού προσωπικού.

Προσωπικό	Αριθμός εργαζομένων	Μηνιαίος μισθός	Ετήσιο κόστος
Υπηρεσία γραμματείας	2	750,00 €	10.500,00 €
Γραφείο υποδοχής και πληροφοριών	1	700,00 €	4.900,00 €
Τμήμα τεχνικής υποστήριξης	2	800,00 €	11.200,00 €
Υπηρεσία καθαριότητας και υγιεινής	3	750,00 €	15.750,00 €
Σύνολο	8	-	42.350,00 €

Ιδία επεξεργασία.

Ακολουθεί ο σχετικός πίνακας στον οποίο συμπεριλαμβάνονται συνολικά τα έξοδα του προσωπικού, μόνιμου και εποχιακού, για την πρώτη πενταετία. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι, έχει προβλεφθεί αύξηση στους μισθούς των εργαζομένων, είτε μόνιμου είτε εποχιακού χαρακτήρα, της τάξης του 7% ανά πενταετία (για την ευκολία της εργασίας λαμβάνεται ως δεδομένο ότι θα εργάζονται τα ίδια άτομα για την πρώτη δεκαπενταετία).

Πίνακας 7.10 Κόστος προσωπικού για την πρώτη πενταετία.

Έτος	Κόστος
1ο	245.150,00 €
2ο	245.150,00 €
3ο	245.150,00 €
4ο	245.150,00 €
5ο	245.150,00 €

Ιδία επεξεργασία.

6. Ασφάλιστρα

Το ύψος των ασφαλίσεων για το εν λόγω συγκρότημα εκτιμάται ότι θα φτάσει τα 75.000 ευρώ για το πρώτο έτος, ενώ αυτό το ποσό θα αυξάνεται τον χρόνο κατά 4% για την πρώτη πενταετία. Πέραν της πενταετίας η αύξηση των ασφαλίσεων πρόκειται να είναι της τάξης του 2%. Το κόστος των ασφαλίσεων για την πρώτη πενταετία φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 7.11 Κόστος ασφαλίσεων για την πρώτη πενταετία.

Έτος	Έξοδα
1ο	75.000,00 €
2ο	79.500,00 €
3ο	84.270,00 €
4ο	89.326,20 €
5ο	94.685,77 €

Ιδία επεξεργασία.

7. Έξοδα διοίκησης και διάθεσης

Τα έξοδα διοίκησης και διάθεσης του φορέα διαχείρισης της επένδυσης υπολογίζονται ως ποσοστό 4,5% επί του κύκλου εργασιών της μαρίνας, ενώ μετά την πενταετία, όταν η μαρίνα θα έχει φτάσει την μέγιστη πληρότητα, το ποσοστό αυτό θα φτάσει το 5%.

Πίνακας 7.12 Έξοδα διοίκησης και διάθεσης για την πρώτη πενταετία.

Έτος	Κόστος
1ο	109.632,00 €
2ο	135.387,00 €
3ο	164.763,00 €
4ο	194.590,00 €
5ο	218.397,00 €

Ιδία επεξεργασία.

8. Έξοδα marketing

Αρχικά θα πρέπει να σημειωθεί ότι η επένδυση θα στοχεύει πρωτίστως σε αλλοδαπούς, και ειδικότερα ευρωπαίους τουρίστες, οι οποίοι είναι και εξοικειωμένοι σε τέτοιες μορφές τουρισμού, και δευτερευόντως σε Έλληνες οι οποίοι τα τελευταία χρόνια έχουν αρχίσει να εξοικειώνονται σε ένα μικρό βαθμό. Τα έξοδα marketing θα περιλαμβάνουν:

Α) Καταχώρηση διαφημίσεων σε περιοδικά τόσο του εξωτερικού όσο και του εξωτερικού με θέμα το yachting, το κόστος μιας τέτοιας διαφήμισης ανέρχεται περίπου στα 3.000 ευρώ ετησίως.

Β) Φυσικά το Ίντερνετ στις μέρες μας αποτελεί ένα σημαντικό μέσο προώθησης και προβολής, το κόστος μιας ηλεκτρονικής καταχώρησης ανέρχεται στα 4.000 ευρώ ετησίως.

Γ) Έκδοση φυλλαδίων τα οποία θα περιλαμβάνουν τις απαραίτητες πληροφορίες για την μαρίνα, το κόστος για την εκτύπωση του απαραίτητου αριθμού φυλλαδίων ανέρχεται στα 5.000 ευρώ.

Δ) Καταχώρηση σε πορτολάνο (waterpilots) ο οποίος παρέχει πληροφορίες για λιμάνια και υπηρεσίες ελλιμενισμού, καθώς και ότι άλλο είναι απαραίτητο για ένα σκάφος. Η καταχώρηση μιας διαφήμισης υπολογίζεται γύρω στα 500 ευρώ, έτσι για την καταχώρηση σε τέσσερις διαφορετικούς πορτολάνους διαφορετικών γλωσσών, τα συνολικά έξοδα ανέρχονται στα 2.000 ευρώ.

Ε) Σημαντική ισχύ σήμερα έχουν επίσης οι εκθέσεις διεθνούς εμβέλειας. Σχεδιάζεται η συμμετοχή σε εκθέσεις με θέμα τον θαλάσσιο τουρισμό και σε ναυτικά σαλόνια, ενώ το κόστος σε μία τέτοια έκθεση υπολογίζεται στα 13.000 ευρώ.

Ακολουθεί σχετικός πίνακας με τα συνολικά ετήσια έξοδα για την πρώτη πενταετία. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι θα υπάρχει ετήσια αύξηση των εξόδων αυτών για την επιπλέον ενίσχυση και βελτίωση της προώθησης της επένδυσης της τάξης του 1% για την πρώτη δεκαπενταετία.

Πίνακας 7.13 Έξοδα προώθησης και marketing για την πρώτη πενταετία.

Έτος	Έξοδα
1ο	27.000,00 €
2ο	27.270,00 €
3ο	27.543,00 €
4ο	27.818,00 €
5ο	28.096,00 €

Ίδια επεξεργασία.

7.4 Έσοδα και έξοδα δεκαπενταετίας

7.4.1 Εκτίμηση εσόδων

Στο σημείο αυτό θα αναλυθούν και θα παρουσιαστούν τα έσοδα που προκύπτουν σε ετήσια βάση από τις πωλήσεις τόσο των υπηρεσιών όσο και των προϊόντων της μαρίνας. Τα έσοδα στην εν λόγω μαρίνα, όπως και στις περισσότερες τέτοιας κλίμακας, προέρχονται από:

1. Τον ελλιμενισμό των σκαφών
2. Την ανέλκυση – καθέλκυση και την διαχείριση των σκαφών
3. Την συντήρηση των σκαφών
4. Τον έλεγχο των σκαφών και τα ανταλλακτικά
5. Τα εφόδια
6. Τα υλικά συντήρησης
7. Τα καύσιμα
8. Τις διάφορες παροχές
9. Την ενοικίαση του εστιατορίου και της καφετέριας
10. Την ενοικίαση του supermarket
11. Το ξενοδοχειακό συγκρότημα
12. Τα λοιπά έσοδα
13. Υπολειμματική αξία

Ακολουθεί η χρηματοοικονομική ανάλυση της κάθε περίπτωσης. Για λόγους ευκολίας, στη συνέχεια αναγράφονται τα έσοδα κάθε πηγής για την πρώτη πενταετία, εντός της οποίας υπάρχει και σημαντική αύξηση κατ' έτος, ενώ στο τέλος της ενότητας αυτής διαφαίνονται αναλυτικά τα έσοδα από κάθε πηγή για την πρώτη δεκαπενταετία λειτουργίας της μαρίνας.

1. Ελλιμενισμός σκαφών

Ο ελλιμενισμός των σκαφών, όπως έχει αναλυθεί και σε προηγούμενα κεφάλαια, αφορά πολύ απλά την πρόσδεση των σκαφών σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις μέσα στη λιμενολεκάνη της μαρίνας, με σκοπό την παραμονή τους για χρονικό διάστημα που συμφωνείται με τους υπεύθυνους του συγκροτήματος. Βέβαια, ο κύριος όγκος των πελατών παρουσιάζεται την θερινή– τουριστική περίοδο, δηλαδή την περίοδο μεταξύ των μηνών Απριλίου – Οκτωβρίου, και θα μισθώνει τις θέσεις ελλιμενισμού κατά σεζόν. Ενώ το μέσο κόστος για την παραμονή ενός σκάφους των 10– 12 μέτρων, που είναι και τα πιο συνήθη, είναι περίπου 3.500 ευρώ για όλη την περίοδο.

Ως γνωστόν, οι θέσεις ελλιμενισμού στην εν λόγω μαρίνα ανέρχονται στις 500, με την πληρότητα αυτών να πλησιάζει το 100%, ύστερα από εκτιμήσεις, μετά το τέταρτο

έτος λειτουργίας της. Για το πρώτο έτος, η υπολογιζόμενη πληρότητα θα είναι περίπου στο 40%, ενώ εκτιμάται ότι πολύ σύντομα και συγκεκριμένα στο δεύτερο έτος, η πληρότητα θα ξεπεράσει το 50%. Αναλυτικότερα, τα έσοδα από τις υπηρεσίες ελλιμενισμού για την πρώτη πενταετία, με γνώμονα την πληρότητα κάθε έτους, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 7.14 Έσοδα ελλιμενισμού για την πρώτη πενταετία.

Έτος	Αριθμός θέσεων	Μίσθωμα περιόδου	Έσοδα
1ο	195 (39%)	3.500,00 €	682.500,00 €
2ο	260 (52%)	3.500,00 €	910.000,00 €
3ο	325 (65%)	3.500,00 €	1.137.500,00 €
4ο	415 (83%)	3.500,00 €	1.452.500,00 €
5ο	485 (97%)	3.500,00 €	1.697.500,00 €

Ίδια επεξεργασία.

Όπως προαναφέρθηκε και αποτυπώνεται άλλωστε στον παραπάνω πίνακα, το πρώτο έτος λειτουργίας εκτιμάται ότι η πληρότητα της μαρίνας θα πλησιάσει το 40%, και συγκεκριμένα πρόκειται να φτάσει το ποσοστό του 39%. Ωστόσο, η πληρότητα αναμένεται να παρουσιάσει σημαντική αύξηση με σχετικά γρήγορους ρυθμούς, και συγκεκριμένα η αύξηση αυτή προβλέπεται να είναι της τάξης του 12 με 14% ετησίως, ενώ το πέμπτο έτος το ποσοστό πληρότητας πρόκειται να πλησιάσει σημαντικά το 100%. Από το έκτο έτος και μετά η μαρίνα θα λειτουργεί με 100% πληρότητα.

2. Ανέλκυση – καθέλκυση και διαχείριση

Η ανέλκυση, δηλαδή η διαδικασία εξόδου του σκάφους από την θάλασσα με σκοπό την συντήρηση και διαχείριση του, πραγματοποιείται με την βοήθεια κινητού γερανού travellift ή με τη μεταφορά του με ειδικό τρέιλερ που κινείται σε γλίστρα ειδικά διαμορφωμένη για τον σκοπό αυτό. Παρόμοια, η καθέλκυση, δηλαδή η είσοδος του σκάφους στη θάλασσα, πραγματοποιείται με τη χρήση του ίδιου εξοπλισμού (Τέφα 2008). Ακόμη, όπως ειπώθηκε και στην αρχή της παραγράφου, η διαδικασία της διαχείρισης προϋποθέτει την διαδικασία της ανέλκυσης, και αφορά ουσιαστικά την παραμονή του σκάφους σε χερσαίο φυλασσόμενο χώρο εντός της μαρίνας, για τους χειμερινούς μήνες. Με την απόκτηση του προτεινόμενου εξοπλισμού, η μαρίνα θα είναι σε θέση να εξυπηρετεί, πέραν των σκαφών που θα ελλιμενίζονται σε αυτή, και άλλα σκάφη για τέτοιους είδους υπηρεσίες, ενώ οι υπηρεσίες αυτές εκτιμάται ότι θα κοστίζουν 2.500 ευρώ ανά σκάφος. Θα πρέπει να τονισθεί ότι κάθε σκάφος είναι υποχρεωτικό να πραγματοποιήσει τουλάχιστον μία ανέλκυση και καθέλκυση κάθε χρόνο, ώστε να γίνουν οι απαραίτητες διεργασίες ελέγχου και συντήρησης.

Στην συγκεκριμένη επένδυση έχει σχεδιαστεί χώρος εναπόθεσης σκαφών προσφέροντας 200 θέσεις διαχείρισης, ενώ η πληρότητα στην περίπτωση αυτή αναμένεται να είναι παρόμοια με την προηγούμενη. Εκτιμάται ότι κατά το τέταρτο έτος η πληρότητα θα φτάσει το 100%, μιας και οι θέσεις διαχείρισης είναι αρκετά λιγότερες από τις θέσεις ελλιμενισμού, και αυτό θα συνεχιστεί και στα επόμενα έτη. Αναλυτικότερα, τα έσοδα από τις υπηρεσίες ανέλκυσης, καθέλκυσης και διαχείρισης για την πρώτη πενταετία, με γνώμονα και πάλι την πληρότητα κάθε έτους, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 7.15 Έσοδα ανέλκυσης, καθέλκυσης και διαχείμασης για την πρώτη πενταετία.

Έτος	Αριθμός σκαφών	Μίσθωμα περιόδου	Έσοδα
1ο	100 (50%)	2.500,00 €	250.000,00 €
2ο	140 (70%)	2.500,00 €	350.000,00 €
3ο	175 (87%)	2.500,00 €	437.500,00 €
4ο	200 (100%)	2.500,00 €	500.000,00 €
5ο	200 (100%)	2.500,00 €	500.000,00 €

Ιδία επεξεργασία.

