



# ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ - ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

« ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ »

## Ποιοτική Ανάλυση Αξιοποίησης της Μαρίνας Αχιλλίου Σκύρου με Βάση τις Αρχές της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης



ΕΛΕΝΗ  
ΛΕΒΕΝΤΗ

Αθήνα Ιούνιος 2021

Επιβλέπουσα: Βασιλική Τσουκαλά, Καθηγήτρια Ε.Μ.Π.

Συνεπιβλέπουσα: Βασιλική Χαλαστάνη, υπ. διδάκτορας Ε.Μ.Π.



## Ευχαριστίες

Με ιδιαίτερη χαρά ολοκληρώνεται ο κύκλος των Σπουδών μου σε ένα τόσο ενδιαφέρον αντικείμενο το οποίο θα αποτελέσει ένα πολύ σημαντικό εφόδιο για την περαιτέρω εξέλιξη μου σαν επαγγελματίας πολιτικός μηχανικός με γνώσεις σε ζητήματα διαχείρισης παράκτιας και λιμενικής ζώνης.

Με την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας, θα ήθελα να ευχαριστήσω από τα βάθη της καρδιάς μου όσους με βοήθησαν στην εκπόνησή της.

Αρχικά, οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην επιβλέπουσα της εργασίας μου, κα Τσουκαλά Βασιλική, Καθηγήτρια Πολιτικός Μηχανικός στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, για την ευκαιρία που μου έδωσε να ασχοληθώ με ένα τόσο ενδιαφέρον θέμα, που ανταποκρίνεται απολύτως στα ενδιαφέροντα μου. Επίσης, διότι η προσπάθεια αυτή ολοκληρώθηκε υπό την σταθερή καθοδήγηση της, την ενθάρρυνσή της και την εμπιστοσύνη που μου έδειξε στα πλαίσια της συνεργασία μας.

Επιπροσθέτως, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στη Διδακτορική φοιτήτρια Πολιτικό Μηχανικό Βασιλική Χαλαστάνη για την πολύ σημαντική βοήθειά της, τον συντονισμό των ενεργειών μας, την άψογη συνεργασία μας και την εξαιρετική της συμβολή με τις παρατηρήσεις και τις επιστημονικές πληροφορίες που μου παρείχε.

Τον πρώην Δήμαρχο και νυν Βουλευτή Ευβοίας κο Μιλτιάδη Χατζηγιαννάκη, τον Δήμο Σκύρου και την τεχνική υπηρεσία και συγκεκριμένα τον Κο Τάκη Γεννηματά, τη Ναυτιλιακή Εταιρεία Σκύρου και συγκεκριμένα τον Γενικό διευθυντή της Κο Κωστή Αγγελή, τον Κο Αντώνη Παρασκευά πρόεδρο του Συλλόγου Ξενοδοχείων Ενοικιαζόμενων Δωματίων – Διαμερισμάτων με τίτλο Νεοπτόλεμος, τον γεωπόνο Νικόλαο Στουπή για όλες τις πληροφορίες που μου παρείχαν για το νησί της Σκύρου.

Τέλος, δεν θα παραλείψω να αναφέρω την σημαντική συνεισφορά του συζύγου μου Άγγελου και των παιδιών μου Ειρήνη και Γιάννη καθώς και τους γονείς μου Νίκο και Ειρήνη όπου με αγάπη, υπομονή και καρτερικότητα με παρότρυναν στο να επιδείξω την απαραίτητη δύναμη και θέληση για την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας και την επίτευξη της απόκτησης αυτού του τόσο σπουδαίου Μεταπτυχιακού διπλώματος.

Ελένη Ν. Λεβέντη, Αθήνα Ιούνιος 2021

## Πρόλογος

Η παρούσα διπλωματική εργασία, συντάχθηκε στα πλαίσια του μεταπτυχιακού προγράμματος της σχολής Πολιτικών Μηχανικών του τομέα Υδατικών Πόρων και Περιβάλλοντος «Επιστήμη και Τεχνολογία Υδατικών Πόρων», στην Γ' ειδίκευση «Διαχείριση παράκτιας ζώνης και λιμένων» στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Στην εργασία αυτή γίνεται μια προσπάθεια ποιοτικής ανάλυσης αξιοποίησης μιας υφιστάμενης χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα σε συνδυασμό με την γειτνιάζουσα παράκτια ζώνη της με βάση της αρχές της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης (Ο.Δ.Π.Ζ.). Πρόκειται για την μαρίνα στο Αχίλλι της Σκύρου όπου μελετάται με βάση ένα πολύ σημαντικό εργαλείο ποιοτικής αξιολόγησης, την S.W.O.T Analysis και προτείνονται τρόποι αξιοποίησής της.

Το συγκεκριμένο θέμα επιλέχθηκε διότι αφορά ένα λιμενικό έργο με βαρύνουσα σημασία που βρίσκεται στη νήσο Σκύρο του Νομού Ευβοίας που είναι ο Νομός από τον οποίο κατάγομαι. Θέλω να συμβάλλω με την μελέτη μου, την έρευνα και τις γνώσεις μου στη λύση των σοβαρών τεχνικών, οικονομικών, περιβαλλοντικών ζητημάτων και προβλημάτων που παρουσιάζει το έργο αυτό το οποίο παραμένει μέχρι σήμερα μη παραδοτέο, μη λειτουργικό και σχεδόν αναξιοποίητο. Εξίσου, πολύ μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει να μελετηθεί η περιοχή στην οποία εντάσσεται το προαναφερθέν έργο, ως προς το θέμα της επιρροής που έχει το προαναφερθέν έργο σε αυτήν και κατ' επέκταση στο κομμάτι της ζημίας ή της βελτίωσης της μέσα από προτάσεις δράσεων και επεμβάσεων σε αυτήν.

## Σύνοψη εργασίας

Κάτω από την ομπρέλα της Ο.Δ.Π.Ζ. και με βάση τις αρχές που αυτή προσβέβει, πραγματοποιείται μια ποιοτική ανάλυση αξιολόγησης της υφιστάμενης μαρίνας στο Αχίλλι της Σκύρου.

Για τις ανάγκες της συγκεκριμένης εργασίας πραγματοποιείται σε πρωταρχικό στάδιο μια ενδελεχής αποτύπωση των πολιτικών και του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου για τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο σε διεθνές, σε Ευρωπαϊκό και σε εθνικό επίπεδο.

Η έρευνα ξεκινάει από τις εθνικές πολιτικές που ακολουθούνται, ωστόσο πολύ γρήγορα συμπεραίνεται ότι οι πολιτικές που ισχύουν στη χώρα μας είναι άμεσα συνυφασμένες με τις αντίστοιχες Ευρωπαϊκές πολιτικές. Στη συνέχεια διερευνάται το κανονιστικό πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο καθώς οι τελευταίες έχουν τη βάση τους σε αυτό.

Συνοπτικά, στο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο διεθνώς συναντάμε τη **Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας**, η οποία αφορά τα όρια των θαλάσσιων ζωνών, τα δικαιώματα ναυσιπλοΐας, τη συνεργασία και την ειρήνη μεταξύ των κρατών, τη διατήρηση και τη διαχείριση των θαλάσσιων πόρων όπως επίσης και την προστασία των οικοσυστημάτων.

Εν συνεχεία πραγματοποιείται μια **χρονολογική επισκόπηση του κανονιστικού πλαισίου σε Ευρωπαϊκό επίπεδο** με απαρχή τη Σύμβαση της Βαρκελώνης το 1976 και την τροποποίηση αυτής το 1995, την Πράσινη Βίβλο(2006), την Γαλάζια Βίβλο και την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (2007) καθώς και τις τρεις διατομεακές πολιτικές που την διέπουν που είναι η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης (2008), η Γαλάζια Ανάπτυξη (2012) και ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (2014). Στην χρονολογική επισκόπηση ακολουθούν οι : Ορίζοντας Ευρώπη - HORIZON EUROPE» που αφορά την έρευνα για τη βιώσιμη και οικονομικά ενημερούσα υδατοκαλλιέργεια και αλιεία (2019), το Ψήφισμα διάσκεψης των Η.Ε. για την κλιματική αλλαγή στη Μαδρίτη (2019) και τέλος η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (2020) που στοχεύει στην προστασία και την αποκατάσταση της βιοποικιλότητας.

Οι βασικές πολιτικές οι οποίες αναλύονται περισσότερο και αποτελούν τη βάση για τη συγκεκριμένη εργασία καθώς βρίσκουν εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο είναι : **οι Αρχές της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης (Ο.Δ.Π.Ζ.) και ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (Θ.Χ.Σ.).**

Με τον **Θ.Χ.Σ. επιτυγχάνεται** ο περιορισμός των συγκρούσεων και η αύξηση των συνεργειών μεταξύ διαφόρων δραστηριοτήτων, η ενθάρρυνση των επενδύσεων καθώς και η διασυννοριακή συνεργασία ανάμεσα στις χώρες της Ε.Ε. Επίσης, **υποχρεώνει όλα τα Κράτη μέλη να καταρτίσουν θαλάσσια χωροταξικά σχέδια** και να ορίσουν τη χωροχρονική κατανομή των δραστηριοτήτων τους στα θαλάσσια ύδατα. Επιπλέον, επιβάλλει τη δίκαια και **αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ τους** μέσα από την εξέταση δεδομένων όπως: οικονομικά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά.

Εξετάζοντας την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών – **Ο.Δ.Π.Ζ.** αποδεικνύεται ότι αποτελεί το **πρώτο νομικό διεθνές εργαλείο** για την αειφόρο διαχείριση και τη χρήση των παράκτιων ζωνών. Λαμβάνει υπόψη του τα παράκτια οικοσυστήματα, την ποικιλία δραστηριοτήτων και χρήσεων και τις επιπτώσεις τους. Επιπλέον, δεσμεύει όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. και φυσικά και την Ελλάδα για την επίλυση των προβλημάτων της κάθε ακτογραμμής ξεχωριστά και για έναν θεσμικό διατομεακό συντονισμό μέσω των αρμόδιων φορέων μέσα από ολοκληρωμένες προσεγγίσεις. Στις **βασικές Αρχές της Ο.Δ.Π.Ζ.** πρωτεύουσα σημασία έχουν η διατήρηση της υψηλής ποιότητας για το παράκτιο περιβάλλον και η προστασία των πολύτιμων παράκτιων ειδών γλωρίδας και πανίδας.

Στη συνέχεια, πραγματοποιείται μια **σύγκριση μεταξύ των δύο παραπάνω σημαντικών πολιτικών.**

Στις **ομοιότητες** διαπιστώνουμε ότι η μία πολιτική συμπληρώνει την άλλη και συνδυάζουν και οι δύο τους παρακάτω τρεις τομείς: περιβάλλον, κοινωνία και οικονομία. Επίσης και οι δύο συντονίζουν τις εθνικές στρατηγικές τους και γεφυρώνονται μελλοντικά υπό το πλαίσιο μιας ενιαίας και ολοκληρωμένης προσέγγισης.

Όσον αφορά τις **διαφορές** η σημαντικότερη εντοπίζεται στη χωρική κλίμακα αυτών όπου ο Θ.Χ.Σ αφορά όλη τη θάλασσα σε αντίθεση με την Ο.Δ.Π.Ζ. που αφορά την παράκτια ζώνη.

Από την έρευνα που πραγματοποιείται αναλύοντας τη **νομοθεσία που υφίσταται στην Ελλάδα για τον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο** διαπιστώνουμε ότι έχει τρεις βασικούς στόχους. Αυτοί είναι: η βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και η αειφόρος χρήση των θαλάσσιων πόρων, η δημόσια διαβούλευση και η συνεργασία με κράτη-μέλη της Ε.Ε. και τις τρίτες χώρες για τα θαλάσσιά τους ύδατα και τέλος η παρακολούθηση, ο έλεγχος καθώς και η προστασία του δομημένου περιβάλλοντος.

Στη συνέχεια γίνεται μια σύντομη ιστορική αναφορά και αναλύεται το **Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο που διέπει τους τουριστικούς λιμένες.** Αναλύονται οι τρεις κατηγορίες αυτών που είναι: οι μαρίνες, τα καταφύγια σκαφών και τα τουριστικά αγκυροβόλια, καθώς και οι υποδομές που διαθέτουν στη θαλάσσια και στη χερσαία ζώνη. Για τις Ελληνικές μαρίνες, γίνεται έρευνα ως προς τον τρόπο που χωροθετούνται και λειτουργούν αυτές. Επιπλέον παρουσιάζονται στοιχεία για το ποιες είναι εν λειτουργία μαρίνες στην Χώρα μας και ποια είναι τα χαρακτηριστικά τους μέσα από έναν πίνακα που αποτελείται από τα ονόματά τους, την τοποθεσία τους, τον αριθμό των θέσεων ελλιμενισμού τους και των θέσεων διαχείμασης τους, αν διαθέτουν, τα χαρακτηριστικά τους και τους αρμόδιους φορείς που τις διαχειρίζονται σήμερα. Επίσης παρουσιάζεται πως μια μαρίνα μπορεί να αποτελέσει έναν σημαντικό τουριστικό πόλο έλξης και οικονομικής ανάπτυξης για την περιοχή στην οποία βρίσκεται αλλά και ευρύτερα αυτής. Τέλος από υπολογισμούς επιβεβαιώνεται ότι η Ελλάδα έχει μείνει πολύ πίσω σε σχέση με άλλες μεσογειακές χώρες στην ανάπτυξη μαρινών και άλλων λιμενικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τις ανάγκες του θαλάσσιου τουρισμού.

Επίσης, παρουσιάζονται για το **νησί της Σκύρου** στοιχεία όπως : γεωγραφικά, οικονομικά, θεσμικά, χωροταξικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά, θεσμικά, κλιματικά καθώς και το ανθρωπογενές περιβάλλον. Για τη συγκεκριμένη περιοχή μελέτης αναζητούνται και

περιγράφονται με ακρίβεια όλα τα υφιστάμενα δεδομένα και οι λιμενικές υποδομές που βρίσκονται στο νησί. Το νησί αυτό έχει το πλεονέκτημα να κατέχει σημαντική θέση στο Αιγαίο και συγκεκριμένα να βρίσκεται στο κέντρο αυτού και να συμπληρώνει επάξια το δίκτυο του θαλάσσιου τουρισμού μιας και αποτελεί έναν σημαντικό και ανεπτυγμένο τουριστικό προορισμό.

Εν συνεχεία **παρουσιάζεται το έργο που αφορά την μαρίνα στο Αχίλλι της Σκύρου**. Ένα έργο που κατασκευάστηκε από τον Ε.Ο.Τ. περίπου 28 χρόνια πριν και παραμένει έως σήμερα ημιτελές και αναξιοποίητο. Γίνεται έρευνα ως προς τα χρονικά γεγονότα αποφάσεων και δράσεων που το χαρακτηρίζουν και εντοπίζονται και καταγράφονται τα προβλήματα που παρουσιάζει. Προκύπτουν συμπεράσματα για τα αίτια αστοχίας του. Επίσης, διαπιστώνεται, ότι το έργο αυτό αποτελεί μια βίαιη παρέμβαση στο φυσικό παράκτιο και υδάτινο περιβάλλον και ότι οι αντιδράσεις που προκάλεσε, από επιστήμονες και τοπικούς παράγοντες για την ακαταλληλότητα του δεν ελήφθησαν ποτέ υπόψη.

Στα πλαίσια της προσπάθειας δημιουργίας προτάσεων για την αξιοποίηση της συγκεκριμένης μαρίνας και της περιοχής στην οποία αυτή εντάσσεται, παράγονται **τρία εναλλακτικά σενάρια**.

Για την επίτευξη του σκοπού αυτού αξιοποιείται ένα βασικό εργαλείο ποιοτικής συγκριτικής αξιολόγησης, **η μέθοδος S.W.O.T. Analysis**. Επιννοούνται τρεις διαφορετικές μορφές αυτής, που οδηγούν στην παραγωγή τριών διαφορετικών πινάκων αντίστοιχα. Τα σενάρια που παρουσιάζονται και αφορούν κατά κύριο λόγο τον τρόπο λειτουργίας της μαρίνας και της αξιοποίησης της περιοχής, **είναι τα εξής** : το σενάριο βάσης, το σενάριο που αφορά στην πλήρη αποκατάσταση και στην εμπορική λειτουργία της μαρίνας όλες τις εποχές του χρόνου και το σενάριο που αφορά στη μερική αποκατάσταση και την εποχική λειτουργία της μαρίνας.

**Ο πρώτος πίνακας** που παρουσιάζεται και βασίζεται στη μέθοδο της S.W.O.T. Analysis, σκιαγραφεί και εξετάζει ξεχωριστά τη μαρίνα και την ευρύτερη περιοχή στην οποία εντάσσεται ως προς τα δυνατά και αδύναμα σημεία που παρουσιάζουν στο εσωτερικό τους περιβάλλον και τις ευκαιρίες και απειλές που παρουσιάζουν στο εξωτερικό τους περιβάλλον. Είναι αυτός ο οποίος «αποκαλύπτει» το σενάριο βάσης που αποτελεί τη μηδενική λύση. Ωστόσο, βοηθάει στη συνέχεια στο να οδηγηθεί παρακάτω η αναζητήσή λαμβάνοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά συμπεράσματα.

**Η μηδενική λύση – σενάριο βάσης** αποτελεί την εξέλιξη των απειλών της περιοχής, που κάνουν δυσμενέστερα τα αδύναμα σημεία και τις απειλές. Με την πάροδο των χρόνων το έργο υποβαθμίζεται συνεχώς και οδηγεί σε ακόμη μεγαλύτερη οικονομική και περιβαλλοντική ζημιά.

Στη συνέχεια, για τις ανάγκες παραγωγής των δυο σημαντικότερων εναλλακτικών σεναρίων (Α' και Β'), δημιουργείται ένας **βοηθητικός πίνακας** ο οποίος βασίζεται αποκλειστικά και μόνο στα αδύναμα σημεία και στις απειλές και στον τρόπο που μπορούν να εξομαλυνθούν και να μετατραπούν σε δυνατά σημεία και ευκαιρίες αντίστοιχα μέσα από προτάσεις και δράσεις. Ο βοηθητικός πίνακας σχηματίζεται για το κάθε ένα σενάριο ξεχωριστά. **Οι στήλες του αποτελούνται** από στοιχεία όπως : τον δείκτη επείγουσας ανάγκης στο να πραγματοποιηθεί η λύση, τις προτεινόμενες δράσεις, τους βασικούς υπευθύνους των δράσεων, το εκτιμώμενο κόστος στο να πραγματοποιηθούν αυτές σε

επίπεδο οικονομικό, κοινωνικό, πολιτικό, και περιβαλλοντικό και τέλος τα οφέλη που θα προκύψουν από την εκάστοτε δράση.

**Η πρόταση για το πρώτο σενάριο** οδηγεί στην πραγματοποίηση περισσότερων έργων με τη δαπάνη μεγαλύτερων εξόδων και θέτει υψηλά τον πήχη της αντιμετώπισης του ανταγωνισμού στον θαλάσσιο τουρισμό. Επίσης πραγματοποιούνται τουριστικές επενδύσεις καθώς και παροχή διάφορων υπηρεσιών. Η αποκατάσταση που γίνεται στο περιβάλλον είναι μικρής κλίμακας. Στο σενάριο αυτό δίνεται έμφαση στην προσέλευση και την ικανοποίηση των χρηστών του θαλάσσιου τουρισμού.

Η αντίστοιχη πρόταση για το **δεύτερο σενάριο** σχετίζεται με την πραγματοποίηση λιγότερων και μικρότερων έργων προστασίας και υποστήριξης και κατ' επέκταση τη δαπάνη μικρότερων εξόδων. Και εδώ αναβαθμίζεται τουριστικά και οικονομικά η περιοχή, κυρίως μέσα από επενδύσεις μικρής κλίμακας και παρέχονται υπηρεσίες με στόχο την ενίσχυση της οικονομίας. Στο σενάριο αυτό δίνεται έμφαση στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και στην ανάδειξη της πολιτιστικής ταυτότητας της περιοχής και του νησιού γενικότερα.

**Οι τρόποι που προτείνονται** για τον λόγο αυτό **συμπεριλαμβάνουν:** την αξιοποίηση του θεσμικού πλαισίου, των δυνατοτήτων των λιμενικών εγκαταστάσεων της μαρίνας και των πόρων ευρύτερης περιοχής. Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων απαραίτητος είναι ο **θεσμικός συντονισμός των αρμόδιων φορέων** σε τοπικό, Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο, καθώς και η αποφυγή τομεακών προσεγγίσεων για την διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των.

Σημαντική πρόταση αποτελεί η **συνέργεια μεταξύ του λιμένα της Λιναριάς και του λιμένα Αχιλλίου υπό την διαχείριση του Λιμενικού Ταμείου Σκύρου** με στόχο την οικονομική ανάπτυξη του νησιού και την προσέλκυση των χρηστών του θαλάσσιου τουρισμού.

Ακολουθούν πίνακες που συγκεντρώνουν τα αποτελέσματα που προκύπτουν από τους παραπάνω βοηθητικούς πίνακες που αφορούν τα σενάρια Α' και Β'. Οι πίνακες κυρίως συγκεντρώνουν τη συνολική βαθμολογία των δεικτών επείγουσας ανάγκης και των δεικτών του εκτιμώμενου κόστους έχοντας αρνητικό προσανατολισμό και στις τέσσερις κατηγορίες.

Γεγονός αδιαμφισβήτητο είναι ότι και στα δύο σενάρια υφίσταται η μεγάλη ανάγκη για τη λύση του προβλήματος της έλλειψης κεντρικής οργάνωσης και διαχείρισης καθώς και του εξοπλισμού της μαρίνας και της συντήρησης των υποδομών.

Επιπροσθέτως και για τον λόγο ότι χρειάζεται να προκύψουν πιο ασφαλή συμπεράσματα για την επιλογή του βέλτιστου σεναρίου, γίνεται ένας **συγκερασμός και των τριών σεναρίων, του σεναρίου βάσης, του σεναρίου Α' και του σεναρίου Β'.** Κατ' επέκταση δημιουργείται και ένας **τρίτος** και τελευταίος πίνακας **συγκριτικής αξιολόγησης**, ο οποίος περιλαμβάνει και τα τρία σενάρια μαζί. **Βασικότερα κριτήρια** αξιολόγησης στον πίνακα αυτόν εμφανίζονται η προστασία του περιβάλλοντος, η προσέλκυση του τουρισμού, η ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, η οικονομική ενίσχυση της περιοχής και η απόδοση οφελών για την κοινωνία. Στο πίνακα αυτόν σημειώνονται τα επίπεδα των αποδόσεων που παρουσιάζει το κάθε ένα σενάριο στους παραπάνω τομείς ξεχωριστά.

Το σενάριο που συγκεντρώνει τους περισσότερους βαθμούς απόδοσης είναι το σενάριο Β'.

Όσον αφορά τα κριτήρια συγκριτικής αξιολόγησης, η S.W.O.T. Analysis για το σενάριο βάσης δείχνει ότι ένα λιμενικό έργο που θα μπορούσε να επιφέρει χρήματα παραμένοντας αναξιοποίητο επηρεάζει αρνητικά και σε μεγάλο βαθμό σε επίπεδο οικονομικό – τουριστικό, περιβαλλοντικό - αισθητικό την περιοχή του, τον Δήμο του, την Περιφέρεια αλλά ακόμη και σε πιο ευρύ επίπεδο, το ίδιο το κράτος.

Για τα σενάρια Α' και Β' αποδεικνύεται ότι το δεύτερο είναι καλύτερο έναντι του πρώτου, διότι παρατηρείται ότι τα περισσότερα κριτήρια αξιολόγησης για αυτό αποδίδουν σταθερά με απόδοση καλή προς πολύ καλή, γεγονός που δεν συμβαίνει με το σενάριο Α'.

Το σενάριο Β' έχει μεγαλύτερη εφαρμοσιμότητα σε σχέση με αυτή του σεναρίου Α' και αποδίδει σε ικανοποιητικά επίπεδα στον τομέα της οικονομίας, και της προώθησης ανάπτυξης των εναλλακτικών μορφών τουρισμού για τις οποίες είναι γνωστό το συγκεκριμένο νησί. Τα χρηματοδοτικά εργαλεία είναι απαραίτητα, ωστόσο είναι μικρότερου ύψους και κρίνεται ότι κάποια μπορούν να πραγματοποιηθούν με ενίσχυση από τοπικούς φορείς και με ηπιότερες διαδικασίες λήψης αποφάσεων και εγκρίσεων. Τα έργα που προτείνονται για το σενάριο Α' έχουν αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον και στην αισθητική του τοπίου τα οποία έχουν ήδη βλαφθεί, ενώ η οικονομική ανάπτυξη τείνει να έλθει μακροπρόθεσμα. Τέλος και τα δύο σενάρια, ομοιάζουν ως προς τα κίνητρα που δίνονται για νέες θέσεις απασχόλησης κυρίως στο τριτογενή τομέα και συγκράτησης δυναμικού στο νησί.

Στο τέλος παρουσιάζονται τα βασικά συμπεράσματα που τεκμαίρονται από το σύνολο της εργασίας και σε αυτά συγκαταλέγονται τα παρακάτω :

Για την πραγματοποίηση οποιασδήποτε διαδικασίας ανάπτυξης στην παράκτια ζώνη, καθίσταται αναγκαία σε πρωταρχικό στάδιο η ενδεδειγμένη αποτύπωση των ισχυουσών πολιτικών για τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο σε διεθνές, σε Ευρωπαϊκό και σε εθνικό επίπεδο, για τις μαρίνες γενικά και η βαθιά γνώση των δεδομένων της περιοχής μελέτης.

Επίσης, η απόκτηση της γνώσης για το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις Ελληνικές μαρίνες, είναι πολύ σημαντική για την λήψη αποφάσεων για την αξιοποίηση μιας υφιστάμενης αλλά εν αχρηστία μαρίνας ώστε να λειτουργήσει με επιτυχία έχοντας περισσότερα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Επιπροσθέτως, από την συγκεκριμένη εργασία διαπιστώνουμε ότι για τον σχεδιασμό ένας παράκτιου έργου και τη σωστή χάραξη και τοποθέτηση αυτού, οφείλεται να υπάρχει πλήρης γνώση και ενημέρωση των φυσικών συνθηκών και κυρίως των ανεμολογικών δεδομένων της περιοχής.

Ο ακτομηχανικός μελετητής ενός λιμενικού έργου, οφείλει να μην αντιβαίνει στις αρχές σχεδιασμού του αλλά να προωθεί την προστασία ενός φυσικού όρμου. Η βίαιη παρέμβαση με έργα διαταράσσει το φυσικό παράκτιο και υδάτινο περιβάλλον και τα οικοσυστήματα που υπάρχουν σε αυτά.

Εξίσου σημαντικό είναι να λαμβάνονται υπόψη και να εισακούγονται οι απόψεις της τοπικής κοινωνίας και των ανθρώπων με γνώση στα θέματα ναυτιλίας και πλοήγησης.

Όσον αφορά την επιλογή του σεναρίου Β', αυτό επιδέχεται πολλούς τρόπους βελτίωσης. Για τον λόγο αυτό, δεν επαρκεί μόνο η ποιοτική αξιολόγηση και η θεωρητική ανάλυση



μέσα από μια πρωταρχική διερεύνηση. Για την πραγματική αντιμετώπιση προτείνεται να ακολουθηθεί μια στοχευμένη έρευνα και ανάλυση με πραγματικά δεδομένα.

Εν κατακλείδι, η αξιοποίηση του συγκεκριμένου έργου είναι ανάγκη υψίστης σημασίας διότι εκατομμύρια χρήματα έχουν ήδη χαθεί και συνεχίζουν να χάνονται κάθε λεπτό. Για τον λόγο αυτό προτείνονται οι λύσεις της εποχικής ή της πλήρους εμπορικής λειτουργίας της μαρίνας. Εάν το έργο αυτό παραμείνει αναξιοποίητο θα οδηγήσει σε ακόμη μεγαλύτερη οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ζημία.

## **Abstract**

Under the umbrella of the Integrated Coastal Zone Management and based on the principles it stands for, a qualitative evaluation analysis of the existing marina in Achilli of Skyros is carried out.

For the needs of this work, a thorough reflection of the policies and the current regulatory framework for the coastal and maritime space at an international, European and national level is carried out at an early stage.

The research starts from the national policies that are followed, however, it is very quickly concluded that the policies in force in our country are directly intertwined with the respective European policies. The regulatory framework is then explored at national level as the latter are based on it.

In short, in the current regulatory framework, we find internationally the United Nations Convention on the Law of the Sea, which deals with maritime boundaries, navigation rights, cooperation and peace between states, the conservation and management of maritime resources such as well as the protection of ecosystems.

This is followed by a chronological overview of the regulatory framework at European level, beginning with the Barcelona Convention in 1976 and amending it in 1995, the Green Paper (2006), the Blue Paper and the Integrated Maritime Policy (2007) and the three cross-sectoral policies that govern it which are the Integrated Coastal Zone Management (2008), the Blue Development (2012) and the Marine Spatial Planning (2014). The chronological overview is followed by: Horizon Europe - HORIZON EUROPE "concerning research on sustainable and economically prosperous aquaculture and fisheries (2019), the UN Conference Resolution on climate change in Madrid (2019) and finally the European Green Agreement (2020) aimed at the protection and restoration of biodiversity.

The basic policies that are further analyzed and form the basis for this work as they are implemented at national level are: the Principles of Integrated Coastal Zone Management (ICZM) and the Marine Spatial Planning (MSP).

With the MSP are being managed the reduction of conflicts and the increase of synergies between various activities, the encouragement of investments as well as the cross-border cooperation between the EU countries are achieved. It also obliges all Member States to draw up maritime spatial plans and to define the space-temporal distribution of their

activities in marine waters. In addition, it imposes fair and effective cooperation between them through the examination of data such as: economic, social, environmental.

Examining the Integrated Coastal Zone Management - ICZM proves to be the first international legal tool for the sustainable management and use of coastal zones. It takes into account coastal ecosystems, the variety of activities and uses and their impacts. In addition, it commits all EU Member States, and of course Greece for the solution of the problems of each coastline separately and for an institutional cross-sectoral coordination through the competent bodies through integrated approaches. In the basic Principles of ICZM, the preservation of high quality for the coastal environment and the protection of valuable coastal species of flora and fauna are of paramount importance.

Next, a comparison is made between the two important policies above.

In the similarities we find that one policy complements the other and both combine the following three areas: environment, society and economy. Both also coordinate their national strategies and bridge the future in the framework of a single and integrated approach.

Regarding the differences, the most important is located in the spatial scale of them where the MSP concerns the whole sea in contrast to the ICZM concerning the coastal zone.

From the research carried out analyzing the legislation that exists in Greece for the marine and coastal area, we find that it has three main objectives. These are: the sustainable development of maritime activities and the sustainable use of maritime resources, public consultation and cooperation with EU Member States, and third countries for their marine waters and finally the monitoring, control and protection of the built environment.

Then a brief historical report is made and the Greek institutional framework that governs the tourist ports is analyzed. The three categories of these are analyzed: marinas, boat shelters and tourist anchorages, as well as the infrastructure they have in the sea and land zone. For the Greek marinas, research is being done on how they are located and operate. In addition, data are presented on which marinas are in operation in our country and what are the characteristics through a table consisting of their names, their location, the number of their berths and their wintering places, if any, their characteristics and the competent bodies that manage them today. It is also presented that a marina can be an important tourist attraction and economic development for the area in which it is located and beyond. Finally, calculations confirm that Greece has lagged far behind other Mediterranean countries in the development of marinas and other port facilities that serve the needs of maritime tourism.

Also, data for the island of Skyros are presented, such as: geographical, economic, institutional, spatial, environmental, economic, institutional, climatic as well as the anthropogenic environment. For the specific study area, all the existing data and the port infrastructure located on the island are searched and described accurately. This island has the advantage to occupy an important position in the Aegean and specifically to be located in its center and to complement the maritime tourism network since it is an important and developed tourist destination.

Then the project concerning the marina in Achilli of Skyros is presented. A project constructed by the Hellenic Tourism Organization about 28 years ago and remains to this day unfinished and unused. An investigation is made regarding the time events of decisions

and actions that characterize it and the problems it presents are identified and recorded. Conclusions are drawn about the causes of its failure. It is also found that this project is a violent intervention in the natural coastal and aquatic environment and that the reactions it provoked from scientists and local actors for its unsuitability were never taken into account.

As part of the effort to create proposals for the development of this marina and the area in which it is located, three alternative scenarios are produced.

To achieve this goal, a key tool of quality benchmarking is used, the SWOT Analysis method. Three different forms of it are invented, which lead to the production of three different panels respectively. The scenarios that are presented and mainly concern the way the marina operates and the development of the area, are the following: the basic scenario, the scenario that concerns the complete restoration and the commercial operation of the marina at all times of the year and the scenario that concerns the partial restoration and seasonal operation of the marina.

The first table presented and based on the method of SWOT Analysis, outlines and examines separately the marina and the wider area in which it is included in terms of the strengths and weaknesses that present in their internal environment and the opportunities and threats they present in their external environment. He is the one who "reveals" the baseline scenario which is the zero solution. However, it then helps to lead the search further by drawing important conclusions.

The zero solution - baseline scenario is the evolution of the threats in the area, which make the weak points and threats worse. Over the years the project is constantly degrading and leading to even greater economic and environmental damage.

Then, for the production needs of the two most important alternative scenarios (A and B), an auxiliary table is created which is based exclusively on the weaknesses and threats and how they can be normalized and turned into strengths and opportunities respectively through proposals and actions. The help table is formed for each scenario separately. Its columns consist of elements such as: the indicator of urgency in carrying out the solution, the proposed actions, the main actors of the actions, the estimated costs in carrying them out in economic, social, political, and environmental, and finally the benefits that will result from this action.

The proposal for the first scenario leads to the realization of more projects at the expense of higher costs and raises the bar of dealing with competition in maritime tourism. There are also tourist investments as well as the provision of various services. The restoration that takes place in the environment is small-scale. In this scenario, emphasis is placed on the attendance and satisfaction of maritime tourism users.

The corresponding proposal for the second scenario is related to the realization of fewer and smaller projects and consequently the cost of lower costs. Here, too, the region is being upgraded in terms of tourism and economy, mainly through small-scale investments, and services are being provided in the region with the aim of strengthening the economy. This scenario emphasizes the protection of the natural environment and the promotion of the cultural identity of the region and the island in general.

The ways proposed for this reason include the utilization of the institutional framework, the possibilities of the port facilities of the marina and the resources of a wider area. In order

to achieve the above objectives, it is necessary the institutional coordination of the competent bodies at local, Regional and National level, as well as the avoidance of sectoral approaches to facilitate the cooperation between them.

An important proposal is the synergy between the port of Linaria and the port of Achilles under the management of the Skyros Port Fund with the aim of economic development of the island and attracting users of maritime tourism.

Following are tables that summarize the results obtained from the above auxiliary tables concerning the A and B scenarios. The tables mainly summarize the overall score of the emergency indicators and the estimated cost indicators with a negative orientation in all four categories.

It is an indisputable fact that in both scenarios there is a great need to solve the problem of lack of central organization and management as well as the equipment of the marina, the maintenance of infrastructure.

In addition to the reason that safer conclusions need to be drawn for the selection of the optimal scenario, a combination of all three scenarios, the baseline scenario, the A scenario and the B scenario is made. As a result, a third and final benchmarking table is created, which includes all three scenarios together. The main evaluation criteria in this table are the protection of the environment, the attraction of tourism, the promotion of the historical and cultural heritage, the financial support of the region and the return of benefits for the society. This table shows the levels of performance that each scenario presents in the above areas - criteria separately.

The scenario with the highest performance scores is scenario B.

Regarding the benchmarking criteria, the SWOT Analysis for the baseline scenario shows that a port project that could bring in money while remaining unused has a negative affect and to a large extent economic - tourist, environmental - aesthetic level to its area, its Municipality, the Region but even at a broader level, the state itself.

For scenarios A and B it turns out that the latter is better than the former, because it is observed that most evaluation criteria for this, consistently perform with good to very good performance, which is not the case with scenario A.

Scenario B has greater applicability than that of Scenario A and performs at satisfactory levels in the field of economy, and the promotion of the development of alternative forms of tourism for which the island is known. The financial tools are necessary, however they are smaller and it is judged that some can be done with the help of local bodies and with softer decision-making and approval procedures. The projects proposed for the A scenario have negative effects on the environment and the aesthetics of the landscape which have already been damaged, while economic growth tends to come in the long run. Finally, both scenarios are similar in terms of incentives given for new jobs mainly in the tertiary sector and retention of potential on the island.

At the end, the main conclusions of the whole work are presented and they include the following:

In order to carry out any development process in the coastal zone, it becomes necessary at a primary stage to thoroughly reflect the existing policies for the coastal and maritime space

internationally, at European and national level, for marinas in general and a deep knowledge of the data of the study area.

Also, the acquisition of knowledge about the institutional framework that governs the Greek marinas, is very important for decision-making to utilize an existing but obsolete marina to operate successfully with more financial tools.

In addition, from this work we find that for the design of a coastal project and its proper layout and placement, it is necessary to have full knowledge and information of the natural conditions and especially the wind data of the area.

The coastal engineer of a port project should not contradict its design principles but should promote the protection of a natural cove. Violent intervention with projects disrupts the natural coastal and aquatic environment and the ecosystems that exist in them.

It is equally important to take into account and listen to the views of the local community and people with knowledge of shipping and navigation.

As for the choice of scenario B, this can be improved in many ways. For this reason, qualitative evaluation and theoretical analysis through a primary investigation alone is not enough. For the real treatment it is suggested to follow a targeted research and analysis with real data.

In conclusion, the utilization of this project is a need of utmost importance because millions of money have already been lost and continue to be lost every minute. For this reason, the solutions of the seasonal or full commercial operation of the marina are proposed. If this project remains unused it will lead to even greater economic, social and environmental damage.

## Περιεχόμενα πινάκων

α/α	Περιεχόμενα Πινάκων	σελ.
Πίνακας 1-1	Πρωτόκολλα Σύμβασης Βαρκελώνης (Βογιατζάκη,2017)	29
Πίνακας 1-2	Βασικές Αρχές και Στρατηγικές της Ο.Δ.Π.Ζ (Ιστοσελίδα Ε.Ε)	33
Πίνακας 1-3α	Σύγκριση μεταξύ Ο.Δ.Π.Ζ και Θ.Χ.Σ. – ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ	39
Πίνακας 1-3β	Σύγκριση μεταξύ Ο.Δ.Π.Ζ και Θ.Χ.Σ. - ΔΙΑΦΟΡΕΣ	40
Πίνακας 1-4	Πρωτόκολλα σε ισχύ για τη Μεσόγειο Θάλασσα	40
Πίνακας 1-5	Χρονική επισκόπηση της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για την θαλάσσια και παράκτια ζώνη από το 1975 έως σήμερα.	46
Πίνακας 2-1	Αριθμός θέσεων ελλιμενισμού και ποσοστά αναλογίας ανά χώρα.	50
Πίνακας 2-2	Αφίξεις αλλοδαπών στην χώρα μας σε εκατομμύρια 2017, 2018(ΕΛ.ΣΤΑ.Τ κ' Τράπεζα της Ελλάδος)	51
Πίνακας 2-3	Τουριστικά έσοδα στην χώρα μας 2017, 2018(ΕΛ.ΣΤΑ.Τ κ' Τράπεζα της Ελλάδος)	51
Πίνακας 2-4	Αύξηση τουρισμού 8,13% και αύξηση Α.Ε.Π. 1,92%Τουριστικά έσοδα στην χώρα μας 2017, 2018(ΕΛ.ΣΤΑ.Τ κ' Τράπεζα της Ελλάδος)	51
Πίνακας 2-5	Οι 57 τουριστικοί λιμένες στην Ελλάδα	52
Πίνακας 2-6	Τα 85 τουριστικά καταφύγια και τα αγκυροβόλια στην Ελλάδα	54
Πίνακας 2-7	Οι Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής στην Ελλάδα	57
Πίνακας 2-8	Οι 11 ξενοδοχειακοί λιμένες στην Ελλάδα	61
Πίνακας 2-9	Οι εν λειτουργία μαρίνες στην Ελλάδα	61
Πίνακας 3-1	Ακτοπλοϊκή γραμμή Σκύρου - κίνηση ετών (Παραχώρηση από Ναυτιλιακή εταιρεία Σκύρου για αποκλειστική χρήση στην συγκεκριμένη εργασία)	66
Πίνακας 3-2	Οικισμοί και νησίδες στη νήσο Σκύρο	68
Πίνακας 3-3	Διάγραμμα θερμοκρασίας σε βαθμούς Κελσίου ανά μήνα μέσα στο χρονικό διάστημα 1955-2020 (Ε.Μ.Υ)	76
Πίνακας 3-4	Διάγραμμα μέσης υγρασίας σε ποσοστό % για τη Σκύρο μέσα στο χρονικό διάστημα 1955-2020 (Ε.Μ.Υ.)	77
Πίνακας 3-5	Διάγραμμα κατεύθυνσης και μέσης ταχύτητας ανέμου μέσα στο χρονικό διάστημα 1955-2020 (Ε.Μ.Υ)	77
Πίνακας 3-6	Ομβροθερμικό διάγραμμα των Bagnouls – Gaussens, ενδεικτικό του κλίματος της Σκύρου. (Ε.Μ.Υ)	78
Πίνακας 3-7	Ετήσιες συχνότητες ανέμου μέσα στο χρονικό διάστημα 1955-2020 (Ε.Μ.Υ.)	79
Πίνακας 3-8α	Μέσες μηνιαίες εντάσεις του ανέμου στη Σκύρο σε μονάδα μέτρησης kt, ανά κατεύθυνση ανέμου για όλους τους μήνες του χρόνου κατά το χρονικό διάστημα 1955-2020. (Ε.Μ.Υ)	79
Πίνακας 3-8β	Μέσες μηνιαίες εντάσεις του ανέμου στη Σκύρο σε m/s και σε κλίμακα beaufort, ανά κατεύθυνση ανέμου για όλους τους μήνες του χρόνου κατά το χρονικό διάστημα 1955-2020.	79
Πίνακας 3-9	Κλίμακα Beaufort κατά τη Μετεωρολογική Υπηρεσία (Ε.Μ.Υ. 2021)	80
Πίνακας 3-10	Αριθμός κατοίκων στον Δήμο Σκύρου, Ελληνική απογραφή 2011, (Περιφερειακή Ενότητα Εύβοιας)	92

Πίνακας 3-11	Παραδοσιακοί οικισμοί, αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία στον Δήμο Σκύρου. (Βάση δεδομένων Ο.Α.Σ.Ε.)	98
Πίνακας 3-12	Καταγραφή όλων των λιμενικών υποδομών της νήσου	101
Πίνακας 3-13	Χρονολογική επισκόπηση των γεγονότων της κατασκευής και λήψης αποφάσεων για τη μαρίνα στο Αχίλλι.	109
Πίνακας 3-14	Προϋπολογισμός κόστους νέου συμπληρωματικού κυματοθραύστη	112
Πίνακας 3-15	Χρήσεις λιμένα αναψυχής – προτάσεις βελτίωσης	115
Πίνακας 3-16	Τα προβλήματα που παρουσιάζει η μαρίνα στο Αχίλλι της Σκύρου. (Αρχείο Δήμου Σκύρου)	117
Πίνακας 3-17	Όροι δόμησης λιμένα αναψυχής Αχίλλι Σκύρου.(Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Σκύρου)	123
Πίνακας 3-18	Κατανομή χρήσεων ανά οικοδομικό τετράγωνο για τον λιμένα αναψυχής στον όρμο Αχίλλι Σκύρου.(Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Σκύρου)	124
Πίνακας 4-1	Συγκεντρωτικός πίνακας που προκύπτει από την S.W.O.T. ANALYSIS	135
Πίνακας 4-2	Με προτάσεις – παρεμβάσεις για το σενάριο Α΄ και όλα τα λοιπά στοιχεία	138
Πίνακας 4-3α	Βαθμοί των δεικτών επείγουσας ανάγκης – σενάριο Α΄	142
Πίνακας 4-3β	Βαθμοί που συγκεντρώνουν οι δείκτες εκτιμώμενου κόστους – σενάριο Α΄	142
Πίνακας 4-4	Με προτάσεις – παρεμβάσεις για το σενάριο Β΄ και όλα τα λοιπά στοιχεία	144
Πίνακας 4-5α	Βαθμούς των δεικτών επείγουσας ανάγκης – σενάριο Β΄	149
Πίνακας 4-5β	Βαθμοί που συγκεντρώνουν οι δείκτες εκτιμώμενου κόστους – σενάριο Β΄	149
Πίνακας 4-6α	Συγκριτικός πίνακας μεταξύ των σεναρίων Α΄ και Β΄ με τους βαθμούς των δεικτών επείγουσας ανάγκης	150
Πίνακας 4-6β	Συγκριτικός πίνακας μεταξύ των σεναρίων Α΄ και Β΄ με τους βαθμούς που συγκεντρώνουν οι δείκτες εκτιμώμενου κόστους	150
Πίνακας 4-7	Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων με τη μέθοδο S.W.O.T.	152

## Περιεχόμενα εικόνων

α/α	Περιεχόμενα Εικόνων	σελ.
Εικόνα 1-1	Οι ανθρώπινες δραστηριότητες και οι μεταφορές στη θάλασσα (Marine spatial planning for enhanced fisheries and aquaculture sustainability)	37
Εικόνα 1-2	Επίσημος Χάρτης των Α.Ο.Ζ. της Ευρώπης (European Commission, The EU and international ocean governance)	38
Εικόνα 2-1	Μαρίνα της Λέρου (Ελληνική Ένωση Μαρινών)	49
Εικόνα 2-2	Χάρτης με τους 57 τουριστικούς λιμένες . ( <a href="https://mintour.gov.gr/ependyseis/toyristikoi-limenes/chartes-toyristikon-limenon/">https://mintour.gov.gr/ependyseis/toyristikoi-limenes/chartes-toyristikon-limenon/</a> )	52

Εικόνα 2-3	Χάρτης με τα 85 τουριστικά καταφύγια και τα αγκυροβόλια . ( <a href="https://mintour.gov.gr/ependyseis/toyristikoi-limenes/chartes-toyristikon-limenon/">https://mintour.gov.gr/ependyseis/toyristikoi-limenes/chartes-toyristikon-limenon/</a> )	53
Εικόνα 2-4	Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής	57
Εικόνα 2-5	Μαρίνα Αλίμου (Ελληνική Ένωση Μαρινών)	59
Εικόνα 2-6	Χάρτης με τους 11 ξενοδοχειακούς τουριστικούς λιμένες της Ελλάδος. ( <a href="https://mintour.gov.gr/ependyseis/toyristikoi-limenes/chartes-toyristikon-limenon/">https://mintour.gov.gr/ependyseis/toyristikoi-limenes/chartes-toyristikon-limenon/</a> Χάρτης google maps)	60
Εικόνα 2-7	Olympic Marine Λαύριο (Ελληνική Ένωση Μαρινών)	63
Εικόνα 2-8	Μαρίνα Θεσσαλονίκης (Ελληνική Ένωση Μαρινών)	64
Εικόνα 2-9	Μαρίνα Κλεοπάτρα στο Άκτιο (Ελληνική Ένωση Μαρινών)	64
Εικόνα 3-1	Η θέση της Σκύρου στην Ελλάδα. (wikipedia)	65
Εικόνα 3-2	Ο πολιτικός χάρτης της Σκύρου στην Ελλάδα. ( <a href="http://www.linariaport.gr">www.linariaport.gr</a> – Road Map)	67
Εικόνα 3-3	Παραλία Μαγαζιά ( <a href="http://www.skyrospanorama.gr">www.skyrospanorama.gr</a> )	68
Εικόνα 3-4	Λιμάνι Λιναριάς ( <a href="http://www.linariaport.gr">www.linariaport.gr</a> )	68
Εικόνα 3-5	Παραλία Πεύκος ( <a href="http://www.travelstyle.gr">www.travelstyle.gr</a> )	68
Εικόνα 3-6	Χάρτης Π-2.1 : Απόσπασμα από Απόφαση (ΣΧΟΟΑΠ) Δήμου Σκύρου (Δήμος Σκύρου)	70
Εικόνα 3-7	Χάρτης Π-2.1 : Υπόμνημα (ΣΧΟΟΑΠ) (Δήμος Σκύρου)	71
Εικόνα 3-8	Χάρτης Π-2.1 : Απόσπασμα από Απόφαση (ΣΧΟΟΑΠ) Δήμου Σκύρου με το λιμάνι της Λιναριάς στην ΝΔ πλευρά και την μαρίνα στο Αχίλλι στην ΒΑ πλευρά (Δήμος Σκύρου)	72
Εικόνα 3-9	Ανάγλυφη εικόνα με τους ορεινούς και τους πεδινούς όγκους του νησιού ( <a href="http://www.linariaport.gr">www.linariaport.gr</a> )	73
Εικόνα 3-10	Η Χώρα της Σκύρου ( <a href="http://www.skyros.gr">www.skyros.gr</a> )	74
Εικόνα 3-11	Ανάγλυφη εικόνα με τους ορεινούς και τους πεδινούς όγκους του νησιού ( <a href="http://www.linariaport.gr">www.linariaport.gr</a> )	75
Εικόνα 3-12	Ανθρωπογενείς δραστηριότητες	84
Εικόνα 3-13	Περιοχές του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000 (ΦΙΛΟΤΗΣ - Βάση Δεδομένων για την Ελληνική Φύση)	84
Εικόνα 3-14	Περιοχές προστασίας του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου , ένταξη στους καταλόγους Natura 2000 και Corine (ΦΙΛΟΤΗΣ - Βάση Δεδομένων για την Ελληνική φύση)	85
Εικόνα 3-15	Δάση στο νησί της Σκύρου - Επικρατέστερος Τύπος Βλάστησης. (Πηγή : ΦΙΛΟΤΗΣ - Βάση Δεδομένων για την Ελληνική Φύση)	85
Εικόνα 3-16	Μαυροπετρίτης (falco eleonora) ( <a href="http://www.natureguide.gr">www.natureguide.gr</a> )	86
Εικόνα 3-17	Υδροβάτης (Hydrobates-pelagicus) ( <a href="http://www.sioc.cat">www.sioc.cat</a> )	86
Εικόνα 3-18	Σκυριανό αλογάκι ( <a href="http://www.skyros.gr">www.skyros.gr</a> )	86
Εικόνα 3-19	α) Σκυριανό αλογάκι ( <a href="http://skyrosislandhorsetrust.com">skyrosislandhorsetrust.com</a> ), β) Αρχαιολογικά ευρήματα Σκύρου ( <a href="http://skyrosislandhorsetrust.com">skyrosislandhorsetrust.com</a> )	87
Εικόνα 3-20	Θαλάσσιο αγχειόσπερμο (Posidonia Oceanica) ( <a href="http://www.archipelago.gr">www.archipelago.gr</a> )	87



Εικόνα 3-21	Μεσογειακή Φώκια (Monachus Monachus)( <a href="http://www.alonissos-park.gr">www.alonissos-park.gr</a> )	88
Εικόνα 3-22	Αιγαιόσαυρα Σκύρου (Podarcis gaigeae) ( <a href="http://www.linariaport.gr">www.linariaport.gr</a> )	88
Εικόνα 3-23	Όρος Κοχύλας - Περιοχές προστασίας του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου (ΦΙΛΟΤΗΣ - Βάση Δεδομένων για την Ελληνική φύση)	89
Εικόνα 3-24	Ενδημικό φυτό της Σκύρου (Aethionema retsina) ( <a href="http://www.top50.iucn-mpsg.org">www.top50.iucn-mpsg.org</a> )	89
Εικόνα 3-25	Συστάδες Σφενδαμίου ( <a href="http://www.eniachamber.gr">www.eniachamber.gr</a> )	90
Εικόνα 3-26	Το κρινάκι της θάλασσας (Από τον αρχαιολογικό χώρο στο Παλαμάρι) (προσωπικό αρχείο)	90
Εικόνα 3-27	α), β) : Το κρινάκι της θάλασσας (Από την παραλία Μαγαζιά) (προσωπικό αρχείο)	91
Εικόνα 3-28	Οδικός χάρτης της Σκύρου ( <a href="https://ontheworldmap.com/greece/islands/skyros/skyros-road-map.html">https://ontheworldmap.com/greece/islands/skyros/skyros-road-map.html</a> )	97
Εικόνα 3-29	Ο αρχαίος οικισμός στο Παλαμάρι ( <a href="http://www.akrotiriskyros.gr">www.akrotiriskyros.gr</a> )	99
Εικόνα 3-30	α) – ε) Η αρχαιολογική ανασκαφή στο Παλαμάρι, στ) Η αμμώδης παραλία δίπλα στον αρχαίο οικισμό στο Παλαμάρι ( <a href="http://www.greek-crossroads.gr">www.greek-crossroads.gr</a> )	100
Εικόνα 3-31	Η διαμόρφωση της αρχαίας ακτογραμμής στο Παλαμάρι (Παπαδημητρίου Ελευθερία, 2016, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων)	100
Εικόνα 3-32	Απόσπασμα Google earth Δήμου Σκύρου με τις λιμενικές εγκαταστάσεις	101
Εικόνα 3-33	Άνοψη του λιμανιού της Λιναριάς. (Google earth)	102
Εικόνα 3-34	Τα βάθη στον λιμένα της Λιναριάς. (Navionics)	102
Εικόνα 3-35	α) Το επιβατικό πλοίο Αχιλλέας στη νοτιοδυτική πλευρά στο λιμάνι της Λιναριάς, β) PILAR για παροχή νερού και ρεύματος, γ) Εικόνες από το λιμάνι, δ) Δεμένα ιστιοπλοϊκά στα κρηπιδώματα στη νοτιοανατολική πλευρά του λιμανιού ε) Ξενόγλωσση δανειστική βιβλιοθήκη, στ) Τα κρηπιδώματα στη βορειοανατολική του πλευρά στον λιμένα της Λιναριάς (προσωπικό αρχείο)	103
Εικόνα 3-36	α) Χώρος στάθμευσης ποδηλάτων, β) Πίνακες χρήσιμων πληροφοριών γ) Παγκάκι ανάπαυσης (προσωπικό αρχείο)	104
Εικόνα 3-37	α) - δ) Εικόνες με εγκαταστάσεις και υποδομές από το λιμάνι της Λιναριάς (προσωπικό αρχείο)	104
Εικόνα 3-38	Τα κρηπιδώματα στη βορειοανατολική του πλευρά στον λιμένα της Λιναριάς (προσωπικό αρχείο)	105
Εικόνα 3-39	α) Το μικρό αλιευτικό καταφύγιο στον Μώλο στη βορειοανατολική πλευρά του νησιού, β) Απουσία λιμενικών εγκαταστάσεων στο εν λόγω αλιευτικό καταφύγιο, γ) Το μικρό γεφυράκι που ενώνει τον προσήνεμο μώλο με την χερσαία ζώνη (προσωπικό αρχείο)	106
Εικόνα 3-40	Όρμος Αχίλλι ( <a href="http://www.ribandsea.com">www.ribandsea.com</a> )	106
Εικόνα 3-41	α) Όρμος Πεύκου – Η παραλία, β) Το μικρό τουριστικό αγκυροβόλι που βρίσκεται στη νοτιοδυτική πλευρά του νησιού (προσωπικό αρχείο)	106
Εικόνα 3-42	Το μικρό Αχίλλι Σκύρου. (απόσπασμα από Google earth 2020), υφιστάμενη κατάσταση	107

Εικόνα 3-43	Αχίλλι Σκύρου (απόσπασμα από το Εθνικό Κτηματολόγιο 1945-1960) – Αρχική κατάσταση με την αμμώδη παραλία	107
Εικόνα 3-44	Όρμος Αχιλλίου και θέση αρχαίας λατόμευσης στα ανατολικά ( <a href="http://www.topoguide.gr/islands/northern_aegeo/adv_s_kyros/s_kyros_map.php">http://www.topoguide.gr/islands/northern_aegeo/adv_s_kyros/s_kyros_map.php</a> )	108
Εικόνα 3-45	Τα βάθη στον τουριστικό λιμένα στο Αχίλλι (Navionics)	117
Εικόνα 3-46	Τα βάθη στην ευρύτερη περιοχή του όρμου Αχιλλίου. (Navionics)	118
Εικόνα 3-47	Μαρίνα Αχιλλίου Δήμου Σκύρου. (Εθνικό Κτηματολόγιο για το έτος 2004)	118
Εικόνα 3-48	α)Τα κρηπιδώματα στον τουριστικό λιμένα στο Αχίλλι, β) Τα κρηπιδώματα με την γλύστρα στο βάθος στον τουριστικό λιμένα στο Αχίλλι, γ) Τα κρηπιδώματα με την σκουριασμένη δέστρα στον τουριστικό λιμένα στο Αχίλλι, δ)Ράμπα καθέλκυσης/ανέλκυσης σκαφών με πολύ μεγάλη και ακατάλληλη κλίση και με υποχώρηση (προσωπικό αρχείο)	119
Εικόνα 3-49	α)-β)Ο τοίχος με το προστατευτικό στρώμα λιθορριπής και κρηπίδωμα στην κατάντη πλευρά. γ)-δ) Μεγάλη σκάλα ανάβασης χωρίς προστατευτικά κικγλιδώματα (προσωπικό αρχείο)	120
Εικόνα 3-50	α)-β) Στρώμα προστασίας του κρηπιδώματος από λιθορριπή, γ)-δ)Υποχώρηση τμήματος από σκυρόδεμα στη γλιστρά (προσωπικό αρχείο)	121
Εικόνα 3-51	α)-β) Σκουριασμένες σιδερένιες εγκαταστάσεις (προσωπικό αρχείο)	122
Εικόνα 3-52	α)-δ) Εγκαταλελειμμένες βάρκες και σκουπίδια στον περιβάλλοντα χώρο (προσωπικό αρχείο)	114
Εικόνα 3-53	α) Η γειτνιάζουσα αμμώδης παραλία και στο βάθος ο νεώτερος κυματοθράυστης στη βορειοανατολική πλευρά του κόλπου, β) Το παραλιακό μικρό εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου, γ) Η γειτνιάζουσα αμμώδης παραλία και στα αριστερά ο κρηπιδότοιχος με το στρώμα λιθορριπής στην ανατολική πλευρά της μαρίνας (προσωπικό αρχείο)	114
Εικόνα 4.1	Η γεωγραφική θέση της μαρίνας στη νήσο Σκύρο Νομού Ευβοίας, σε σχέση με τα υπόλοιπα νησιά των Σποράδων και την Μαγνησία στα Βορειοδυτικά της και με την μαρίνα της Λέσβου στα βορειοανατολικά της (Greek Marinas maps)	128
Εικόνα 4.2	Η γεωγραφική θέση της μαρίνας στη νήσο Σκύρο σε σχέση με τις υπόλοιπες μαρίνες στον Ελλαδικό χώρο(Greek Marinas maps) <a href="https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1qdGqTJjkG2V64c3rHwBXdzKBJJ8&amp;ll=39.02844405672201%2C25.07900307703889&amp;z=8">https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1qdGqTJjkG2V64c3rHwBXdzKBJJ8&amp;ll=39.02844405672201%2C25.07900307703889&amp;z=8</a>	131
Εικόνα 4.3	Χάρτης και λίστα με τις χώρες της Μεσογείου (Pablo Fernandez Rivera, Dreamstime.com)	133
Εικόνα 4.4	Χάρτης με τις μαρίνες που έχουν αναπτυχθεί στην γειτονική Τουρκία ( <a href="https://my-sea.com/en/turkey/marinas">https://my-sea.com/en/turkey/marinas</a> )	133

Εικόνα 4.5	Χάρτης με τη θέση της Σκύρου σε σχέση με τις μαρίνες που έχουν αναπτυχθεί στην γειτονική Τουρκία ( <a href="https://my-sea.com/en/turkey/marinas">https://my-sea.com/en/turkey/marinas</a> )	133
Εικόνα 4.6 κ' 4.7	Δύο μεγάλες μαρίνες της Τουρκίας που βρίσκονται στα ανατολικά της νήσου Σκύρου στην περιοχή Τσεσμέ στο Κουσάντασι (Πηγή : <a href="https://my-sea.com/en/turkey/marinas">https://my-sea.com/en/turkey/marinas</a> )(Marines in Çeşme, Ayvalik to Kusadasi, Turkey)	134

### Πίνακας με αρτικόλεξα

Ε.Ε.	Ευρωπαϊκής Ένωσης
Ο.Θ.Π	Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική
Ο.Δ.Π.Ζ.	Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης
Θ.Χ.Σ.	Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός
Μ.Π.Ε.	Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων
Μ.Σ.Δ.	Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης
Ο.Η.Ε.	Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών
Ε.Ε.Θ.Π.Ε.Σ.	Εθνική Επιτροπή Θαλάσσιας Περιβαλλοντικής Στρατηγικής
Ε.Ο.Τ.	Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
Α.Μ.Ε.Α.	Άτομα Με Ειδικές Ανάγκες
Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α.	Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής
Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.	Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης
Ο.Α.Σ.Ε.	Οργανισμός για την Ασφάλεια και τη Συνεργασία στην Ευρώπη
Ε.Μ.Υ.	Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία
Υ.Π.Ε.Κ.Α.	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής
Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ.	Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου
ΕΤ.Α.Δ.	Εταιρία Ακινήτων Δημοσίου
Ε.Ο.Κ	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
Π.Ε.Π.	Περιοχή Ειδικής Προστασίας
Γ.Π.Σ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Α.Π.Ε	Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

## Περιεχόμενα εργασίας

Εισαγωγή – Σκοπός - Διάρθρωση της εργασίας.....	22-23
---	-------

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ**

1.1 Πολιτικές και δράσεις για τον θαλάσσιο χώρο σε Διεθνή κλίμακα.....	24
1.2 Χρονική επισκόπηση των πολιτικών για τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο στην Ευρώπη.....	27
1.2.1 Σύμβαση Βαρκελώνης – Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης .....	27
1.2.2 Πράσινη Βίβλος και Γαλάζια Βίβλος και η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική .....	29
1.2.3 Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης Ο.Δ.Π.Ζ .....	31
1.2.3.1 Βασικές Αρχές και Στρατηγικές της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης .....	32
1.2.4 Οδηγία Πλαίσιο 2008/56/ΕΚ για την Θαλάσσια στρατηγική.....	33
1.2.5 Γαλάζια Ανάπτυξη .....	35
1.2.6 Οδικός χάρτης για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό .....	36
1.2.7 Σύγκριση μεταξύ Ο.Δ.Π.Ζ και Θ.Χ.Σ. ....	38
1.2.8 Πρωτόκολλα που βρίσκονται σε ισχύ σήμερα για τη Μεσόγειο Θάλασσα.....	40
1.2.9 Η Ελληνική νομοθεσία για τον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο.....	41
1.2.9.1 Η Ελλάδα για τη Σύμβαση της Βαρκελώνης.....	41
1.2.9.2 Η Ελλάδα για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό και άλλες διατάξεις.....	42
1.2.10 Οι σημαντικότερες πολιτικές λήψης αποφάσεων και ψηφίσματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον θαλάσσιο χώρο και το περιβάλλον του από το 2019 έως σήμερα.....	44
1.2.11 Χρονολογική επισκόπηση των πολιτικών και των δράσεων για τον θαλάσσιο και τον παράκτιο χώρο στην Ευρώπη από το 1975 έως το 2020.....	46

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ - ΜΑΡΙΝΕΣ**

2.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή για τον θαλάσσιο τουρισμό και τη δημιουργία μαρινών.....	47
--	----

2.1.1 Τα οφέλη από τη χωροθέτηση τουριστικών λιμένων.....	48
2.2 Τα είδη των τουριστικών λιμένων.....	51
2.3 Θεσμικό πλαίσιο τουριστικών λιμένων Ελλάδος.....	55
2.3.1 Τουριστικοί λιμένες και διαδικασία ωρίμανσης της χωροθέτησης αυτών.....	57
2.4 Κατηγορίες μαρινών.....	59
2.5 Οι εν λειτουργία μαρίνες στην Ελλάδα.....	61

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ**

3.1 Ο Δήμος Σκύρου.....	65
3.1.1 Γεωγραφική θέση και γενικά χαρακτηριστικά.....	65
3.1.2 Σημασία της νήσου Σκύρου στο εμπόριο και την οικονομία.....	69
3.1.3 Θεσμικό πλαίσιο – Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής οργάνωσης Δήμου Σκύρου.....	69
3.2 Φυσικό περιβάλλον.....	73
3.2.1 Γεωμορφολογία περιοχής.....	73
3.2.2 Μετεωρολογικά στοιχεία και ανεμολογικά στοιχεία.....	75
3.2.3 Κυματικό κλίμα.....	78
3.2.4 Οικοσυστήματα και ενδιαιτήματα.....	84
3.2.4.1 Η χλωρίδα και η πανίδα του νησιού.....	84
3.3 Ανθρωπογενές Περιβάλλον Δήμου Σκύρου.....	91
3.3.1 Διοικητική διάρθρωση.....	91
3.3.2 Πληθυσμιακά δημογραφικά χαρακτηριστικά.....	92
3.3.3 Οικονομικά χαρακτηριστικά.....	93
3.3.4 Οικιστική ανάπτυξη.....	94
3.3.5 Πρόσβαση - Οδικό δίκτυο – Μετακινήσεις.....	96
3.3.6 Πολιτισμικά και Πολιτιστικά στοιχεία.....	98
3.4 Λιμενικές υποδομές στον Δήμο Σκύρου.....	101
3.4.1 Οι λιμενικές υποδομές του Δήμου και τα χαρακτηριστικά τους.....	102
3.5 Η μαρίνα στο Αχίλλι.....	107
3.5.1 Γενικά χαρακτηριστικά.....	107
3.5.2 Ιστορική ανασκόπηση του λιμενικού έργου.....	108
3.5.3 Τα προβλήματα που παρουσιάζει το συγκεκριμένο λιμενικό έργο.....	117

3.5.4 Παρατηρήσεις από την αυτοψία σε συνδυασμό με την έρευνα.....	118
3.5.5 Ευρύτερη περιοχή, ρυμοτομική μελέτη, χρήσεις γης, όροι δόμησης.....	122
3.5.6 Συμπεράσματα για το έργο.....	124

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΟ ΑΧΙΛΛΙ**

4.1 Ο.Δ.Π.Ζ. και λιμενική ζώνη Αχίλλι Σκύρου – Βασικές κατευθύνσεις.....	126
4.2 Ανάλυση S.W.O.T.....	126
4.2.1 Το εσωτερικό περιβάλλον της μαρίνας.....	128
4.2.2 Το εξωτερικό περιβάλλον της μαρίνας - Πίνακας S.W.O.T. Analysis .....	130
4.3 Σενάριο βάσης-Μηδενική λύση.....	136
4.4 Προτεινόμενος τρόπος ποιοτικής ανάλυσης για την δημιουργία των εναλλακτικών σεναρίων.....	137
4.4.1. Σενάριο Α για την λειτουργία της μαρίνας και την αξιοποίηση της ευρύτερης περιοχής με έμφαση στην προσέλευση και ικανοποίηση των χρηστών του θαλάσσιου τουρισμού.....	138
4.4.2. Σενάριο Β για την εποχική λειτουργία της Μαρίνας και την αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής.....	144
4.4.3 Μια πρώτη συγκριτική αξιολόγηση που προκύπτει για τα παραπάνω σενάρια.....	150
4.4.4 Αξιολόγηση των τριών εναλλακτικών σεναρίων.....	151
4.5 Επιλογή βέλτιστου σεναρίου.....	152
4.6 Μια σύντομη ανασκόπηση στα βασικά σημεία της εργασίας.....	154
4.7 Βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν από το σύνολο της εργασίας .....	155
Βιβλιογραφία, αναφορές κειμένου, ιστοσελίδες, νομοθεσία.....	158
Παράρτημα Ι: Ερμηνεία όρων, επεξηγήσεις κειμένου.....	161

## **Εισαγωγή**

Η εν λόγω διπλωματική εργασία στοχεύει στο να αποτελέσει μια ποιοτική προσέγγιση στις προοπτικές αλλά και στις αδυναμίες της υφιστάμενης κατάστασης μιας πολύ σημαντικής παράκτιας περιοχής της νήσου Σκύρου στην περιοχή Αχίλλι, δίνοντας προέχουσα σημασία στην μαρίνα που δημιουργήθηκε πριν από σχεδόν 28 χρόνια εκεί στην βόρεια πλευρά του νησιού.