3. Συντήρηση

Η συντήρηση των σκαφών μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε στη θάλασσα, είτε στην ξηρά. Στην πρώτη περίπτωση η συντήρηση αφορά κυρίως τον εσωτερικό χώρο των σκαφών, το μηχανοστάσιο και το κατάστρωμα, ενώ στην δεύτερη η συντήρηση αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ασφάλεια του σκάφους, καθώς και τη διατήρηση αυτού, δεδομένης της πλήρους συντήρησης που πραγματοποιείται (Τέφα 2008). Η συντήρηση των σκαφών πρόκειται να γίνεται από εξειδικευμένο προσωπικό, και η υπηρεσία αυτή θα παρέχεται εντός των ορίων της μαρίνας. Το μέσο κόστος συντήρησης εντός της θάλασσας υπολογίζεται ότι ανέρχεται στα 800 ευρώ για κάθε σκάφος, ενώ αυτό στην ξηρά υπολογίζεται ότι ανέρχεται στα 750 ευρώ ανά σκάφος. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι κάθε πλοιοκτήτης πραγματοποιεί συντήρηση του σκάφους του, εντός και εκτός θάλασσας), τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Τα έσοδα της συντήρησης εντός της θάλασσας, προκύπτουν αν πολλαπλασιάσουμε τον αριθμό των σκαφών που πρόκειται να ελλιμενιστούν στην μαρίνα επί 800, ενώ εκείνα εκτός της θάλασσας αν πολλαπλασιάσουμε τον αριθμό των σκαφών που πρόκειται να διαχειμάσουν στην μαρίνα επί 750. Προσθέτοντας τα αποτελέσματα αυτά, παράγονται τα συνολικά έσοδα από τις υπηρεσίες συντήρησης για τα πρώτα πέντε χρόνια, όπως φαίνονται και στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 7.16 Έσοδα παροχής συντήρησης.

Έτος	Αρ. Θεσ.	Κόστος	Έσοδα	Αρ. Διαχ. Σκ.	Κόστος	Έσοδα	Συν. Έσοδα
1ο	195	800,00 €	156.000,00 €	100	750,00 €	75.000,00 €	231.000,00 €
2ο	260	800,00 €	208.000,00 €	140	750,00 €	105.000,00 €	313.000,00 €
3ο	325	800,00 €	260.000,00 €	175	750,00 €	131.250,00 €	391.250,00 €
4ο	415	800,00 €	332.000,00 €	200	750,00 €	150.000,00 €	482.000,00 €
5ο	485	800,00 €	388.000,00 €	200	750,00 €	150.000,00 €	538.000,00 €

Όπου: Αρ. Θεσ. σημαίνει αριθμός θέσεων, Αρ. Διαχ. Σκ. σημαίνει αριθμός διαχυμαζόμενων σκαφών και Συν. Έσοδα σημαίνει συνολικά έσοδα.

Ιδία επεξεργασία.

4. Έλεγχος σκαφών και ανταλλακτικά

Κατά την παραμονή των σκαφών στην μαρίνα, πραγματοποιείται ο προβλεπόμενος έλεγχος με νηογνώμονα και παράλληλα εκτελούνται εργασίες αποκατάστασης διαφόρων βλαβών των μερών του σκάφους όπως και επισκευές των μηχανών τους. Για την διασφάλιση των επισκευών αυτών, κρίνονται απαραίτητα διάφορα ανταλλακτικά και αναλώσιμα υλικά, όπως προπέλες, πανιά, περιμετρικά κάγκελα, λάστιχα, εξαρτήματα των ιστίων, τάπες των στεγανών, βαλβίδες αντεπιστροφής, ηλεκτρικά μοτέρ, αντλίες και όλα τα ανταλλακτικά των μηχανών (Τέφα 2008). Σύμφωνα με εκτιμήσεις, το μέσο κόστος για την πραγματοποίηση του ελέγχου και την τοποθέτηση των απαιτούμενων ανταλλακτικών εκτιμάται στα 900 ευρώ ανά σκάφος. Υπολογίζεται, ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των σκαφών λαμβάνουν μέρος

στον απαραίτητο έλεγχο μία φορά τον χρόνο, ενώ συγκεκριμένα τα επαγγελματικά σκάφη, σημαντικός αριθμός των οποίων πρόκειται να ελλιμενίζεται στην μαρίνα, λαμβάνουν μέρος συχνότερα. Ο αριθμός των σκαφών που πρόκειται να λαμβάνουν μέρος στις διαδικασίες ελέγχου κατά την πρώτη πενταετία, αναμένεται να αυξάνεται 15% ετησίως, ενώ για την επόμενη δεκαετία η αύξηση θα είναι της τάξης του 3%. Αναλυτικότερα, τα έσοδα από τις υπηρεσίες ελέγχου των σκαφών καθώς και την προμήθεια των απαιτούμενων ανταλλακτικών για την πρώτη πενταετία, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι συγκεκριμένες υπηρεσίες θα είναι διαθέσιμες και σε σκάφη τα οποία θα είναι περαστικά και θα ελλιμενίζονται προσωρινά στην μαρίνα.

Πίνακας 7.17 Έσοδα ελέγχου σκαφών και ανταλλακτικών.

Έτος	Αριθμός σκαφών	Τιμή	Έσοδα
1ο	292	900,00 €	262.800,00 €
2ο	336	900,00 €	302.400,00 €
3ο	386	900,00 €	347.400,00 €
4ο	444	900,00 €	399.600,00 €
5ο	511	900,00 €	459.900,00 €

Ιδία επεξεργασία.

5. Εφόδια

Για την αντιμετώπιση τυχόν αντίξωων συνθηκών και καταστάσεων που μπορεί να προκληθούν κατά τον πλου, επιβάλλεται από τους κανόνες ναυσιπλοΐας η επάρκεια εφοδιασμού με τα απαραίτητα υλικά εφόδια. Μερικά από αυτά είναι σωσίβια, βεγγαλικά, καπνογόνα, αλυσίδες, άγκυρες κλπ. Όλα τα απαραίτητα λοιπόν υλικά και εφόδια, θα διατίθενται από το ειδικό κατάστημα που θα λαμβάνει χώρα εντός της μαρίνας, τόσο στους επισκέπτες – ιδιοκτήτες σκαφών της μαρίνας, όσο και σε ιδιοκτήτες σκαφών που δεν θα ελλιμενίζονται στην μαρίνα. Τα έσοδα που πρόκειται να έχει το συγκρότημα από την προμήθεια των εφοδίων εκτιμούνται γύρω στα 70.000 για το πρώτο έτος, ακολουθώντας αύξηση 15% ετησίως, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, ενώ μετά την πενταετία τα έσοδα θα έχουν αυξητική τάση του 3%.

Πίνακας 7.18 Έσοδα προμήθειας εφοδίων.

Έτος	Έσοδα
1ο	70.000,00 €
2ο	80.500,00 €
3ο	92.575,00 €
4ο	106.461,00 €
5ο	122.430,00 €

Ιδία επεξεργασία.

6. Υλικά Συντήρησης

Σε αυτά συμπεριλαμβάνονται τα υλικά τα οποία χρησιμοποιούνται από τα ειδικά συνεργεία για την συντήρηση των σκαφών τόσο στην θάλασσα όσο και στην ξηρά, και αφορά μια μεγάλη γκάμα προϊόντων. Πιο συγκεκριμένα, μερικά από αυτά είναι τα υλικά προεργασίας των χρωματισμών, τα χρώματα και τα βερνίκια, οι μοράβιες, τα ανταλλακτικά των μηχανικών μερών και τα λάδια των μηχανών, τα φίλτρα, οι βαλβολίνες και τα υγρά των μπαταριών κλπ. (Τέφα, 2008). Όπως και στην προηγούμενη περίπτωση, η κατανάλωση υλικών συντήρησης δεν θα γίνεται μόνο από τους επισκέπτες τη μαρίνας, αλλά από οποιονδήποτε ιδιοκτήτη σκάφους. Εκτιμάται

ότι, τα έσοδα για την μαρίνα από την χρησιμοποίηση – πώληση υλικών συντηρήσεως θα ανέλθουν στις 140.000 για το πρώτο έτος, εμφανίζοντας μια αύξηση της τάξης του 15% ετησίως, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, ενώ πέραν της πενταετίας η αύξηση των εσόδων θα είναι της τάξης του 3%.

Πίνακας 7.19 Έσοδα χρησιμοποίησης – πώλησης υλικών συντηρήσεως.

Έτος	Έσοδα
1ο	140.000,00 €
2ο	161.000,00 €
3ο	185.150,00 €
4ο	212.923,00 €
5ο	244.861,00 €

Ιδία επεξεργασία.

7. Καύσιμα

Τα καύσιμα στην προκειμένη περίπτωση αφορούν κυρίως το πετρέλαιο, το οποίο χρησιμοποιείται από τα ιστιοπλοϊκά σκάφη αλλά και από τα ταχύπλοα, τα οποία είναι εφοδιασμένα με μηχανές πετρελαίου, όπως και τη βενζίνη. Και σε αυτή την περίπτωση, πελάτες δεν θεωρούνται μόνο οι επισκέπτες της μαρίνας, αλλά ο οποιοσδήποτε ιδιοκτήτης σκάφους στην περιοχή. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι το μεγαλύτερο μέρος των πελατών της μαρίνας, πρόκειται για ιδιοκτήτες ιστιοπλοϊκών, άρα και ο κύριος όγκος των καυσίμων που θα καταναλώνονται στην μαρίνα αφορά το πετρέλαιο. Για το λόγο αυτό, ο υπολογισμός των εσόδων έγινε με βάση τα λίτρα που αναμένεται να καταναλώνονται από τα σκάφη και τα αυτοκίνητα που θα ανεφοδιάζονται στη μαρίνα ετησίως. Λόγω κορονοϊού, η τιμή του πετρελαίου κίνησης ανά λίτρο αυτή τη στιγμή, 15-2-2021, ανέρχεται γύρω στο 1,25 ευρώ στο Νομό Λευκάδας, ωστόσο πριν την πανδημία η τιμή κυμαινόταν γύρω στο 1,30. Τα έσοδα πρόκειται να έχουν αυξητική τάση της τάξης του 12% ετησίως για την πρώτη πενταετία, ενώ πέραν της πενταετίας η αύξηση θα είναι μικρότερη και θα αγγίζει περίπου το 3%. Τα νούμερα της πρώτης πενταετίας φαίνονται αναλυτικότερα στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 7.20 Έσοδα πώλησης καυσίμων.

Έτος	Λίτρα	Τιμή/Λίτρο	Έσοδα
1ο	415.000	1,30 €	539.500,00 €
2ο	464.800	1,30 €	604.240,00 €
3ο	520.576	1,30 €	676.748,00 €
4ο	583.045	1,30 €	757.958,00 €
5ο	653.010	1,30 €	848.913,00 €

Ιδία επεξεργασία.

8. Διάφορες παροχές

Οι διάφορες παροχές αφορούν κυρίως μικροπαρεμβάσεις που πραγματοποιούνται στους εσωτερικούς χώρους των σκαφών, και όχι στο κατάστρωμα, όπως τοποθετήσεις ερμαρίων, ξύλινες μετατροπές, αντικαταστάσεις στεγανών και γενικότερα παροχές εξυπηρέτησης πελατών της μαρίνας. Τα έσοδα που αναμένεται να προέλθουν από τις διάφορες παροχές τέτοιου είδους, εκτιμάται ότι θα ανέλθουν στις 65.000 ευρώ για τον πρώτο χρόνο, ενώ θα εμφανίσουν αύξηση της τάξης του 10% ετησίως για την πρώτη πενταετία, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, ενώ η αύξηση αυτή έπειτα θα μειωθεί στο 2%.

Πίνακας 7.21 Έσοδα από διάφορες παροχές.

Έτος	Έσοδα
1ο	65.000,00 €
2ο	71.500,00 €
3ο	78.650,00 €
4ο	86.515,00 €
5ο	95.166,00 €

Ίδια επεξεργασία.

9. Ενοικίαση εστιατορίου – καφετέριας

Στην εν λόγω επένδυση, έχει σχεδιαστεί εστιατόριο (150 τ.μ.) καθώς και καφέ – αναψυκτήριο επίσης (150 τ.μ.) για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των πελατών, καθώς επίσης και γενικότερα των επισκεπτών της μαρίνας. Οι δύο αυτοί χώροι προβλέπεται να ενοικιαστούν, καθώς αυτός ο τρόπος αξιοποίησής τους εκτιμάται ότι είναι πιο επικερδής, αποφέροντας σταθερό εισόδημα, ενώ διασφαλίζοντας την ομαλή λειτουργία τους θα διευκολυνθούν τόσο η διοίκηση της επένδυσης, όσο και οι πελάτες. Η ενοικίαση των χώρων αυτών θα ξεκινήσει στην τιμή των 18.000 ευρώ για τον κάθε ένα (1.500 ευρώ τον μήνα), ωστόσο η τιμή αυτή θα αυξάνεται κατά 3% ετησίως, ενώ ο φορέας διαχείρισης του έργου θα συνάψει πενταετές συμβόλαιο με τον πρώτο ενοικιαστή. Εφόσον ο πρώτος ενοικιαστής επεκτείνει το συμβόλαιο του και για την επόμενη πενταετία, και οι συνθήκες είναι ιδανικές, το ύψος του ενοικίου θα συνεχιστεί από εκεί που είχε φτάσει στο πέμπτο έτος, και θα παραμείνει σε αυτό. Για την ευκολία της εργασίας, παίρνουμε σαν ενδεχόμενο ότι την πρώτη δεκαπενταετία θα παραμείνει ο ίδιος ενοικιαστής.