Επίσης, γίνεται μια σημαντική πρόταση για ένα σχέδιο ανάπτυξης και αξιοποίησης της περιοχής που βρίσκεται ο τουριστικός λιμένας, δεδομένου ότι θα επηρεάσει σε πολύ μεγάλο βαθμό την τουριστική αναβάθμιση και οικονομική ανάπτυξη του νησιού, στα πλαίσια μιας ισόρροπης αναδόμησης και αναδιάρθρωσης στην χερσαία και παράκτια ζώνη της.

Επιπρόσθετα, ο συνδυασμός των τόπων με ιστορική και πολιτιστική αξία που εκτείνονται κατά μήκος της παράκτιας και ζώνης της περιοχής, αποτελεί σημαντική αφορμή για την ανάδειξη του νησιού.

## **Σκοπός της εργασίας**

Βασικός στόχος της παρούσας εργασίας ήταν μια προσπάθεια καταγραφής των ισχυρών πολιτικών για την προστασία της θαλάσσιας και λιμενικής ζώνης σε διεθνές και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο με χρονολογική σειρά καθώς και το αντίστοιχο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο στη χώρα μας. Επιπλέον, στόχος αποτελούσε και η έρευνα και καταγραφή της υφιστάμενων μαρίνων στην χώρα μας με ανάλυση των βασικών αλλά και των πιο ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους σε συνδυασμό με το καθεστώς λειτουργίας και διαχείρισής τους.

Συγκεκριμένα, με αφορμή την προαναφερθείσα υπό μελέτη περιοχή και στα πλαίσια μιας αιεφόρου ανάπτυξης και του τρόπου της αποτελεσματικής εφαρμογής της, προέκυψε κατά βάση η ανάγκη να αναλυθεί ο όρος Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και ο όρος Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης καθώς και οι δύο βρίσκουν εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο.

Για την επίτευξη του εν λόγω έργου, με θέμα τον τουριστικό λιμένα στο Αχίλλι της Σκύρου, απαραίτητο εργαλείο αποτέλεσε η αρχική καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και του συνόλου των προβλημάτων τα οποία κατέστησαν την περιοχή αυτή ακατάλληλη για την λειτουργία αυτού του μεγάλου τεχνικού – λιμενικού έργου και οδήγησαν στο να παραμείνει ημιτελής και μη παραδοτέο μέχρι σήμερα. Τόσο η μαρίνα στο Αχίλλι, όσο και η παραλία, τα ιστορικά και άλλα σημαντικά στοιχεία της περιοχής, τα οποία θα μπορούσαν να είναι από τους σημαντικότερους μοχλούς ανάπτυξης στο νησί, παραμένουν μέχρι σήμερα αναξιοποίητα.

Επίσης, σημαντική υποχρέωση αποτελεί η αξιοποίηση όλων των δυνατοτήτων και των ευκαιριών της περιοχής με βάση τις αρχές της Ο.Δ.Π.Ζ. για την λιμενική και την παράκτια ζώνη το οποίο να συνδέει αρμονικά το περιβάλλον, την οικονομία και την κοινωνία.

## Διάρθρωση της εργασίας

Η παρούσα εργασία διαμορφώνεται και ολοκληρώνεται σε τέσσερα κεφάλαια ως εξής:

- ✓ Στο πρώτο κεφάλαιο πραγματεύεται το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου σε διεθνές, σε Ευρωπαϊκό και σε εθνικό επίπεδο μέσα από μια χρονολογική επισκόπηση των πολιτικών που έχουν εφαρμοστεί και εφαρμόζονται μέχρι σήμερα.
- ✓ Στο δεύτερο κεφάλαιο περιέχονται βασικές έννοιες και ορισμοί, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο χωροθέτησης και λειτουργίας των τουριστικών λιμένων στην χώρα μας και μια καταγραφή των εν λειτουργία μαρίνων στην χώρα μας με τα βασικά και πιο ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους.
- ✓ Στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφεται η περιοχή μελέτης που αφορά το νησί της Σκύρου και τα σημεία πολιτιστικού, ιστορικού και τουριστικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζει αυτό όπως και το ανθρωπογενές περιβάλλον του Δήμου Σκύρου. Συνεχίζεται με μια σύντομη ενημέρωση ως προς τις λιμενικές υποδομές που διαθέτει το νησί και ολοκληρώνεται με την παρουσίαση του λιμενικού έργου στο Αχίλλι. Η παρουσίαση του εν λόγω έργου πραγματοποιείται μέσα από την χρονολογική καταγραφή των γεγονότων που την αφορούν, την περιγραφή αυτού, τον εντοπισμό και την καταγραφή των προβλημάτων που παρουσιάζει αυτό σήμερα, το ισχύον πολεοδομικό καθεστώς της περιοχής στο Αχίλλι και τα συμπεράσματα που προκύπτουν για το έργο αυτό.
- ✓ Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο εκτίθενται τα συμπεράσματα της παρούσας εργασίας και προτείνονται τρόποι για περαιτέρω έρευνα. Η περαίωση της εργασίας πραγματοποιείται με την πρόταση βελτιωτικών δράσεων και παρεμβάσεων για την θαλάσσια και την λιμενική ζώνη στο Αχίλλι μέσα από την αξιολόγηση του σεναρίου βάσης και δύο προτεινόμενων μοντέλων ανάπτυξης που προκύπτουν από μια βελτιωμένη μορφή (προβλήματα και δράσεις) της swot analysis στα πλαίσια των αρχών της Ο.Δ.Π.Ζ. Η επιλογή του βέλτιστου σεναρίου έχει ως βάση της τον συγκερασμό τριών διαφορετικών πινάκων τριών διαφορετικών μορφών συγκριτικής αξιολόγησης.

Επιπλέον, σε όλη την έκταση της εργασίας παρατίθεται πλούσιο φωτογραφικό υλικό, ενημερωτικοί πίνακες, χάρτες ενώ στο παράρτημα παρατίθενται πληροφορίες με αναφορά σε διάφορα αντικείμενα της παρούσας εργασίας.



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

## 1.1 Πολιτικές και δράσεις για τον θαλάσσιο χώρο σε διεθνή κλίμακα

Οι ωκεανοί κατέχουν ένα σημαντικό κομμάτι στην ισόρροπη ανάπτυξη του πλανήτη καθώς τα τρία τέταρτα της επιφάνειας της γης καλύπτονται από αυτούς. Επιπλέον, οι οικονομικές δραστηριότητες που έχουν ως πεδίο εφαρμογής το θαλάσσιο και τον παράκτιο χώρο συνεισφέρουν σε ένα μεγάλο ποσοστό στην οικονομική ευημερία μεγάλης μερίδας του ανθρωπίνου πληθυσμού. (*Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης των Ηνωμένων Εθνών, 2017*).

Οι συνεχείς αυξανόμενες ανθρωπογενείς δραστηριότητες έχουν σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ειδικότερα, στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο ασκούνται πιέσεις από δραστηριότητες όπως για παράδειγμα η αλιεία, οι υδατοκαλλιέργειες, ο τουρισμός, οι μεταφορές, οι οποίες δεν ασκούνται σύμφωνα με στοιχειώδεις κανόνες ασφαλείας και βιωσιμότητας, με αποτέλεσμα να μην έχουν ούτε αναπτυξιακά, ούτε περιβαλλοντικά οφέλη. Η ανάγκη για την διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος σε συνδυασμό με οικονομικά και κοινωνικά οφέλη, οδήγησε στην ανάγκη θέσπισης πολιτικών και δράσεων για τον θαλάσσιο χώρο σε διεθνή κλίμακα. Οι πολιτικές αυτές έθεσαν τις βάσεις για το νομικό καθεστώς που ισχύει παγκοσμίως και επηρέασαν σημαντικά όλες τις χώρες της υφελίου δεσμεύοντάς τες απέναντι σε συγκεκριμένους διεθνείς κανόνες.

Το 1948 πραγματοποιήθηκε η πρώτη διάσκεψη στην Γενεύη, η οποία αναφέρεται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στην ανάπτυξη, στις μεταφορές διά θαλάσσης και στην οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών (*Κακίας και Σύκας, 2015*). Ο Ο.Η.Ε. στο πλαίσιο των θεμάτων περί Δικαίου της θάλασσας, το 1958 και το 1960 πραγματοποίησε δυο συνδιασκέψεις στην Γενεύη, διατυπώνοντας τις παρακάτω τέσσερις συμβάσεις:

- Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη (1964).
- Σύμβαση για τις Ανοιχτές Θάλασσες (1962).
- Σύμβαση για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζωντανών Οργανισμών στην Ανοιχτή Θάλασσα (1966).
- Σύμβαση για την Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα (1964).

Εν συνεχεία, στις 10 Δεκεμβρίου του 1982, πραγματοποιήθηκε συνδιάσκεψη στο Μοντέγκο Μπαίου της Τζαμάικα, η οποία είχε σαν αποτέλεσμα να υπογραφεί η «*Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας*». Η Σύμβαση αυτή, γνωστή και ως : «*Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου*» ολοκληρώθηκε σε πνεύμα αμοιβαίας κατανόησης και συνεργασίας από όλα τα 162 κράτη και οργανισμούς που συμμετείχαν. Έχει ιστορική σημασία λόγω της πολύ σημαντικής συμβολής της στη διατήρηση της ειρήνης, της δικαιοσύνης και της προόδου για όλους τους λαούς της ανθρωπότητας.

Στη Σύμβαση αυτή αρχικά αναγνωρίζεται ότι τα προβλήματα στα διάφορα τμήματα του θαλάσσιου χώρου είναι αλληλεξαρτώμενα και γι' αυτό καθίσταται αναγκαία η επιβολή της

έννομης τάξης σχετικά με τις θάλασσες και τους ωκεανούς προς διευκόλυνση της διεθνούς επικοινωνίας και της προαγωγής ειρηνικών χρήσεων σε αυτές.

Δευτερευόντως, επιβάλλεται η δίκαιη και αποτελεσματική χρήση των πόρων τους, και κυρίως των ζωντανών πλουτοπαραγωγικών πόρων, καθώς και η προστασία και η διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Επιπλέον και λαμβάνοντας πολύ αυστηρά υπόψη την κυριαρχία της κάθε χώρας αποφασίζει ότι ο θαλάσσιος και ο ωκεάνιος βυθός, το υπέδαφός τους και οι πόροι αυτών, αποτελούν κληρονομιά για το σύνολο της ανθρωπότητας, και η εξερεύνηση και εκμετάλλευση αυτών θα πραγματοποιούνται ανεξάρτητα απ' την γεωγραφική θέση των κρατών με γνώμονα την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη όλων των λαών της υφηλίου.

Η Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας καλύπτει ένα μεγάλο εύρος καίριων ζητημάτων που σχετίζονται με το θαλάσσιο χώρο (Βογιατζάκη, 2017 και Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης των Ηνωμένων Εθνών, 2017), όπως:

α) Τα όρια των θαλάσσιων ζωνών:

(i) *Αιγιαλίτιδα Ζώνη ή Χωρικά Ύδατα (Territorial Seas)*: Αφορά το τμήμα της θάλασσας που εφάπτεται των ακτών και σε αυτό το κράτος ασκεί κυριαρχία η οποία εκτείνεται, κυρίως και στις περισσότερες περιπτώσεις, σε πλάτος μέχρι 12 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης, στο βυθό, στο υπέδαφος και στον εναέριο χώρο. Η διέλευση που επιτρέπεται σε όλα τα πλοία από τα χωρικά ύδατα οφείλει να είναι συνεχής, γρήγορη και να μην διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους.

(ii) *Αρχιπελαγικά Ύδατα (Archipelagic Waters)*: Αποτελούν όλο το συγκρότημα των νήσων και των υδάτων που εμπεριέχονται εάν από τα άκρα των εξωτερικών και απομακρυσμένων νησιών σχεδιαστεί μία γραμμή ολόγυρα σαν ακτογραμμή εντός της περιμέτρου αυτής. Το κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα σε αυτά και κατόπιν συμφωνίας μπορεί να παραχωρήσει οδούς διέλευσης ή άλλης διευκόλυνσης στα άλλα κράτη.

(iii) *Εσωτερικά Ύδατα (Internal Water)*: Αυτά τοποθετούνται μεταξύ της ακτής και των σημείων από τα οποία αρχίζει η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης. Επίσης είναι και οι όρμοι, ο αιγιαλός, η παραλία, οι λιμένες, οι κόλποι και οι λεγόμενοι ιστορικοί κόλποι ενός κράτους. Το παράκτιο κράτος έχει πλήρη κυριαρχία με μόνους περιορισμούς τους προβλεπόμενους από το διεθνές δίκαιο για την προσόρμιση και τον ελλιμενισμό των ξένων πλοίων.

(iv) *Συνορεύουσα Ζώνη (Contiguous Zone)*: Ακολουθεί τα χωρικά ύδατα και έχει έκταση και αυτή 12 ναυτικά μίλια. Στη ζώνη αυτή το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να ασκήσει δικαιοδοσία για να εμποδίσει την παραβίαση στο έδαφός του ή στα χωρικά του ύδατα των τελωνειακών, φορολογικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών του νόμων και κανονισμών και να τιμωρεί παραβιάσεις νόμων και κανονισμών που ρυθμίζουν τα παραπάνω.

(v) *Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (Exclusive Economic Zone)*: Εντός της ζώνης αυτής το παράκτιο κράτος έχει τα οικονομικά δικαιώματα. Διαθέτει το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης πάνω απ' όλους τους φυσικούς πόρους αυτής, την εξόρυξη από το υπέδαφος του βυθού της και το αποκλειστικό δικαίωμα αλιείας, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής ενέργειας εκ των υδάτων και ανέμων. Το πλάτος της ανέρχεται στα 200 ναυτικά μίλια από τη βασική γραμμή της ακτής. Όταν η απόσταση από την ακτή ενός κράτους προς την αντικείμενη ακτή άλλου κράτους είναι μικρότερη των 400 ναυτικών μιλίων, τότε το θαλάσσιο σύνορο των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών τους, βρίσκεται στο μέσον αυτής της αποστάσεως.

(vi) *Υφαλοκρηπίδα (Continental Shelf)*: Αποτελεί την ομαλή προέκταση της ακτής από την επιφάνεια της θάλασσας έως το σημείο που διακόπτεται απότομα και ο βυθός αποκτά κλίση 30°–45°. Το παράκτιο κράτος έχει αποκλειστικά κυριαρχικά δικαιώματα για την εξερεύνηση και εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της υφαλοκρηπίδας. Επιπλέον όλα τα κράτη έχουν δικαίωμα ναυσιπλοΐας και πόντισης καλωδίων και αγωγών εντός της υφαλοκρηπίδας ενός κράτους.

β) Τα δικαιώματα ναυσιπλοΐας:

Συμπεριλαμβάνονται τα στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα από πλοία και αεροσκάφη που έχουν διασφαλίσει το δικαίωμα αυτό.

γ) Την ειρήνη και την ασφάλεια στους ωκεανούς και στα πελάγη:

Η Σύμβαση μέσω του ρυθμιστικού της πλαισίου προωθεί την συνεργασία και τις φιλικές σχέσεις μεταξύ των κρατών. Χαρακτηριστική συμβολή είναι η αποτροπή των πράξεων πειρατείας και παράνομης διακίνησης.

δ) Την διατήρηση και την διαχείριση των ζώντων θαλάσσιων πόρων:

Η διατήρηση και η διαχείριση των ζώντων θαλάσσιων πόρων, χρήζουν άμεσης δράσης σε εθνικό περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.

ε) Την προστασία και την συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ευαίσθητων οικοσυστημάτων :

Η Σύμβαση αναθέτει τη θεμελιώδη υποχρέωση και την ευθύνη που έχουν τα κράτη να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης.

Οι κυριότερες απειλές για τους ωκεανούς είναι:

- η ρύπανση από χερσαίες δραστηριότητες,
- η υπερεκμετάλλευση έμβιων θαλάσσιων πόρων

- ο η καταστροφή θαλάσσιων βιοτόπων.

στ) Την επιστημονική έρευνα που συμβάλει στη βιώσιμη χρήση των ωκεάνιων πόρων, στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και στην ανακάλυψη νέων ειδών.

ζ) Τις δραστηριότητες στο θαλάσσιο πυθμένα πέρα από τα όρια των εθνικών δικαιοδοσιών:

Η Σύμβαση θέσπισε τη *Διεθνή Αρχή Θαλάσσιου Βυθού*, ως έναν αυτόνομο διεθνή οργανισμό που διαχειρίζεται τον βυθό στα διεθνή ύδατα και διευθύνει τη χρήση των πόρων του βυθού.

Τέλος, η Σύμβαση εισήγαγε έναν υποχρεωτικό μηχανισμό για τη διευθέτηση των διαφωνιών σχετικά με το Δίκαιο της Θάλασσας για τα κράτη-μέλη μέσα από συγκεκριμένες διαδικασίες που περιγράφονται στη Σύμβαση-όπως προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο με έδρα το Αμβούργο για το Δίκαιο της Θάλασσας.

## **1.2 Χρονική επισκόπηση των πολιτικών για τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο στην Ευρώπη**

Στην χρονική αναδρομή των πολιτικών και δράσεων που πραγματοποιήθηκαν για τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο στην Ευρώπη πραγματοποιείται μια κατά όσο το δυνατόν καλύτερη προσέγγιση, με αναφορά και περιγραφή των πιο σημαντικών εξ'αυτών που έλαβαν χώρα τις τελευταίες πέντε δεκαετίες περίπου. Συγκεκριμένα, μελετήθηκε το Μεσογειακό σχέδιο δράσης – Σύμβαση της Βαρκελώνης, η Πράσινη Βίβλος, η Γαλάζια Βίβλος-Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική καθώς και τα επιμέρους τμήματα της τελευταίας: η Γαλάζια Ανάπτυξη, η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης (Ο.Δ.Π.Ζ.), η Οδηγία Πλαίσιο 2008/56/ΕΕ, ο Οδικός Χάρτης για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (Θ.Χ.Σ.) και η Οδηγία 2014/89/ΕΕ.

### **1.2.1 Σύμβαση Βαρκελώνης – Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης**

Η Σύμβαση της Βαρκελώνης υπογράφηκε το 1976 από τους εκπροσώπους των παράκτιων χωρών του μεσογειακού χώρου κατά τη διάρκεια εκπόνησης του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης (Μ.Σ.Δ.) που συστάθηκε το χρονικό διάστημα 1975-1976 στη Βαρκελώνη από τον Ο.Η.Ε. και αποτελεί το πρώτο περιφερειακό πρόγραμμα προστασίας των θαλασσών. Το Μ.Σ.Δ. διαθέτει έξι περιφερειακά κέντρα δραστηριοτήτων, τα οποία αναλαμβάνουν μια σειρά από προγράμματα. Αντιπροσωπευτικά παραδείγματα είναι το Γαλάζιο Σχέδιο (Blue Plan) που στοχεύει στην επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων και στην βιώσιμη ανάπτυξη της Μεσογείου και το Πρόγραμμα Προτεραιοτήτων (Priority Actions Program), που αποσκοπεί στην Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης (*Μπεριάτος και Παπαγεωργίου, 2012*).

Η Σύμβαση της Βαρκελώνης που θεσπίστηκε για την προστασία του περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου, είχε τίτλο: «Για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση» (Convection for the Protection of the Mediterranean Sea Against

Pollution) και τέθηκε σε ισχύ το 1978. Κύριος στόχος της ήταν η διαμόρφωση στρατηγικών για την προστασία και τη βελτίωση της βιοποικιλότητας και του παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου.

Πιο συγκεκριμένα δόθηκε βάση στα παρακάτω έξι σημεία (Μπεριάτος - Παπαγεωργίου, 2010):

- Στον έλεγχο και την αξιολόγηση της ρύπανσης.
- Στην βιώσιμη διαχείριση των φυσικών θαλάσσιων και παράκτιων πόρων.
- Στο σεβασμό στο περιβάλλον και την ένταξη του στην οικονομική και την κοινωνική ανάπτυξη.
- Στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών μέσω δράσεων με απώτερο στόχο την πρόληψη και μείωση της ρύπανσης και όσο είναι δυνατό, την εξάλειψη της. Είτε οφείλεται σε δραστηριότητες στην ξηρά είτε στη θάλασσα.
- Στην προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Στην ενίσχυση της αλληλεγγύης μεταξύ των χωρών που βρέχονται από τη Μεσόγειο και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Η Σύμβαση της Βαρκελώνης τροποποιήθηκε το 1995 με την ονομασία «Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου» (Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 2004. Οι κύριες τροποποιήσεις της Σύμβασης, αφορούν στα ακόλουθα :

1. Επέκταση του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης.
2. Εφαρμογή της αρχής της προφύλαξης.
3. Εφαρμογή της αρχής «ο υπαίτιος ρύπανσης, υπόχρεος αποζημίωσης» ("polluter pays").
4. Προώθηση της αξιολόγησης των επιπτώσεων.
5. Προστασία και διατήρηση της βιοποικιλότητας.
6. Καταπολέμηση της ρύπανσης από τη διασυνοριακή διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων.
7. Πρόσβαση στις πληροφορίες και στη συμμετοχή του κοινού.

Η Σύμβαση της Βαρκελώνης προώθησε σημαντικά διαπεριφερειακά, περιφερειακά και εθνικά σχέδια και ενσωματώνουν ουσιαστικά οδηγίες σε εθνικό αλλά και σε πιο τοπικό επίπεδο. Με τον τρόπο αυτό συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτών αποτελεί η «Συμφωνία συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Ιονίου Πελάγους και των παράκτιων ακτών του», (Νόμος 1267/1982 ,ΦΕΚ85Α/5-7-82), με την οποία έγινε και η σύσταση της αντίστοιχης Μικτής Ελληνο-Ιταλικής Επιτροπής. Η Συμφωνία αυτή αναφέρεται στην Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976 αλλά και στην προηγηθείσα συμφωνία οριοθετήσεως της υφαλοκρηπίδας (Ν.786/78, ΦΕΚ101Α/21-6-19) (Μπεριάτος - Παπαγεωργίου, 2010).

Τέλος, βασική λειτουργία της Σύμβασης της Βαρκελώνης αποτέλεσε η έκδοση μιας σειράς πρωτοκόλλων που παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1-1: Πρωτόκολλα Σύμβασης Βαρκελώνης (Βογιατζάκη, 2017)

Πρωτόκολλα που ακολούθησαν τη Σύμβασης Βαρκελώνης και σχετίζονται με αυτήν		
Πρωτόκολλο	Χρονολογία Σύμβασης	Θεματική Πρωτοκόλλου
I	1976	Πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου από απορρίψεις πλοίων και αεροσκαφών.
II	1976	Πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου από πετρέλαια και άλλες επιβλαβείς ουσίες.
III	1980	Προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές.
IV	1982	Οι ειδικά προστατευόμενες περιοχές της Μεσογείου.
V	1994	Προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση της εξερεύνησης και εκμετάλλευσης της υφαλοκρηπίδας, του θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους.
VI	1995	Οι ειδικά προστατευόμενες περιοχές και η βιολογική ποικιλία στην Μεσόγειο.
VII	2008	Η Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών της Μεσογείου στη σύμβαση για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών της.

Η τροποποίηση της Σύμβασης της Βαρκελώνης έγινε το 1995 ακολουθώντας τις υποδείξεις της Διάσκεψης του Ρίο ντε Τζανέιρο, και μετονομάστηκε σε «*Σύμβαση για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών της Μεσογείου*» ενώ τέθηκε σε ισχύ το 2004.

### 1.2.2 Πράσινη Βίβλος και Γαλάζια Βίβλος και η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική

Στα πλαίσια της κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε. η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπεύθυνη για τον τομέα αυτό δημοσίευσε τον Ιούνιο του 2006 την *Πράσινη Βίβλο* η οποία είχε ως βασικό της αντικείμενο την προστασία του περιβάλλοντος από την υποτίμηση της ποιότητας του σε συνάφεια με την αύξηση των ανθρωπογενών πιέσεων. Γι' αυτόν τον λόγο είχε θέσει ως στόχο την επίτευξη ενός βιώσιμου κλάδου οικονομίας και την προώθηση νέων εργαλείων και μεθόδων για την οργάνωση και μελέτη θεμάτων που αφορούν στην ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές. Η Πράσινη Βίβλος υποστήριζε την εφαρμογή όλων των παρακάτω :

- Μιας συντονισμένης και συνεπούς θαλάσσιας πολιτικής για όλες τις χώρες της Ε.Ε.
- Ενός συστήματος χωροταξικού σχεδιασμού με έμφαση στον περιορισμό των δραστηριοτήτων για την προστασία των οικοσυστημάτων.
- Νομοθετικών μέτρων για το περιβάλλον.
- Νέων τεχνολογιών που υποστηρίζουν την περιβαλλοντική αειφορία, όπως:
  - Η παράκτια ενέργεια.
  - Καθαρότερες μορφές θαλάσσιων μεταφορών.
  - Ναυπηγία με νέες μεθόδους φιλικές προς το περιβάλλον.

Τον Οκτώβριο του 2007, η ίδια Επιτροπή της Ε.Ε. κατέθεσε πρόταση για μια *Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική* για την Ε.Ε., γνωστή ως *Γαλάζια Βίβλος* (COM(2007)0575) και ένα αντίστοιχο σχέδιο δράσης το οποίο επισήμανε την ανάγκη επίδειξης σεβασμού στους θαλάσσιους και στους ωκεάνιους πόρους, οι οποίοι απειλούνται από την αύξηση των ανθρωπογενών πιέσεων, την εκμετάλλευσή τους, την ρύπανση και τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.

Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (Ο.Θ.Π) της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί μια ολιστική προσέγγιση όλων των πολιτικών της Ε.Ε. που αφορούν στην θάλασσα. Η Ο.Θ.Π. έχει ως βάση την πεποίθηση ότι η Ε.Ε. μπορεί να *αντλήσει μεγαλύτερο κέρδος από τον θαλάσσιο χώρο με μικρότερο αντίκτυπο στο περιβάλλον* συντονίζοντας αλληλένδετες οικονομικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στους ωκεανούς, στις θάλασσες και στις ακτές.

Κατ' επέκταση, η Ο.Θ.Π. αποσκοπεί στην βελτίωση και ενίσχυση της «γαλάζιας οικονομίας», που σχετίζεται άμεσα με τις θαλάσσιες οικονομικές δραστηριότητες καθώς και στην ανάπτυξη διατομεακών εργαλείων που πηγάζουν από αυτές.

**Οι κύριοι στόχοι και τα αντίστοιχα πεδία δράσης της Ο.Θ.Π. είναι:**

- Η μεγιστοποίηση της βιώσιμης χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών», μέσω του συντονισμού ποικίλων και αντικρουόμενων θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων με σκοπό να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη των θαλάσσιων περιφερειών και των παράκτιων περιοχών. Οι παράγοντες που εξαρτώνται από τις περιοχές αυτές είναι: η ναυσιπλοΐα, οι οικονομικές δραστηριότητες στους θαλάσσιους λιμένες, οι θέσεις εργασίας στη θάλασσα, η ναυπηγική βιομηχανία, το περιβάλλον και η διαχείριση της αλιείας.
- Η δημιουργία βάσης γνώσεων και καινοτομίας για τη θαλάσσια πολιτική μέσω μιας ολοκληρωμένης Ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη θάλασσα και τη ναυτιλιακή έρευνα.
- Η ανάπτυξη του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού που θα έχει σαν αποτέλεσμα την βελτίωση της ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές,
- Η δημιουργία «κοινοτικής στρατηγικής για την πρόληψη των καταστροφών και την ανάπτυξη του θαλάσσιου δυναμικού των εξόχως απόκεντρων περιοχών και νήσων της Ε.Ε.

- Η προώθηση του «ηγετικού ρόλου της Ε.Ε. στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις μέσω ενισχυμένης συνεργασίας σε επίπεδο διεθνούς διακυβέρνησης» των ωκεανών και σε Ευρωπαϊκή κλίμακα.
- Η αύξηση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης μέσω της διαδικτυακής εφαρμογής «Ευρωπαϊκός Άτλας των Θαλασσών», ως μέσου για την ανάδειξη της κοινής ευρωπαϊκής θαλάσσιας κληρονομιάς.

Η (Ο.Θ.Π.) περιλαμβάνει τις παρακάτω διατομεακές πολιτικές:

Γαλάζια ανάπτυξη, Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης (Ο.Δ.Π.Ζ.), Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (Θ.Χ.Σ.).

Οι δύο τελευταίες αναλύονται στις επόμενες παραγράφους.

### 1.2.3 Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης (Ο.Δ.Π.Ζ.)

Η Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παρακτίων Ζωνών (Ο.Δ.Π.Ζ.) (Integrated Coastal Zone Management – ICZM) της Μεσογείου, αποτελεί το έβδομο Πρωτόκολλο της Σύμβασης της Βαρκελώνης (1976) του Προγράμματος Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Environment Programme) και είναι το πρώτο νομικό διεθνές εργαλείο, για την αειφόρο διαχείριση και χρήση των παράκτιων ζωνών, το οποίο λαμβάνει υπόψη τη σημασία των παράκτιων οικοσυστημάτων, την ποικιλία των δραστηριοτήτων και χρήσεων και τις επιπτώσεις τους στον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο. Το Πρωτόκολλο υπογράφηκε και κυρώθηκε από την Ε.Ε το 2008 με επίσημη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Ε.Ε. το 2009. Λίγα χρόνια μετά και συγκεκριμένα στις 24 Μαρτίου 2011, τέθηκε σε ισχύ (Ιστοσελίδα Ε.Ε.).

Το Πρωτόκολλο της Ο.Δ.Π.Ζ. δεσμεύει όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. και φυσικά και την Ελλάδα. Προτάθηκε ως αναγκαία συνθήκη προκειμένου να επιλυθούν ζητήματα όπως είναι οι ιδιαίτερες συνθήκες και τα προβλήματα που παρουσιάζει ξεχωριστά η κάθε ακτογραμμή και η ανάγκη αυτά να γίνουν αντιληπτά από τα ενδιαφερόμενα μέρη και να δοθεί σε αυτά ιδιαίτερη προσοχή. Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο, τα συμμετέχοντα κράτη είναι αναγκαίο να εξασφαλίσουν το θεσμικό διατομεακό συντονισμό μέσω των αρμόδιων φορέων ή μηχανισμών, ώστε να επιτευχθούν ολοκληρωμένες προσεγγίσεις αναφορικά με προγράμματα και σχέδια για τις παράκτιες ζώνες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010).

Στα προβλήματα που προκαλούν όλο και μεγαλύτερη πίεση στην παράκτια ζώνη περιλαμβάνονται:

- α) Οι συνέπειες στο περιβάλλον από την παγκόσμια κλιματική αλλαγή.
- β) Η βιομηχανική ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών και η υπέρμετρη αστικοποίησή τους σε αυτές.
- γ) Η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και οι ροές του κεφαλαίου εξαιτίας του.

\*φυσικοί οικότοποι, σύμφωνα με την Οδηγία 92/43/Ε.Ο.Κ., είναι οι χερσαίες περιοχές ή υγράτοποι που διακρίνονται χάρη στα βιολογικά ή μη βιολογικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά του



Ο βασικός στόχος της Ο.Δ.Π.Ζ. είναι να ενεργοποιήσει μια δυναμική διαδικασία για την αιεφόρο διαχείριση, χρήση και διατήρηση των παράκτιων ζωνών, των παράκτιων φυσικών οικοτόπων\*, των τοπίων και των φυσικών πόρων και οικοσυστημάτων. (B.Ντούρμας, 2013)

### **1.2.3.1 Βασικές Αρχές και Στρατηγικές της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης (Ο.Δ.Π.Ζ.)**

Κάθε παράκτιο περιβάλλον ανά περιοχή αντιμετωπίζει διαφορετικά προβλήματα και ιδιαιτερότητες και σε συνδυασμό με την μεγάλη δυσκολία ανεύρεσης χρηματικών πόρων και παροχής κινήτρων για τέτοιες πρωτοβουλίες. Για τον λόγο αυτό καθίσταται αναγκαίο να ταξινομηθούν τα αναγκαία βήματα και οι συγκεκριμένες δράσεις κάθε εν δυνάμει διαχειριστή της παράκτιας περιοχής.

Τα *κριτήρια* που σχετίζονται με την απόφαση καθορισμού των προτεραιοτήτων είναι κυρίως *οικονομικά, εργασιακά, περιβαλλοντικά* και συνοψίζονται παρακάτω:

- Υπολογισμός των οφελών ως προς τα κόστη και την αποτελεσματικότητα. Τα καθαρά οφέλη από την αντιμετώπιση ενός συγκεκριμένου προβλήματος μπορεί να είναι τα μεγαλύτερα από τα αναμενόμενα ή από άλλα προβλήματα, γι' αυτό απαιτείται η εκτίμηση του κόστους των δαπανών, της λειτουργίας, και της συντήρησης να μην είναι μεγαλύτερη από τους διαθέσιμους πόρους.
- Να γίνεται από την αρχή ξεκάθαρη κατανομή των οφελών και του κόστους, δηλαδή ποιος πληρώνει και ποιος κερδίζει οικονομικά.
- Το ενδιαφέρον πολιτικής φύσεως σε σχέση με μερίδες του πληθυσμού που απασχολούνται σε αυτά, όπως οι παράκτιοι αλιείς.
- Η φυσικοχημικές και βιολογικές διεργασίες στο περιβάλλον και κατά πόσο το υποβαθμίζουν ποιοτικά.

Για την πραγματοποίηση της Ο.Δ.Π.Ζ. χρησιμοποιούνται μέσα όπως:

- Μηχανισμοί και δίκτυα παρακολούθησης και παρατήρησης.
- Μεσογειακή στρατηγική για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών.
- Εθνικές στρατηγικές, σχέδια και προγράμματα για τις παράκτιες ζώνες.
- Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.).
- Χωροταξική πολιτική.
- Οικονομικά, χρηματοοικονομικά και φορολογικά μέσα.

Οι **βασικές Αρχές και Στρατηγικές της Ο.Δ.Π.Ζ.** συγκεντρώνονται στον παρακάτω πίνακα :

Πίνακας 1-2: Βασικές Αρχές και Στρατηγικές της Ο.Δ.Π.Ζ (Ιστοσελίδα Ε.Ε.)

Βασικές Αρχές και Στρατηγικές της Ο.Δ.Π.Ζ.		
Α/Α	Τίτλος Αρχών ή Στρατηγικών	Επεξήγηση
1	Διατήρηση υψηλής ποιότητας για το παράκτιο περιβάλλον.	Για την παραγωγή εθνικών πόρων όπως : εμπόριο, αναψυχή, πνευματική τόνωση, ασφάλεια.
2	Προστασία πολύτιμων παράκτιων ειδών χλωρίδας και πανίδας.	Μέσω ειδικά προστατευόμενων περιοχών που λαμβάνει χώρα η αναπαραγωγή και η τροφή τους.
3	Συντήρηση κρίσιμων παράκτιων βιοτόπων.	Οι κοραλλιογενείς ύφαλοι, οι παραλίες, οι λίμνες κ.α. παράκτια οικοσυστήματα.
4	Συντήρηση κρίσιμων παράκτιων διαδικασιών.	Οι οικολογικές διαδικασίες για παροχή θρεπτικών συστατικών, όπως π.χ. του φωτός.
5	Έλεγχος της ρύπανσης.	Από απορροές της γης και διαρροές ρύπων που δημιουργούν οικολογική διατάραξη στα παράκτια ύδατα
6	Παροχή αναπτυξιακής καθοδήγησης.	Σε αναπτυξιακές οντότητες για να μειώσουν τις αρνητικές επιπτώσεις τους στο περιβάλλον.
7	Παροχή σχεδιαστικής καθοδήγησης.	Physical, economic and development planners και υποδομές που τοποθετούνται σε ευαίσθητες περιοχές.
8	Αναγνώριση κρίσιμων περιοχών.	Με προοπτικές για αναψυχή, κατασκευή κατοικιών, προστασία της φύσης.
9	Αποκατάσταση πληγέντων οικοσυστημάτων.	Για επάνοδο σε πρότερη υγιή και παραγωγική κατάσταση.
10	Δημόσια ευαισθητοποίηση.	Θεσμικός συντονισμός των εθνικών αρχών, των περιφερειακών και τοπικών φορέων. Ολοκληρωμένες προσεγγίσεις.

#### 1.2.4 Οδηγία Πλαίσιο 2008/56/ΕΚ για την Θαλάσσια Στρατηγική

Ο περιβαλλοντικός προσανατολισμός της Ε.Ε. και η ενδυνάμωση της περιβαλλοντικής συνιστώσας στη θαλάσσια πολιτική επιτυγχάνονται με τη θέσπιση της Οδηγίας πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική 2008/56/ΕΚ. Αξίζει να αναφερθεί το γεγονός ότι πρόκειται για την *πρώτη κανονιστική πράξη της Ε.Ε. σχετικά με την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας*, μιας και συναρτά την επίτευξη της *Καλής Περιβαλλοντικής Κατάστασης\** γνωστή ως : Good Environmental Status (GES) των θαλάσσιων περιοχών ενδιαφέροντος

με τη Στρατηγική για τη Βιοποικιλότητα. Η πλαισιακή κατεύθυνση της Οδηγίας αυτής, αποτυπώνεται στα έντεκα (11) χαρακτηριστικά περιγραφής για τον προσδιορισμό του Good Environmental Status (GES), που καλύπτουν τους σημαντικότερους θαλάσσιους τομείς και την επίδρασή τους στα θαλάσσια οικοσυστήματα. Μάλιστα μαζί με την Οδηγία για τα ύδατα 2000/60/EK συνιστούν ένα συνολικό πλαίσιο υποστήριξης της ολοκληρωμένης διαχείρισης των υδάτων, στο οποίο διασυνδέονται οι επιμέρους τομεακές κανονιστικές πρωτοβουλίες της Ε.Ε. (Δημήτρης Μπανούσης, 2016). Η οδηγία τέθηκε σε ισχύ στις 15 Ιουλίου 2008 και υποχρέωνε τις χώρες της Ε.Ε. να την ενσωματώσουν στο εθνικό τους δίκαιο έως τις 15 Ιουλίου 2010 και να αναπτύξουν στρατηγικές για την επίτευξη «καλής περιβαλλοντικής κατάστασης»\* έως το 2020.

Πιο συγκεκριμένα, καθόριζε μια κοινή προσέγγιση και τους στόχους για την πρόληψη και την προστασία του θαλάσσιου οικοσυστήματος καθώς και τη διασφάλιση ότι *οι οικονομικές δραστηριότητες που συνδέονται με το θαλάσσιο περιβάλλον είναι αειφόρες*.

Επιπλέον με την παρούσα Οδηγία τονιζόταν η *ανάγκη συνεργασίας των χωρών της Ε.Ε. με τους γείτονές τους στις 4 θαλάσσιες περιφέρειες*: Βορειοανατολικός Ατλαντικός ωκεανός, Βαλτική Θάλασσα, Μεσόγειος Θάλασσα και Μαύρη Θάλασσα, με συντονισμένη εφαρμογή των θαλάσσιων στρατηγικών τους. Τέλος, τα μέτρα αυτά πέρα από την προστασία του θαλάσσιου χώρου, συμβάλλουν στη *δημιουργία παγκόσμιου δικτύου θαλασσών για όλες τις προστατευόμενες περιοχές*.

Συμπληρωματικά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υπεύθυνη για τις θαλάσσιες πολιτικές στην Ε.Ε., κατέθεσε στις Βρυξέλλες τον Ιούνιο του 2020, έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, σχετικά με την εφαρμογή της Οδηγίας-Πλαίσιο. Στην έκθεση αυτή συμπεριλαμβάνονται οι *βασικές Αρχές της Θαλάσσιας Στρατηγικής* που συνεχίζουν να εφαρμόζονται μέχρι και σήμερα και είναι οι εξής :

- α) Οι χώρες της Ε.Ε. πρέπει να αξιολογούν *την περιβαλλοντική κατάσταση των θαλάσσιων υδάτων* τους καθώς και τον αντίκτυπο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και να *θεσπίσουν στόχους για την επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης έως το 2020*. Στην συνέχεια, πρέπει να αναπτύξουν *προγράμματα παρακολούθησης και να καταρτίσουν προγράμματα μέτρων*.
- β) Οι αξιολογήσεις των υδάτων των χωρών της Ε.Ε. συμβάλουν στην βελτίωση της γνώσης για τα θαλάσσια ύδατα της Ευρώπης.
- γ) Η εκπόνηση προγραμμάτων παρακολούθησης με σκοπό την μέτρηση και αξιολόγηση της προόδου επίτευξης των στόχων.

*\*καλή περιβαλλοντική κατάσταση: Αφορά στους οικολογικά ποικίλους και δυναμικούς ωκεανούς και θάλασσες που είναι καθαρές, υγιείς και παραγωγικές. Στόχος είναι να διασφαλιστεί η διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος για τις σημερινές και τις μελλοντικές γενιές.*

Επίσης η συγκεκριμένη οδηγία, περιείχε μια σειρά από χαρακτηριστικά ποιοτικής περιγραφής τα οποία οι χώρες της Ε.Ε. πρέπει να εξετάζουν κατά τη χάραξη των στρατηγικών τους για την επίτευξη της *καλής περιβαλλοντικής κατάστασης* των υδάτων τους, τη διατήρηση της βιοποικιλότητας, τη συμμετοχή σε δραστηριότητες βιώσιμης αλιείας, τη προστασία του θαλάσσιου βυθού και τον έλεγχο των θαλάσσιων απορριμμάτων και προσμίξεων. (ιστοσελίδα : *eur-lex.europa.eu*)

Στην Ελλάδα η Οδηγία 2008/56 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τη θαλάσσια στρατηγική ενσωματώθηκε με τον Ν. 3983/2011 με τίτλο «Εθνική στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος» και αναγνωρίζεται ως ο περιβαλλοντικός πυλώνας της μελλοντικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο θέμα αυτό. Η εφαρμογή της ανατέθηκε στη Διεύθυνση Προστασίας και Διαχείρισης Υδάτινου Περιβάλλοντος του Υ.Π.ΕΝ. Για την υποστήριξη του έργου της Διεύθυνσης συστάθηκε Γνωμοδοτική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων, προκειμένου να διασφαλίζεται η τεκμηρίωση, η συναίνεση και η συμμετοχή στη διαδικασία λήψης αποφάσεων όλων των εμπλεκόμενων φορέων του δημόσιου τομέα, των παραγωγικών τάξεων, των οικείων ΟΤΑ, των περιβαλλοντικών οργανώσεων, του διευθύνοντος οργάνου της Περιφερειακής Σύμβασης για την Προστασία της Μεσογείου (Σύμβασης Βαρκελώνης) και των επιστημονικών φορέων.

Ανώτατο πολιτικό όργανο για την εφαρμογή του νόμου είναι η Εθνική Επιτροπή Θαλάσσιας Περιβαλλοντικής Στρατηγικής με κύριες αρμοδιότητες τη χάραξη της πολιτικής για τη διαχείριση και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τη διασφάλιση σε ανώτερο πολιτικό επίπεδο του αναγκαίου συντονισμού των εμπλεκόμενων δημόσιων φορέων και την εναρμόνιση των δράσεων τους σύμφωνα με τους στόχους του νομοσχεδίου.

Με την υπ'Αριθμ. οικ. 160182 Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, η οποία δημοσιεύθηκε στη Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 3186 Β'30-12-2011), εγκρίθηκε ο Κανονισμός Λειτουργίας της Εθνικής Επιτροπής Θαλάσσιας Περιβαλλοντικής Στρατηγικής (Ε.Ε.Θ.ΠΕ.Σ.) (Ιστοσελίδα Υ.Π.Ε.Ν.).

### **1.2.5 Γαλάζια Ανάπτυξη**

*"Γαλάζια Ανάπτυξη"* είναι η μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη στήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης του θαλάσσιου και ναυτιλιακού τομέα, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2017. Εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Σεπτέμβριο του 2012. Η στρατηγική αυτή αναγνώριζε ότι *οι θάλασσες και οι ωκεανοί είναι μοχλοί της ευρωπαϊκής οικονομίας*, με μεγάλο δυναμικό για καινοτομία και ανάπτυξη. Αποτέλεσε και αποτελεί τη συμβολή της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής "Ευρώπη 2020" για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη και έχει ως στόχο την ανάληψη δράσης για την επίτευξη μιας ενεργειακής πολιτικής με ορίζοντα το 2020.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η *στρατηγική της "Γαλάζιας Ανάπτυξης"* αποτελείται από τρεις συνιστώσες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *site Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου*)

1. Συγκεκριμένα μέτρα ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής :

**α) Γνώσεις για τη θάλασσα:** Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής πραγματοποιείται η συγκέντρωση δεδομένων από ποικίλες πηγές πληροφόρησης, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση των ενδιαφερομένων σε θαλάσσια δεδομένα προς όφελος της δημιουργίας νέων προϊόντων και υπηρεσιών.

**β) Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (Θ.Χ.Σ.):** Αποσκοπεί στην αποτελεσματική και βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Ο Θ.Χ.Σ. είναι αναγκαίος καθώς δημιουργεί περαιτέρω δυνατότητες συμμετοχικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών για το σχεδιασμό του χρόνου και του τόπου άσκησης ανθρώπινων δραστηριοτήτων στην θάλασσα, ώστε ο αντίκτυπος και η βιωσιμότητά τους να επιτευχθούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό.

**γ) Ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση:** Παρέχει μια καλύτερη εικόνα για το τι συμβαίνει στη θάλασσα μέσω της ανταλλαγής δεδομένων. Η ανταλλαγή δεδομένων καθιστά την επιτήρηση οικονομικότερη και αποτελεσματικότερη.

2. Στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες με στόχο να διασφαλιστεί ο πλέον κατάλληλος συνδυασμός μέτρων προώθησης της βιώσιμης ανάπτυξης, τα οποία λαμβάνουν υπόψη τοπικούς, κλιματικούς, ωκεανογραφικούς, οικονομικούς, πολιτιστικούς και κοινωνικούς παράγοντες. (Θαλάσσιες λεκάνες της Αδριατικής Θάλασσας και Ιόνιο Πέλαγος, ο Αρκτικός Ωκεανός, ο Ατλαντικός Ωκεανός, η Βαλτική Θάλασσα, ο Εύξεινος Πόντος, η Μεσόγειος Θάλασσα και η Βόρεια Θάλασσα.)

3. Στοχευμένη προσέγγιση για συγκεκριμένες θαλάσσιες δραστηριότητες. Η "γαλάζια" οικονομία σήμερα αντιπροσωπεύεται από 5,4 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και από ακαθάριστη προστιθέμενη αξία σχεδόν 500 δισ. ετησίως. Υφίσταται όμως η δυνατότητα για περαιτέρω ανάπτυξη σε ορισμένους τομείς που επισημαίνονται στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής. Οι τομείς στους οποίους επικεντρώνεται καθορίζοντας στρατηγικές γραμμές με σκοπό την ανάπτυξη τους, είναι:

- η υδατοκαλλιέργεια,
- ο παράκτιος τουρισμός,
- η θαλάσσια βιοτεχνολογία,
- η ωκεάνια ενέργεια μέσα από την αξιοποίηση της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας,
- οι εξορυκτικές δραστηριότητες στον θαλάσσιο βυθό, στις ευρωπαϊκές θάλασσες και τους ωκεανούς.

### 1.2.6 Οδικός χάρτης για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό

Η Οδηγία που αφορά στο Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (Θ.Χ.Σ.) (*Maritime/Marine Spatial Planning- MSP*) είναι η 2014/89/Ε.Ε, η οποία εγκρίθηκε στα πλαίσια της προσπάθειας μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης προγραμματισμού και διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου και της αποτελεσματικής εφαρμογής του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στα ύδατα της Ε.Ε. από όλα τα κράτη μέλη της. Κατά τη διαδικασία αυτή τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας και είναι ελεύθερα να

αναπτύσσουν σχέδια σύμφωνα με το θεσμικό και διοικητικό επίπεδο που αυτά καθορίζουν. Επιπλέον λαμβάνουν υπόψη όλους τους οικονομικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες που υφίστανται στον τομέα της θάλασσας.

Στόχος του Θ.Χ.Σ. αποτελεί η βιώσιμη ανάπτυξη της θάλασσας και η ελαχιστοποίηση των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο περιβάλλον με την ταυτόχρονη μεγιστοποίηση της προστασίας των οικοσυστημάτων (Chalastani et al., 2020).

Στις κύριες ανθρωπογενείς δραστηριότητες με επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον συγκαταλέγονται:

- Οι ενεργειακοί τομείς στη θάλασσα, οι θαλάσσιες μεταφορές, οι τομείς της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας.
- Η διατήρηση, προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος, με το να απαλλαχτούν από τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.
- Ο τουρισμός.
- Η εξόρυξη πρώτων υλών.
- Οι διαδρομές υποβρύχιων καλωδίων και αγωγών.
- Η υποθαλάσσια πολιτιστική κληρονομιά.

**Τα οφέλη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού είναι:**

α) Περιορισμός των συγκρούσεων μεταξύ τομέων και δημιουργία συνεργειών μεταξύ διάφορων δραστηριοτήτων.



*Εικόνα 1.1: Οι ανθρώπινες δραστηριότητες και οι μεταφορές στη θάλασσα (Marine spatial planning for enhanced fisheries and aquaculture sustainability)*

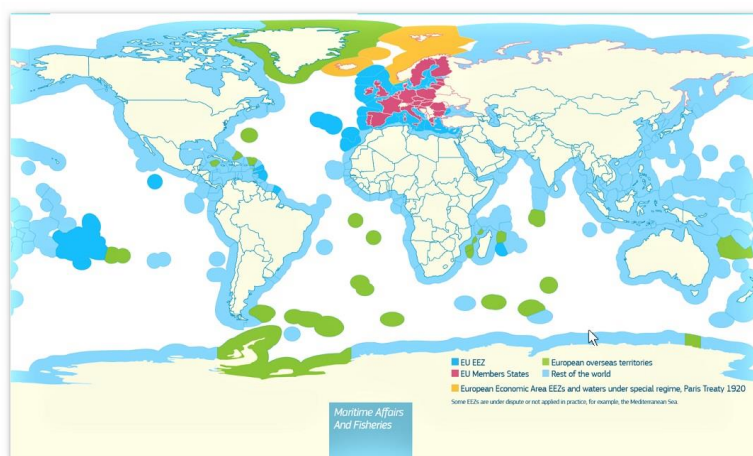
([https://www.researchgate.net/publication/311649850\\_Marine\\_spatial\\_planning\\_for\\_enhanced\\_fisheries\\_and\\_aquaculture\\_sustainability\\_Its\\_application\\_in\\_the\\_Near\\_East](https://www.researchgate.net/publication/311649850_Marine_spatial_planning_for_enhanced_fisheries_and_aquaculture_sustainability_Its_application_in_the_Near_East))

β) Ενθάρρυνση των επενδύσεων.

γ) Ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας ανάμεσα στις χώρες της Ε.Ε. για τη δημιουργία ενεργειακών δικτύων, οδών ναυσιπλοΐας, αγωγών, την εγκατάσταση υποβρύχιων καλωδίων και την ανάληψη άλλων δραστηριοτήτων, αλλά και για την ανάπτυξη συνεκτικών δικτύων προστατευόμενων περιοχών.

δ) Η προστασία του περιβάλλοντος μέσω της έγκαιρης εκτίμησης του αντικτύπου και των δυνατοτήτων πολλαπλής χρήσης του χώρου.

Κατά τη θέσπιση και υλοποίηση του Θ.Χ.Σ., τα κράτη μέλη καταρτίζουν θαλάσσια χωροταξικά σχέδια, τα οποία προσδιορίζουν τη χωροχρονική κατανομή σχετικών τρεχουσών και μελλοντικών δραστηριοτήτων και χρήσεων στα θαλάσσια ύδατα συμβάλλοντας στους στόχους που έχουν θέσει. Επιπλέον ανταλλάσσουν μεταξύ τους πληροφορίες και επεξεργάζονται όλα τα βέλτιστα διαθέσιμα οικονομικά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά δεδομένα αλλά και δεδομένα για τα θαλάσσια ύδατα προκειμένου να προκύψει μια σωστή, δίκαια και αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ τους. Όλα τα κράτη μέλη με Α.Ο.Ζ. υποχρεούνται να έχουν θεσπίσει θαλάσσια χωροταξικά σχέδια έως την 31η Μαρτίου 2021. Κάποια μέλη βρίσκονται ήδη σε δεύτερο ή τρίτο κύκλο σχεδίων (για παράδειγμα το Βέλγιο) ενώ κάποια άλλα δεν έχουν κάνει ούτε το πρώτο, όπως η Ελλάδα.



Εικόνα 1.2: Επίσημος Χάρτης των Α.Ο.Ζ. της Ευρώπης (European Commission, *The EU and international ocean governance*)

### 1.2.7 Σύγκριση μεταξύ Ο.Α.Π.Ζ και Θ.Χ.Σ.

Στην παρούσα εργασία πραγματοποιείται μια συγκριτική αξιολόγηση των βασικών σημείων μεταξύ της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας ζώνης και του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού μέσα από μια προσεγγιστική ανάλυση των πιο σημαντικών τους χαρακτηριστικών.

Χαρακτηριστικά γνωρίσματα της Ο.Α.Π.Ζ είναι:

- I. Αποτελεί Πρωτόκολλο της Ε.Ε. του 2008 με στόχο την προστασία της παράκτιας ζώνης από τις ανθρώπινες επεμβάσεις αλλά και τις δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες.
- II. Στόχος της είναι ο σχεδιασμός και η διαφύλαξη των παράκτιων ζωνών της λεκάνης της Μεσογείου, λαμβάνοντας υπόψη τα επιμέρους γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της κάθε παράκτιας περιοχής.
- III. Αφορά την *αιφορική διαχείριση της παράκτιας ζώνης*. Την παραγωγή ενός «αγαθού» ώστε να μην μειώνεται αλλά να βελτιώνεται η παραγωγική ικανότητα και ταυτόχρονα να μην επηρεάζεται το περιβάλλον.

- IV. Καθορίζει τις αρχές που πρέπει να ακολουθήσουν τα συμβαλλόμενα μέρη που είναι οι χρήστες, το Κράτος, οι Δήμοι, οι Περιφέρειες κ.α. της κάθε περιοχής.
- V. Αφορά την χερσαία ζώνη μαζί με την όχθη, τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρο εκεί και την εξασφάλιση της πρόσβασης σε αυτήν.
- VI. Διαχειρίζεται με στόχο την αντιμετώπιση προβλημάτων της παράκτιας ζώνης η οποία όμως παρουσιάζει μεγάλη ποικιλία στην μορφολογία της και τα χαρακτηριστικά της.
- VII. Εφαρμόζεται με τη βοήθεια των κατάλληλων περιφερειακών προγραμμάτων δράσης και άλλων επιχειρησιακών μέσων, τα οποία υπάγονται σε διαδικασία περιβαλλοντικής εκτίμησης.

Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του **Θ.Χ.Σ.** είναι:

- I. Αποτελεί Ευρωπαϊκή οδηγία του 2014 που ενσωματώνεται στην Ο.Δ.Π.Ζ.
- II. Θεσπίζει το πλαίσιο για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, μέσω της σύνταξης των *θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων*.
- III. Επικεντρώνεται στις δραστηριότητες των ανθρώπων κυρίως μέσα στη θάλασσα και πώς αυτές μπορούν να *συνυπάρξουν αρμονικά*.
- IV. Οργανώνει την σύνταξη και εφαρμογή των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων για κάθε κράτος μέλος, έχοντας ως σκοπό την *ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων οικονομιών*, των θαλάσσιων περιοχών και τη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων και γενικά την ανάπτυξη δραστηριοτήτων και των χρήσεων.
- V. Αφορά στη θάλασσα και τα σημεία αλληλεπίδρασης της ξηράς με τη θάλασσα.
- VI. Καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών αυτών.
- VII. Αφορά την κάλυψη των αναγκών στο παρόν , χωρίς να διακυβεύει τη δυνατότητα των μελλοντικών γενιών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες. Συνδυάζει δηλαδή παρόν και μέλλον. το σύστημα να διατηρείται μακροπρόθεσμα.

Αναλυτικά οι ομοιότητες και διαφορές δίνονται στους πίνακες που ακολουθούν.

**Πίνακας 1-3α: Σύγκριση μεταξύ Ο.Δ.Π.Ζ και Θ.Χ.Σ. – ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ**

Σύγκριση μεταξύ Ο.Δ.Π.Ζ και Θ.Χ.Σ. - ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ	
Α/Α	Ομοιότητες
1	Συμπληρώνει η μία την άλλη (land-sea interactions for msp)
2	Συνδυάζουν τρεις τομείς : περιβάλλον, κοινωνία και οικονομία
3	Τα συμβαλλόμενα μέρη επιδιώκουν να συντονίζουν τις εθνικές στρατηγικές τους
4	Η μεθοδολογία των αποφάσεων τους γίνεται κατά βιώσιμο τρόπο
5	Πρεσβεύουν την αρμονική και ισόρροπη ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων
6	Υφίσταται η δυνατότητα μελλοντικής γεφύρωσής τους, υπό το πλαίσιο μιας ενιαίας και ολοκληρωμένης προσέγγισης.



*Πίνακας 1-3β: Σύγκριση μεταξύ Ο.Δ.Π.Ζ και Θ.Χ.Σ. – ΔΙΑΦΟΡΕΣ*

Σύγκριση μεταξύ Ο.Δ.Π.Ζ και Θ.Χ.Σ. - ΔΙΑΦΟΡΕΣ		
A/A	Θ.Χ.Σ.	Ο.Δ.Π.Ζ.
1	Σε χωρική κλίμακα ο Θ.Χ.Σ αφορά όλη τη θάλασσα.	Σε χωρική κλίμακα η Ο.Δ.Π.Ζ. αφορά την παράκτια ζώνη.
2	Ο Θ.Χ.Σ. είναι η διαδικασία ανάλυσης και σχεδιασμού της κατανομής των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές.	Η Ο.Δ.Π.Ζ. αφορά στην ολοκληρωμένη διαχείριση όλων των διαδικασιών χάραξης πολιτικής στις παράκτιες ζώνες.
3	Στόχος του Θ.Χ.Σ. είναι η επίτευξη οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών στόχων.	Στόχος της Ο.Δ.Π.Ζ. είναι η βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων και των θαλάσσιων ζωνών μέσω της αντιμετώπισης με συντονισμένο τρόπο των αλληλεπιδράσεις θάλασσας – ξηράς, που προκύπτουν από παράκτιες δραστηριότητες.

### 1.2.8 Πρωτόκολλα που βρίσκονται σε ισχύ σήμερα για τη Μεσόγειο Θάλασσα.

Σήμερα όλες οι 21 χώρες που περιβάλλουν τη Μεσόγειο Θάλασσα, αλλά και τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβαση Βαρκελώνης. Συνολικά έχει επτά Πρωτόκολλα όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 1-4.

*Πίνακας 1-4: Πρωτόκολλα σε ισχύ για τη Μεσόγειο Θάλασσα*

Πρωτόκολλα που βρίσκονται σε ισχύ σήμερα για τη Μεσόγειο			
ΕΓΚΡΙΣΗ	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΩΤΟΚΟΛΟΥ	ΣΕ ΙΣΧΥ ΑΠΟ	ΑΦΟΡΑ
1976	Πρόληψη Ρύπανσης (Ντάμπινγκ Πρωτόκολλο)	1978	Τις βυθίσεις αποβλήτων ή αποτέφρωση της θάλασσας
1976	Πρωτόκολλο έκτακτης ανάγκης	1978	Την πρόληψη ρύπανσης περιβάλλοντος από πλοία

2002	Πρωτόκολλο Πρόληψη και έκτακτης ανάγκης	2004	43 <sup>η</sup> καταπολέμηση της ρύπανσης
1980	Πρωτόκολλο LBS	1983 (Τροπ.1996, σε ισχύ το 2008)	Προστασία από ρύπανση διαφόρων πηγών και χερσαίων δραστηριοτήτων
1982	Πρωτόκολλο ΖΕΠ	1986	Τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές
1995	Πρωτόκολλο SPA & Βιοποικιλότητα ΖΕΠ	1999	Τις Ειδικά προστατευόμενες περιοχές και τη βιολογική διαφορετικότητα
1994	Πρωτόκολλο Offshore	2011	Τη ρύπανση από εξερεύνηση και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας και θαλάσσιου βυθού και υπεδάφους
1996	Πρωτόκολλο Επικίνδυνων Αποβλήτων	2008	Την πρόληψη ρύπανσης από διασυνοριακές κινήσεις επικίνδυνων αποβλήτων και διάθεσής τους
2008	Πρωτόκολλο ΟΔΠΖ	2011	Την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης

## 1.2.9 Η Ελληνική νομοθεσία για τον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο

### 1.2.9.1 Η Ελλάδα για τη Σύμβαση της Βαρκελώνης

«Η Ελλάδα διαχρονικά, μέσω του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη Σύμβαση της Βαρκελώνης η οποία αποτελεί τη σημαντικότερη πολιτική πλατφόρμα συνεργασίας και αποφάσεων των χωρών της Μεσογείου. Έχει ως αντικείμενο την προστασία της από τη ρύπανση, κατέχοντας εξέχουσα θέση μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, ενώ έχει έντονη δραστηριότητα και αυξημένο ρόλο στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος στο χώρο της Μεσογείου.

Η ιδιαίτερη πολιτική βαρύτητα που αποδίδει η χώρα μας στη Σύμβαση της Βαρκελώνης, αποτυπώνεται και στο γεγονός ότι φιλοξενεί στην Αθήνα ήδη από τη δεκαετία του 1980, τη Συντονιστική Μονάδα του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης του Προγράμματος Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP/MAP Coordinating Unit). Η φιλοξενία της Συντονιστικής Μονάδας, η οποία αποτελεί τη Γραμματεία της Σύμβασης της Βαρκελώνης, αποτελεί σταθερή πολιτική επιλογή της χώρας μας, ενώ αποτελεί τον μοναδικό οργανισμό του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών που εδρεύει στην Ελλάδα.» (Ιστοσελίδα Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας)

### 1.2.9.2 Η Ελλάδα για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό και άλλες διατάξεις

Η Ελλάδα είναι μια χώρα στην οποία αντιστοιχεί περίπου το 1/3 της συνολικής ακτογραμμής της Μεσογείου και διαθέτει περισσότερα από 3.000 νησιά και νησίδες (Μπεριάτος και Παπαγεωργίου, 2012). Ο παράκτιος χώρος της φιλοξενεί πολλές δραστηριότητες, ενώ το μεγαλύτερο πληθυσμιακό μέγεθος της κατοικεί σε παράκτιες πόλεις και οικισμούς (Κοκκώσης, 1999). Ακόμα, αξιοσημείωτο είναι ότι σε κάθε τετραγωνικό χιλιόμετρο αντιστοιχούν 113 μ. παράκτιας περιοχής σε αντίθεση με την υπόλοιπη Ε.Ε. και παγκοσμίως όπου η αντιστοιχία αυτή κυμαίνεται στα 6,5 μ. και στα 4,3 μ. αντίστοιχα. (Georgios και Nikolaos, 2017). Επιπλέον, η χώρα της Ελλάδας παρότι έχει διεκδικήσει, δεν έχει κηρύξει Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (Α.Ο.Ζ) και τα χωρικά της ύδατα περιορίζονται στα 6 ναυτικά μίλια και σε ορισμένες περιπτώσεις κάνοντας χρήση του Κανόνα της Μέσης Γραμμής ή των συναφών συμβατικών ρυθμίσεων, μπορεί να είναι μικρότερα από το προαναφερόμενο εύρος. Η αιτία μη επέκτασης αυτών στα 12 ναυτικά μίλια, όπως ορίζεται από το Δίκαιο της Θάλασσας των Ηνωμένων Εθνών είναι λόγω του ότι η χώρα της Τουρκίας θεωρεί casus belli (αιτία πολέμου) μια ενδεχόμενη επέκταση των ελληνικών χωρικών υδάτων. Ωστόσο, έχει μια σύντομη ιστορική πορεία όσον αφορά τα θεσμικά εργαλεία και τις τεχνικές σχεδιασμού για τον θαλάσσιο και τον παράκτιο χώρο της (Παπανικολόπουλου, 2016).

Το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο που σχετίζεται με τον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο και ισχύει στην χώρα μας μέχρι και σήμερα, αποτελείται από:

- 1) Τον Νόμο 2344/1940 με τίτλο «Περί αιγιαλού και παραλίας», ο οποίος αντικαταστάθηκε από τον Νόμο 2971/2001 «Αιγιαλός, Παραλία».
- 2) Τον Νόμο 1337/1983 με τίτλο, «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις», όπου συμπλήρωσε τον Νόμο 2344/1940.
- 3) Το Προεδρικό Διάταγμα (Π.Δ.) 236/1984 με θέμα «Περιφράξεις παραλιακών γηπέδων», όπως και Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού Αειφόρου Ανάπτυξης (Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α) για τον Παράκτιο Χώρο και νησιωτικό χώρο του 2010.
- 4) Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.)
- 5) Τον Νόμο 3983/2011 με τίτλο «Εθνική στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος» ο οποίος ενσωματώνει την Οδηγία 2008/56/ΕΚ και προσαρμόζει τις βασικές της αρχές στα ελληνικά δεδομένα προκειμένου να διατηρηθεί και να αποκατασταθεί το φυσικό περιβάλλον έως το έτος 2020.
- 6) Τον Νόμο 4546/2018 για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (ΦΕΚ Α' 101/12.06.2018) με τίτλο Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ και «περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και άλλες διατάξεις».

Ο τελευταίος αυτός νόμος περιλαμβάνει σημαντικές διατάξεις για την εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2014 για την αποτελεσματική εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στα ύδατα της Ε.Ε. και τη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου στα

κράτη-μέλη της Ε.Ε. που θα συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και την αειφόρο χρήση των θαλάσσιων πόρων.

Με τον νόμο ορίζονται η δομή και το περιεχόμενο του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού που περιλαμβάνει:

- Την εθνική χωρική στρατηγική για τον θαλάσσιο χώρο η οποία αποτελεί μέρος της εθνικής χωρικής στρατηγικής του άρθρου 3 του ν. 4447/2016: Χωρικός σχεδιασμός, βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ Α241/23.12.2016).
- Τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια τα οποία αντιστοιχούν στο περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού του άρθρου 2 του ν. 4447/2016 και αναφέρονται σε θαλάσσιες και παράκτιες χωρικές ενότητες που μπορεί να είναι υπο-περιφερειακού, περιφερειακού ή δια-περιφερειακού επιπέδου.

Επίσης, ρυθμίζονται λεπτομέρειες σχετικές με τις διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης, τη συνεργασία με κράτη-μέλη της ΕΕ και τρίτες χώρες με τις οποίες η Ελλάδα μοιράζεται θαλάσσια ύδατα, καθώς και παρακολούθησης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.

Τέλος, στο Μέρος Β' περιλαμβάνεται πληθώρα άλλων διατάξεων που αφορούν τροποποιήσεις / αντικαταστάσεις άρθρων νόμων που άπτονται διαφόρων θεμάτων όπως εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, ορυκτά καύσιμα, βιοκαύσιμα, παραγωγή ενέργειας, εφαρμογή του ν. 4495/2017 για τον έλεγχο και την προστασία του δομημένου περιβάλλοντος, κ.ά.