Πίνακας 7.22 Έσοδα ενοικίασης εστιατορίου και καφέ.

Έτος	Έσοδα
1ο	36.000,00 €
2ο	37.080,00 €
3ο	38.192,00 €
4ο	39.338,00 €
5ο	40.518,00 €

Ίδια επεξεργασία.

10. Ενοικίαση super market

Επίσης, έχει σχεδιαστεί supermarket (250 τ.μ.), για την κάλυψη βασικών αναγκών πρωτίστως των πελατών και δευτερευόντως του προσωπικού. Συγκεκριμένα, δεν πρόκειται να διαθέτει την γκάμα ενός μεγάλου supermarket, αλλά θα έχει χαρακτήρα συνοικιακού supermarket, καλύπτοντας ωστόσο πολλές από τις ανάγκες τόσο των πελατών όσο και των περαστικών. Και σε αυτή την περίπτωση θα ακολουθηθεί η ίδια πρακτική όπως στην προηγούμενη, ο χώρος που προορίζεται να γίνει supermarket θα διατεθεί προς ενοικίαση, αποφέροντας εγγυημένο εισόδημα προς τους φορείς διαχείρισης της επένδυσης, και η εταιρεία θα συνάψει πενταετές συμβόλαιο με τον πρώτο ενοικιαστή. Το ποσό ενοικίασης του χώρου για τον πρώτο χρόνο ανέρχεται στα 20.000 ευρώ, ωστόσο θα αυξάνεται κατά 3% ετησίως για την πρώτη πενταετία, έπειτα ακολουθεί το ίδιο φαινόμενο με την προηγούμενη περίπτωση.

Πίνακας 7.23 Έσοδα ενοικίαση supermarket.

Έτος	Έσοδα
1ο	20.000,00 €
2ο	20.600,00 €
3ο	21.218,00 €
4ο	21.854,00 €
5ο	22.510,00 €

Ιδία επεξεργασία.

11. Έσοδα ξενοδοχειακού συγκροτήματος

Στην μαρίνα, πρόκειται να δημιουργηθούν 73 συνολικά δωμάτια, και συγκεκριμένα 49 δίκλινα και 24 τρίκλινα συνολικών κλινών 170. Οι τιμές των δωματίων κατά μέσο όρο, λαμβάνοντας υπόψη την περίοδο καθώς και τον αριθμό των κλινών του δωματίου, πρόκειται να ανέρχονται στα 120 ευρώ. Ωστόσο, επειδή στους παρακάτω πίνακες δεν είναι εφικτό να αποτυπωθεί ο αριθμός των ημερών για τις οποίες θα πραγματοποιηθεί η κράτηση, η τιμή θα ανέλθει στα 480 ευρώ, δηλαδή για 4 βραδιές κατά μέσο όρο. Η πληρότητα των δωματίων για το πρώτο έτος εκτιμάται ότι θα φτάσει το 50%, 65% το δεύτερο έτος, 85% το τρίτο έτος, ενώ το τέταρτο έτος η πληρότητα προβλέπεται ότι θα αγγίζει το 100%. Από το πέμπτο έτος και μετά τα έσοδα πρόκειται να έχουν μικρότερη αύξηση της τάξης του 3% ανά έτος. Τέλος, δημιουργήθηκαν κατά προσέγγιση οι παρακάτω πίνακες, στους οποίους φαίνονται τα έσοδα από την ενοικίαση των δωματίων για τα πρώτα τέσσερα έτη, δίνοντας σαφώς έμφαση στην καλοκαιρινή περίοδο:

Πίνακας 7.24 Έσοδα ξενοδοχειακού συγκροτήματος 1^{ου} Έτος.

Μήνες	Αρ. δωματίων	Τιμή	Έσοδα
Ιανουάριος	2	480,00 €	960,00 €
Φεβρουάριος	3	480,00 €	1.440,00 €
Μάρτιος	6	480,00 €	2.880,00 €
Απρίλιος	10	480,00 €	4.800,00 €
Μάιος	17	480,00 €	8.160,00 €
Ιούνιος	25	480,00 €	12.000,00 €
Ιούλιος	33	480,00 €	15.840,00 €
Αύγουστος	36	480,00 €	17.280,00 €
Σεπτέμβριος	25	480,00 €	12.000,00 €
Οκτώβριος	12	480,00 €	5.760,00 €
Νοέμβριος	5	480,00 €	2.400,00 €
Δεκέμβριος	2	480,00 €	960,00 €
Σύνολο	176	-	84.480,00 €

Ιδία επεξεργασία.

Πίνακας 7.25 Έσοδα ξενοδοχειακού συγκροτήματος 2^{ου} Έτος.

Μήνες	Αρ. δωματίων	Τιμή	Έσοδα
Ιανουάριος	2	480,00 €	960,00 €
Φεβρουάριος	3	480,00 €	1.440,00 €
Μάρτιος	6	480,00 €	2.880,00 €
Απρίλιος	11	480,00 €	5.280,00 €
Μάιος	18	480,00 €	8.640,00 €
Ιούνιος	28	480,00 €	13.440,00 €
Ιούλιος	38	480,00 €	18.240,00 €
Αύγουστος	47	480,00 €	22.560,00 €
Σεπτέμβριος	26	480,00 €	12.480,00 €
Οκτώβριος	12	480,00 €	5.760,00 €
Νοέμβριος	5	480,00 €	2.400,00 €
Δεκέμβριος	2	480,00 €	960,00 €
Σύνολο	198	-	95.040,00 €

Ιδία επεξεργασία.

Πίνακας 7.26 Έσοδα ξενοδοχειακού συγκροτήματος 3^{ου} Έτος.

Μήνες	Αρ. δωματίων	Τιμή	Έσοδα
Ιανουάριος	3	480,00 €	1.440,00 €
Φεβρουάριος	5	480,00 €	2.400,00 €
Μάρτιος	10	480,00 €	4.800,00 €
Απρίλιος	18	480,00 €	8.640,00 €
Μάιος	27	480,00 €	12.960,00 €
Ιούνιος	39	480,00 €	18.720,00 €
Ιούλιος	51	480,00 €	24.480,00 €
Αύγουστος	62	480,00 €	29.760,00 €
Σεπτέμβριος	35	480,00 €	16.800,00 €
Οκτώβριος	16	480,00 €	7.680,00 €
Νοέμβριος	7	480,00 €	3.360,00 €
Δεκέμβριος	3	480,00 €	1.440,00 €
Σύνολο	276	-	132.480,00 €

Ιδία επεξεργασία.

Πίνακας 7.27 Έσοδα ξενοδοχειακού συγκροτήματος 4^{ου} Έτος.

Μήνες	Αρ. δωματίων	Τιμή	Έσοδα
Ιανουάριος	7	480,00 €	3.360,00 €
Φεβρουάριος	10	480,00 €	4.800,00 €
Μάρτιος	15	480,00 €	7.200,00 €
Απρίλιος	26	480,00 €	12.480,00 €
Μάιος	36	480,00 €	17.280,00 €
Ιούνιος	50	480,00 €	24.000,00 €
Ιούλιος	65	480,00 €	31.200,00 €
Αύγουστος	73	480,00 €	35.040,00 €
Σεπτέμβριος	47	480,00 €	22.560,00 €
Οκτώβριος	29	480,00 €	13.920,00 €
Νοέμβριος	13	480,00 €	6.240,00 €
Δεκέμβριος	7	480,00 €	3.360,00 €
Σύνολο	378	-	181.440,00 €

Ιδία επεξεργασία.

Πίνακας 7.28 Έσοδα ξενοδοχειακού συγκροτήματος πρώτης πενταετίας.

Έτος	Έσοδα
1ο	84.480,00 €
2ο	95.040,00 €
3ο	132.480,00 €
4ο	181.440,00 €
5ο	186.883,00 €

Ιδία επεξεργασία.

12. Λοιπά έσοδα

Τέλος, έσοδα επίσης θα προέρχονται από τους χώρους πλυντηρίου, στους οποίους θα εξυπηρετούνται πρωτίστως οι ιδιοκτήτες των σκαφών που θα ελλιμενίζονται στην μαρίνα και δευτερευόντως περίοικοι τουρίστες – ιδιοκτήτες σκαφών, αλλά και από τις αποθήκες και τους αποθηκευτικούς χώρους για την ασφάλιση διαφόρων παρελκόμενων ειδών των σκαφών όπως φουσκωτά, πανιά, μπαλόνια, κλπ. Τα έσοδα από αυτές τις δραστηριότητες εκτιμάται ότι θα ανέλθουν στα 55.000 ευρώ για τον πρώτο χρόνο, ενώ θα εμφανίσουν ετήσια αύξηση της τάξης του 15% για τα πρώτα πέντε έτη λειτουργίας της μαρίνας, ενώ η αύξηση αυτή θα φτάσει στο 3% για τα επόμενα δέκα έτη.

Πίνακας 7.29 Λοιπά έσοδα.

Έτος	Έσοδα
1ο	55.000,00 €
2ο	63.250,00 €
3ο	72.737,00 €
4ο	83.648,00 €
5ο	96.195,00 €

Ιδία επεξεργασία.

13. Υπολειμματική αξία

Αρχικά, για να υπολογισθεί η υπολειμματική αξία θα πρέπει να υπολογιστεί το ύψος των αποσβέσεων. Στην προκειμένη περίπτωση οι αποσβέσεις θα υπολογιστούν με εφαρμογή της σταθερής απόσβεσης.

Στον αμέσως επόμενο πίνακα [7.30], και σύμφωνα με τον πίνακα [7.2], αποτυπώνονται αρχικά τα ποσοστά ανά ομάδα εργασίας, όπως διαμορφώθηκαν εν τέλει, επί του συνολικού κόστους της επένδυσης, καθώς και το ύψος των αποσβέσεων, τόσο ανά ομάδα εργασίας όσο και συνολικά.

Πίνακας 7.30 Αποσβέσεις.

Ομάδα εργασιών	Ποσοστό (%) του συνολικού κόστους της επένδυσης	Αξία προς απόσβεση	Συντελεστής απόσβεσης	Ποσό απόσβεσης
Οικοδομικά	15	3.750.000,00 €	5%	187.500,00 €
Λιμενικά	82	20.500.000,00 €	5%	1.025.000,00 €
Η/Μ Εγκαταστάσεις	2	500.000,00 €	12%	60.000,00 €
Εξοπλισμός	1	250.000,00 €	15%	37.500,00 €
Σύνολο	100	25.000.000,00 €	-	1.310.000,00 €

Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Το ποσό της υπολειμματικής αξίας υπολογίζεται στον αμέσως επόμενο πίνακα:

Πίνακας 7.31 Υπολογισμός υπολειμματικής αξίας.

Έτος	Αποσβεστέα Αξία	Ετήσια Απόσβεση	Σύνολο Αποσβέσεων	Υπολειμματική Αξία (€)
1ο	25.000.000	1.310.000	1.310.000	23.690.000
2ο	25.000.000	1.310.000	2.620.000	22.380.000
3ο	25.000.000	1.310.000	3.930.000	21.070.000
4ο	25.000.000	1.310.000	5.240.000	19.760.000
5ο	25.000.000	1.310.000	6.550.000	18.450.000
6ο	25.000.000	1.310.000	7.860.000	17.140.000
7ο	25.000.000	1.310.000	9.170.000	15.830.000
8ο	25.000.000	1.310.000	10.480.000	14.520.000
9ο	25.000.000	1.310.000	11.790.000	13.210.000
10ο	25.000.000	1.310.000	13.100.000	11.900.000
11ο	25.000.000	1.310.000	14.410.000	10.590.000
12ο	25.000.000	1.310.000	15.720.000	9.280.000
13ο	25.000.000	1.310.000	17.030.000	7.970.000
14ο	25.000.000	1.310.000	18.340.000	6.660.000
15ο	25.000.000	1.310.000	19.650.000	5.350.000

Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Όπως αποτυπώνεται και στον παραπάνω πίνακα, η υπολειμματική αξία στο δέκατο πέμπτο έτος λειτουργίας της μαρίνας θα είναι 5.350.000 ευρώ.

Τέλος, ακολουθεί ο πίνακας [7.32], στον οποίο διαφαίνεται το σύνολο των εσόδων της μαρίνας για την πρώτη δεκαπενταετία, σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε.

Πίνακας 7.32 Πρόβλεψη εσόδων για τα πρώτα δεκαπέντε έτη λειτουργίας.

Έσοδα	1ο Έτος	2ο Έτος	3ο Έτος	4ο Έτος	5ο Έτος	6ο Έτος	7ο Έτος	8ο Έτος	9ο Έτος	10ο Έτος	11ο Έτος	12ο Έτος	13ο Έτος	14ο Έτος	15ο Έτος
Ελλιμενισμός σκαφών	682.500	910.000	1.137.500	1.452.500	1.697.500	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000
Ανέλκυση, καθέλκυση, διαχείριση	250.000	350.000	437.500	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Συντήρηση σκαφών	231.000	313.000	391.250	482.000	538.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000
Έλεγχος σκαφών, αντ/κά	262.800	302.400	347.400	399.601	459.901	473.697	487.908	502.545	517.622	533.150	549.145	565.619	582.588	600.065	618.067
Εφόδια	70.000	80.500	92.575	106.461	122.430	126.103	129.886	133.783	137.797	141.930	146.188	150.574	155.091	159.744	164.536
Υλικά συντήρησης	140.000	161.000	185.150	212.923	244.861	252.207	259.773	267.566	275.593	283.861	292.377	301.148	310.182	319.488	329.073
Καύσιμα	539500	604.240	676.748	757.958	848.913	874.380	900.612	927.630	955.459	984.123	1.013.647	1.044.056	1.075.378	1.107.639	1.140.868
Διάφορες παροχές	65.000	71.500	78.650	86.515	95.166	97.069	99.011	100.991	103.011	105.071	107.172	109.316	111.502	113.732	116.007
Ενοικίαση εστιατορίου και καφετέριας	36.000	37.080	38.192	39.338	40.518	40.518	40.518	40.518	40.518	40.518	40.518	40.518	40.518	40.518	40.518
Ενοικίαση super market	20.000	20.600	21.218	21.854	22.510	22.510	22.510	22.510	22.510	22.510	22.510	22.510	22.510	22.510	22.510
Ξενοδοχειακό συγκρότημα	84.480	95.040	132.480	181.440	186.883	192.490	198.264	204.212	210.339	216.649	223.148	229.843	236.738	243.840	251.155
Λοιπά έσοδα	55.000	63.250	72.737	83.648	96.195	99.081	102.053	105.115	108.268	111.516	114.862	118.308	121.857	125.513	129.278
Υπολ.Αξία	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.350.000
Σύνολο (€)	2.436.280	3.008.610	3.611.400	4.324.238	4.852.877	4.978.055	5.040.535	5.104.871	5.171.116	5.239.328	5.309.567	5.381.891	5.456.364	5.533.049	10.962.012

Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

7.4.2 Εκτίμηση εξόδων

Τα συνολικά έξοδα της μαρίνας περιλαμβάνουν τα λειτουργικά έξοδα, όπως αυτά αναλύθηκαν στο υποκεφάλαιο 7.3, και τις ετήσιες δόσεις του δάνειου, όπως αυτές αναλύθηκαν στο υποκεφάλαιο 7.2. Ενώ, ο φόρος εταιρειών θα υπολογιστεί στο επόμενο υποκεφάλαιο στο οποίο θα υπολογιστούν οι καθαρές ταμειακές ροές. Σε αυτό το σημείο, ακολουθεί ο πίνακας [7.33], στον οποίο διαφαίνεται το σύνολο των εξόδων της μαρίνας για την πρώτη δεκαπενταετία λειτουργίας, σύμφωνα με την ανάλυση των εξόδων που προηγήθηκε σε αυτό το κεφάλαιο.

Πίνακας 7.33 Πρόβλεψη εξόδων για τα πρώτα δεκαπέντε έτη λειτουργίας.

Εξόδα	1ο Έτος	2ο Έτος	3ο Έτος	4ο Έτος	5ο Έτος	6ο Έτος	7ο Έτος	8ο Έτος	9ο Έτος	10ο Έτος	11ο Έτος	12ο Έτος	13ο Έτος	14ο Έτος	15ο Έτος
Συντήρηση παγίων	58.000	58.580	59.166	59.757	60.355	60.657	60.960	61.265	61.571	61.879	62.188	62.499	62.812	63.126	63.442
Κόστος ενέργειας	40.000	40.800	41.616	42.448	43.297	43.730	44.168	44.609	45.055	45.506	45.961	46.421	46.885	47.354	47.827
Κόστος καυσίμων	410.020	459.222	514.329	576.049	645.174	664.530	684.466	704.999	726.149	747.934	770.372	793.483	817.288	841.806	867.060
Κόστος αγοράς υλικών και αντ/κων	65.000	71.500	78.650	86.515	95.167	97.070	99.011	100.991	103.011	105.072	107.173	109.316	111.503	113.733	116.007
Μισθοί	245.150	245.150	245.150	245.150	245.150	258.030	258.030	258.030	258.030	258.030	276.092	276.092	276.092	276.092	276.092
Ασφάλιστρα	75.000	78.000	81.120	84.365	87.739	89.494	91.284	93.110	94.972	96.871	98.809	100.785	102.801	104.857	106.954
Εξόδα διοίκησης και διάθεσης	109.632	135.387	164.763	194.590	218.397	248.903	252.027	255.244	258.556	261.966	265.478	269.095	272.818	276.652	280.601
Εξόδα marketing	27.000	27.270	27.543	27.818	28.096	28.377	28.661	28.948	29.237	29.530	29.825	30.123	30.424	30.729	31.036
Δόσεις δανείου	-	809.403,6	809.403,6	809.403,6	809.403,6	809.403,6	809.403,6	809.403,6	809.403,6	809.403,6	809.403,6	-	-	-	-
Σύνολο (€)	1.029.802	1.925.313	2.021.740	2.126.096	2.232.780	2.300.194	2.328.010	2.356.600	2.385.986	2.416.191	2.465.302	1.687.814	1.720.622	1.754.348	1.789.019

Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

7.5 Ταμειακές ροές

Στόχος της επένδυσης, όπως και όλων των επενδύσεων επιχειρηματικού ενδιαφέροντος, είναι η μεγιστοποίηση του εισοδήματος πέραν του ύψους του κεφαλαίου που απαιτείται, ώστε να προκληθούν τα προβλεπόμενα – επιθυμητά κέρδη για τον φορέα διαχείρισης. Επομένως, για να αξιολογηθεί οικονομικά η επένδυση θα πρέπει αρχικά να εκτιμηθούν και εν συνεχεία να αξιολογηθούν για ένα εύλογο χρονικό διάστημα όλες οι εισροές και εκροές που δημιουργούνται από το πλάνο της επένδυσης. Η αξιολόγηση αυτή πραγματοποιείται με τον υπολογισμό των ταμειακών ροών, οι οποίες αφορούν εισπράξεις ή πληρωμές χρημάτων. Για τον υπολογισμό των ταμειακών ροών χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα που προέκυψαν στα προηγούμενα υποκεφάλαια.

A) Υπολογισμός Κερδών

Αρχικά θα πρέπει να υπολογιστούν τα κέρδη, τα οποία υπολογίζονται ως εξής: Κέρδη = Έσοδα – (Εξόδα + Αποσβέσεις). Για τον υπολογισμό των κερδών απαιτούνται τα έσοδα από την λειτουργία της επένδυσης, τα οποία έχουν υπολογιστεί στην ενότητα 7.4.1, τα έξοδα κατά τη λειτουργία της μαρίνας, τα οποία έχουν υπολογιστεί στην ενότητα 7.4.2, καθώς και οι αποσβέσεις οι οποίες έχουν υπολογιστεί επίσης στην ενότητα 7.4.1. Στην συνέχεια ακολουθεί ο σχετικός πίνακας υπολογισμού των κερδών για την πρώτη δεκαπενταετία λειτουργίας της μαρίνας.

Πίνακας 7.34 υπολογισμός κερδών πρώτης δεκαπενταετίας λειτουργίας της μαρίνας.

Περίοδος λειτουργίας	1ο Έτος	2ο Έτος	3ο Έτος	4ο Έτος	5ο Έτος	6ο Έτος	7ο Έτος	8ο Έτος	9ο Έτος	10ο Έτος	11ο Έτος	12ο Έτος	13ο Έτος	14ο Έτος	15ο Έτος
Έσοδα	2.436.280	3.008.610	3.611.400	4.324.238	4.852.877	4.978.055	5.040.535	5.104.871	5.171.116	5.239.328	5.309.567	5.381.891	5.456.364	5.533.049	10.962.012
Έξοδα	1.029.802	1.925.313	2.021.740	2.126.096	2.232.780	2.300.194	2.328.010	2.356.600	2.385.986	2.416.191	2.465.302	1.687.814	1.720.622	1.754.348	1.789.019
Αποσβέσεις	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000	1.310.000
Κέρδη (€)	96.478	-226.703	279.660	888.142	1.310.098	1.367.861	1.402.526	1.438.271	1.475.130	1.513.137	1.534.265	2.384.077	2.425.742	2.468.701	7.862.993

Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Β) Υπολογισμός Φορολογίας

Σε αυτό το σημείο υπολογίζονται οι “φόροι εταιρειών” επί των κερδών της μαρίνας. Η φορολογία υπολογίζεται ως εξής: Φορολογία = Φορολογικός Συντελεστής * Κέρδη, όπου ο φορολογικός συντελεστής λόγω covid 19 θα είναι μειωμένος, και συγκεκριμένα θα είναι στο 20%, ενώ τα κέρδη υπολογίστηκαν προηγουμένως.

Πίνακας 7.35 Υπολογισμός φορολογίας επί των κερδών της μαρίνας.

Περίοδος λειτουργίας	1ο έτος	2ο έτος	3ο έτος	4ο έτος	5ο έτος	6ο έτος	7ο έτος	8ο έτος	9ο έτος	10ο έτος	11ο έτος	12ο έτος	13ο έτος	14ο έτος	15ο έτος
Κέρδη	96.478	-226.703	279.660	888.142	1.310.098	1.367.861	1.402.526	1.438.271	1.475.130	1.513.137	1.534.265	2.384.077	2.425.742	2.468.701	7.862.993
φορολογικός συντελεστής	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Φορολογία (€)	19.296	0	55.932	177.628	262.020	273.572	280.505	287.654	295.026	302.627	306.853	476.815	485.148	493.740	1.572.599

Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Γ) Υπολογισμός Καθαρών Κερδών

Τα καθαρά κέρδη υπολογίζονται ως εξής: Καθαρά Κέρδη = Έσοδα – Έξοδα – Φορολογία, όπου και οι τρεις παράμετροι που απαιτούνται έχουν ήδη υπολογιστεί. Ακολουθεί ο σχετικός πίνακας.

Πίνακας 7.36 Υπολογισμός καθαρών κερδών.

Περίοδος λειτουργίας	1ο Έτος	2ο Έτος	3ο Έτος	4ο Έτος	5ο Έτος	6ο Έτος	7ο Έτος	8ο Έτος	9ο Έτος	10ο Έτος	11ο Έτος	12ο Έτος	13ο Έτος	14ο Έτος	15ο Έτος
Έσοδα	2.436.280	3.008.610	3.611.400	4.324.238	4.852.877	4.978.055	5.040.535	5.104.871	5.171.116	5.239.328	5.309.567	5.381.891	5.456.364	5.533.049	10.962.012
Έξοδα	1.029.802	1.925.313	2.021.740	2.126.096	2.232.780	2.300.194	2.328.010	2.356.600	2.385.986	2.416.191	2.465.302	1.687.814	1.720.622	1.754.348	1.789.019
Φορολογία	19.296	0	55.932	177.628	262.020	273.572	280.505	287.654	295.026	302.627	306.853	476.815	485.148	493.740	1.572.599
Καθαρά Κέρδη (€)	1.387.182	1.083.297	1.533.728	2.020.513	2.358.078	2.404.289	2.432.020	2.460.617	2.490.104	2.520.510	2.537.412	3.217.262	3.250.593	3.284.961	7.600.394

Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Δ) Υπολογισμός Καθαρών Ταμειακών Ροών

Τέλος, σε αυτό το σημείο υπολογίζονται οι καθαρές ταμειακές ροές οι οποίες απαιτούνται για την συνέχεια του κεφαλαίου. Ο υπολογισμός των καθαρών ταμειακών ροών γίνεται με τον εξής τύπο: Κόστος + Δάνειο + Επιχορήγηση + καθαρά κέρδη. Τα ίδια κεφάλαια επειδή ουσιαστικά είναι χρήματα που ξοδεύονται από τον φορέα διαχείρισης εντάσσονται στο κόστος, για το λόγο αυτό λαμβάνονται μια φορά υπόψη -στο κόστος- αλλά σημειώνονται στον παρακάτω πίνακα για να είναι πιο κατανοητά τα στοιχεία. Τα δεδομένα λοιπόν που απαιτούνται για τον υπολογισμό των καθαρών ταμειακών ροών έχουν ήδη βρεθεί, με την βοήθεια των δεδομένων αυτών λοιπόν προκύπτει ο αμέσως επόμενος πίνακας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι για πρακτικούς λόγους ο πίνακας έχει χωριστεί σε δύο μέρη λόγω μεγέθους.

Πίνακας 7.37 Υπολογισμός καθαρών ταμειακών ροών κατά την περίοδο κατασκευής.

Περίοδος	Κατασκευής		
	1ο	2ο	3ο
Έτος			
Κόστος	-8.333.333,33	-8.333.333,33	-8.333.333,33
Ιδία Κεφάλαια	7.500.000	-	-
Δάνειο	833.333,33	5.416.666,67	-
Επιχορήγηση	-	3.750.000	3.750.000
Καθαρά Κέρδη	-	-	-
Καθαρές Ταμειακές Ροές (€)	-7.500.000	833.333,34	-4.583.333,33

Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Πίνακας 7.38 Υπολογισμός καθαρών ταμειακών ροών κατά την περίοδο λειτουργίας.