#### 7) Η ενσωμάτωση για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό στην Ελλάδα

Το σχέδιο διακυβέρνησης σε εθνικό και υποεθνικό επίπεδο για το χωροταξικό σχεδιασμό σε σχέση με τον *Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (Θ.Χ.Σ.)* στην Ελλάδα, δημοσιεύτηκε τον Οκτώβριο του 2020, στο πλαίσιο του έργου *Maritime Spatial Plans (MSPMed)* και παρέχει χρήσιμες πληροφορίες για την ελληνική προσέγγιση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Η συζήτηση εκπονήθηκε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Υ.Π.ΕΝ.), με την υποστήριξη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και προσφέρει μία λεπτομερή επισκόπηση των έργων και των πρωτοκόλλων, που χρησιμοποιήθηκαν για την ανάπτυξη του Θ.Χ.Σ για τις ελληνικές ακτές και νερά (*ιστοσελίδα Ε.Σ.Π.Α -Governance scheme at National and sub-national levels for Spatial Planning in relation toMSP in Greece UTH and YPEN, October 2020* ).

Το σχέδιο περιλαμβάνει παραδείγματα πολιτικών, εργαλείων και μηχανισμών διεθνούς εμπειρίας για τη διακυβέρνηση του ΘΧΣ ενώ παράλληλα αναλύει τα βασικά ζητήματα και τις κατευθυντήριες γραμμές για μια στρατηγική θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Ακόμη, περιγράφει το υφιστάμενο χωροταξικό πλαίσιο της Ελλάδας, που περιλαμβάνει παράκτιες και θαλάσσιες περιοχές και πραγματοποιεί μια επισκόπηση των ζητημάτων αλληλεπίδρασης χερσαίου και θαλάσσιου περιβάλλοντος, των δυνατοτήτων και ευκαιριών συμμετοχής των ενδιαφερομένων φορέων στη διαδικασία του σχεδιασμού καθώς και διάφορα ζητήματα συντονισμού, παρακολούθησης και αξιολόγησης των πολιτικών. (*ιστοσελίδα Ε.Σ.Π.Α*).

8) Ο Νόμος που ενσωματώνει την Οδηγία για τον Θ.Χ.Σ. Ν.4759/2020 και συγκεκριμένα στο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ με τίτλο : Διατάξεις για τη Θαλάσσια Χωροταξία. Στον Νόμο αυτόν ορίζεται το πεδίο εφαρμογής του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και τροποποιούνται και αντικαθίστανται κάποια άρθρα του Νόμου 4546/2018, όπως:

- οι στόχοι του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, η θέσπιση και εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού,
- η Εθνική χωρική στρατηγική για τον θαλάσσιο χώρο και δομή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού,
- οι ελάχιστες απαιτήσεις για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, το περιεχόμενο του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και θαλάσσια χωροταξικά πλαίσια,
- ο καθορισμός των υποδιαιρέσεων των θαλάσσιων υποπεριοχών.

Στην Ελλάδα, υφίστανται παλιά και δημιουργούνται νέα υπερκείμενα πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού, προκειμένου να διαπιστωθούν οι υποχρεώσεις που έχουν καλυφθεί ή όχι από τη χώρα. Θετικό στοιχείο είναι το ότι τα πλαίσια αυτά ενσωματώνουν αρκετές κατευθύνσεις του Πρωτοκόλλου και της Οδηγίας, αλλά απομένουν και άλλες εξίσου σημαντικές, που σχετίζονται κυρίως με την έρευνα, τη συλλογή δεδομένων, τη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων κρατών, την ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία και την εκπόνηση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων.

Όμως, παρά τη βασική διαμόρφωση του νομικού πλαισίου, η χώρα μας βρίσκεται σε *ιδιαίτερα πρώιμο στάδιο σε ό,τι αφορά την εφαρμογή του σχεδιασμού*. Είναι χαρακτηριστικό ότι μέχρι σήμερα δεν είναι γνωστή ουδεμία ενέργεια της αρμόδιας αρχής - Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, για την εκπόνηση της εθνικής στρατηγικής ή των σχεδίων. Οι δε προοπτικές για ολοκλήρωση της διαδικασίας σε εύλογο χρονικό διάστημα δεν είναι ιδιαίτερα θετικές, λαμβάνοντας υπόψη τη συνθετότητα των ζητημάτων που αποτελούν αντικείμενο του ΘΧΣ, το πλήθος των κύρια εμπλεκόμενων αρχών (Υπουργεία Ναυτιλίας, Αγροτικής Ανάπτυξης, Τουρισμού, Εξωτερικών, Εθνικής Άμυνας), τον ελλιπέστατο έως σήμερα συντονισμό τους και τέλος το μεγάλο χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εκπόνηση των σχεδίων. Πρέπει λοιπόν να αναληφθούν το ταχύτερο δυνατό οι σχετικές πρωτοβουλίες. *(ιστοσελίδα W.W.F., Απρίλιος 2021)*

#### **1.2.10 Οι σημαντικότερες πολιτικές λήψης αποφάσεων και ψηφίσματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον θαλάσσιο χώρο και το περιβάλλον του από το 2019 έως σήμερα**

Τον *Απρίλιο του 2019*, το Κοινοβούλιο ενέκρινε νομοθετικό ψήφισμα σχετικά με την θέσπιση του ειδικού προγράμματος με τίτλο «*Ορίζων Ευρώπη*». Το πρόγραμμα αποτελεί πλαίσιο έρευνας και καινοτομίας για τη βιώσιμη και οικονομικά ευημερούσα *υδατοκαλλιέργεια και αλιεία*, καθώς και για τη *γαλάζια ανάπτυξη* και τη *γαλάζια οικονομία*.

Στη Μαδρίτη το *Νοέμβριο του 2019*, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα σχετικά με τη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την *κλιματική αλλαγή*. Σύμφωνα με το εν λόγω ψήφισμα, η κλιματική αλλαγή αποτελεί μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις

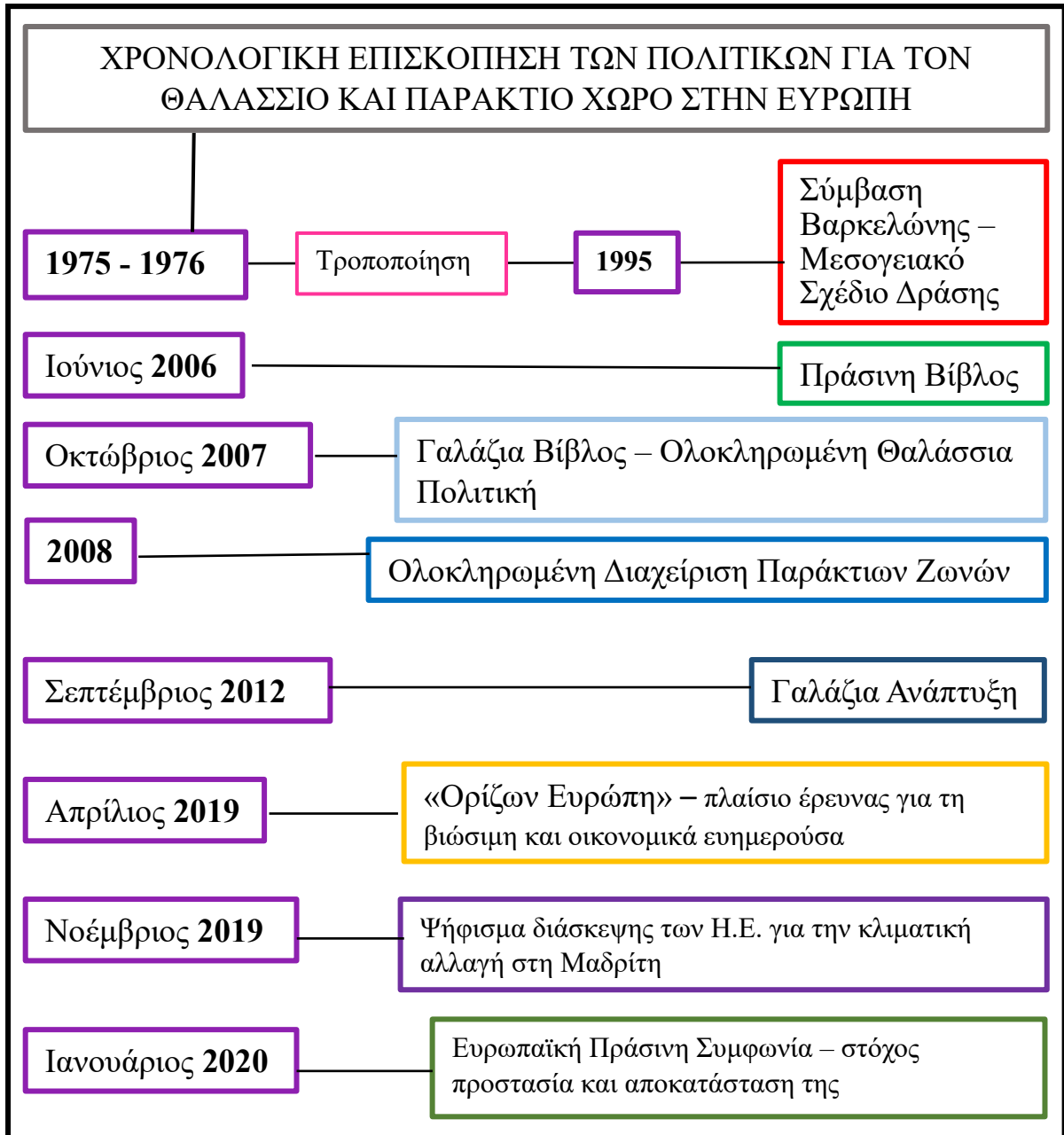
που αντιμετωπίζει η ανθρωπότητα και πρέπει να γίνουν παγκόσμιες προσπάθειες για την καταπολέμησή της. Επισημαίνει και κρούει τον κώδωνα του κινδύνου, ότι η διαφύλαξη ολόκληρου του πλανήτη από την κλιματική αλλαγή μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την έγκαιρη διεθνή συνεργασία, την αλληλεγγύη και την ισχυρή δέσμευση για από κοινού δράση όλων των χωρών.

Τέλος, τον *Ιανουάριο του 2020*, το Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα σχετικά με την *Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία*. Στο συγκεκριμένο ψήφισμα, γίνεται επιτακτική η υιοθέτηση ενός δεσμευτικού στόχου προστασίας και αποκατάστασης της βιοποικιλότητας σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως αποφασίστηκε στα πλαίσια συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών. Επιπροσθέτως, παροτρύνεται να δοθεί μια «γαλάζια» διάσταση στην Πράσινη Συμφωνία και να συμπεριλάβει πλήρως τη διάσταση των ωκεανών ως βασικό στοιχείο της Πράσινης Συμφωνίας, αναπτύσσοντας εκ παραλλήλου και μεταξύ άλλων δράσεων, ένα «σχέδιο δράσης για τους ωκεανούς και την υδατοκαλλιέργεια».

### 1.2.11 Χρονολογική επισκόπηση των πολιτικών και των δράσεων για τον θαλάσσιο και τον παράκτιο χώρο στην Ευρώπη από το 1975 έως το 2020.

Στον πίνακα που ακολουθεί, γίνεται μια προσπάθεια χρονολογικής επισκόπησης των πολιτικών που θεσμοθετήθηκαν για τον θαλάσσιο και τον παράκτιο χώρο σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

*Πίνακας 1-5: Χρονική επισκόπηση της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για την θαλάσσια και παράκτια ζώνη από το 1975 έως σήμερα.*



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ – ΜΑΡΙΝΕΣ

Στα πλαίσια του αντικειμένου που πραγματεύεται η παρούσα εργασία και συγκεκριμένα αυτά της ανάλυσης και της αξιολόγησης μιας μαρίνας, μετά την επισκόπηση των διεθνών, Ευρωπαϊκών και εθνικών πολιτικών που ισχύουν για την παράκτια περιοχή, ακολουθεί η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης για τις μαρίνες.

### 2.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή για τον θαλάσσιο τουρισμό και τη δημιουργία μαρινών.

Με τον όρο «θαλάσσιος τουρισμός» αναφερόμαστε συνήθως στην ειδική μορφή τουρισμού στην οποία η θάλασσα αποτελεί την ειδοποιό διαφορά σε σχέση με την κυρίαρχη μορφή του οργανωμένου παραθεριστικού ή μαζικού τουρισμού, καθώς και τις άλλες ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού. (ICAP, 2000:2) Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια εναλλακτική μορφή τουρισμού με την έννοια της αναζήτησης θαλάσσιων «μονοπατιών», της πολυήμερης θαλάσσιας περιήγησης, ακόμη και της «διαμονής μέσα στην θάλασσα». Αυτό συμβαίνει διότι ο τουρίστας επιλέγει να περάσει το μεγαλύτερο μέρος των διακοπών του μέσα σε ένα σκάφος αναψυχής όπως το πλοίο, το κότσο, το ιστιοφόρο. Η μετακίνηση σε διάφορους θαλάσσιους και παράκτιους προορισμούς γίνεται με το ίδιο το μέσο στο οποίο διαμένει, και το σύνολο των δραστηριοτήτων που αναζητά παρέχονται από αυτό. Οι μορφές που λαμβάνει ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ο τουρισμός κρουαζιέρας, το yachting, ο παράκτιος τουρισμός με ιστιοπλοϊκά, κότσο κ.α.

Ο κλάδος του θαλάσσιου τουρισμού, ξεκίνησε να αναπτύσσεται έντονα σε παγκόσμιο επίπεδο αρκετά αργότερα από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και κυρίως από το 1960 και μετά όπου υπήρχε μια ραγδαία εκβιομηχάνιση των μεταφορών και ανάπτυξη της τεχνολογίας γενικότερα. Τότε ήταν που παρατηρήθηκε προσέλευση νέων «καταναλωτών» στον χώρο αυτόν που είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν πολλές νέες μαρίνες για να καλύψουν τις αυξημένες ανάγκες των χρηστών αυτού του είδους του τουρισμού.

Την ίδια δεκαετία επίσης, δημιουργήθηκαν και οι πρώτες μαρίνες στην Ελλάδα. Το Υπουργείο Τουρισμού και ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), δρομολόγησε δικά του πλοία για εκτέλεση 41 κυκλικών θαλάσσιων διαδρομών με πλοία όπως το «Ιάσων», το «Σεμίραμις», και το «Άδωνις» τα οποία και προέρχονταν από πολεμικές αποζημιώσεις. *Η κατασκευή των πρώτων μαρινών όπως αυτή της Βουλιαγμένης το 1963, της Ζέας το 1966, της Αρετσούς το 1973 αποτέλεσαν μερικές από τις πρώτες επενδύσεις στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού.* Την εποχή εκείνη η Ελλάδα προσμετρούσε 65 σταθμούς κατάλληλους για ανεφοδιασμό τουριστικών πλοίων και θαλαμηγών με δυνατότητα παροχής καυσίμων, νερού και άλλων εφοδίων. Παράλληλα με την ανεξάρτητη δράση του, ο Ε.Ο.Τ. είχε αναπτύξει στενή συνεργασία με διάφορους ιδιωτικούς φορείς και φορείς του δημοσίου. Η συνεργασία με την Ελληνική Ακτοπλοΐα (Υ.Ε.Ν.) και το Υπουργείο Οικονομικών είχε ως αποτέλεσμα την *παροχή αφορολόγητων καυσίμων στα τουριστικά σκάφη αλλά και την απλούστευση των διαδικασιών.* Από τη δεκαετία του 1970, η δράση του Ε.Ο.Τ. ελαττώθηκε λόγω της στενότητας που υπήρχε στα κονδύλια για την ανάπτυξη του τουρισμού, αλλά και λόγω των αυξημένων αναγκών σε έργα υποδομής καθώς δεν ήταν



δυνατή η ανάληψη και ολοκλήρωση ενός δικτύου μαρίνων ακόμα και με το σχεδιασμό που υπήρχε.

Η πρώτη προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού λιμένων αναψυχής, το λεγόμενο Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α. (Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής), ξεκίνησε την περίοδο 1981 – 1982 και στηρίχθηκε σε βάση πολλαπλών κριτηρίων. Το πρόγραμμα αυτό προέβλεπε τη δημιουργία 380 εγκαταστάσεων υποδοχής και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Το σύνολο των εγκαταστάσεων αποτελούνταν από 26 «μαρίνες», 106 «σκάλες», και 248 «καταφύγια». Η διάρκεια του προγράμματος αυτού ήταν 5ετής αλλά δεν κατέστη δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωσή του. Ακολούθησε μια περίοδος κατά την οποία ο θαλάσσιος τουρισμός δεν είχε σημαντική ανάπτυξη, ως εκ τούτου δεν δημιουργήθηκαν πολλές νέες θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη αναψυχής. *(Αβδελιώδης Γεώργιος, Καθηγητής Σταυρονίδης Θεόδωρος, Χίος 2013)*

Σήμερα, γίνεται μια προσπάθεια η ανάπτυξη των λιμένων αναψυχής να συμβαδίζει με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και του τουρισμού γενικότερα, δεδομένου ότι οι μαρίνες δεν αντιμετωπίζονται πια ανεξάρτητα και μόνο για τον ελλιμενισμό των σκαφών και την παροχή υπηρεσιών προς αυτά αλλά και για διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις, εκθέσεις και μουσικές συναυλίες, οι οποίες διεξάγονται συχνά στους χώρους των μαρινών.» *(Ι. Πακαλία, 2012).*

### **2.1.1 Τα οφέλη που προκύπτουν από τη χωροθέτηση τουριστικού λιμένα**

Ιδιαίτερο ρόλο στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού σε μια χώρα έχουν οι λιμενικές υποδομές, τα τουριστικά λιμάνια και οι μαρίνες. Γι' αυτό, τα οφέλη από τη χωροθέτηση τουριστικών λιμένων είναι πολλαπλά. Οι τουριστικοί λιμένες, αποτελούν εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής, όπως ορίζεται στον Νόμο 4276/2014, δύνανται να συνδυαστούν με ξενοδοχειακή εγκατάσταση 5 αστέρων και επιπλωμένες τουριστικές κατοικίες και να αποτελέσουν τμήμα Σύνθετου Τουριστικού Καταλύματος, ώστε να γίνει χρήση των ευεργετικών διατάξεων και όρων δόμησης που δίνονται για τον εν λόγω τύπο τουριστικής επένδυσης. Επιπλέον, λόγω της διττής φύσης των τουριστικών λιμένων, μπορούν να προκύψουν οικονομικά οφέλη, τόσο από τον ελλιμενισμό των σκαφών και των συναφών υπηρεσιών, όσο και από τις εμπορικές χρήσεις που κατά περίπτωση χωροθετούνται εντός της χερσαίας ζώνης. *(Θωμάς Δαλαμπούρας, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ, M.Arch UCL London, ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4276/2014, ΦΕΚ Α 155/30.07.2014, ιστοσελίδα Ε.Ο.Τ.),*

Ειδικά στην περίπτωση υφιστάμενων τουριστικών λιμένων του Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ, οι οποίοι αποτελούνται από μεγάλες εκτάσεις χερσαίας ζώνης, υπάρχει η δυνατότητα χωροθέτησης κατά μήκος της παραθαλάσσιας ζώνης, πολλών και οικονομικά ωφέλιμων χρήσεων. Τέτοιες περιπτώσεις είναι η πλειοψηφία των σημαντικότερων τουριστικών λιμένων της Αττικής, στις χερσαίες ζώνες των οποίων έχουν προταθεί ξενοδοχεία, παραθαλάσσιες κατοικίες, κτίρια γραφείων, εμπορικά κέντρα, χώροι αναψυχής οι οποίοι συνδυαστικά με την θαλάσσια ζώνη δημιουργούν ένα ελκυστικό τόπο επίσκεψης των κατοίκων της Αθήνας και της Αττικής εν γένει.

Γενικότερα, η προσέλκυση επενδύσεων σε υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες που μέχρι πρότινος παρέμεναν αναξιοποίητοι και μη λειτουργικοί, μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην αλλαγή της εικόνας ολόκληρων περιοχών και να ενδυναμώσει περαιτέρω την τουριστική βιομηχανία της Ελλάδας. (Θωμάς Δαλαμπούρας, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ, M.Arch UCL London)

Οι οργανωμένες μαρίνες προβάλλουν τη χώρα μας στο εξωτερικό και προσελκύουν τουρίστες υψηλού οικονομικού επιπέδου συμβάλλοντας καθοριστικά στην Εθνική μας Οικονομία.



*Εικόνα 2-1 : Μαρίνα της Λέρου (Ελληνική Ένωση Μαρινών)*

Σύμφωνα με μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Πανεπιστήμιο Πειραιά, Νοέμβριος 2012), για **100 θέσεις ελλιμενισμού δημιουργούνται 4,4 άμεσες θέσεις εργασίας** και άλλες 100 έμμεσες στην ευρύτερη περιοχή μιας μαρίνας όπου δραστηριοποιούνται επαγγελματίες και μικρομεσαίες επιχειρήσεις εξυπηρέτησης σκαφών, συντήρησης, καρνάγια, προμηθευτές καυσίμων και τροφοδοσίας κ.α. Συγκεκριμένα στα άμεσα ή έμμεσα οφέλη τις Εθνικής Οικονομίας υπολογίζονται τα έσοδα από:

α) Τα *λιμενικά τέλη* που πρέπει να καταβάλουν τα σκάφη αναψυχής που χρησιμοποιούν τις λιμενικές υποδομές και τα οποία καθορίζονται με κανονιστικές πράξεις του αρμόδιου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) και πληρώνονται στα εκάστοτε Λιμεναρχεία ή Λιμενικά ταμεία.

β) Τα *καύσιμα* που διατίθενται σε πολλά λιμάνια της χώρας, κυρίως με βυτιοφόρα οχήματα ή μέσω οργανωμένου παράκτιου δικτύου σταθμών πετρελαίου.

γ) Το *πόσιμο νερό*, όπου στις μαρίνες του Ε.Ο.Τ. υπάρχει μια πρόσθετη επιβάρυνση της τάξης του 80% επί των τελών της αστικής κατανάλωσης. Στα λιμάνια, το νερό διατίθεται στην προκυμαία ή μεταφέρεται οδικά με όχημα.

δ) Τροφοεφόδια, πάγος, υγραέριο και άλλα αγαθά, όπου η προμήθειά τους στα περισσότερα λιμάνια της χώρας πραγματοποιείται από ιδιώτες.

ε) Οι επισκευές ευρείας έκτασης κυρίως σε μαρίνες με οργανωμένες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

τ) Τα τέλη διαχείμασης σε μαρίνες που διαθέτουν χώρο στην χερσαία ζώνη τους και προσφέρουν τη συγκεκριμένη υπηρεσία μαζί με την ιδιωτική φύλαξη των σκαφών.

Η Ελλάδα, σύμφωνα με την Ελληνική Ένωση Μαρινών, (δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία από το Υπουργείο Τουρισμού), διαθέτει σε λειτουργία 12.769 θέσεις ελλιμενισμού σε μαρίνες και συνολική περίμετρο ακτογραμμών 16.040 km. Αυτό αποδεικνύει ότι αντιστοιχούν μόλις 0,80 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής. Οι χωροθετημένες μαρίνες είναι 62 τον αριθμό (17.655 θέσεις ελλιμενισμού) αλλά κάποιες δεν λειτουργούν και κάποιες βρίσκονται υπό καθεστώς κατασκευής ή εξεύρεσης νέου διαχειριστή μετά την ένταξή τους στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.) προκειμένου να αναβαθμίσουν τις υποδομές τους και επαναλειτουργήσουν. Η Χώρα μας, διαθέτει επίσης και τουριστικά καταφύγια και αγκυροβόλια (5.407 θέσεις ελλιμενισμού) και ξενοδοχειακούς λιμένες ιδιωτικής ιδιοκτησίας (203 θέσεις ελλιμενισμού) (Υπουργείο Περιβάλλοντος, συνέδριο ICOMIA 2018).

Όπως παρατηρείται στον πίνακα που ακολουθεί, η Ελλάδα διαθέτει τις λιγότερες κατ' αντιστοιχία θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής, σε σχέση με γειτονικές χώρες της Μεσογείου. Η μακροχρόνια απουσία στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης στην χώρα μας για τον θαλάσσιο τουρισμό – yachting μείωσε σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του κλάδου και η απουσία στήριξης από την πολιτεία σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση οδήγησαν σε απώλειες της τάξεως του 20% σκαφών αναψυχής που πουλήθηκαν σε ξένους ή αποχώρησαν από την Ελλάδα, σύμφωνα με έκθεση που παρουσιάστηκε στο Παγκόσμιο συνέδριο Icomia το 2018.

Στην πράξη, για να ανέλθει η χώρα μας στην ίδια αναλογία: 18,04 θέσεις ελλιμενισμού/χιλιόμετρο ακτογραμμής που υπολογίζεται ότι φέρει η γειτονική μας Ιταλία, πρέπει να δημιουργηθούν 275.172 νέες θέσεις ελλιμενισμού.

**Πίνακας 2-1: Αριθμός θέσεων ελλιμενισμού και ποσοστά αναλογίας ανά χώρα.**

ΧΩΡΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ (πηγή:ICOMIA)	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ (πηγή : Wikipedia)	ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑ θέσεων / Km ακτογραμμής
Ελλάδα	12.769	16.040	0,80
Κροατία	17.949	8.032	2,23
Τουρκία	18.552	9.827	1,89
Γαλλία	196.200	6.316	31,06
Ισπανία	130.250	6.882	18,90
Ιταλία	172.000	9.532	18,04

Γνωρίζοντας ότι ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού αποτελεί επίσης μια επιχειρηματική δραστηριότητα η οποία συνεισφέρει στην Εθνική Οικονομία του κράτους όπως και ο τουρισμός γενικότερα και λαμβανομένου υπόψη ότι η χώρα μας διαθέτει ποιότητα φυσικών πόρων όπως ακτές, νησιά, καλές κλιματολογικές συνθήκες κυρίως κατά τους θερινούς μήνες και φυσικούς κόλπους με προστατευμένα νερά η δημιουργία νέων μαρινών καθώς και η αξιοποίηση και βελτίωση των υφισταμένων, αποτελεί επιτακτική ανάγκη.

*Πίνακας 2-2: Αφίξεις αλλοδαπών στην χώρα μας σε εκατομμύρια 2017, 2018(ΕΛ.ΣΤΑ.Τ κ' Τράπεζα της Ελλάδος)*

Αφίξεις μη κατοίκων στην Ελλάδα				
Έτος	Αφίξεις	Χώρες Ε.Ε.	Λοιπές χώρες	Μεταβολή
2017	27.194	18.583	8.611	
2018	30.123	21.398	8.725	10,77%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ. /ΤτΕ

*Πίνακας 2-3: Τουριστικά έσοδα στην χώρα μας 2017, 2018(ΕΛ.ΣΤΑ.Τ κ' Τράπεζα της Ελλάδος)*

Τουριστικά έσοδα		
Έτος	Τουριστικές Εισπράξεις (€κατ.)	Μεταβολή
2017	14.596	
2018	16.086	10,21%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ. / ΤτΕ

*Πίνακας 2-4: Αύξηση τουρισμού 8,13% και αύξηση Α.Ε.Π. 1,92% Τουριστικά έσοδα στην χώρα μας 2017, 2018(ΕΛ.ΣΤΑ.Τ κ' Τράπεζα της Ελλάδος)*

Σύγκριση ΑΕΠ και τουριστικών εσόδων (2017-2018)			
Έτος	2017	2018	Μεταβολή 2018/17
ΑΕΠ (€κατ.)	187.200	190.800	1,92%
Τουριστικές εισπράξεις (€κατ.)	14.596	16.086	10,21%
Τουριστικές εισπράξεις ως % επι του ΑΕΠ	7,80%	8,43%	8,13%

Πηγή: Τράπεζα Ελλάδος

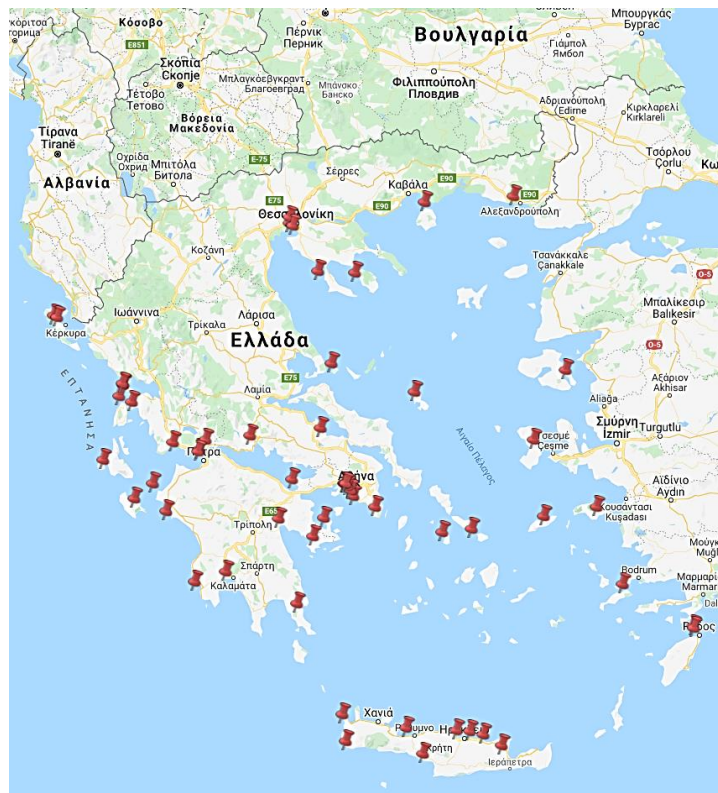
## 2.2 Τα είδη των τουριστικών λιμένων

Ένας τουριστικός λιμένας για σκάφη αναψυχής συμπεριλαμβάνει συγχρόνως τον χερσαίο και το θαλάσσιο χώρο και χρήσεις όπως ο ελλιμενισμός των σκαφών αυτών αλλά παράλληλα και ναυταθλητικές δραστηριότητες όπως ιστιοπλοΐα, κανό – καγιάκ, χειρισμός ταχύπλοων σκαφών κ.α. Σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται στις τρεις κατηγορίες : α) μαρίνες, β) καταφύγια σκαφών, γ)αγκυροβόλια σκαφών και παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω:

α) Η μαρίνα είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών για μικρά αλλά και μεγάλα σκάφη αλλά και για μεγάλο αριθμό θέσεων που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και

Τουρισμού όπως προβλέπεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

Παρακάτω παρουσιάζεται χάρτης με τις 57 χωροθετημένες μαρίνες της Ελλάδας, σύμφωνα με το Υπουργείο Τουρισμού. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι σχεδόν οι μισές από αυτές λειτουργούν σήμερα στην χώρα μας.



Εικόνα 2-2: Χάρτης με τους 57 τουριστικούς λιμένες. (<https://mintour.gov.gr/ependyseis/toyristikoi-limenes/chartes-toyristikon-limennon/>)

Πίνακας 2-5: Οι 57 τουριστικοί λιμένες στην Ελλάδα

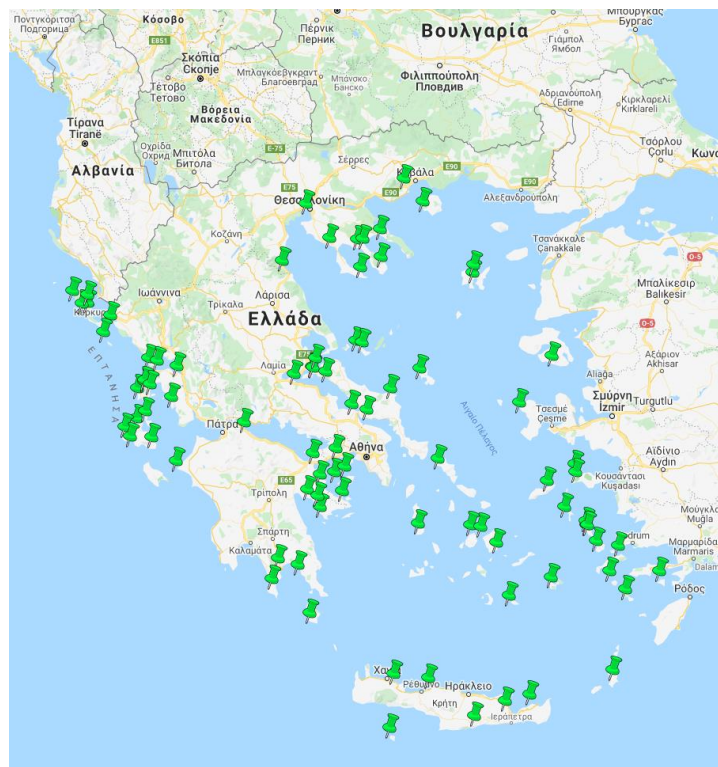
Αγία Γαλήνη	Λουτράκι
Άγιος Νικόλαος	Μανδράκι
Αγιά Πατρών	Μάλλια
Άγιος Κοσμάς	Μαρίνα Αλίμου
Άκτιο Αιτωλοακαρνανίας	Μέθανα
Αλεξανδρούπολη	Μεσολόγγι
Αργοστόλι	Μονεμβασιά
Αρετσού Καλαμαριάς	Μυτιλήνη
Αχίλι	Όρμος Λευκάδας Ικαρίας
Βουλιαγμένη	Ναύπλιο
Γλυφάδα	Όρμος Δερματά
Γούβες Πεδιάδος	Όρμος Πανόρμου Λαυρεωτικής
Γουβιά	Όρμος Σκροπονερίου Ευβοίας
Γρίμποβο Ναυπάκτου	Παλαιόχωρα
Εντός Λιμένα Θεσσαλονίκης	Πάλαιος Αιτωλοακαρνανίας VOUNAKI BEACH
Ερμιόνη Αργολίδος	Πάτρα
Ζάκυνθος	Πηδαλι Σύρου

Ζέα Πειραιάς	Πόρτο Καρράς
Θάσος	Πρέβεζα
Ιτέα	Πυθαγόρειο Σάμου
Καλαμάτα	Πυλαία Θεσσαλονίκης
Καστέλο	Πύλος
Κατάκολο	Ρέθυμνο
Κέρκυρα	Σάνη Κασσάνδρας
Κίσαμος	Σφαγεία Μαρίνα Ρόδου
Κυλλήνη	Σκιάθος
Κως	Στάδιο Ειρήνης & Φιλίας
Λευκάδα	Τούρλος Μυκόνου
	Φλοίσβος

β) Το καταφύγιο σκαφών είναι τουριστικός λιμένας με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και κτιριακές υποδομές τουλάχιστον 100τ.μ.. Σε αυτά υφίστανται βασικές εγκαταστάσεις και παροχές ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.