Περίοδος	Λειτουργίας														
	4 ^ο	5 ^ο	6 ^ο	7 ^ο	8 ^ο	9 ^ο	10 ^ο	11 ^ο	12 ^ο	13 ^ο	14 ^ο	15 ^ο	16 ^ο	17 ^ο	18 ^ο
Έτος															
Κόστος	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ίδια Κεφάλαια	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Δάνειο	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Επιχ/ηση	3.750.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Καθαρά Κέρδη	1.387.182	1.083.297	1.533.728	2.020.513	2.358.078	2.404.289	2.432.020	2.460.617	2.490.104	2.520.510	2.537.412	3.217.262	3.250.593	3.284.961	7.600.394
Καθαρές Ταμ/κές Ροές (€)	5.137.182	1.083.297	1.533.728	2.020.513	2.358.078	2.404.289	2.432.020	2.460.617	2.490.104	2.520.510	2.537.412	3.217.262	3.250.593	3.284.961	7.600.394

Ως προς εξήγηση του παραπάνω πίνακα, π.χ. το 4^ο έτος αναφέρεται στο 1^ο έτος λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένου και την περίοδο κατασκευής, η οποία είναι 3 έτη.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

7.6 ΚΠΑ

Μια από τις πιο “ακριβής” μεθόδους, η οποία δύναται να χρησιμοποιηθεί για την οικονομοτεχνική συγκριτική μελέτη διαφόρων λύσεων ενός επενδυτικού προβλήματος, όπως και του συγκεκριμένου που μελετάται, είναι η μέθοδος της Καθαρής Παρούσας Αξίας (ΚΠΑ) ή (NetPresentValuemethod, NPV). Με τη χρήση της μεθόδου αυτής, έχοντας προσδιορίσει τις καθαρές ετήσιες χρηματοροές της επένδυσης προηγουμένως, επιδιώκεται σε αυτή τη φάση η ερμηνεία αυτών σε όρους ενός ισοδύναμου κοινού μέτρου. Για το λόγο αυτό, υπολογίζεται η παρούσα αξία κάθε καθαρής χρηματοροής στο χρόνο μηδέν, αφού καθοριστεί ένα επιτόκιο το οποίο εκφράζει το ελάχιστο αναμενόμενο κέρδος, και στη συνέχεια συγκρίνονται μεταξύ τους τα αλγεβρικά αθροίσματα των παρουσών αξιών των διαφόρων λύσεων. Οικονομικότερη είναι για την περίπτωση των αμοιβαίως αποκλειόμενων επενδύσεων η επένδυση που εμφανίζει τη μεγαλύτερη καθαρή παρούσα αξία (ΚΠΑ), ενώ απορρίπτονται όσες προτάσεις εμφανίζουν αρνητικές (ΚΠΑ) (Πολύζος, 2018).

Η γενική εξίσωση η οποία χρησιμοποιείται για την εφαρμογή της μεθόδου αυτής είναι:

$$\sum_{t=-m}^n \frac{C_t}{(1+r)^t}$$

Για την αποτελεσματικότερη κατανόηση τόσο της προηγούμενης εξίσωσης όσο και του αμέσως επόμενου πίνακα θα πρέπει να διευκρινιστούν τα εξής:

- Καθαρές Ταμειακές Ροές = C_t
- Συντελεστής αναγωγής = $\frac{1}{(1+r)^t}$ όπου η επιδιωκόμενη αποδοτικότητα (r) θα ισούται με 10%.
- ΚΠΑ = $c_t \frac{1}{(1+r)^t}$

Ακολουθεί ο πίνακας [7.39] στον οποίο αποτυπώνονται τα νούμερα της ΚΠΑ ανά έτος, ο οποίος για πρακτικούς λόγους, όπως και στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, έχει χωριστεί σε δύο μέρη λόγω μεγέθους.

Πίνακας 7.39 Υπολογισμός ΚΠΑ κατά την περίοδο κατασκευής.

Περίοδος	Κατασκευής		
	1ο	2ο	3ο
Καθαρές Ταμειακές Ροές	-7.500.000	833.333,34	-4.583.333,33
Συντελεστής αναγωγής	0,909	0,826	0,751
ΚΠΑ (€)	-6.817.500	688.333	-3.442.083

Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 7.40 Υπολογισμός ΚΠΑ κατά την περίοδο κατασκευής.

Περίοδος	Λειτουργίας														
	4ο	5ο	6ο	7ο	8ο	9ο	10ο	11ο	12ο	13ο	14ο	15ο	16ο	17ο	18ο
Καθαρές Ταμειακές Ροές	5.137.182	1.083.297	1.533.728	2.020.513	2.358.078	2.404.289	2.432.020	2.460.617	2.490.104	2.520.510	2.537.412	3.217.262	3.250.593	3.284.961	7.600.394
Συντ/ής αναγωγής	0,683	0,62	0,564	0,513	0,466	0,424	0,385	0,35	0,318	0,289	0,263	0,239	0,217	0,197	0,179
ΚΠΑ (€)	3.508.696	671.644	865.023	1.036.523	1.098.864	1.019.418	936.328	861.216	791.853	728.427	667.339	768.926	705.379	647.137	1.360.471

Ως προς εξήγηση του παραπάνω πίνακα, π.χ. το 4^ο έτος αναφέρεται στο 1^ο έτος λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένου και την περίοδο κατασκευής, η οποία είναι 3 έτη.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Αθροίζοντας τα ποσά της τελευταίας γραμμής του παραπάνω πίνακα, προκύπτει η συνολική ΚΠΑ για τα τρία έτη κατασκευής και τα 15 πρώτα έτη εκμετάλλευσης του έργου από τον φορέα διαχείρισης, που θα είναι ίση με :

$$\sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+r)^t} = 6.095.994\text{€}$$

Συνεπώς, επειδή η ΚΠΑ της επένδυσης είναι θετική, η επένδυση είναι συμφέρουσα.

7.7 Ανάλυση ευαισθησίας

Ύστερα από την επίλυση ενός προβλήματος αξιολόγησης μιας επενδυτικής πρότασης, είναι επιθυμητό να γνωρίζουμε ποιες από τις παραμέτρους που χρησιμοποιήθηκαν επηρεάζουν σημαντικά τη λύση του προβλήματος. Ωστόσο, επειδή το περιβάλλον εντός του οποίου αξιοποιείται η επένδυση δεν μπορεί να θεωρείται στατικό, αλλά στην πραγματικότητα παρουσιάζει μια δυναμική συμπεριφορά, τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση, τις περισσότερες φορές μεταβάλλονται σε μικρό ή μεγάλο βαθμό και επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες. Οι μεταβολές αυτές δύναται να προέλθουν από εκείνες τις παραμέτρους, στις αλλαγές των οποίων η βέλτιστη λύση είναι περισσότερο “ευαίσθητη”. Για τον λόγο αυτό, έχει ιδιαίτερη σημασία η μελέτη των συνεπειών που εν τέλει προκύπτουν στην αρχική λύση, από αλλαγές των παραμέτρων που χρησιμοποιήθηκαν, και αυτό επιτυγχάνεται με την ανάλυση ευαισθησίας (sensitive analysis) (Πολύζος, 2018).

Όσον αφορά την εν λόγω επένδυση, θεωρούμε ότι το αρχικό κόστος C_0 μπορεί να εκτιμηθεί άμεσα με ακρίβεια, οπότε δεν έχει κάποια ιδιαίτερη αξία ο έλεγχος της ευαισθησίας ως προς αυτή την παράμετρο. Η εκτίμηση ωστόσο των υπόλοιπων παραμέτρων περιλαμβάνει μεγαλύτερη αβεβαιότητα και είναι πιθανό να παρουσιαστούν αποκλίσεις από τις τιμές που αρχικά δόθηκαν στο πρόβλημα κατά την περίοδο λειτουργίας για $n=15$ έτη.

Οι βασικές παράμετροι των οποίων η επίδραση των τυχόν μεταβολών τους στο διάστημα -20% έως $+20\%$ στις τιμές της ΚΠΑ θα μελετηθεί, είναι οι εξής:

- Αποδοτικότητα r

Ο βαθμός απόδοσης r της επένδυσης, όπου στην εξεταζόμενη επένδυση ισούται με 10% , μπορεί να μην είναι αντιπροσωπευτικός των πιθανών μελλοντικών αλλαγών στις γενικότερες οικονομικές συνθήκες. Για παράδειγμα, η αύξηση ή μείωση του πληθωρισμού, οι μεταβολές στο κόστος δανεισμού κλπ. μπορούν να επηρεάσουν την επιθυμητή αποδοτικότητα. Έτσι, στην προκειμένη περίπτωση μεταβάλλοντας την αποδοτικότητα από -20% έως $+20\%$ επί της αρχικής του τιμής $r=0,10$ προκύπτει ο επόμενος πίνακας [7.41], στον οποίο διαφαίνονται συγκεντρωτικά, για τις διάφορες τιμές του επιτοκίου οι αντίστοιχες τιμές της ΚΠΑ, όπως αυτές υπολογίστηκαν, καθώς και οι μεταβολές αυτής.

Πίνακας 7.41 Υπολογισμός της ΚΠΑ για τις διάφορες τιμές της αποδοτικότητας r .

Τιμή επιτοκίου $r(\%)$	8	9	10	11	12
Μεταβολή επιτοκίου r (%)	-20%	-10%	0	10%	20%
ΚΠΑ (€)	8.976.155	7.442.346	6.095.994	4.923.830	3.893.385
Μεταβολή ΚΠΑ (%)	47%	22%	0	-19%	-36%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Για $r = 0,08$, μείωση δηλαδή της αποδοτικότητας κατά 20% επί της αρχικής, όπως διαφαίνεται και στον προηγούμενο πίνακα [7.41], η ΚΠΑ ισούται με 8.976.155 ευρώ, δηλαδή αυξημένη κατά σχεδόν 50% , επί της αρχικής. Για $r = 0,09$, μείωση δηλαδή της αποδοτικότητας κατά 10% επί της αρχικής, η ΚΠΑ ισούται με 7.442.346 ευρώ, δηλαδή αυξημένη κατά σχεδόν 20% , επί της αρχικής. Από την άλλη μεριά, για $r = 0,11$, αύξηση δηλαδή της αποδοτικότητας κατά 10% επί της αρχικής, η ΚΠΑ ισούται με 4.923.830 ευρώ, δηλαδή μειωμένη κατά σχεδόν 20% , επί της αρχικής. Και τέλος,

για $r = 0,12$, αύξηση δηλαδή της αποδοτικότητας κατά 20% επί της αρχικής, η ΚΠΑ ισούται με 3.893.385 ευρώ, δηλαδή μειωμένη κατά σχεδόν 35%, επί της αρχικής.

- Έσοδα και Έξοδα

Ο υπολογισμός των εσόδων και των εξόδων κατά την περίοδο λειτουργίας της μαρίνας δεν μπορεί να γίνει με πλήρη βεβαιότητα στη διάρκεια μελέτης και αξιολόγησης του έργου. Αρκετοί παράγοντες, όπως οι οικονομικές εξελίξεις, η κατάσταση των τραπεζών, η μεταβλητότητα στην ζήτηση, όπως και στην προσφορά των υπηρεσιών που θα παράγει η επένδυση, δεν είναι σταθεροί στο χρόνο, δημιουργώντας έτσι μεταβολές στις αρχικές εκτιμώμενες τιμές. Έτσι, στην προκειμένη περίπτωση μεταβάλλοντας τα έσοδα την μία φορά και τα έξοδα την άλλη, από -20% έως +20%, προκύπτουν οι επόμενοι πίνακες [7.42] και [7.43], στους οποίους διαφαίνονται συγκεντρωτικά, για τις διάφορες τιμές των εσόδων και των εξόδων οι αντίστοιχες τιμές της ΚΠΑ, όπως αυτές υπολογίστηκαν, καθώς και οι μεταβολές αυτής.

Πίνακας 7.42 Υπολογισμός της ΚΠΑ για τις διάφορες τιμές των εσόδων.

Μεταβολή εσόδων (%)	-20%	-10%	0	10%	20%
ΚΠΑ (€)	1.764.242	3.786.082	6.095.994	8.201.020	10.277.935
Μεταβολή ΚΠΑ (%)	-71%	-38%	0	35%	69%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Μειώνοντας τα έσοδα κατά 20% επί των αρχικών, όπως διαφαίνεται και στον προηγούμενο πίνακα [7.42], η ΚΠΑ ισούται με 1.764.242 ευρώ, δηλαδή μειωμένη κατά σχεδόν 70%, επί της αρχικής. Μειώνοντας τα έσοδα κατά 10% επί των αρχικών, η ΚΠΑ ισούται με 3.786.082 ευρώ, δηλαδή μειωμένη κατά σχεδόν 40%, επί της αρχικής. Από την άλλη μεριά, αυξάνοντας τα έσοδα κατά 10% επί των αρχικών, η ΚΠΑ ισούται με 8.201.020 ευρώ, δηλαδή αυξημένη κατά 35%, επί της αρχικής. Και τέλος, αυξάνοντας τα έσοδα κατά 20% επί των αρχικών, η ΚΠΑ ισούται με 10.277.935 ευρώ, δηλαδή αυξημένη κατά σχεδόν 70%, επί της αρχικής.

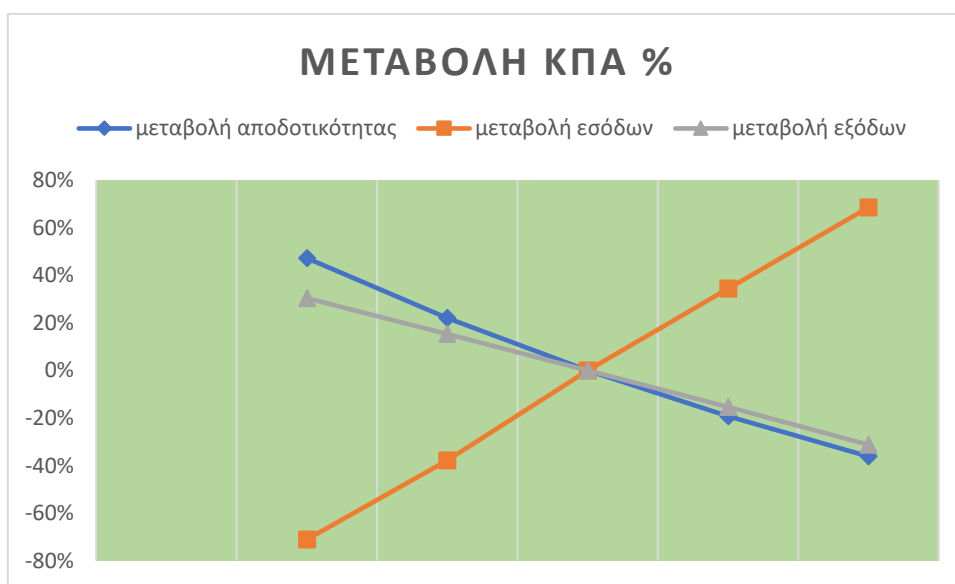
Πίνακας 7.43 Υπολογισμός της ΚΠΑ για τις διάφορες τιμές των εξόδων.

Μεταβολή εξόδων (%)	-20%	-10%	0	10%	20%
ΚΠΑ (€)	7.950.161	7.032.896	6.095.994	5.158.204	4.193.170
Μεταβολή ΚΠΑ (%)	30%	15%	0	-15%	-31%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Μειώνοντας τα έξοδα κατά 20% επί των αρχικών, όπως διαφαίνεται και στον προηγούμενο πίνακα [7.43], η ΚΠΑ ισούται με 7.950.161 ευρώ, δηλαδή αυξημένη κατά 30%, επί της αρχικής. Μειώνοντας τα έξοδα κατά 10% επί των αρχικών, η ΚΠΑ ισούται με 7.032.896 ευρώ, δηλαδή αυξημένη κατά 15%, επί της αρχικής. Από την άλλη μεριά, αυξάνοντας τα έξοδα κατά 10% επί των αρχικών, η ΚΠΑ ισούται με 5.158.204 ευρώ, δηλαδή μειωμένη κατά 15%, επί της αρχικής. Και τέλος, αυξάνοντας τα έξοδα κατά 20% επί των αρχικών, η ΚΠΑ ισούται με 4.193.170 ευρώ, δηλαδή μειωμένη κατά σχεδόν 30%, επί της αρχικής.

Τέλος, ακολουθεί το διάγραμμα [7.1], με τη βοήθεια του οποίου γίνεται πιο κατανοητή η ανάλυση ευαισθησίας που προηγήθηκε στο υποκεφάλαιο αυτό. Σε κάθε παράμετρο του προβλήματος αντιστοιχεί μία γραμμή που απεικονίζει τις εκατοστιαίες μεταβολές στις τιμές της καθαρής παρούσας αξίας, οι οποίες προκύπτουν από την μεταβολή της εξεταζόμενης παραμέτρου με ταυτόχρονη διατήρηση σταθερών τιμών των υπόλοιπων παραμέτρων, ίσων με τις αρχικές εκτιμήσεις. Πιο συγκεκριμένα, στον οριζόντιο άξονα διαφαίνονται οι εκατοστιαίες μεταβολές κάθε παραμέτρου σε σχέση με την αρχική της τιμή. Ενώ, στον κατακόρυφο άξονα διαφαίνονται οι μεταβολές της ΚΠΑ, ύστερα από την εκατοστιαία μεταβολή των τιμών κάθε παραμέτρου. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να σημειωθεί ότι, όταν μια γραμμή έχει μεγάλη κλίση, τότε η ΚΠΑ έχει μεγάλη ευαισθησία στην μεταβολή της αντίστοιχης παραμέτρου, ενώ το αντίθετο ισχύει για μία γραμμή μικρής κλίσης



Διάγραμμα 7.1 Μεταβολή της ΚΠΑ %
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στο παραπάνω διάγραμμα [7.1], φαίνεται ότι η ΚΠΑ εμφανίζει μεγάλη ευαισθησία στις τιμές και των τριών παραμέτρων. Πιο συγκεκριμένα, η μικρότερη ευαισθησία, μεταξύ των τριών παραμέτρων, εμφανίζεται ως προς τις τιμές των εξόδων, ενώ λίγο μεγαλύτερη είναι η ευαισθησία που εμφανίζεται ως προς τις τιμές της αποδοτικότητας. Αντίθετα, η ΚΠΑ της επένδυσης εμφανίζεται ιδιαίτερα ευαίσθητη στις εκατοστιαίες μεταβολές των ετήσιων εσόδων, οπότε συμπεραίνεται ότι η παράμετρος αυτή είναι καθοριστική στη διαδικασία λήψης της απόφασης για την αποδοχή ή απόρριψη της επένδυσης.

Κεφάλαιο 8

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



Ομολογουμένως ο τουρισμός στις μέρες συνεχίζει να αναπτύσσεται περαιτέρω και να καταλαμβάνει μεγαλύτερο μερίδιο στο ΑΕΠ κάθε χώρας, όπως συμβαίνει και στην χώρα μας, αποτελώντας περίπου το 20% του εθνικού μας ΑΕΠ. Παρόμοια είναι η εικόνα της ανάπτυξης τόσο του θαλάσσιου τουρισμού όσο και ειδικότερα του τουρισμού σκαφών αναψυχής. Η μεσόγειος από το 1950 αποτελεί τον σημαντικότερο προορισμό σκαφών αναψυχής και συγκεντρώνει τον μεγαλύτερο αριθμό μαρίνων στον κόσμο. Στις μέρες μας, η Ευρώπη αριθμεί πάνω από 1.000.000 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη αναψυχής, και συγκεκριμένα στην Μεσόγειο ξεπερνούν τις 500.000. Η Γαλλία, η Ιταλία και η Ισπανία καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης, καθώς συγκεντρώνουν εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις ελλιμενισμού, ενώ πραγματικές ανταγωνίστριες της χώρας μας, τόσο λόγω γειτνίασης όσο και λόγω δυναμικότητας αποτελούν η Κροατία και η Τουρκία, με την Κύπρο και την Μάλτα να ακολουθούν πιο πίσω. Πιο συγκεκριμένα, η Κροατία έχει δημιουργήσει μια σημαντική διαφορά από την χώρα μας, της τάξεως του 50% περίπου, ενώ η Τουρκία μια μικρότερη διαφορά της τάξεως του 30% περίπου.

Παρότι το 1981 εκπονήθηκε το ΣΕ.ΣΥ.Λ.Α., το οποίο προέβλεπε τη δημιουργία ενός δικτύου 380 εγκαταστάσεων, αποτελούμενο από 26 μαρίνες, 106 σκάλες, και 248 αγκυροβόλια με συνολικά 15.000 θέσεις ελλιμενισμού ανά την Ελλάδα, ο σχεδιασμός του ωστόσο εφαρμόστηκε μόνο από τον Ε.Ο.Τ. και όχι από τις αυτοδιοικήσεις, και τελικά η συγκεκριμένη μελέτη δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ. Ακόμη, στην Ελλάδα η δημιουργία και λειτουργία ενός ΤΛ διέπεται από τις διατάξεις του Ν.2160/93, όπως έχει τροποποιηθεί έως σήμερα, με τον συγκεκριμένο νόμο να επιφέρει ριζικές αλλαγές στη διαδικασία χωροθέτησης, αδειοδότησης και παραχώρησης προς εκμετάλλευση των ΤΛ. Ενώ, προ της ισχύος του Ν.2160/93, η αδειοδότηση για την κατασκευή ενός Τουριστικού Λιμένα γινόταν με βάση την κείμενη νομοθεσία που αφορούσε τα κάθε είδους λιμενικά έργα, όπου η άδεια κατασκευής των έργων και η παραχώρηση χρήσης αιγιαλού και παραλίας εκδιδόταν από τους οικείους Νομάρχες.

Παρόλα τα ευνοϊκά χαρακτηριστικά για την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής, μέχρι στιγμής η χώρα μας δείχνει να μην αξιοποιεί – εκμεταλλεύεται αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα που κατέχει έναντι άλλων χωρών, καθώς έχει μείνει

αρκετά πίσω, τόσο σε αριθμό μαρίνων όσο και σε αριθμό θέσεων ελλιμενισμού. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι παρόλο που έχουν χωροθετηθεί μέχρι σήμερα 59 μαρίνες, από αυτές λειτουργούν μόνο οι 28, ενώ από αυτές που λειτουργούν λίγες είναι εκείνες που προσφέρουν καλής ποιότητας υποδομές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, καλύπτοντας έτσι ολοκληρωτικά την ζήτηση που δημιουργείτε από τουρίστες - πελάτες. Επιπλέον, ακόμη και σήμερα εντοπίζονται μέρη ανά την Ελλάδα στα οποία είτε δεν υπάρχουν καθόλου μαρίνες είτε ο αριθμός τους είναι πολύ μικρός. Πιο συγκεκριμένα, στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, στην οποία εντάσσεται και το νησί της Λευκάδας, εντοπίζονται σήμερα μόλις δύο μαρίνες σε λειτουργία, στην Περιφέρεια Θεσσαλίας δεν εντοπίζεται καμία, όπως και στις Κυκλάδες.

Επομένως, είναι εύκολα αντιληπτό το πρόβλημα που δημιουργείτε με την κατά πολύ μειωμένη προσφορά σε σχέση με την ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού στην χώρα μας. Αυτό μπορεί να οφείλεται στην σχετική νομοθεσία που διέπει τον τουρισμό σκαφών αναψυχής, κυρίως λόγω των συχνών τροποποιήσεων αυτής, δυσκολεύοντας έτσι την υλοποίηση μιας τέτοιας επένδυσης, όπως επίσης και λόγω της γραφειοκρατίας που χαρακτηρίζει την υλοποίηση τέτοιων δραστηριοτήτων και κυρίως στην διαδικασία των αδειοδοτήσεων. Επίσης, ένας άλλος λόγος που δημιουργεί φραγμούς στην ανάπτυξη του κλάδου αυτού, είναι η υψηλή φορολογία που επιβάλλεται στους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής καθώς και η υψηλή τιμολόγηση για υπηρεσίες ελλιμενισμού αυτών.

Σύμφωνα λοιπόν με όσα ειπώθηκαν παραπάνω, κρίνεται αναγκαία η άμεση δημιουργία ενός κεντρικού σχεδιασμού και προγραμματισμού για την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής, η πυκνωση του υπάρχοντος δικτύου με την δημιουργία των μαρίνων που έχουν ήδη χωροθετηθεί καθώς και νέων, η ενίσχυση των ήδη υπάρχοντων υποδομών και των υπηρεσιών που προσφέρονται σε αυτές, και τέλος η απλούστευση και ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου που διέπει τον θαλάσσιο τουρισμό και ειδικότερο τον τουρισμό σκαφών αναψυχής.

Όσον αφορά την περιοχή μελέτης δεν επιλέχθηκε τυχαία καθώς, όπως αναφέρεται και εντός της διπλωματικής, η ήδη υπάρχουσα μαρίνα του νησιού, η οποία σήμερα εντοπίζεται στην πόλη της Λευκάδας, αρχικά είχε προταθεί να χωροθετηθεί στην περιοχή του Βλυχού, ωστόσο το σχέδιο αυτό δεν ευδοκίμησε και τελικά χωροθετήθηκε στην σημερινής της τοποθεσία. Παρόλα αυτά, πραγματοποιήθηκε έρευνα χωροθέτησης κατά την οποία μελετήθηκαν και αξιολογήθηκαν διάφορα στοιχεία όπως οικονομικά, δημογραφικά, περιβαλλοντικά, κλιματολογικά, γεωμορφολογικά κ.α., και εν τέλει επιλέχθηκε η συγκεκριμένη περιοχή. Συγκριτικό πλεονέκτημα της περιοχής αυτής αποτέλεσε, και αποτελεί ουσιαστικά και στην πραγματικότητα, ο φυσικός κόλπος που έχει δημιουργηθεί, ο οποίος ενδείκνυται για υπηρεσίες ελλιμενισμού, αφού και σήμερα ελλιμενίζεται σημαντικός αριθμός σκαφών τους καλοκαιρινούς μήνες. Ύστερα, ακολούθησε ο σχεδιασμός τη μαρίνας κατά τον οποίο προβλέφθηκε η χερσαία και θαλάσσια ζώνη, όπως και οι υποδομές και οι υπηρεσίες που θα παρέχονται σε αυτές, και κρίθηκε ως καταλληλότερη επιλογή η ανάπτυξη μιας νέας και σύγχρονης μαρίνας 500 θέσεων. Τέλος, πραγματοποιήθηκε χρηματοοικονομική ανάλυση κατά την οποία υπολογίστηκε το κόστος της επένδυσης, η χρηματοδότηση αυτής, καθώς και η βιωσιμότητα της.

Κύριος στόχος της εν λόγω επένδυσης είναι η ενίσχυση του τουρισμού, και κυρίως του τουρισμού σκαφών αναψυχής, τόσο στην περιοχή χωροθέτησης όσο και στην ευρύτερη περιοχή, ακόμη και σε περιφερειακό - εθνικό επίπεδο. Η περιοχή του Βλυχού θα ταυτιστεί με την μαρίνα και θα αποκτήσει μια νέα τουριστική ταυτότητα, θα δημιουργηθούν νέες άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας τις οποίες θα στελεχώσουν κάτοικοι της περιοχής, αλλά και ευρύτερα, ενώ μεγάλη σημασία έχει η επενδυτική δραστηριότητα που θα επακολουθήσει κατά την λειτουργία της μαρίνας, με παρεμφερείς αλλά και υποστηρικτές δραστηριότητες δημιουργώντας έτσι επιπλέον θέσεις εργασίας. Ακόμη, σημαντική πρόκειται να είναι η συμβολή της μαρίνας στον γειτονικό οικισμό του Νυδριού, όπου ήδη έχει αναπτυχθεί σε σημαντικό βαθμό τουριστικά, δημιουργώντας μια νέα μερίδα πελατών και ενδεχομένως επεκτείνοντας την τουριστική σεζόν, ενισχύοντας έτσι σημαντικά την τοπική οικονομία. Πέραν των προαναφερθέντων, η εν λόγω μαρίνα θα πυκνώσει τόσο το τοπικό δίκτυο μαρίνων της Δυτικής Ελλάδας όσο και το εθνικό, εμπλουτίζοντας τα με νέες υποδομές και σύγχρονες υπηρεσίες, δίνοντας έτσι μια εθνική τόνωση στο χρόνιο πρόβλημα της μειωμένης προσφοράς υπηρεσιών ελλιμενισμού, ενδυναμώνοντας το εθνικό δίκτυο και καθιστώντας το πιο ανταγωνιστικό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

Αληφραγκής, Α. (2009). *Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Διαχείρισης Μαρίνας Μυτιλήνης*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Ανδριανός, Σ. (2017). *Το Cluster Θαλάσσιου Τουρισμού: Ο Ρόλος των Μαρίνων Σκαφών Αναψυχής*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Αντωνόπουλος, Κ., Σκαναβή, Κ. και Πλάκα, Β. (2015, Οκτώβριος), *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, Ελλάδα.