γ) Το αγκυροβόλιο σκαφών είναι τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, λιμνών ή ποταμών, και φέρει ελαφρύ εξοπλισμό, (μη μόνιμες κατασκευές) ο οποίος δεν προκαλεί αλλοίωση του περιβάλλοντος και φέρει και αυτό ακόμη μεγαλύτερο περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού.

Παρακάτω παρουσιάζεται χάρτης και πίνακας με τα 85 συνολικά τουριστικά αγκυροβόλια και καταφύγια που υπάρχουν στην Χώρα μας, σύμφωνα με το Υπουργείο Τουρισμού.



Εικόνα 2-3: Χάρτης με τα 85 τουριστικά καταφύγια και τα αγκυροβόλια .  
[\(https://mintour.gov.gr/ependyseis/toyristikoi-limenes/chartes-toyristikon-limenon/\)](https://mintour.gov.gr/ependyseis/toyristikoi-limenes/chartes-toyristikon-limenon/)

**Πίνακας 2-6: Τα 85 τουριστικά καταφύγια και τα αγκυροβόλια στην Ελλάδα**

Καμένα Βούρλα	Μαραθόκαμπος
Αγία Ευφημία Κεφαλληνίας	Μπατσι Άνδρου
Άγιος Κήρυκος	Μπενίτσες Κέρκυρας
Άγιος Νικόλαος Αιγίου	Μούδρος Λήμνου
Αγκίστρι	Νάουσα Πάρου
Άκτιο (Preveza Marine)	Νέα Επίδαυρος
Αλύπα Παλαιοκαστρίτσας Κέρκυρας	Νέα Μουδανιά
Ανάφη	Νετιά Σκάλας Πάτμου
Ληστή Σπήλιο Αμμουδάρας Λασιθίου	Νικήτη Σιθωνίας
Αμφιλοχία	Νυδρί Λευκάδας
Αστακός	Όρμος Αλίντων Λέρου
Βαθύ Ιθάκης	Όρμος Βαθύ - Μεγανήσι Λευκάδας
Βασιλική Λευκάδας	Όρμος Παναγιάς Χαλκιδικής
Βλυχός Λευκάδας	Όρμος Φανερωμένης Λασιθίου
Βόλακας Αρμένων Χανίων	Ουρανούπολη
Βολισσός Χίου	Πάλλοι Νισύρου
Βόνιτσα	Χαντάκια Παραλίας Κάντιας
Βουρκάρι Χαλκίδας	Πάχη Μεγάρων
Γαύδος	Πέδι Σύμης
Πάνορμος Μυλοποτάμου	Πεντάτι Κέρκυρας
Γλύφα Ηλείας	Πηγαδάκι Συκιάς Χαλκιδικής
Γύθειο	Πηγάδια Καρπάθου
Εληός Σκοπέλου	Πλαταμώνας
Ερέτρια	Πλύτρα Λακωνίας
Ζέρι Συβότων Θεσπρωτίας	Πλωμάρι
Ηρακλίτσα	Πόρος
Κάλυμνος	Πορτο Χέλι
Καρλόβασι	Πουρνιάς Λήμνου
Κάνιστρο Κασσάνδρας Χαλκιδική	Ροβιές
Καψάλι Κυθήρων	Σαλάντι Κρανιδίου
Κοκκάλα Λακωνίας	Σβορώνατα Κεφαλληνίας
Κουφονήσια	Σκάλα Αστυπάλαιας
Κύμη	Σκάλα Κεφαλληνίας
Λάκκα Παξών	Σκόπελος (Χώρα)
Λακκί Λέρου	Σουβάλα Αίγινας
Λεγατάτα Ληξουρίου	Σουσάκι Αγ. Θεοδώρων Κορινθίας
Λιβάδεια Τήλου	Μανδράκι Κω
Λιβάδι Σερίφου	Σπηλιά-Παλαιός Λιμένας Κέρκυρας
Λιμενάκια Θάσου	Τεμένια Λακκιού Λέρου
Λιναριά Σκύρου	Τσοτύσουρας Ηρακλείου
Λουτρά Αιδηψού	Χώρα Νάξου
Λουτρά Αιδηψού - ANKAR	Ωρεοί Ευβοίας
	Ποσειδώνιο

Ένας τουριστικός λιμένας αποτελεί ένα λιμενικό έργο υψηλού κόστους και για τον σχεδιασμό του, την λειτουργία του και τη διαχείρισή του λαμβάνονται υπόψη μία σειρά από παραμέτρους που επηρεάζουν την βιωσιμότητα και την ανταποδοτικότητα της επένδυσης. Οι τουριστικοί λιμένες υλοποιούνται κατά κύριο λόγο είτε σε περιοχές με αυξημένη ζήτηση για μόνιμο ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής (π.χ. κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα) είτε σε περιοχές όπου αναπτύσσονται δραστηριότητες της ναυσιπλοΐας αναψυχής όπου υπάρχει ανάγκη για ελλιμενισμό από διερχόμενα σκάφη λόγω φυσικών, γεωγραφικών, κλιματολογικών παραγόντων και πολιτιστικών και ψυχαγωγικών αγαθών.

Επιπλέον είναι αναγκαίο να τοποθετούνται κοντά ή να έχουν πρόσβαση σε κεντρικούς οδικούς άξονες, αεροδρόμια, ξενοδοχειακές μονάδες.

Είναι πολύ σημαντικό τα έργα αυτά να γίνονται αποδεκτά από την τοπική κοινωνία και να προσαρμόζονται με τους πολεοδομικούς κανόνες, τις χρήσεις γης και το περιβάλλον της εκάστοτε περιοχής.

Οι υποδομές που πρέπει να παρέχονται σε έναν μεγάλο τουριστικό λιμένα κατηγοριοποιούνται σε αυτές που βρίσκονται στην θαλάσσια ζώνη και στην χερσαία ζώνη:

*Στην θαλάσσια ζώνη πρέπει να υφίστανται :*

α) Ασφαλές αγκυροβόλιο από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες και παροχή 24ωρης φύλαξης.

β) Παροχές σε ρεύμα, νερό, τηλέφωνο, τηλεόραση και καύσιμα.

γ) Δυνατότητα παραλαβής και προσωρινής αποθήκευσης λυμάτων, ακατάλληλων ελαιωδών και καταλοίπων που προέρχονται από τα σκάφη.

*Στη χερσαία ζώνη πρέπει να υφίστανται κατ' ελάχιστον :*

α) Κτίριο διοίκησης με γραφεία διοίκησης, λογιστήριο, τελωνείο, ιατρείο, τουριστικές υπηρεσίες και μετεωρολογικό κέντρο.

β) Καταστήματα γενικού εμπορίου, τροφίμων και ναυτιλιακού εξοπλισμού.

γ) Εστιατόριο, αναψυκτήριο.

δ) Γραφεία ενοικίασης σκαφών (chartering).

ε) Εγκαταστάσεις υγιεινής όπως τουαλέτες και μπάνια.

στ) Ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα για επισκευή και συντήρηση των σκαφών.

ζ) Χώρος διαχείμασης σκαφών .

Τέλος, συμπληρωματικά, σε έναν τουριστικό λιμένα μπορούν να δημιουργηθούν ξενοδοχειακές μονάδες, αθλητικές εγκαταστάσεις και καταστήματα γενικού εμπορίου.

### **2.3 Θεσμικό πλαίσιο τουριστικών λιμένων Ελλάδας**

Η πρώτη προσπάθεια δημιουργίας θεσμικού πλαισίου για τους τουριστικούς λιμένες χρονολογείται το 1976 με τον Νόμο 438/1976 (Φ.Ε.Κ. 256/Α/27.9.1976) με τίτλο : «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής». Ο εν λόγω Νόμος ρύθμιζε θέματα των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων, των ναυλώσεων τους, των πληρωμάτων τους καθώς και φορολογικά θέματα τους. Το ίδιο διάστημα ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) αναθέτει στην Έδρα Λιμενικών Έργων του Ε.Μ.Π. (μετέπειτα Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π.) την εκπόνηση Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.Σ.Υ.Λ.Α) (Θ. Γιαντισή, 2015) . Από τότε μέχρι σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί πολλές νομοθετικές παρεμβάσεις οι οποίες



βάζουν τους κανόνες που διέπουν τον θαλάσσιο τουρισμό ευρύτερα αλλά και ειδικότερα τους τουριστικούς λιμένες σκαφών αναψυχής όπως η Υπουργική Απόφαση 515316/81(ΦΕΚ 256/Β/11-5-81) που ορίζει τον κανονισμό λειτουργίας μαρινών, λιμένων για θαλαμηγά πλοία και πλοιάρια αναψυχής.

Μια από τις σημαντικότερες νομοθετικές παρεμβάσεις πραγματοποιήθηκε με τον Νόμο 2160/1993 με τίτλο : «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις», και συγκεκριμένα στο Κεφάλαιο Γ' με τίτλο : «Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων», με βάση τον οποίο νομοθετείται η διαδικασία χωροθέτησης, κατασκευής και λειτουργίας των τουριστικών λιμένων, καθορίζοντας ελάχιστες απαιτήσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται ανά κατηγορία λιμένα. Ο συγκεκριμένος νόμος αποτελούσε ως τότε τον βασικό νόμο για τους τουριστικούς λιμένες καθώς πριν από αυτόν οι λιμένες αυτοί χωροθετούντο και αδειοδοτούντο όπως και οι υπόλοιποι λιμένες. Δηλαδή δεν γινόταν διαχωρισμός στο είδος του λιμένα, με μια όμως βασική διοικητική διαφοροποίηση είναι ότι *η συνολική διαδικασία για την χωροθέτηση και αδειοδότηση τουριστικών λιμένων εποπτευόταν από το Υπουργείο Τουρισμού και όχι από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως συμβαίνει για τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις.* Ο χαρακτηρισμός ενός λιμένα ως "Μαρίνα" γινόταν με τριμερή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., Εμπορικής Ναυτιλίας και Τουρισμού, οπότε οι λιμένες αυτοί είχαν το δικαίωμα να διαθέτουν τιμολόγιο χρεώσεων υπηρεσιών και να εισπράττουν τέλη ελλιμενισμού. Από τότε έως σήμερα ο νόμος αυτός έχει τροποποιηθεί πολλές φορές, όπως με τους νόμους 2105/03 και 3220/04, αλλάζοντας το πλαίσιο σε σχέση τόσο με τη χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα όσο και σε σχέση με τη δημιουργία και λειτουργία του.

Με το παρόν νομοθετικό πλαίσιο είναι πολλοί οι εμπλεκόμενοι φορείς στη διαδικασία χωροθέτησης και λειτουργίας μιας μαρίνας, καθιστώντας την όλη διαδικασία εξαιρετικά χρονοβόρα. Ενδεικτικά αναφέρονται 9 από τους φορείς που εμπλέκονται:

1. Υπουργείο Ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής
2. Υπουργείο Τουρισμού
3. Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
4. Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων
5. Υπουργείο Πολιτισμού
6. Λιμενικό Σώμα
7. Κτηματική Υπηρεσία
8. Περιφέρειες
9. Τοπική Αυτοδιοίκηση

Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, του 2013, και για την καλύτερη οργάνωσή του, ο θαλάσσιος χώρος της επικράτειας, έχει χωριστεί σε Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (Ζ.Ν.Α.) βάσει γεωγραφικών

χαρακτηριστικών, μετεωρολογικών συνθηκών και προτιμώμενων ιστιοπλοϊκών διαδρομών. Οι Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής είναι οι εξής (Εικόνα 2.4, Πίνακας 2.5):



Εικόνα 2-4: Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής

Πίνακας 2-7: Οι Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής στην Ελλάδα

Z.N.A. 1: Θερμαϊκός-Βόρειες Σποράδες-Παγασητικός-Βόρειος Ευβοϊκός	Z.N.A. 2: Θρακικό Πέλαγος-Βόρειο Αιγαίο
Z.N.A. 3: Κεντρικό-Ανατολικό Αιγαίο	Z.N.A. 4: Νοτιοανατολικό Αιγαίο-Δωδεκάνησα
Z.N.A. 5: Κρήτη	Z.N.A. 6: Κυκλάδες
Z.N.A. 7: Νότια Πελοπόννησος	Z.N.A. 8: Αργολικός-Σαρωνικός-Νότιος Ευβοϊκός
Z.N.A. 9: Ιόνιο Πέλαγος	Z.N.A. 9α: Κορινθιακός (υποσύστημα της Z.N.A. 9)

### 2.3.1 Τουριστικοί λιμένες και διαδικασία ωρίμανσης της χωροθέτησης αυτών.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού αποτελεί βασική προτεραιότητα για το Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού στο πλαίσιο της Στρατηγικής Ανάπτυξης του Ελληνικού Τουρισμού, καθώς είναι ευρέως γνωστή η δυνατότητα -και ευκαιρία- της χώρας να πρωταγωνιστήσει στον τομέα αυτό. Προϋπόθεση για τη βέλτιστη αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας στον τομέα αυτό αποτελεί η ορθολογικότερη ανάπτυξη και δημιουργία νέων τουριστικών λιμένων καθώς και αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων της χώρας.

Η πρόταση δημιουργίας τουριστικών λιμένων μπορεί να γίνει είτε από το Ελληνικό Δημόσιο (Υπουργείο Τουρισμού) είτε από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Στην τελευταία περίπτωση, το φυσικό ή νομικό πρόσωπο θα πρέπει να είναι ο κύριος ή επικαρπότης του παραθαλάσσιου ακινήτου, στο οποίο θα γίνει η χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα. Αυτό δεν ισχύει στην περίπτωση καταφυγίου ή αγκυροβολίου.

Τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν για την χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα είναι τα εξής:

- 1) 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 Νόμο 2160/93, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Μεταξύ των προαπαιτούμενων μελετών, ξεχωρίζουν το Σχέδιο Γενικής Διάταξης (Master Plan), 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.
- 2) Ύστερα από την υποβολή και τον έλεγχο πληρότητας των δικαιολογητικών ζητείται η άποψη του οικείου Δήμου περί σκοπιμότητας δημιουργίας μαρίνας.
- 3) Αποδεικνύεται ιδιαίτερα χρήσιμος και είναι δέον να προηγηθεί όλων των μελετών ένας ενδεδειγμένος Τεχνικός Έλεγχος (Technical Due Diligence), 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.
- 4) Η έγκριση γίνεται μέσω Υπουργικής Απόφασης Χωροθέτησης και έπειτα από Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Α.Ε.Π.Ο).

Στην περίπτωση υφιστάμενων τουριστικών λιμένων που ανήκουν στο Δημόσιο (Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. ή Ε.ΤΑ.Δ.), είναι δυνατή η παραχώρησή τους προς εκμετάλλευση, μέσω δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού για την ανάδειξη Φορέα Διαχείρισης του εκάστοτε τουριστικού λιμένα. Η παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της ζώνης του τουριστικού λιμένα στον φορέα διαχείρισης διέπεται από τους όρους της σύμβασης, τις διατάξεις του Ν.2160 του Αστικού Κώδικα (*ιστοσελίδα deltaengineering*). Η σύμβαση που υπογράφεται εκ' μέρους του Δημοσίου από τον Υπουργό Ανάπτυξης και από τον νέο φορέα διαχείρισης του λιμένα περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο τα παρακάτω:

- Περιγραφή των έργων που αναλαμβάνει να εκτελέσει ο νέος φορέας.
- Το ελάχιστο ποσό της επένδυσης που απαιτείται για τα παραπάνω έργα και τον τρόπο κάλυψής αυτού.
- Τη χρονική διάρκεια της παραχώρησης.
- Το οικονομικό αντάλλαγμα που καταβάλλεται στο Δημόσιο για όλη την διάρκεια παραχώρησης και ο τρόπος καταβολής του.
- Τις ποινικές ρήτρες για μη σύννομες παρεμβάσεις.

Υποχρέωση και απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η συμβατότητα της επένδυσης με τον ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό, την εναρμόνιση με το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον, την πολιτιστική και περιβαλλοντική προστασία, η εύκολη προσπελασιμότητα π.χ. η ύπαρξη αεροδρομίου, το οικονομικό προφίλ της περιοχής και η αποδοχή του έργου από τους τοπικούς φορείς. Χαρακτηριστικά πρόσφατα παραδείγματα τέτοιας διαδικασίας

είναι οι περιπτώσεις της μαρίνας Αλίμου και της μαρίνας Χίου. Τα δικαιολογητικά που απαιτούνται μπορεί να διαφέρουν αναλόγως της φύσης του εκάστοτε προς παραχώρηση τουριστικού λιμένα. Στην περίπτωση αυτή, στις προαναφερθείσες καίριες μελέτες, προστίθεται και το Σχέδιο Οικονομικής Βιωσιμότητας (Business Plan) ως προαπαιτούμενο για την αίτηση, στο οποίο θα αναλύεται η οικονομική βιωσιμότητα των προτεινόμενων έργων και επεμβάσεων.



*Εικόνα 2-5: Μαρίνα Αλίμου (Ελληνική Ένωση Μαρινών)*

Με την επιλογή του πλειοδότη και μέσω της Σύμβασης Παραχώρησης γίνεται η εκχώρηση της χρήσης του τουριστικού λιμένα με βάση τους όρους παραχώρησης. Μετά την υπογραφή της σύμβασης, ο νέος Φορέας Διαχείρισης υποβάλλει στο Υπουργείο Τουρισμού:

- Το σύνολο των οριστικών μελετών για την έκδοση των επιμέρους λιμενικών και οικοδομικών αδειών (Σχέδιο Γενικής Διάταξης, Μελέτες λιμενικών, Μελέτες Αρχιτεκτονικών, Στατικών, Η/Μ, Κυκλοφοριακή Μελέτη, κ.ά)
- Την εγκεκριμένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) – Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Α.Ε.Π.Ο)
- Χρονοδιάγραμμα κατασκευής των προτεινόμενων έργων και τέλος εγγυητική επιστολή.

## **2.4 Κατηγορίες μαρινών**

Οι μαρίνες κατατάσσονται ανάλογα με τα οικονομικά κριτήρια και των τρόπου διαχείρισής τους σε τρεις μεγάλες κατηγορίες οι οποίες είναι:

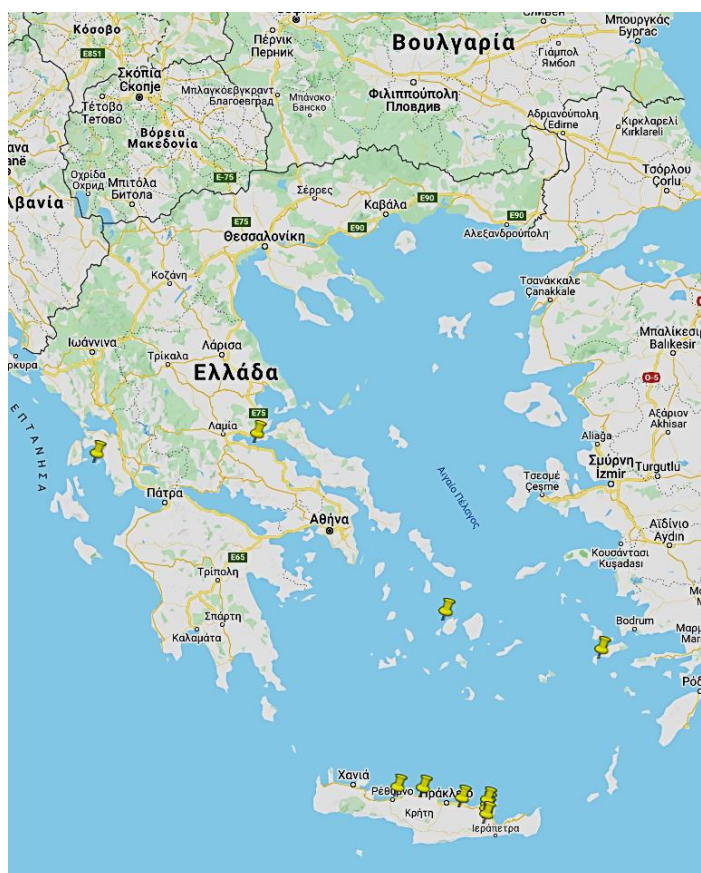
- 1) Οι Δημόσιες.
- 2) Οι Ιδιωτικές.
- 3) Τα συγκροτήματα των εμπορικών μαρινών.

Η βασική διαφορά ανάμεσα στις ιδιωτικές μαρίνες και στα συγκροτήματα εμπορικών μαρινών έγκειται στο μέγεθος της χωρητικότητας αυτών και των οικισμών στους οποίους βρίσκονται.

Όσον αφορά τις δημόσιες μαρίνες αυτές χαρακτηρίζονται από λιμενικές εγκαταστάσεις σκαφών αναψυχής που μελετώνται, χρηματοδοτούνται, κατασκευάζονται, διαχειρίζονται και συντηρούνται από το Δημόσιο, τους Δημόσιους οργανισμούς ή την τοπική Αυτοδιοίκηση και εξυπηρετούν το κοινωνικό σύνολο και τους ιδιοκτήτες των σκαφών αναψυχής οι οποίοι κατά ένα μεγάλο ποσοστό κατοικούν στην ευρύτερη περιοχή. Πολλές είναι οι περιπτώσεις όπου δημόσιες μαρίνες που βρίσκονται στο Ελληνική παράκτια ζώνη πέρασαν με ιδιωτικές συμβάσεις στα χέρια ιδιωτών, κυρίως μετά την ένταξή τους στο Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. και διαχειρίζονται πλέον από ιδιώτες και κυρίως μεγάλους ομίλους που δραστηριοποιούνται στον χώρο αυτόν προς ιδίων όφελος.

“Οι ιδιωτικές μαρίνες κατασκευάζονται και λειτουργούν από ιδιώτες οι οποίοι τις εκμεταλλεύονται έχοντας σημαντικά οικονομικά κέρδη καθότι μια άρτια κατασκευασμένη και λειτουργική μαρίνα αποτελεί μια οικονομικά εύρωστη επιχείρηση. Αυτό συμβαίνει κατά κύριο λόγο σε ξένες χώρες όπου παράλληλα συμμετέχουν ενεργά στην κοινωνική ζωή διοργανώνοντας διάφορες εκδηλώσεις, δημιουργώντας οργανωμένες λέσχες με σταθερά μέλη από την περιοχή, αλλά και διερχόμενους ταξιδιώτες”. (Πηγή : Καλαντζή Πελαγία 2004). Στην Ελλάδα, ιδιωτικές μαρίνες παρατηρούνται και σε μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα, όπως συμβαίνει στο νησί της Κρήτης και της Κέρκυρας που δημιουργούνται μέσα σε ιδιωτικούς φυσικούς προστατευμένους κόλπους.

Παρακάτω παρουσιάζεται χάρτης και πίνακας με τις 11 ξενοδοχειακές μαρίνες που υπάρχουν στη Χώρα μας σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Υπουργείου Τουρισμού.



**Εικόνα 2-6: Χάρτης με τους 11 ξενοδοχειακούς τουριστικούς λιμένες της Ελλάδος.**  
(<https://mintour.gov.gr/ependyseis/toyristikoi-limenes/chartes-toyristikon-limenes/> Χάρτης google maps)

**Πίνακας 2-8 : Οι 11 ξενοδοχειακοί λιμένες στην Ελλάδα**

Πόρτο Πάρος Νάουσα Πάρου
Porto Bello Καρδάμaina Κώς
Creta Panorama Λιανός Κάβος Ρεθύμνου
Porto Elounda Resort Λασιθίου
Γρεγολίμανο Άγιος Γεώργιος Λιχιάδας Ευβοίας
Nana Χερσόνησος Ηρακλείου
Mirabello Άγιος Νικόλαος
Σαμαράς Πυθαγόρας Σταυρολιμνιώνας Αστακός Αιτωλοακαρνανίας
Fodele Vip Thalasso Όρμος Φόδελε Ηρακλείου
Blue Palace Πλάκα Ελούντα
Βαθύ Αγίου Νικολάου

## 2.5 Οι εν λειτουργία μαρίνες στην Ελλάδα

Μετά από έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε ιδιωτικές ιστοσελίδες και σε δημοσιεύσεις εργασιών (ICOMIA 2018) που πραγματεύονται το αντικείμενα των μαρινών στην χώρα μας, δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας (Πίνακας 2.9). Ο πίνακας αυτός είναι ενημερωμένος με τα δεδομένα που υπάρχουν αυτή τη χρονική στιγμή και πληροφορεί ως προς τα ονόματα και την τοποθεσία των Ελληνικών μαρινών που είναι σε λειτουργία ή βρίσκονται υπό καθεστώς κατασκευής. Πολλές από αυτές ανήκουν στο Δημόσιο και έχουν περάσει στα χεριά του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. προκειμένου να οριστεί η εξέλιξή τους και να αποφασιστεί το αν, το πότε και με ο τρόπο με τον οποίο θα παραχωρηθούν σε νέο διαχειριστή ο οποίος θα είναι ιδιώτης.

**Πίνακας 2-9: Οι εν λειτουργία μαρίνες στην Ελλάδα ανά Περιφέρεια**

	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΕΛΛΙΜ E- ΝΙΣΜΟΣ	ΔΙΑΧΕΙ- ΜΑΣΗ	ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	ΠΗΓΗ
<b>ΑΤΤΙΚΗΣ</b>						
Μαρίνα Αγίου Κοσμά	Λεωφ. Ποσειδώνος Ελληνικό	337	-	Ελικοδρόμιο	ΙΔΙΩΤΙΚΗ	<a href="http://www.hellinikon.com">www.hellinikon.com</a>
Μαρίνα Αλίμου	Λεωφ. Ποσειδώνος Άλιμος	1080	600		ΔΗΜΟΣΙΟ-ΤΑΙΠΕΔ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ : Άκτωρ Α.Ε.	<a href="http://alimos-marina.gr/">http://alimos-marina.gr/</a>
Αστήρ ΜαρίναΒου-λιαγμένη	Βουλιαγμένη	102			ΙΔΙΩΤΙΚΗ	<a href="https://www.astir.gr/marina">https://www.astir.gr/marina</a>
Μαρίνα Αθηνών	Νέο Φάληρο, Πειραιάς	130			ΙΔΙΩΤΙΚΗ	<a href="https://www.athens-marina.com/">https://www.athens-marina.com/</a>
Μαρίνα Φλοίσβου	Φάληρο, Αθήνα	303		Ελικοδρόμιο	ΙΔΙΩΤΙΚΗ	<a href="http://www.flisvos-marina.com/">http://www.flisvos-marina.com/</a>
Olympic Marine S.A.,	Λαύριο, Αττική	680	700	Ναυπηγοεπι-σκευαστική μονάδα	ΙΔΙΩΤΙΚΗ	<a href="http://www.olympicmarine.com/">http://www.olympicmarine.com/</a>

Μαρίνα Ζέας	Πειραιάς	670		Πισίνα	ΙΔΙΩΤΙΚΗ D MARINAS HELLAS	<a href="http://www.d-marin.gr/">http://www.d-marin.gr/</a>
<b>ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ</b>						
Μαρίνα Μυτιλήνης	Μακρύς Γιαλός, Μυτιλήνη, Λέσβος	222	32			<a href="http://www.mytilinimarina.com/">http://www.mytilinimarina.com/</a>
Μαρίνα Χίου	Καστέλο, Χίος	180		παιδότοπος, ποδηλατόδρομος, καταστήματα εστίασης, ξενοδοχείο	Μαρίνα Χίου ΑΕ του AVLUM ENTERPRISE S COMPANY LIMITED -	<a href="https://www.hradf.com/portfolio/view/116/marina-of-chios?acceptall">https://www.hradf.com/portfolio/view/116/marina-of-chios?acceptall</a> <a href="https://chiosport.gr/marinas/chios-marina/">https://chiosport.gr/marinas/chios-marina/</a>
<b>ΚΡΗΤΗΣ</b>						
Μαρίνα Αγίου Νικολάου	Άγιος Νικόλαος, Κρήτη	255	165		Depaman S.A.	<a href="http://www.marin.aofagiosnikolaos.gr/">http://www.marin.aofagiosnikolaos.gr/</a>
<b>ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ</b>						
Κως Μαρίνα	Λεωφ. Γ. Παπανδρέου, Κως	250	150			<a href="http://www.kosmarina.gr/">http://www.kosmarina.gr/</a>
Μαρίνα Λέρου	Λακκί, Λέρος	220	550		Evros S.A	<a href="http://www.lerosmarina.gr/">http://www.lerosmarina.gr/</a>
Μαρίνα Ρόδου	Οδός Αυστραλίας, Ρόδος	400				<a href="http://www.rhodesmarinas.com/">http://www.rhodesmarinas.com/</a>
Μαρίνα Σάμου	Πυθαγόρειο, Σάμος	280	170			<a href="http://www.samosmarina.gr/">http://www.samosmarina.gr/</a>
<b>ΙΟΝΙΟΙ ΝΗΣΟΙ</b>						
Μαρίνα Γουβιών	Τζάβρος, Κέρκυρα	1235	520	Πισίνα	ΙΔΙΩΤΙΚΗ D MARINAS HELLAS	<a href="http://www.d-marin.gr/">http://www.d-marin.gr/</a>
Μαρίνα Ζακύνθου	Λομβάρδου 25, Ζάκυνθος	150			ΤΑΙΠΕΔ Σε μειοδότη από κοινού AVLUM ENTERPRISE S COMPANY LIMITED	<a href="https://www.hradf.com/portfolio/view/133/marina-zakynthoy">https://www.hradf.com/portfolio/view/133/marina-zakynthoy</a> <a href="https://ermisnews.gr">https://ermisnews.gr</a>
Μαρίνα Αργοστόλι	Αργοστόλι, Κεφαλλονιά					
Μαρίνα Λευκάδας	Λευκάδα,	620	280	Πισίνα	ΙΔΙΩΤΙΚΗ D MARINAS HELLAS	<a href="http://www.d-marin.gr/">http://www.d-marin.gr/</a>
<b>ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ</b>						
Μαρίνα Κλεοπάτρα	Άκτιο – Πρέβεζα			Συντήρηση κ' επισκευή σκαφών	AVLUM ENTERPRISE S COMPANY LIMITED	<a href="http://www.cleopatra-marina.gr/">http://www.cleopatra-marina.gr/</a>
Μαρίνα Πρέβεζας	Νέο Λιμάνι, Πρέβεζα	300		Pump Out station (bilge and blackwater)	AVLUM ENTERPRISE S COMPANY LIMITED	<a href="http://www.prevezamarina.com/">http://www.prevezamarina.com/</a> (δεν λειτουργεί)
<b>ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ</b>						

Μαρίνα Καλαμάτας	Καλαμάτα	250	150	Τελωνείο, Λιμεναρχείο		www.ksmarin.com
<b>ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ</b>						
Sani Marina, Sani Resort	Κασσάνδρα Χαλκιδικής	215		20 εστιατόρια, 4 πολυτελή σπα, ξενοδοχεία		
Μαρίνα Καλαμαριάς	Αρετσού, Θεσσαλονίκη	380			Δημόσιος Διαγωνισμός από ΤΑΙΠΕΔ	
<b>ΘΕΣΣΑΛΙΑ</b>						
Sanni Marine	Πλαταμώνας, Πιερία	90				http://www.marina-platamon.gr/
<b>ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ</b>						
Μαρίνα Ιτέας	Ιτέα Φωκίδος,	146	60	Ανολοκλήρωτες χερσαίες υποδομές	ΤΑΙΠΕΔ	<a href="http://www.marina-iteas.com">Μαρίνα Ιτέας - ΤΑΙΠΕΔ (hradf.com)</a>
<b>ΚΡΗΤΗ</b>						
Άγιος Νικόλαος	Άγ. Νικόλαος Λασιθίου	250			ΔΗΜΟΣ	



Εικόνα 2-7: Olympic Marine Λαόριο (Ελληνική Ένωση Μαρινών)





*Εικόνα 2-8: Μαρίνα Θεσσαλονίκης (Ελληνική Ένωση Μαρινών)*



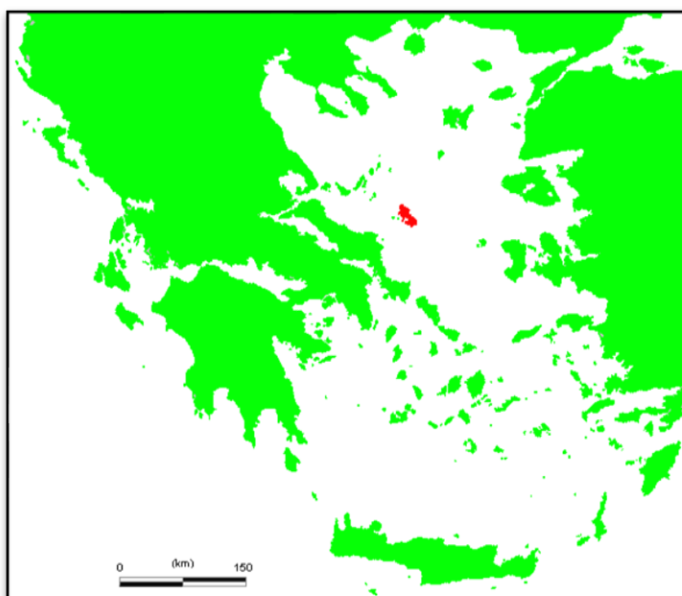
*Εικόνα 2-9: Μαρίνα Κλεοπάτρα στο Άκτιο (Ελληνική Ένωση Μαρινών)*

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

### 3.1. Ο Δήμος Σκύρου

#### 3.1.1 Γεωγραφική θέση και γενικά χαρακτηριστικά

Η Σκύρος ανήκει στο νησιώτικο συγκρότημα των Σποράδων των οποίων είναι το μεγαλύτερο και το νοτιότερο νησί. Βρίσκεται στην βορειοανατολική πλευρά της Εύβοιας στην οποία και ανήκει και απέχει από αυτήν απόσταση 35 χιλιομέτρων. Έχει πληθυσμό περίπου 3.000 κατοίκους. Γεωγραφικά τοποθετείται μεταξύ της κεντρικής και βόρειας Ελλάδας και στην ανατολική πλευρά της Μεσογείου. Βρέχεται από τα νερά του Αιγαίου Πελάγους και στις ακτές της απλώνονται παραλίες με διαφορετική μεταξύ τους μορφολογία.