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

Βαλσάμης, Η. (2011). *Μελέτη Σκοπιμότητας για την Κατασκευή Μαρίνας στο Νησί της Σύμης*. Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Γαζανάκης, Ζ. (2015). *Κατασκευή και Υπηρεσίες Μαρίνων Ελλάδα Διδάγματα από Ευρωπαϊκές Περιπτώσεις*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

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

Γιάκκα, Μ. (2003). *Η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση στον Νομό Λευκάδας και οι Επιδράσεις στην Τοπική Οικονομία*. Πτυχιακή Εργασία, Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Ηπείρου.

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

Γκότοβου, Μ., Α. (2014). *Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα: Αναπτυξιακές προοπτικές*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

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

Δημητρακόπουλος, Σ. (2018). *Η Μαρίνα Αλίμου και η Συμβολή της στην Τουριστική Ανάπτυξη*. Πτυχιακή Εργασία, ΑΕΙ Πειραιά Τεχνολογικού Τομέα.

Διακομιχάλης, Μ. (2006). *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός: Η εκτίμηση των επιδράσεων του στην ελληνική οικονομία μέσω του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσης του με το εθνικολογιστικό σύστημα*. Διδακτορική Εργασία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Διακομιχάλης, Μ.Ν. (2012). Ο Θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα. Παρουσίαση με θέμα Ο Θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα.

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

Διαμαντίδης, Ι., Κ. (2016). *Βάση Δεδομένων Μαρίνων Ελλάδος*. Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Ε.Τ.Β.Α. – Ε.Ο.Τ. Ομάδα εργασίας για τις Μαρίνες. (1998). Εισήγηση για την ίδρυση Εταιρείας Ανάπτυξης Μαρίνων. Αθήνα.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λευκάδας (2015-2019). Ενότητα 1: Στρατηγικός Σχεδιασμός. Έκδοση 2^η.

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

Ζαγκαβιέρου, Α. (2014). *Προμελέτη Σκοπιμότητας για Ίδρυση Μαρίνας*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Ζερβάκης, Ν. (2015). *Τεχνοοικονομική Μελέτη Βελτίωσης Τουριστικού Λιμένα: Η Περίπτωση της Σητείας*. Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης.

Ηγουμενάκης, Γ., Ν. Κραβαρίτης, Ν., Κ. και Λύτρας, Ν., Π. (1999). *Εισαγωγή στον Τουρισμό*. Αθήνα: Interbooks.

Καλαντζή, Π. (2004). *Οι Μαρίνες στην Ελλάδα*. Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Αργυρού, Κ.. (2017). *Οργανωμένη Τουριστική Κατασκήνωση (κάμπινγκ) «Βασιλική Ακτή»*. Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Α2).

Καπετανέα, Δ. (2019). *Περιβαλλοντικός σχεδιασμός μαρίνας: Επιπτώσεις και προοπτικές από την κατασκευή και λειτουργία μαρίνων*. Διπλωματική Εργασία, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Κατωπόδη, Ε. (2014). *Σχεδιάζοντας Ένα Βιώσιμο Πρότυπο Ανάπτυξης του Τουριστικού Τομέα στη Λευκάδα: Προσέγγιση σε Μίκρο - και Μάκρο – επίπεδο*. Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Κοινωνική Σύνοδος Κορυφής (2001). Σουηδία, Γκέτεμποργκ, 15-16 Ιουνίου. Ευρωπαϊκό Συμβούλιο.

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

Κουτίτας, Χ., Γ. (2003-2004). *Λιμενικά Έργα: Στοιχεία σχεδιασμού μελέτης κατασκευαστικών μεθόδων*. Θεσσαλονίκη: Πανεπιστημιακό Τυπογραφείο.

Κύρκου, Ι. (2018). *Οικονομικές Επιπτώσεις στην Λευκάδα από το Θαλάσσιο Τουρισμό Yachting*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, ΤΕΙ Ηπείρου.

Κωνσταντίνου, Ν. (2007). *Οργάνωση και Διαχείριση Τουριστικών Λιμένων Σκαφών Αναψυχής: Οι Περιπτώσεις του Δήμου Γλυφάδας και Αλίμου*. Τελική Εργασία. Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης.

Λεκάκου, Μ., Τζανάτος, Ε. (1998β). *Κρουαζιέρα και Ιστιοπλοΐα: Ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Ιόνιο Πέλαγος*, Thalassa '98, Αθήνα.

Λέλουδα, Β. (2017). *Χωροθέτηση και Σχεδιασμός Μαρίνας στην Περιοχή της Νέας Αγχιάλου*. Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Λιοκάρης, Μ. (2015). *Θαλάσσιος Τουρισμός Yachting στην Ελλάδα: Μελέτη Περίπτωσης για τις Μαρίνες της Αττικής*. Πτυχιακή Εργασία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Μακρής, Δ., Παπαπαύλου – Ιωακειμίδου, Σ. (1993). *Αρχές Χωροθέτησης και Σχεδιασμού Λιμένων Αναψυχής: Αναφορά στον Κόλπο Ιερισσού Χαλκιδικής*. Εισήγηση Επιστημονικής Ημερίδας με θέμα: Θαλάσσιος τουρισμός – Ανάπτυξη – Προοπτικές, Βόλο, Ελλάδα..

Μανώλογλου, Ε., Μάρκου, Α., Τσάρτας, Π. (2001). *Ποιοτικά Χαρακτηριστικά και Τάσεις Ζήτησης Εσωτερικού Τουρισμού*. Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών.

Μανώλογλου, Σ., Μ. (2017). *Ο Τομέας της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης (Yachting) στην Ελλάδα – Τάσεις και Προοπτικές Ανάπτυξης*. Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας JeanMonnet, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Μαρίνου, Α. (2009). *Σχεδιασμός για τη δημιουργία μαρίνας στη νήσο Αστυπάλαια*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Μιχαλόπουλος, Δ. (2012). *Yachting και τουρισμός στην Ελλάδα*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Μπάκαβου, Μ., Φωτόπουλος, Φ. (2017). *Περί Λιμένων: Μαρίνες – Αγκυροβόλια – Τουριστικά-Αλιευτικά Καταφύγια*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Μυλωνόπουλος, Δ., Μοίρα, Π. (2005). *Θαλάσσιος Τουρισμός*. Αθήνα: Interbooks.

Παπάζογλου, Ν. (2012). *Οικονομοτεχνική μελέτη για τη δημιουργία Μαρίνας στην περιοχή Κούμ Καπί*. Διπλωματική Εργασία, Πολυτεχνείο Κρήτης.

Παπαθανασίου, Γ., Παυλίδης, Σ., Χρηστάρας, Β., και Πιτιλάκης, Κ. (2004, Αύγουστος), *Φαινόμενα Ρευστοποίησης που Προκλήθηκαν από το Σεισμό της Λευκάδας 14/08/03*, Δελτίο Ελληνικής Γεωλογικής Εταιρείας, Τόμος XXXVI, Πρακτικά 10^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου, Θεσσαλονίκη, Ελλάδα.

Παπαθεοδώρου, Φ., και Επιστημονική Ομάδα. (1993), *Ειδική Χωροταξική Μελέτη Νήσου Λευκάδας: Για τον καθορισμό χρήσεων γης με στόχο την προστασία στα πλαίσια του κοινοτικού προγράμματος ENVIREG, Α' Φάση*. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Παπακώστας, Ι. (2007). *Τουριστικοί Λιμένες Αναψυχής, Χωροθέτηση – Αδειοδότηση – Διαχείριση*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Παπανίκου, Σ., Σέρβου, Ε. (2012). *Στρατηγικός Σχεδιασμός Παράκτιου Χώρου: Η περίπτωση των ανατολικών ακτών της Λευκάδας*. Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Παπαπαύλου – Ιωακειμίδου, Σ. (1995). *Λιμένες Αναψυχής σε τουριστικές περιοχές: Αρχές χωροθέτησης – σχεδιασμού σε περιφερειακό επίπεδο*. Εισηγήση Συνεδρίου με θέμα: Τουρισμός και Περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες. Ηράκλειο.

Πετρίδη, Ε., Κ. (2017). *Οι Οικονομικές Επιπτώσεις του Γιώτινγκ στην Ελλάδα: Μελέτη Περίπτωσης οι Μαρίνες της Αττικής*. Πτυχιακή Εργασία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Πλακιώτη, Ε. (2013). *Εναλλακτικές μορφές τουρισμού: Θαλάσσιος τουρισμός και θεσμικό πλαίσιο*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Πολίτη, Κ. (2018). *Η προώθηση του Ελληνικού yachting στη διεθνή αγορά*. Πτυχιακή Εργασία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Πολύζος, Σ. (2018). *Διοίκηση και διαχείριση των έργων: Μέθοδοι και τεχνικές*. Αθήνα: Κριτική.

Πολύζος, Σ. (2018, 2017). *Προγραμματισμός και Οργάνωση των έργων: Μέθοδοι και τεχνικές*. Αθήνα: Εκδόσεις Τζιόλα.

Πολυχρονίδη, Γ. (2008). *Ανάπτυξη και Εφαρμογή Μεθοδολογίας και Περιβαλλοντικής Διαχείρισης Τουριστικών Λιμένων*. Διδακτορική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Ροντογιάννη, Θ., Τσιαμπάος, Γ. (2008). *Το ενεργό ρήγμα Αγίου Νικήτα – Αθανίου στη Λευκάδα και η γεωλογική επικινδυνότητα του νησιού*. Άρθρο 3^ο Πανελληνίου Συνεδρίου Αντισεισμικής Μηχανικής και Τεχνικής Σεισμολογίας. Αθήνα.

Σφακιανάκης Μ., Κ. (2000). *Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού*. Αθήνα: Έλλην.

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε. (2013). *Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο και Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Μαρίνας Αλίμου: Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Μαρίνας Αλίμου*. Έκθεση, Αθήνα.

Τέφα, Σ. (2008). *Προμελέτη σκοπιμότητας για την δημιουργία: “μικτού ξενοδοχειακού συγκροτήματος με ιδιωτική μαρίνα σκαφών αναψυχής στην περιοχή του Ακτίου του νομού Αιτωλοακαρνανίας”*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Τζαβάρα, Μ. και Γιαννούτσου, Ι. (2008). *Εναλλακτικές μορφές τουρισμού: Θαλάσσιος τουρισμός και η ανάπτυξη του στο νομό Χανίων*. Πτυχιακή Εργασία.

Τζάκου, Α., Καλουδιώτης, Φ., Αντωνίου, Γ., Τσεκούρας, Γ. (2015). Μελέτη Μορφολογικών Κανόνων Δόμησης και Αρχιτεκτονικής στις περιοχές εντός και εκτός οικισμών μέχρι 2.000 κατοίκους της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων.

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

Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, (2013). Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων και Δυνατότητες Χρηματοδότησης Μέσω του ΕΣΠΑ και των Πόρων της Νέας Προγραμματικής Περιόδου. Αθήνα: Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Χλωμούδης, Κ. (2001). *Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων*. Πειραιάς: J and J Hellas.

Κόρκου, Ε. (2019). *Τουρισμός Yachting στο λιμάνι του Βόλου: υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές ανάπτυξης*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

ICAP (2000). *Κλαδική Μελέτη: Εγκαταστάσεις Θαλάσσιου Τουρισμού*. Αθήνα: ICAP.

Ξενόγλωσση

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.

Charlier, R., H. and 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).

Chen, J., M., Balomenou, C., Nijkamp, P., Poulaki, P., and Lagos, D. (2016). *The sustainability of yachting tourism: A case study of Greece*.

Donald, W. (1984). *Marinas: A Working Guide to their Development and Design*. 3rd Edition.

ECSIP Consortium (2015). *Study on the competitiveness of the recreational boating sector*. Final report.

Guner, S., I., Guler., N. (2000). *The conditions and problems of Turkish yacht tourism*. WIT Transactions on The Built Environment, 51.

Hall, C., M. (2001). *Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?*. *Ocean and coastal management*. Vol. 44, issues 9-10. pp (601-618).

International Marina Conference. (1987). *Marinas for the Community. Conference Proceedings*. Brisbane, Australia.

Kizielewicz, J., Lukovic, T. (2013). *The Phenomenon of the marina development to support the European model of economic development*. TransNav, Vol. 7, No. 3. September.

Pardali, A., Sakellariadou, F. (2000). *Economic and environmental impacts from the operation of marinas: The Greek case*. Second International Conference on Maritime Engineers on Ports, Barcelona, Spain.

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

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

United Nations (1992). Agenda 21. *United Nations Conference on Environment and Development*. Rio de Janeiro, 3 – 14 June. Brazil: United Nations.

Ιστοσελίδες

Ελληνικές

Γούτα, Α. (2011). Κάμψη, αλλά κι ελπίδες για ανάκαμψη στα επαγγελματικά σκάφη τουρισμού. Ανάκτηση από: <https://www.greeknewsonline.com/kampsi-alla-ki-elpides-gia-anakampsi-sta/> [τελευταία πρόσβαση 22-10-2020].

Δαλαμπούρας, Θ. (2019). DeltaEngineering. Ανάκτηση από: <https://www.deltaengineering.gr/blog/%CF%87%CF%89%CF%81%CE%BF%CE%B8%CE%B5%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%89%CE%BD%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CF%89%CE%BD-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%B4/> [τελευταία πρόσβαση 28-2-2020].