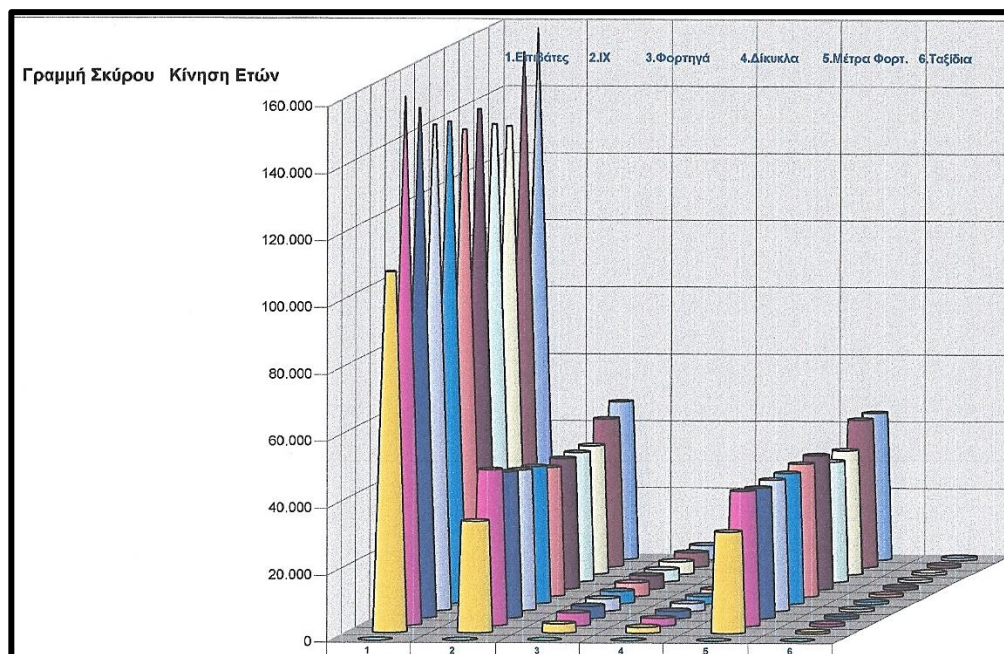


*Εικόνα 3-1: Η θέση της Σκύρου στην Ελλάδα. (wikipedia)*

Αποτελεί σημαντικό τουριστικό προορισμό για όλους τους Έλληνες αλλά κυρίως για τους κατοίκους της Εύβοιας και της Στερεάς Ελλάδας καθώς και για αυτούς από την Αττική διότι αποτελεί έναν πολύ κοντινό προορισμό εξόρμησης. Αποτελεί έναν τόπο με μακρά πολιτισμική παράδοση και αντιπροσωπευτικά δείγματα λαϊκής τέχνης. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Σκύρος είναι ένα νησί με συνεχή ανοδική πορεία στον τομέα της ανάπτυξης και του τουρισμού εδώ και 25 χρόνια. Ενώ, τα τελευταία οχτώ χρόνια λόγω της καλής οργάνωσης και βελτίωσης των τεχνικών υποδομών και συγκοινωνιακών μέσων πρόσβασης σε αυτό, σε συνδυασμό με την σημαντική προβολή της σε Ελλάδα και εξωτερικό, αποτελεί έναν γνωστό και διαδεδомένο προορισμό κυρίως κατά τους μήνες Μάρτιο (Σκυριανό Καρναβάλι) έως και Σεπτέμβριο που υποστηρίζει με επιτυχία τον καλοκαιρινό και φθινοπωρινό τουρισμό.

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει στοιχεία για την κίνηση που παρουσιάζει το νησί από το έτος 2010 έως το έτος 2020 σύμφωνα με την ακτοπλοϊκή γραμμή που συνδέει το νησί με την Κύμη και τα υπόλοιπα νησιά των Σποράδων.

**Πίνακας 3-1: Ακτοπλοϊκή γραμμή Σκύρου - κίνηση ετών (Παραχώρηση από Ναυτιλιακή εταιρεία Σκύρου για αποκλειστική χρήση στην συγκεκριμένη εργασία)**



Έτος	1. Επιβάτες	2. ΙΧ	3. Φορτηγά	4. Δίκυκλα	5. Μέτρα Φορτ.	6. Ταξίδια
2021	0	0	0	0	0	0
2020	107.708	33.329	2.829	1.834	30.357	646
2019	157.722	46.517	3.856	2.323	40.382	854
2018	152.119	43.665	3.698	2.282	39.048	850
2017	144.961	41.985	3.785	2.407	39.300	862
2016	143.650	40.831	3.766	2.359	39.034	834
2015	139.097	38.433	4.073	2.203	39.640	837
2014	143.032	38.858	4.026	2.299	39.963	827
2013	136.325	38.473	3.597	2.619	35.938	819
2012	133.541	38.319	3.810	2.524	37.054	822
2011	153.341	44.145	4.253	2.642	44.027	834
2010	158.414	47.012	4.301	2.452	43.829	814

Από τον πίνακα συμπεραίνουμε ότι το 2010 και 2011 ήταν δυο χρονιές που υπήρχε μεγάλη επισκεψιμότητα στο νησί της τάξης των 155.000 ανθρώπων. Στη συνέχεια το έτος 2012 μειώθηκε σε ποσοστό περίπου 12% και στη συνέχεια παρουσίασε ανοδική πορεία. Ωστόσο το 2020 παρουσίασε μείωση κατά ποσοστό 30% περίπου και αυτή οφείλεται στις νέες συνθήκες που επικράτησαν στην χώρα και στην ανασφάλεια του του ταξιδιώτη να πραγματοποιήσει κάποιο ταξίδι, λόγω της Πανδημίας του Covid-19.

Αξιζει να σημειωθεί ότι ενδιαφέρον επίσκεψης υπάρχει και από άλλες χώρες της Ευρώπης, κυρίως μετά τη δημιουργία πτήσεων τσάρτερ από και προς το αεροδρόμιο που διαθέτει το νησί.

Ολόκληρο το νησί έχει έκταση 215 τ. χιλιόμετρα με μέγιστο μήκος 29 χιλιόμετρα, ελάχιστο πλάτος 2 χιλιόμετρα, μήκος ακτών 129,6 χιλιόμετρα και περίμετρο 80 μίλια. Αποτελείται από τρεις κυρίως όγκους, διαχωριζόμενους από δύο επίπεδες λωρίδες που ήταν κάποτε θάλασσα. Οι λωρίδες αυτές είναι: η μια από το Αχίλλι ως την Καλαμίτσα μήκους τεσσάρων περίπου χιλιομέτρων και πλάτους δύομιση χιλιομέτρων και η άλλη από το Μέαλος (περιοχή Ασπούς) ως τις Αχερούνες, μήκους πέντε περίπου χιλιομέτρων και πλάτους δύο χιλιομέτρων. Στο νότιο τμήμα υψώνεται το βουνό Κόχυλας, ενώ στο βόρειο τμήμα υψώνεται το βουνό Όλυμπος. Το νησί έχει δύο κύριες πεδιάδες, τον Κάμπο και το Τραχί και τις δυο στο βόρειο τμήμα. Άλλοι μικρότεροι κάμποι είναι στο Αγαλήνη - Αχερούνες και στο Καλικρί Το κλίμα του νησιού χαρακτηρίζεται από δροσερά καλοκαίρια και ήπιους χειμώνες με μέση ετήσια θερμοκρασία 17 βαθμούς Κελσίου.



**Εικόνα 3-2: Ο πολιτικός χάρτης της Σκύρου στην Ελλάδα. ( www.linariaport.gr – Road Map)**

Στη δυτική πλευρά βρίσκεται το λιμάνι του νησιού, η Λιναριά. Η Χώρα του νησιού είναι η Σκύρος, που βρίσκεται στην ανατολική ακτή. Συνδέεται με τη Λιναριά με ασφαλτοστρωμένο δρόμο μήκους 11 χιλιομέτρων. Άλλοι συνοικισμοί της Σκύρου είναι τα Μαγαζιά που είναι παραλιακός οικισμός και το Λουτρό που είναι αγροτικός οικισμός.

Ο Δήμος Σκύρου περιλαμβάνει ολόκληρη την νήσο της Σκύρου και τις γύρω νησίδες. Αποτελεί έναν από τους 8 δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Εύβοιας. Ο Δήμος περιλαμβάνει τους παρακάτω οικισμούς και τις νησίδες :

**Πίνακας 3-2: Οικισμοί και νησίδες στη νήσο Σκύρο**

η Σκύρος (Χώρα ή Χωριό)	το Λουτρό
ο Ασπούς	η Μελά
η Ατσιτσα	τα Μέσα Πόδια (νησίδα)
οι Αγερούνες	ο Μώλος
το Αχίλλι	το Νύφι
η Βάλαξα (νησίδα)	ο Πεύκος
οι Έξω Ποδιές (νησίδα)	η Ρήνεια (Ερηνιά) (νησίδα)
η Καλαμίτσα	το Σαρακηνό (νησίδα)
το Καλικρί	η Σκυροπούλα (νησίδα)
η Κυρά Παναγιά	το Τραχύ
η Λιναριά	



**Εικόνα 3-3: Παραλία Μαγαζιά ([www.skyrospanorama.gr](http://www.skyrospanorama.gr))**



**Εικόνα 3-4: Λιμάνι Λιναριάς ([www.linariaport.gr](http://www.linariaport.gr))**



**Εικόνα 3-5: Παραλία Πεύκος ([www.travelstyle.gr](http://www.travelstyle.gr))**

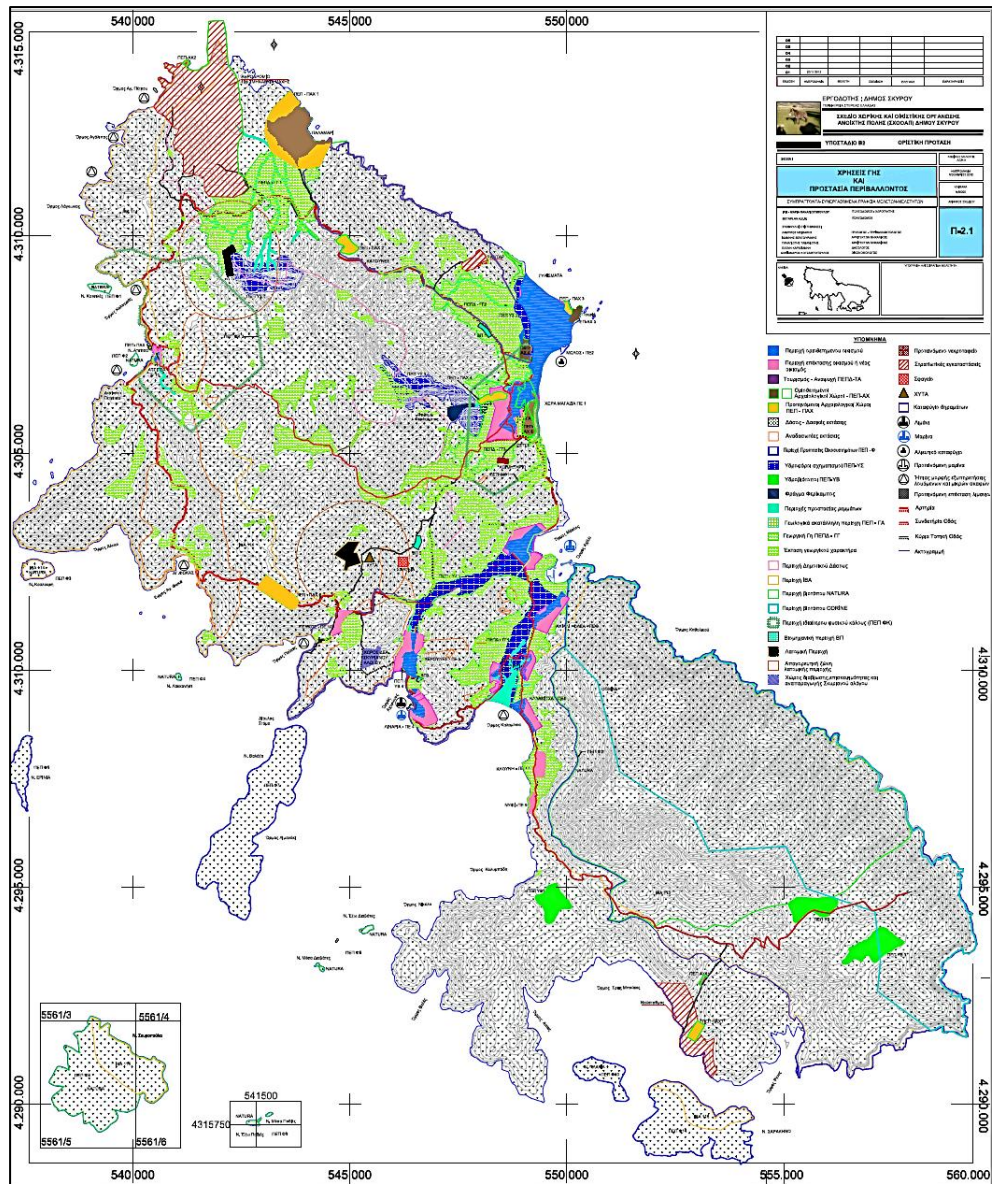
### **3.1.2 Σημασία της νήσου Σκύρου στο εμπόριο και την οικονομία**

Η νήσος Σκύρος έχει μεγάλη εμπορική και οικονομική σημασία κυρίως για την Εύβοια και τη Στερεά Ελλάδα στην οποία ανήκει αλλά και για όλη την Ελλάδα, λόγω της παραγωγής των πλούσιων γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων της αλλά και της τουριστικής ανάπτυξης και απήχησης που έχει στην Ελλάδα αλλά και σε ορισμένες χώρες του εξωτερικού.








































Συγκεκριμένα, στα σχετιζόμενα οφέλη για την οικονομία του νησιού συμπεριλαμβάνονται εκτός από της εξαιρετικής ποιότητας τοπικά της προϊόντα και οι φυσιολατρικές τουριστικές και πολιτιστικές δραστηριότητες. Η εικόνα του νησιού είναι ιδιαίτερα ελκυστική στην Ελλάδα και στο εξωτερικό ως προορισμός για βιώσιμο τουρισμό όπως είναι η γενική αναψυχή, η φυσιολατρία, ο οικοτουρισμός, η πεζοπορία, οι αθλητικές δραστηριότητες, αλλά και η παρατήρηση της σπάνιας ορνιθοπανίδας και των θαλάσσιων θηλαστικών που αποτελούν προστατευόμενα είδη.

### **3.1.3 Θεσμικό πλαίσιο – Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής οργάνωσης Δήμου Σκύρου**

Το θεσμικό πλαίσιο που χαρακτηρίζει τον Δήμο Σκύρου ως προς την χωροθέτηση των οικισμών του, τις χρήσεις γης, κανονιστικές διατάξεις για περιοχές εκτός σχεδίου καθώς και γενικό καθορισμό των θαλάσσιων και των χερσαίων ζωνών όπως και οι επιτρεπόμενες δραστηριότητες ανά ζώνη, είναι το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης της Ανοικτής Πόλης Δήμου Σκύρου Π.Ε. (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π) σύμφωνα με το (ΦΕΚ 7/Α.Α.Π./2013) που ενέκρινε η Γενική Γραμματεία Αποκεντρωμένης Διοίκησης Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας τον Δεκέμβρη του 2012. Τρία χρόνια μετά ακολούθησε συμπληρωματική τροποποίηση της συγκεκριμένης νομοθεσίας με το (ΦΕΚ 265/Α.Α.Π./2016). Επίσης το θεσμικό πλαίσιο συμπληρώθηκε και από το (ΦΕΚ 84 /Α.Α.Π./18-04-2017). Το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Δήμου Σκύρου περιλαμβάνει τη Νήσο Σκύρο, έκτασης 209 τετρ. χιλιομέτρων και τα Νησιά που την περιβάλλουν, έκτασης 13 τετρ. χιλιομέτρων. Σε αυτό περιλαμβάνονται όλοι οι οικισμοί και συγκεκριμένα: Χώρα της Σκύρου, Ασπούς, Ατσίτσα, Αγερούνες, Αχίλλι, Καλαμίτσα, Καλλικρί, Λιναριά, Λουτρό, Μώλος, Νύφι και Πεύκος.

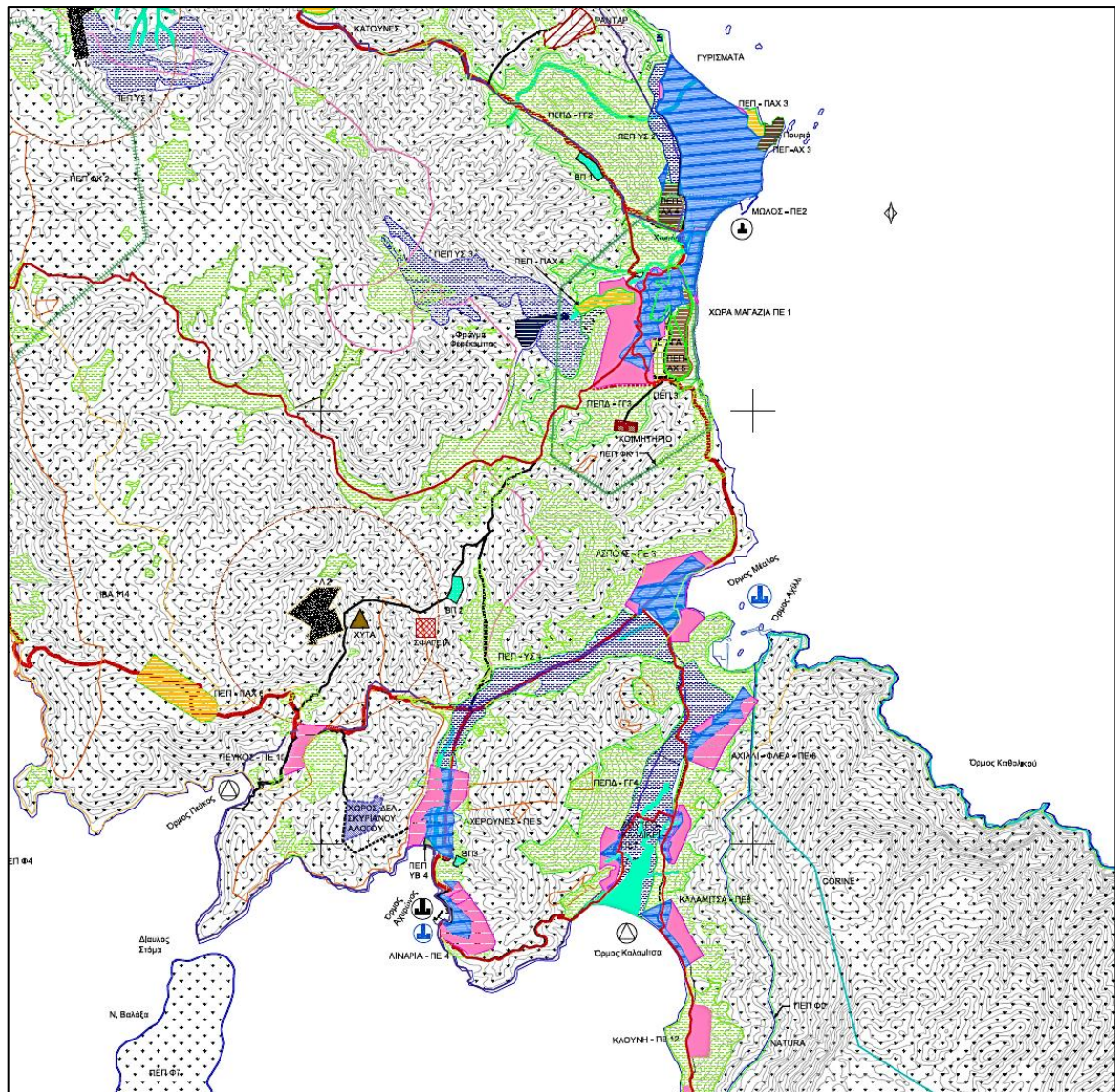


Εικόνα 3-6: Χάρτης Π-2.1: Απόσπασμα από Απόφαση (ΣΧΟΟΑΠ) Δήμου Σκύρου (Δήμος Σκύρου)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ			
	Περιοχή οριοθετημένου οικισμού		Προτεινόμενο νεκροταφείο
	Περιοχή επέκτασης οικισμού ή νέος οικισμός		Στρατιωτικές εγκαταστάσεις
	Τουρισμός - Αναψυχή ΠΕΠΔ-ΤΑ		Σφαγείο
	Οριοθετημένοι Αρχαιολογικοί Χώροι - ΠΕΠ-ΑΧ		ΧΥΤΑ
	Προτεινόμενοι Αρχαιολογικοί Χώροι ΠΕΠ - ΠΑΧ		Καταφύγιο θηραμάτων
	Δάσος - Δασικές εκτάσεις		Λιμάνι
	Αναδασωτέες εκτάσεις		Μαρίνα
	Περιοχή Προστασίας Οικοσυστημάτων ΠΕΠ - Φ		Αλιευτικό καταφύγιο
	Υδροφόροι σχηματισμοί ΠΕΠ-ΥΣ		Προτεινόμενη μαρίνα
	Υδροβιότοποι ΠΕΠ-ΥΒ		Ήπιας μορφής εξυπηρετήσεις λουόμενων και μικρών σκαφών
	Φράγμα Φερίκαμπος		Προτεινόμενη επέκταση λιμανιού
	Περιοχές προστασίας ρεμμάτων		Αρτηρία
	Γεωλογικά ακατάλληλη περιοχή ΠΕΠ - ΓΑ		Συνδετήρια Οδός
	Γεωργική Γη ΠΕΠΔ - ΓΓ		Κύρια Τοπική Οδός
	Έκταση γεωργικού χαρακτήρα		Ακτογραμμή
	Περιοχή Δημοτικού Δάσους		
	Περιοχή ΙΒΑ		
	Περιοχή βιοτόπου NATURA		
	Περιοχή βιοτόπου CORINE		
	Περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλους (ΠΕΠ ΦΚ)		
	Βιομηχανική περιοχή ΒΠ		
	Λατομική Περιοχή		
	Απαγορευτική ζώνη λατομικής περιοχής		
	Χώρος διαβίωσης, επισκεψιμότητας και αναπαραγωγής Σκυριανού αλόγου		

Εικόνα 3-7: Χάρτης Π-2.1: Υπόμνημα (ΣΧΟΟΑΠ) (Δήμος Σκύρου)





**Εικόνα 3-8: Χάρτης Π-2.1: Απόσπασμα από Απόφαση (ΣΧΟΟΑΠ) Δήμου Σκύρου με το λιμάνι της Λιναριάς στην ΝΔ πλευρά και την μαρίνα στο Αχίλλι στην ΒΑ πλευρά (Δήμος Σκύρου)**

**Το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π Δήμου Σκύρου περιλαμβάνει τα παρακάτω επιγραμματικά:**

α) Το δομικό σχέδιο χωρικής οργάνωσης στο οποίο χωροθετούνται οι απαιτούμενοι οικιστικοί υποδοχείς για Α και Β κατοικία (μόνιμοι κάτοικοι και παραθεριστές) με χρονικό ορίζοντα το 2021 και για πληθυσμό γύρω στους 9.000 κατοίκους (και αναλυτικότερα 4.349 μόνιμους κατοίκους και 4.340 παραθεριστές, σύνολο 8.689 κατοίκους). Επίσης καθορίζονται οι χρήσεις γης και οι κανονιστικές διατάξεις και ρυθμίσεις στις εκτός οικισμών περιοχές με την συγκέντρωση ομοειδών δραστηριοτήτων και με στόχο την προστασία του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος του Νησιού.

β) Την οργάνωση των χρήσεων γης και μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος.

γ) Τις βασικές Αρχές οργάνωσης των χρήσεων γης . Οι βασικές αυτές αρχές υπάγονται στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης σύμφωνα με την Κ.Υ.Α. 6876/4871/ΚΕΚ 128Δ'/03.07.08 και έχουν ως στόχο :

- Την προστασία της υπαίθρου από την άναρχη δόμηση με την υιοθέτηση της αρχής της «συμπαγούς πόλης»,
- Την ανάδειξη και προστασία των φυσικών και πολιτιστικών πόρων,
- Την ανάδειξη του ρόλου της γεωργίας ως σημαντικού διαχειριστή των φυσικών πόρων και του τοπίου.
- Την αναβάθμιση και αποκατάσταση του δομημένου περιβάλλοντος των περιοχών κυρίως εκείνων που αποτελούν τουριστικούς προορισμούς.
- Την εξασφάλιση οικονομικής σταθερότητας και την ενίσχυση της εμβέλειας και της δικτύωσης.

### 3.2 Φυσικό περιβάλλον

Στο φυσικό περιβάλλον της νήσου Σκύρου συγκαταλέγεται η πολυποίκιλη γεωμορφολογία της περιοχής και πολλά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που διαθέτει όπως η φυσική βιοποικιλότητα και οι προστατευόμενες περιοχές Natura 2000. Επίσης, το φυσικό περιβάλλον επηρεάζεται άμεσα από τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο νησί.

#### 3.2.1 Γεωμορφολογία περιοχής

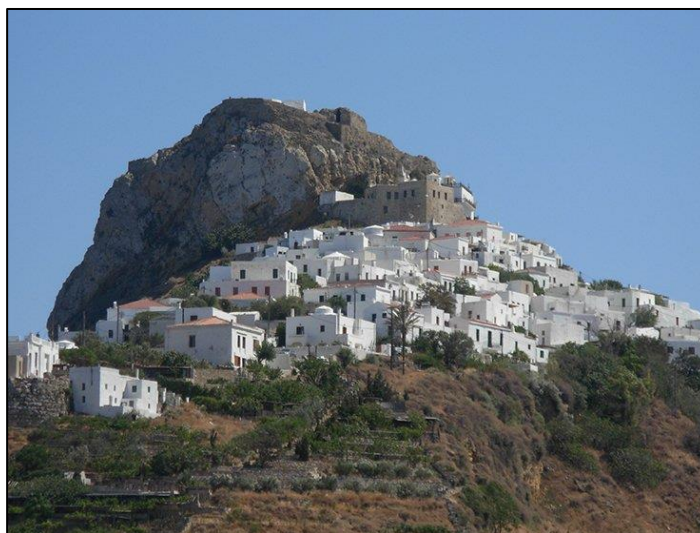
Η Σκύρος είναι στο μεγαλύτερο τμήμα της ορεινή, με δύο διακριτούς ορεινούς όγκους στο βόρειο και το νότιο τμήμα. Ανάμεσά τους υπάρχει μία ημιπεδινή και ημιλοφώδης έκταση, η οποία έχει διεύθυνση βορρά νότου, ανάμεσα στις βόρειες ανατολικές και τις νότιες ακτές του νησιού.



*Εικόνα 3-9: Ανάγλυφη εικόνα με τους ορεινούς και τους πεδινούς όγκους του νησιού (www.linariaport.gr)*

Το βόρειο τμήμα καλύπτεται από πυκνό πευκοδάσος, ενώ στα διαδοχικά υψώματα και βουνά δεσπόζει η κορυφή Όλυμπος. Στο νότιο τμήμα κυριαρχεί ο ορεινός όγκος του Κόχυλα (792μ.), ενώ τα βουνά είναι χέρσα και βραχώδη.

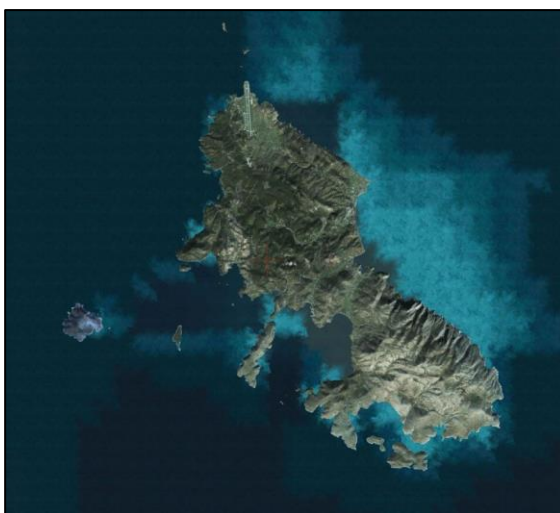
Το νησί χωρίζεται σε *τρία μορφολογικά* και σαφώς διακρινόμενα μεταξύ τους τμήματα, γεγονός που ενισχύει την άποψη ότι η Σκύρος ήταν κάποτε χωρισμένη σε τρία νησιά. Από αυτά το βορειοδυτικό (Μερόη) και το νοτιοανατολικό (Βουνό) είναι τα μεγαλύτερα. Μεταξύ τους παρεμβάλλονται και τα υψώματα Προφήτη Ηλία, Κλαρί, Λιναριά, τα οποία σχηματίζουν το μεσαίο και κατά πολύ μικρότερων διαστάσεων, νησί.



*Εικόνα 3-10: Η Χώρα της Σκύρου (www.skyros.gr)*

Μεταξύ αυτών των διαστάσεων παρεμβάλλονται στενές λωρίδες γης, οι οποίες συνδέουν τους κόλπους Ασπούς - Αχερούνες μήκους 4 χλμ. και Αχίλλι - Καλαμίτσι μήκους 3 χλμ. με υψόμετρο όχι μεγαλύτερο από 2 μέτρα και έδαφος κυρίως αμμώδες έως αργιλοαμμώδες, θαλάσσιας προέλευσης.

Το νοτιοανατολικό τμήμα του νησιού παρουσιάζει έντονο ανάγλυφο, με βαθιές χαράδρες, καρστικούς σχηματισμούς και κατά τόπους κλειστά υψίπεδα, μέσα στα οποία έχει αποθεθεί ερυθρά γη. Η κορυφή Προφήτη Ηλίας (Κόχυλας) με υψόμετρο 793μ. είναι το υψηλότερο σημείο του. Το βορειοδυτικό τμήμα του νησιού, παρουσιάζει πιο ομαλή μορφολογία με κορυφές χαμηλού ύψους (Όλυμπος, Μάρμαρο, Όρος).



*Εικόνα 3-11: Ανάγλυφη εικόνα με τους ορεινούς και τους πεδινούς όγκους του νησιού*  
(<https://flyawaysimulation.com>)

Το νησί έχει δύο κύριες πεδιάδες, τον Κάμπο και το Τραχί και τις δυο στο βόρειο τμήμα. Άλλοι μικρότεροι κάμποι είναι στο Αγαλήνη - Αχερούνες και στο Καλικρί. Τόσο οι βορειοανατολικές όσο και οι νοτιοδυτικές ακτές παρουσιάζουν πολλούς κόλπους και κολπίσκους με μεγάλες αμμουδιές που το μήκος τους ξεπερνά τα 10 χιλιόμετρα.

### **3.2.2 Μετεωρολογικά και ανεμολογικά στοιχεία**

Το κλίμα της Σκύρου είναι μεσογειακό, όπως στα περισσότερα νησιά του Αιγαίου, συγκεκριμένα είναι αισθητά εύκρατο, νησιωτικό, πολύ δροσερό το καλοκαίρι και πολύ ήπιο το χειμώνα. Η ηλιοφάνεια κατά τους θερινούς μήνες ξεπερνά τις 350 ώρες το μήνα και τους χειμερινούς τις 100 ώρες (ιστοσελίδα *Skyros Island, Διπλωματική Σαπουντζή, Βικιπαιδεία*)

Οι επικρατούντες άνεμοι είναι κατά κανόνα, βόρειας κατεύθυνσης και η βροχοπτώση ανέρχεται σε 542 χιλιοστόμετρα κατά μέσο όρο ετησίως. Ομοίως ο μέσος όρος βροχής κυμαίνεται από 1-4 ημέρες τον Ιούλιο και σε 158 το υπόλοιπο χρόνο.

Οι βροχοπτώσεις σημειώνονται κυρίως κατά τη διάρκεια του χειμώνα ενώ το καλοκαίρι είναι σπάνιες και εμφανίζονται κυρίως ως σύντομες καταιγίδες. Η μέση θερμοκρασία κατά τους θερινούς μήνες είναι 27,9 °C και κατά τους χειμερινούς 7,3 °C.

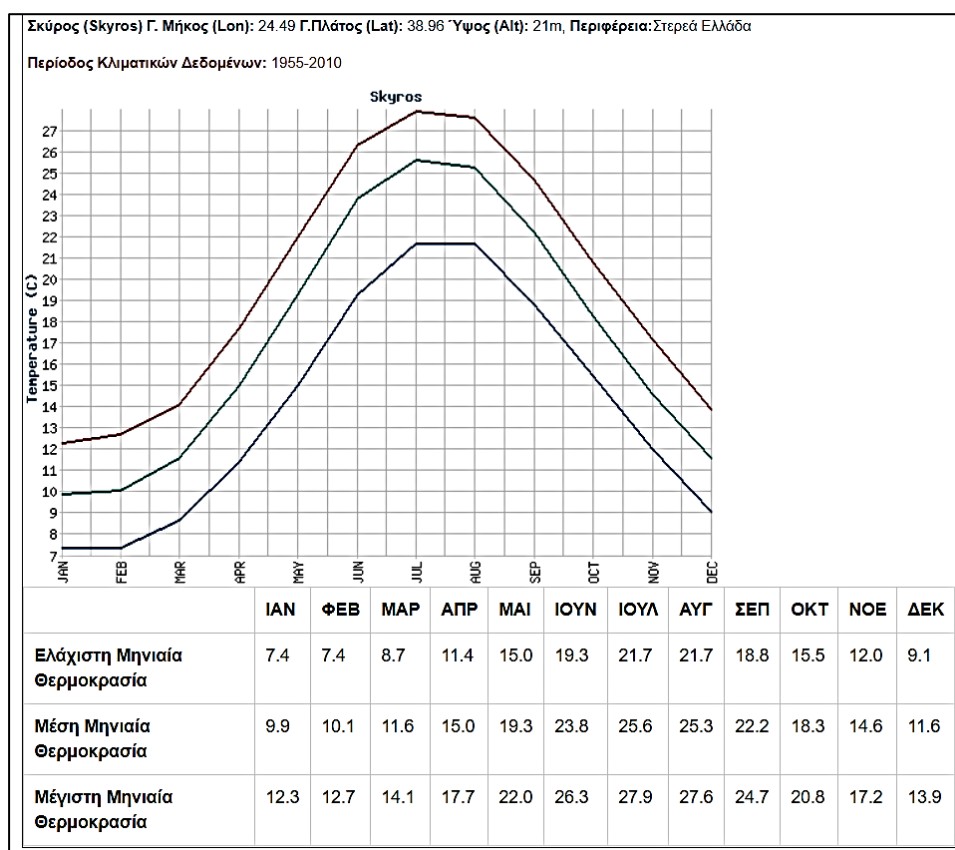
Η επικράτηση των βόρειων ανέμων στο νησί το καλοκαίρι μετριάξει τις μέγιστες θερμοκρασίες σε σχέση με τις ηπειρωτικές περιοχές, μειώνοντας σημαντικά τον δείκτη δυσφορίας. Έτσι, η μέση ετήσια θερμοκρασία είναι 17 °C.