ΕΛΣΤΑΤ (2020). Ελληνική Στατιστική Αρχή. Ανάκτηση από: <https://www.statistics.gr/> [τελευταία πρόσβαση 10-3-2020].

ΕΛΕΝΑ ΚΟΥΝΤΟΥΡΑ (2019). Ο θαλάσσιος τουρισμός στη Λευκάδα προτεραιότητα για το Υπουργείο Τουρισμού. Ανάκτηση από: <http://elenakountoura.gr/thalassios-tourismos-lefkada-ypourgeio-tourismou/> [τελευταία πρόσβαση 15-3-2020].

Ένωση Μαρίνων Ελλάδας (2020). Ένωση Μαρίνων Ελλάδας. Ανάκτηση από: <https://greek-marinas.gr/el/> [τελευταία πρόσβαση 25-4-2020].

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2020). Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ανάκτηση από: https://ec.europa.eu/info/index_el [τελευταία πρόσβαση 28-3-2020].

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2020). Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον Παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό. Ανάκτηση από: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/coastal-and-maritime-tourism_el.pdf [τελευταία πρόσβαση 28-4-2020].

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2002). Κοινοβουλευτικές ερωτήσεις: Απάντηση του κ. Barnier εξ ονόματος της επιτροπής. Ανάκτηση από:

<https://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2002-1759&language=EL> [τελευταία πρόσβαση 5-5-2020].

Η Καθημερινή (2018). Παγκόσμιο Συνέδριο Μαρίνων στο Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος. Ανάκτηση από: <https://www.kathimerini.gr/991857/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/pagkosmio-synedrio-marinwn-sto-kentro-politismoy-idryma-stayros-niarchos> [τελευταία πρόσβαση 28-3-2020].

Σκλαβενίτης, Δ., Χ. (2017). Το Βλυχό και η πορεία του στον χρόνο - Το Δημοτικό Σχολείο του. Ανάκτηση από: <http://vlichog.gr/to-vlichog-ke-i-poria-tou-ston-chronog-to-dimotiko-scholig-tou/> [τελευταία πρόσβαση 5-10-2020].

Κατσικάδης, Σ. (2019). Θετική συμβολή στην οικονομία, στο περιβάλλον και στην κοινωνία του τόπου μας. Ανάκτηση από: <https://m.naftemporiki.gr/story/1502221> [τελευταία πρόσβαση 25-3-2020].

Κεσσόπουλος, Μ. (2011). Ποια είναι η σημασία της εργασίας στην ανθρώπινη ζωή. Ανάκτηση από: https://sygchronog-karditsa.blogspot.com/2011/01/blog-post_10.html [τελευταία πρόσβαση 25-3-2020].

Κετσιετζής, Κ. (2020). Αναξιοποίητες παραμένουν οι περισσότερες μαρίνες στην Ελλάδα. Ανάκτηση από: <https://www.insider.gr/epiheiriseis/toyrismos/129904/anaxiopoiiites-paramenouyn-oi-perissoteres-marines-stin-ellada> [τελευταία πρόσβαση 5-10-2020].

Κοντογιάννη, Σ. (2019). Ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού στην Λευκάδα. Ανάκτηση από: <https://www.tornosnews.gr/mobile/foreis/periferies/35864-anartyxh-toy-thalassioy-toyris moy-sth-leykada.html> [τελευταία πρόσβαση 20-10-2020].

Κουμέλης, Θ. (2001). Στα 9,35 δις. Έφτασε ο προϋπολογισμός για τη μαρίνα Λευκάδας. Ανάκτηση από: <https://traveldailynews.gr/news/article/5395> [τελευταία πρόσβαση 10-5-2020].

Μπανός, Ε., Δ. (2018). Αειφόρο Yachting με γνώμονα την Οικονομία, τον Άνθρωπο και το Περιβάλλον. Ανάκτηση από: https://istioploikoskosmos.gr/aeiforo_yachting/ [τελευταία πρόσβαση 14-3-2020].

Ντελέζος, Κ., (2018). Μεγάλες προοπτικές για τον θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα. Ανάκτηση από: <https://www.tanea.gr/2018/10/28/economy/megales-prooptikes-gia-ton-thalassio-tourismo-stin-ellada/> [τελευταία πρόσβαση 10-3-2020].

Οργανισμός Αντισεισμικού Σχεδιασμού και Προστασίας (2020). Λευκάδα 2003. Ανάκτηση από: <https://www.oasp.gr/node/497> [τελευταία πρόσβαση 5-3-2020].

Ρεστάνης, Α. (2017). Το Παγκόσμιο Συνέδριο Μαρίνων έρχεται στην Αθήνα, 25-27 Οκτωβρίου 2018. Ανάκτηση από: <https://traveldailynews.gr/news/article/65992> [τελευταία πρόσβαση 20-2-2020].

ΣΕΤΕ (2015). Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ). Ανάκτηση από: <https://sete.gr/el/> [τελευταία πρόσβαση 3-4-2020].

Σκουμπούρης, Α. (2020). Μαρίνες και Yachting: Ο αναξιοποίητος θησαυρός της Ελλάδας. Ανάκτηση από: <https://www.liberal.gr/economy/marines-kai-yachting-o-anaxioporitos-thisauros-tis-elladas/284619> [τελευταία πρόσβαση 4-11-2020].

Σταματίου, Κ. (2006). ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ (ΜΑΡΤΙΟΣ 2006). Ανάκτηση από: <https://nomosphysis.org.gr/10385/to-nomiko-kathestos-tis-xorothetisis-ton-touristikon-limenon-martios-2006/> [τελευταία πρόσβαση 25-2-2020].

Τσαμόπουλος, Μ. (2020). Χορήγηση «Χρυσής Βίζας» ως κίνητρο ενίσχυσης του θαλάσσιου τουρισμού. Ανάκτηση από: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/xorigisi-chrisis-bizas-os-kinitro-enischisis-tou-thalassiou-tourismou/> [τελευταία πρόσβαση 5-10-2020].

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (2018). Ομιλία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Φώτη Κουβέλη στο Παγκόσμιο Συνέδριο Μαρίνων. Ανάκτηση από: <http://www.hcg.gr/node/18951> [τελευταία πρόσβαση 3-3-2020].

Υπουργείο Τουρισμού (2020). Υπουργείο Τουρισμού. Ανάκτηση από: <http://www.mintour.gov.gr/NLmfZ/PressRoom/PressReleases/h-yπουργος-toyris mou-elena-?pageNo=66> [τελευταία πρόσβαση 10-4-2020].

ΦΙΛΟΤΗΣ (2020). ΦΙΛΟΤΗΣ Βάση Δεδομένων για την Ελληνική Φύση. Ανάκτηση από: https://filotis.itia.ntua.gr/biotopes/?sort=site_code&dir=asc [τελευταία πρόσβαση 20-3-2020].

Φωτόδεντρο (2020). Οι διοικητικές περιφέρειες της Ελλάδα. Ανάκτηση από: <http://photodentro.edu.gr/v/item/ds/8521/2921> [τελευταία πρόσβαση 20-5-2020].

SaniResort (2020). SANI MARINA Ελλιμενισμός. Ανάκτηση από: https://www.sani-resort.com/el_GR/sani-marina/port-and-mooring-facilities [τελευταία πρόσβαση 9-10-2020].

buk.gr (2020). Βλυχό. Ανάκτηση από: <https://buk.gr/el/poli-perioxi/vlyho> [τελευταία πρόσβαση 1-3-2020].

EnterpriseGreece (2020). Τουρισμός. Ανάκτηση από: <https://www.enterprisegreece.gov.gr/ependyste-sthn-ellada/kladoi-aixmhs/toyrismos> [τελευταία πρόσβαση 7-3-2020].

ICAP, (2019). ICAP: Άνοδος στην αγορά των ενοικιάσεων σκαφών αναψυχής. Ανάκτηση από: <https://www.economistas.gr/epiheiriseis/21138-icap-anodos-stin-agera-ton-enoikiaseon-skafon-anapsyhis> [τελευταία πρόσβαση 20-2-2020].

KtelLefkadas (2020). Δρομολόγια. Ανάκτηση από: <https://ktel-lefkadas.gr/%ce%b4%cf%81%ce%bf%ce%bc%ce%bf%ce%bb%cf%8c%ce%b3%ce%b9%ce%b1/> [τελευταία πρόσβαση 20-3-2020].

MyLefkada (2020). MyLefkada. Ανάκτηση από: <https://www.mylefkada.gr/> [τελευταία πρόσβαση 20-4-2020].

noisis (2016). Χάρτης Περιφερειακών Ενισχύσεων. Ανάκτηση από: <https://www.anartyxiakos.gr/xartis-perifereiakon-enisxyseon-112017-eo/> [τελευταία πρόσβαση 20-10-2020].

Portnet.gr (2019). Πρωτοβουλίες της ΕΕ για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική. Ανάκτηση από: <https://www.portnet.gr/main-article/20847-protovoulies-tis-ee-gia-tin-olokliromenh-thalassia-politikh.html> [τελευταία πρόσβαση 25-4-2020].

travellersGreece.com (2020). travellersGreece.com. Ανάκτηση από: <http://www.travellersgreece.com/gr/%CE%95%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82/%CE%9C%CE%BF%CF%81%CF%86%CE%AD%CF%82%CE%B5%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D/> [τελευταία πρόσβαση 20-3-2020].

Tornosnews (2019). ICAP: Ανοδικά η αγορά Ενοικιάσεων Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής την περίοδο 2014-2018. Ανάκτηση από: <https://www.tornosnews.gr/mobile/epixeiriseis/thalassios-tourismos/40258-icap-anodika-h-agera-enoikiaseon-epaggelmatikon-skafon-anapsychhs-thn-periodo-2014-2018.html> [τελευταία πρόσβαση 28-3-2020].

Ξένες

Andreadakis, A. (2020). Παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών για τη σύννομη και βελτιστοποιημένη λειτουργία και αναβάθμιση Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Λυμάτων. Ανάκτηση από: <http://www.eyt.gr/z/index.php/people/58> [τελευταία πρόσβαση 28-4-2020].

The European Sea Ports Organization (ESPO) (2020). ESPO. Ανάκτηση από: <https://www.espo.be/> [τελευταία πρόσβαση 28-3-2020].

Συνεντεύξεις

Σκεπετάρης, Π. (2020). Συνέντευξη μέσω ηλεκτρονικής επικοινωνίας, στις 17 Μαρτίου 2020.

Σολδάτος, Σ. (2020). Συνέντευξη στο σημείο χωροθέτησης της μαρίνας με τοπωνύμιο “Ξέρα”, 18 Μαρτίου 2020.

Καβαδάς, Α. (2020). Συνέντευξη στο γραφείο του, στις 30 Μαρτίου 2020.

Προσωπική Επικοινωνία

Λιμεναρχείο Λευκάδας (2020) Λιμεναρχείο Λευκάδας»: Προσωπική Επικοινωνία για γνωστοποίηση στοιχείων σχετικά με τον αριθμό σκαφών που προσεγγίζουν το νησί της Λευκάδας τα τελευταία 5 έτη. [28-Φεβρουαρίου 2020].

Σκλαβενίτης, Γ. (2020). Δημαρχείο Λευκάδας»: Προσωπική Επικοινωνία για γνωστοποίηση στοιχείων σχετικά με την κτηματογράφηση του οικοπέδου όπου πρόκειται να χωροθετηθεί η μαρίνα, καθώς και την ύπαρξη οριογραμμής αιγιαλού και παλαιού αιγιαλού. [10-Νοεμβρίου 2020].

Νομοθετικά Κείμενα

Ευρωπαϊκές Οδηγίες

Οδηγία 1994/25/ΕΚ/16.6.1994 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου 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 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 2014/89/ΕΕ/23.7.2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου Συμβουλίου: Περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό.

Νόμοι

Ν.2160/93 (ΦΕΚ 118/Α'/19.6.1993). Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις.

Ν.2971/01 (ΦΕΚ 285/Α'/19.12.2001). Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις.

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

Ν.4014/11 (ΦΕΚ Α'209/21.9.2011). Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος.

Ν.4070/12 (ΦΕΚ 82/Α'/10.4.2012). Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις.

Ν4582/18 (ΦΕΚ 208/Α'11.12.2018). Θεματικός τουρισμός Ειδικές μορφές τουρισμού – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου στον τομέα του τουρισμού και της τουριστικής εκπαίδευσης – Στήριξη τουριστικής επιχειρηματικότητας και άλλες διατάξεις.

Υπουργικές Αποφάσεις

Βουλή των Ελλήνων (1975). Σύνταγμα της Ελλάδας: Όπως αναθεωρήθηκε με το ψήφισμα της 27^{ης} Μαΐου 2008 της Η' Αναθεωρητικής Βουλής των Ελλήνων. Άρθρο 24.

Ελληνικός Αντισεισμικός Κανονισμός (Ε.Α.Κ.) (2000). Οργανισμός Αντισεισμικού Σχεδιασμού και Προστασίας (Ο.Α.Σ.Π.), Αθήνα. Τροποποίηση διατάξεων του Ελληνικού Αντισεισμικού Κανονισμού ΕΑΚ 2000 λόγω Αναθεώρησης του Χάρτη Σεισμικής Επικινδυνότητας (ΦΕΚ Β' 1154/12-8-2003) Απόφαση αριθμ. Δ17α/115/9/ΦΝ275).

ΚΥΑ 8315.2/02/07, ΦΕΚ Β 202/16-2-2007. Κατάταξη Λιμένων.

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).

ΚΥΑ αριθμ. 8122.1/29/16.7.2014. Αναπροσδιορισμός δικαιωμάτων Λιμενικών Ταμείων και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων. (ΦΕΚ Β' 2032/25 - 07 - 2014).