Τέλος, χιονοπτώσεις εμφανίζονται σποραδικά τον χειμώνα και η χιονόστρωση στα παραθαλάσσια τμήματα του νησιού είναι εξαιρετικά σπάνια.

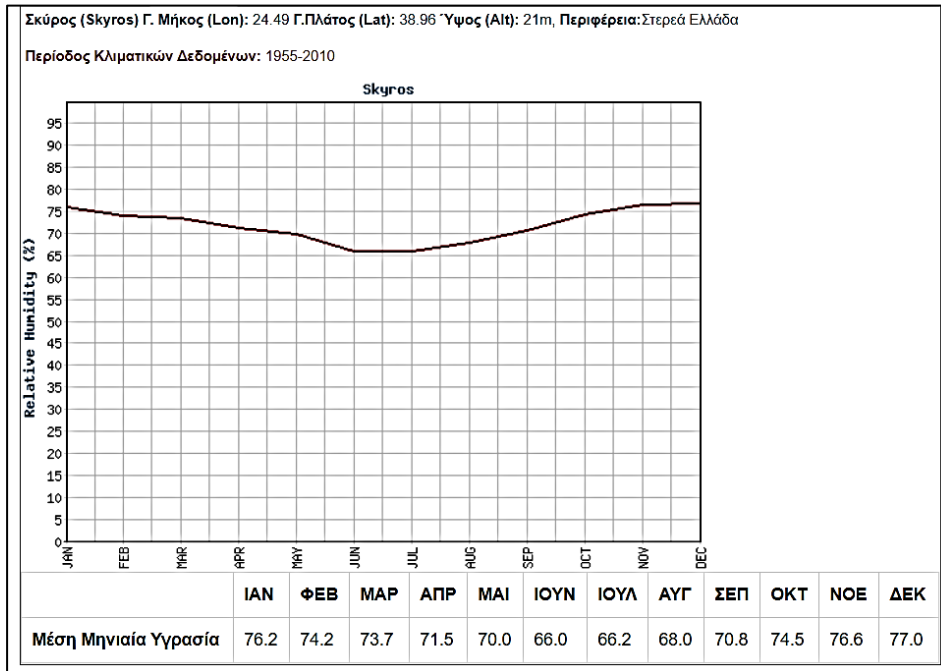
Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται και τα διαγράμματα για την θερμοκρασία σε βαθμούς Κελσίου ανά μήνα, η μέση υγρασία σε ποσοστό % που παρουσιάζει το νησί, για την κατεύθυνση και τη μέση ταχύτητα του ανέμου μέσα στο χρονικό διάστημα 1955-2020 στη Σκύρο. Στον Πίνακα 2.4, βρίσκεται το Ομβροθερμικό διάγραμμα των Bagnouls – Gaussens, το οποίο είναι ενδεικτικό του κλίματος της Σκύρου. Το διάγραμμα αυτό

απεικονίζει τον συσχετισμό μεταξύ της βροχόπτωσης σε mm και της θερμοκρασίας σε °C. Οι δύο καμπύλες που διακρίνονται αντιπροσωπεύουν την μέση βροχόπτωση και την μέση θερμοκρασία που επικρατεί στο νησί για το ίδιο χρονικό διάστημα δηλαδή μεταξύ των ετών 1955-2020.

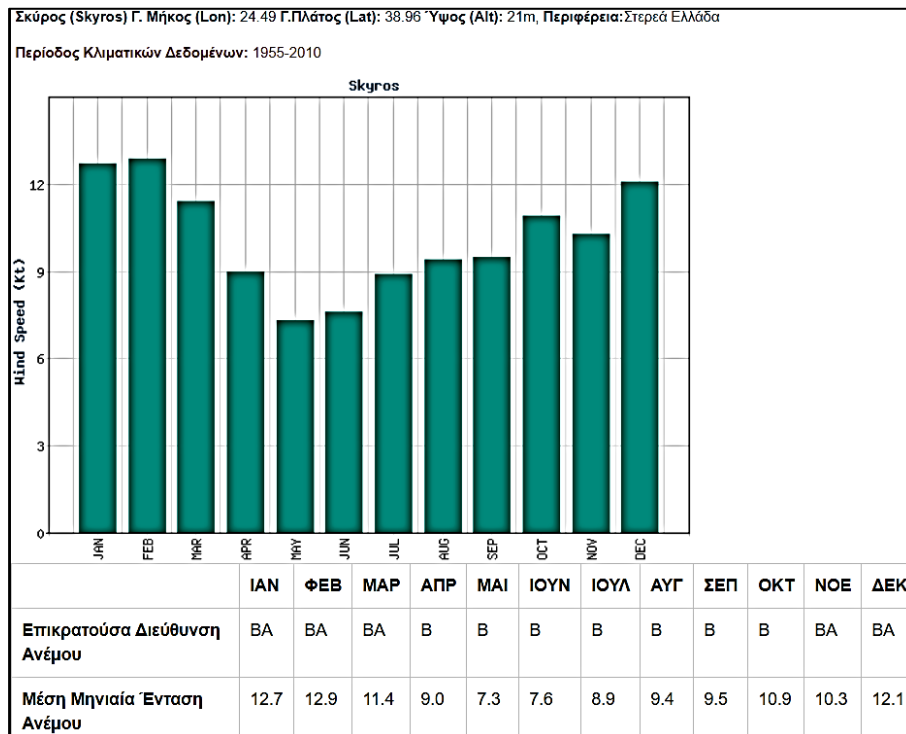
**Πίνακας 3-3: Διάγραμμα θερμοκρασίας σε βαθμούς Κελσίου ανά μήνα μέσα στο χρονικό διάστημα 1955-2020 (Ε.Μ.Υ)**



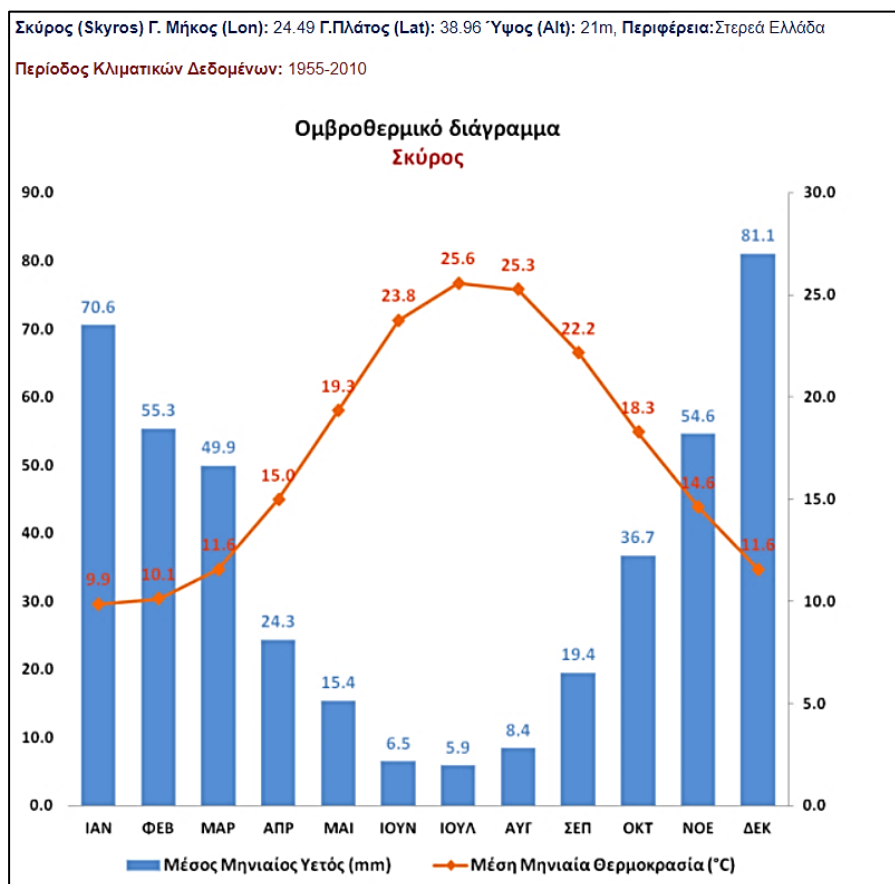
**Πίνακας 3-4: Διάγραμμα μέσης υγρασίας σε ποσοστό % για τη Σκόρο μέσα στο χρονικό διάστημα 1955-2020 (Ε.Μ.Υ)**



**Πίνακας 3-5: Διάγραμμα κατεύθυνσης και μέσης ταχύτητας ανέμου μέσα στο χρονικό διάστημα 1955-2020 (Ε.Μ.Υ)**



**Πίνακας 3-6: Ομβροθερμικό διάγραμμα των Bagnouls – Gausson, ενδεικτικό του κλίματος της Σκύρου. (Ε.Μ.Υ)**



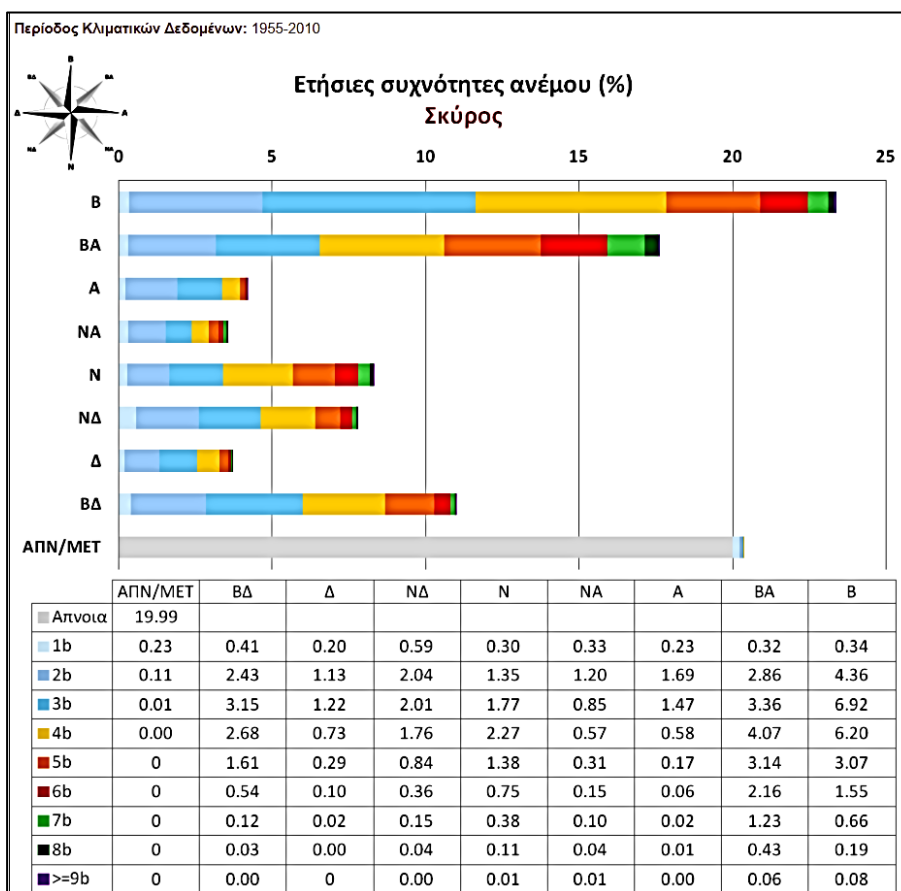
Το εμβαδό που περικλείεται ανάμεσα στις καμπύλες βροχόπτωσης και θερμοκρασίας αντιστοιχεί στους ξηρούς μήνες. Στα σημεία στα οποία τέμνονται οι δυο καμπύλες βρίσκεται η ποσότητα του νερού που χάνεται ότι είναι ίση με την ποσότητα του νερού που κερδίζεται μέσω της βροχόπτωσης. (Ιστοσελίδα Βιοχημικός)

### 3.2.3 Κυματικό κλίμα

Η γενική εκτίμηση του κυματικού κλίματος μιας περιοχής πραγματοποιείται με βάση τον υπολογισμό των χαρακτηριστικών των κυμάτων: ύψος, μήκος και περίοδος κύματος. Για τον υπολογισμό των χαρακτηριστικών αυτών λαμβάνονται υπόψη τα ανεμολογικά στοιχεία της περιοχής και τα ενεργά αναπτύγματα πελάγους των κυρίαρχων διευθύνσεων πνοής ανέμου που επηρεάζουν την περιοχή μελέτης.

Τα ανεμολογικά δεδομένα του Σταθμού Σκύρου της Ε.Μ.Υ για το χρονικό διάστημα μεταξύ 1955-2020, στα ανοιχτά της περιοχής μελέτης, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα ανά διεύθυνση ανέμου καθώς και οι κυματικές παράμετροι που προέκυψαν για κάθε μία διεύθυνση.

Πίνακας 3-7: Ετήσιες συχνότητες ανέμου στη Σκύρο μέσα στο χρονικό διάστημα 1955-2020 (Ε.Μ.Υ.)



Επίσης στον επόμενο πίνακα (Πίνακας 3-8) καταγράφονται οι μέσες μηνιαίες εντάσεις του ανέμου σε μονάδα μέτρησης kt,  $1 \text{ kt} = 1.852 \text{ km/h} = 0.5144 \text{ m/s}$ , ανά κατεύθυνση ανέμου για όλους τους μήνες του χρόνου κατά το χρονικό διάστημα 1955-2020.

Πίνακας 3-8α: Μέσες μηνιαίες εντάσεις του ανέμου στη Σκύρο σε μονάδα μέτρησης kt, ανά κατεύθυνση ανέμου για όλους τους μήνες του χρόνου κατά το χρονικό διάστημα 1955-2020. (Ε.Μ.Υ.)

	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΙ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ
Επικρατούσα Διεύθυνση Ανέμου	ΒΑ	ΒΑ	ΒΑ	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	ΒΑ	ΒΑ
Μέση Μηνιαία Ένταση Ανέμου	12.7	12.9	11.4	9.0	7.3	7.6	8.9	9.4	9.5	10.9	10.3	12.1

Πίνακας 3-8β: Μέσες μηνιαίες εντάσεις του ανέμου στη Σκύρο σε m/s και σε κλίμακα beaufort, ανά κατεύθυνση ανέμου για όλους τους μήνες του χρόνου κατά το χρονικό διάστημα 1955-2020.

	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΙΟΣ	ΙΟΥ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠΤ	ΟΚΤ	ΝΟΕΜ	ΔΕΚ
Επικρατούσα Διεύθυνση ανέμου	ΒΑ	ΒΑ	ΒΑ	Β	Β	Β		Β	Β	Β	ΒΑ	ΒΑ
Μέση Μηνιαία Ένταση Ανέμου (m/s)	6,53	6,64	5,86	4,63	3,76	3,91	4,58	4,84	4,89	5,61	5,30	6,22
Μέση Μηνιαία Ένταση Ανέμου (beaufort)	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4



Λόγω της γεωγραφικής θέσης της εξεταζόμενης περιοχής, οι άνεμοι που προκαλούν κυματισμούς είναι ο βόρειος, βορειοανατολικός και ο βορειοδυτικός.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι κλίμακες Beaufort, ο χαρακτηρισμός του ανέμου και η ταχύτητα του ανέμου, της θάλασσας και τα φαινόμενα που παρατηρούνται σε ξηρά και θάλασσα, κατά τη Μετεωρολογική Υπηρεσία.

*Πίνακας 3-9: Κλίμακα Beaufort κατά τη Μετεωρολογική Υπηρεσία (Ε.Μ.Υ. 2021)*

Βαθμίδα	Ταχύτητα ανέμου			Χαρακτηρισμός ανέμου	Χαρακτηρισμός θάλασσας (*)	Φαινόμενα	
	m/sec	Knots	Km/h			στην ξηρά	στην ανοικτή θάλασσα
<b>0</b>	<1	<1	<2	Άπνοια ή νηνεμία	Γαλήνια	Άπνοια. Ο καπνός υψώνεται κατακόρυφα.	Επιφάνεια κατοπτρική, «θάλασσα λάδι».
<b>1</b>	1-2	1-3	1-5	Σχεδόν άπνοια ή Υποπνέων άνεμος	Ρυτιδωμένη	Ο άνεμος μετακινεί τον καπνό, όχι όμως τον ανεμοδείκτη.	Το νερό κάνει μικρές «ρυτίδες».
<b>2</b>	2-3	4-6	6-11	Πολύ ασθενής	Ήρεμη	Ο άνεμος γίνεται αισθητός στο δέρμα, τα φύλλα των δένδρων θροϊζουν και ο ανεμοδείκτης κινείται.	Μικρά κυματίδια καλά σχηματισμένα με κορυφές χωρίς αφρό.
<b>3</b>	4-5	7-10	12-19	Ασθενής	Λίγο ταραγμένη	Φύλλα και μικρά κλαριά κινούνται διαρκώς. Ο άνεμος τεντώνει μικρή σημαία.	Μεγαλύτερα κυματίδια με κορυφές που αρχίζουν να σπάνε και εμφανίζεται λείας μορφής αφρός. Ίσως μεμονωμένα «προβατάκια».
<b>4</b>	6-8	11-16	20-29	Σχεδόν μέτριος	Ταραγμένη	Μικρά κλαδιά αρχίζουν να κινούνται. Ο άνεμος σηκώνει σκόνη και πεσμένα χαρτιά.	Μικρά κύματα, που γίνονται πιο μακριά. Μάλλον συχνός ο σχηματισμός «προβάτων» και πιτύλου.

5	9-11	17-21	30-39	Μέτριος		Μεγάλα κλαδιά και μικρά δένδρα αρχίζουν να κινούνται. Σε λίμνες σχηματίζονται κυματάκια.	Μέτρια κύματα, με ανεπτυγμένο μήκος. Σχηματίζονται πολλά «πρόβατα». Σπανίως εμφάνιση πιτύλου.
6	12-14	22-27	40-50	Ισχυρός	Κυματώδης	Μεγάλα κλαδιά και μικρά δένδρα κινούνται και ο αέρας σφυρίζει στα σύρματα. Η χρήση της ομπρέλας γίνεται δύσκολη.	Μεγάλα κύματα αρχίζουν να σχηματίζονται. Ο σχηματισμός προβάτων είναι εκτεταμένος σε κάθε κατεύθυνση. Η εμφάνιση πιτύλου είναι πιθανή.
7	15-17	28-33	51-61	Σχεδόν Θυελλώδης ή Πολύ ισχυρός	Πολύ κυματώδης	Τα δέντρα κινούνται ολόκληρα και το περπάτημα ενάντια στον άνεμο γίνεται δύσκολο.	Η θάλασσα ογκώνεται (φουσκώνει) και λευκός αφρός από κύματα που σπάζουν και αρχίζει να παρασύρεται και να σχηματίζονται ραβδώσεις κατά την διεύθυνση του ανέμου και δημιουργία πιτύλου
8	18-21	34-40	62-74	Θυελλώδης	Τρικυμιώδης	Μεγάλα δέντρα κινούνται ολόκληρα και μικρά κλαδιά σπάνε. Η οδήγηση γίνεται δύσκολη και το περπάτημα ενάντια στον άνεμο εξαιρετικά δύσκολο.	Μετρίως υψηλά κύματα μεγάλου μήκους με κορυφές που αρχίζουν να σπάνε και αφρός δημιουργεί καλά σχηματισμένες ραβδώσεις κατά την διεύθυνση του ανέμου.

							Δημιουργία αρκετού πτύλου.
<b>9</b>	22-24	41-47	76-87	Πολύ Θυελλώδης		Μεγάλα κλαδιά σπάνε, μικρές ζημιές σε καμινάδες και κεραμοσκεπές. Προσωρινή σήμανση και οδοφράγματα παρασύρονται. Δύσκολη η όρθια στάση.	Υψηλά κύματα. Πυκνές ραβδώσεις αφρού κατά την διεύθυνση του ανέμου. Οι κορυφές των κυμάτων αρχίζουν να γέρνουν και να κυλίνονται. Ο πτύλος είναι δυνατόν να επηρεάζει την ορατότητα.
<b>10</b>	25-28	48-55	88-102	Θύελλα	Πολύ τρικυμώδης	Σπάνια παρατηρείται στο εσωτερικό της ξηράς. Δέντρα σπάζουν ή ξεριζώνονται. Πολλά κεραμίδια αποσπώνται από τις σκεπές, αρκετές ζημιές στο εξωτερικό των κτηρίων.	Πολύ υψηλά κύματα με μακριές προεξάρχουσες ράχες. Οι πυκνές ραβδώσεις αφρού δημιουργούνται σε εκτεταμένες λωρίδες κατά τη διεύθυνση του ανέμου. Γενικά η επιφάνεια της θάλασσας παίρνει άσπρη μορφή. Το σπάσιμο και κύλισμα των κορυφών των κυμάτων γίνεται έντονο και βίαιο. Η ορατότητα μειώνεται.

11	29-32	56-63	103-118	Ισχυρή θύελλα		Πολύ σπάνια παρατηρείται στο εσωτερικό της ξηράς. Γίνονται πολύ μεγάλες ζημιές.	Εξαιρετικά υψηλά ογκώδη κύματα. Μικρού και μεσαίου μεγέθους πλοία παύουν να είναι ορατά πίσω από τα κύματα για κάποιο διάστημα. Η θάλασσα είναι πλήρως καλυμμένη με εκτεταμένες λευκές λωρίδες αφρού. Παντού υπάρχουν ράχες κυμάτων με αφρούς που κινούνται κατά μέτωπα. Ορατότητα περιορισμένη.
12	33+	64+	119+	Κυκλώνας	Πολύ άγρια	-----	Ο αέρας γεμίζει με αφρό και πίτυλο, η θάλασσα κατάλευκη. Ορατότητα πολύ περιορισμένη.

1 mile=1.609 km  
1 knot=1.151 miles/hr=1.852 km/hr

*Αναλογία μιλίων και χιλιομέτρων*

Σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποιήθηκε για το κυματικό δυναμικό της χώρας μας και για τις ανατολικές Σποράδες, το επικρατές κυματικό κλίμα στο νησί της Σκύρου είναι το παρακάτω (*Χριστοφοράκη Μαρία, Χανιά 2016, Χαρτογράφηση των θαλάσσιων κυμάτων στην Ελλάδα και ανάλυση του κυματικού δυναμικού με χρήση Γ.Π.Σ.*) :

Το σημαντικό ύψος κύματος  $H_s$  είναι :0,9μ. το χειμώνα, 0,5μ. την άνοιξη, 0,4μ. το καλοκαίρι και 0,65μ. το φθινόπωρο. Η μέγιστη τιμή της περιόδου κύματος  $T_e$  που εμφανίζεται τον χειμώνα είναι 6 sec.

Το σημαντικό ύψος κύματος είναι η μέση τιμή του ύψους (από την κοιλία ως την κορυφή) του 1/3 των υψηλότερων κυμάτων. Το αναμενόμενο μέγιστο ύψος κύματος είναι πιθανό να φτάσει μέχρι δύο φορές το αναφερόμενο σημαντικό ύψος κύματος.

### 3.2.4 Οικοσυστήματα και ενδιαιτήματα

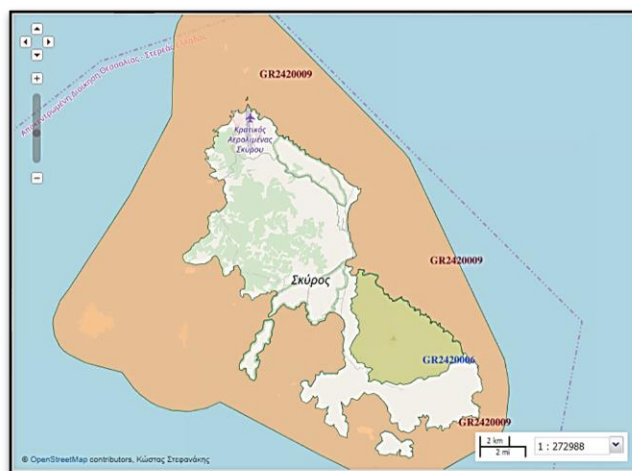
Τα οικοσυστήματα του νησιού είναι πολλά και αξιοσημείωτα και βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή της Σκύρου. Ενδιαιτήματα όπως είναι οι βουνοπλαγιές που χαρακτηρίζονται ως βιότοποι Natura 2000 και βιότοποι Corine είναι επίσης πολύ σημαντικά. Όλες αυτές η παραπάνω εκτάσεις θεωρούνται ως μεγάλης οικολογικής και βιολογικής αξίας. Το νησί είναι στην πλεονεκτική θέση να προσφέρει παράλληλα σημαντικές δυνατότητες για ανάπτυξη δραστηριοτήτων που εναρμονίζονται με την προστασία της φύσης και του τοπίου, καθώς και εκτάσεις όπου ασκούνται ανθρωπογενείς δραστηριότητες σχετικά ήπιας μορφής, όπως η κτηνοτροφία, η γεωργία, η δασοκομία, η αλιεία και ο τουρισμός.



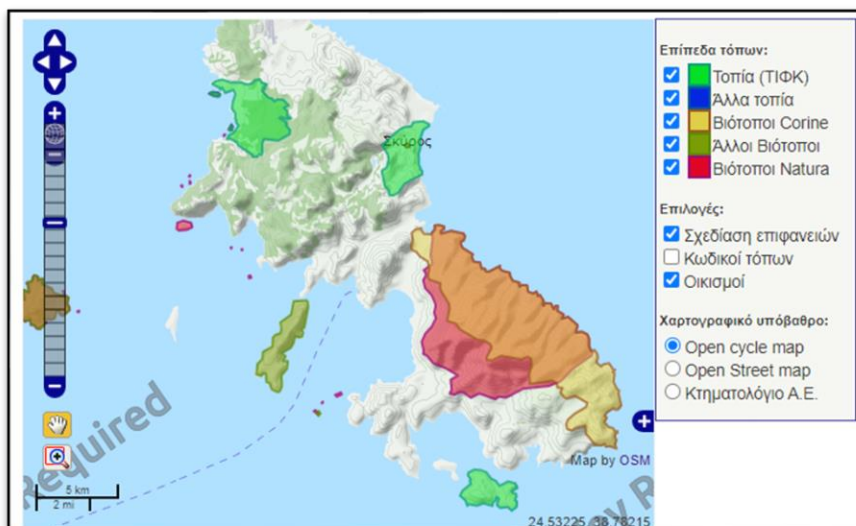
Εικόνα 3-12: Ανθρωπογενείς δραστηριότητες ([www.skyros.gr](http://www.skyros.gr))

#### 3.2.4.1. Η χλωρίδα και η πανίδα του νησιού

Για τα τμήματα φυσικής βιοποικιλότητας - περιοχές Natura 2000 και άλλοι προστατευόμενοι βιότοποι, δημιουργήθηκε το πρόγραμμα Φύση 2000, το οποίο αποτελεί ένα δίκτυο προστασίας περιοχών ή ζωνών με σκοπό την διασφάλιση του φυσικού περιβάλλοντος και την διατήρηση της επιβίωσης των πολυτιμότερων & απειλούμενων ειδών του οικοσυστήματος (πανίδας & χλωρίδας) και γενικά της βιοποικιλότητας.

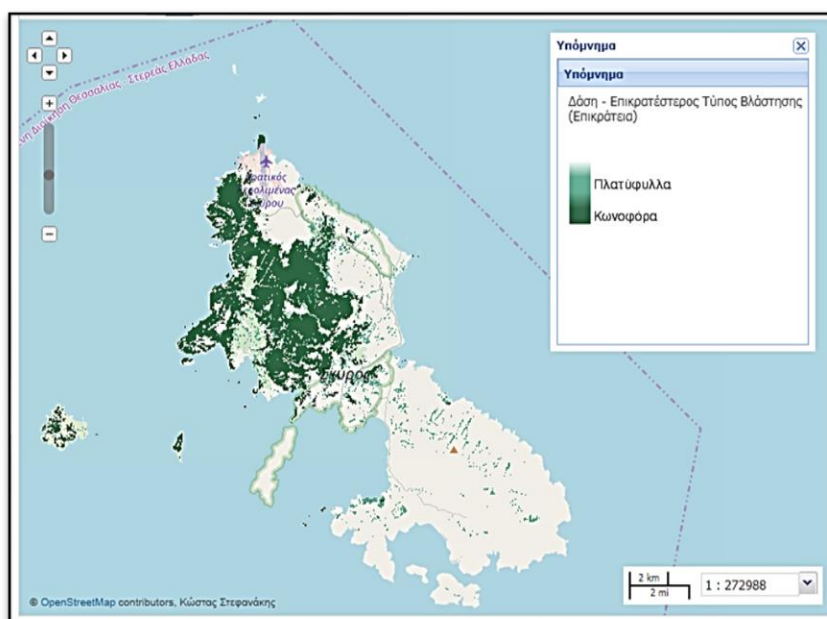


Εικόνα 3-13: Περιοχές του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000 (ΦΙΛΟΤΗΣ - Βάση Δεδομένων για την Ελληνική Φύση)



*Εικόνα 3-14: Περιοχές προστασίας του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου, ένταξη στους καταλόγους Natura 2000 και Corine (ΦΙΛΟΤΗΣ - Βάση Δεδομένων για την Ελληνική φύση)*

Η Χώρα της Σκύρου, ο όρμος Καλογριάς, η Ατσίτσα, το γειτονικό Πευκοδάσος και η νησίδα Σαρακηνό έχουν χαρακτηριστεί ως τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.



*Εικόνα 3-15 : Δάση στο νησί της Σκύρου - Επικρατέστερος Τύπος Βλάστησης. (Πηγή : ΦΙΛΟΤΗΣ - Βάση Δεδομένων για την Ελληνική Φύση)*

Αναλυτικότερα, σε αυτά υφίστανται:

α) Σπάνια πουλιά και κυρίως θαλασσοπούλια

Τα βουνά στα πιο δυσπρόσιτα τμήματα του νησιού και οι μικρές βραχονησίδες που δεν κατοικούνται, είναι ιδανικά καταφύγια για τα πουλιά και κυρίως για τα θαλασσοπούλια (Ασημόγλαρος, Μαυροπετρίτη, Αιγαιολάρος, κ.α). Τα βουνά αυτά αποτελούν ζώνες ειδικές προστασίας της ορνιθοπανίδας (ΖΕΠ) και είναι ιδανικοί τόποι για τη σύνθεση της

πανίδας και χλωρίδας. Η Σκύρος είναι η μοναδική περιοχή στην Ελλάδα στην οποία συμβιώνουν πέντε είδη θαλασσοπουλιών που απαντώνται στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο:

- (i) Αιγαιόγλαρος
- (ii) Ασημόγλαρος,
- (iii) Αρτέμης
- (iv) Μύχος,
- (v) Η μεγαλύτερη αποικία Υδροβάτη στην Ελλάδα.
- (vi) Η μεγαλύτερη αποικία Μαυροπετρίτη στον κόσμο. Ένα σπάνιο μεταναστευτικό γεράκι που έρχεται τον Απρίλιο και αναχωρεί τέλη Οκτώβρη για την Ανατολική Αφρική, τη Μαδαγασκάρη και τα νησιά του Ινδικού. Φωλιάζει στους απόκρημνους βράχους του όρους Κόχυλα και στο Νότο μπορούν οι επισκέπτες να δουν τα 1.000 σχεδόν ζευγάρια που ζουν στο νησί .



**Εικόνα 3-16: Μαυροπετρίτης** (*falco eleonora*  
*pelagicus*)([www.natureguide.gr](http://www.natureguide.gr))



**Εικόνα 3-17: Υδροβάτης**(*Hydrobates*-  
[www.sioc.cat](http://www.sioc.cat))

β) Το Σκυριανό αλογάκι



**Εικόνα 3-18: Σκυριανό αλογάκι** ([www.skyros.gr](http://www.skyros.gr))

Στο βουνό Κόχυλας για αιώνες, ζει ελεύθερο και ημίγριο, το μοναδικό στον κόσμο μικρόσωμο Σκυριανό αλογάκι (φυλή του *Equus caballus*, που δεν ξεπερνά σε ύψος το 1,09 μ. και σήμερα βρίσκεται υπό τον κίνδυνο εξαφάνισης. Πιστεύεται ότι μεταφέρθηκαν στη Σκύρο από Αθηναίους εποίκους τον 5ο αιώνα π.Χ. Ωστόσο, τελικά το Σκυριανό άλογο βρέθηκε μόνο στη Σκύρο. Η φυσική τους εμφάνιση μοιάζει περισσότερο με εκείνη ενός αλόγου από ένα πόνυ, παρά το μικρό τους ανάστημα. Ως αρχαία φυλή ελληνικού αλόγου, συγκρίθηκαν με τα άλογα που απεικονίζονται στη ζωφόρο του Παρθενώνα. Αποτελεί σημαντικό στοιχείο της αγροτικής κληρονομιάς του νησιού αφού στο παρελθόν οι Σκυριανοί τα χρησιμοποιούσαν για τις γεωργικές τους εργασίες, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Σήμερα υπάρχουν σε πολλά σημεία του νησιού σε ιδιωτικές

ιδιοκτησίες και σε επισκέψιμες φάρμες, όπου γίνεται ελεγχόμενη αναπαραγωγή με στόχο τη διάσωση του είδους.



α)



β)

**Εικόνα 3-19 :** α) Σκυριανό αλογάκι ([skyrosislandhorsetrust.com](http://skyrosislandhorsetrust.com)), β) Αρχαιολογικά ευρήματα Σκύρου ([skyrosislandhorsetrust.com](http://skyrosislandhorsetrust.com))

γ) Τα λιβάδια της Ποσειδωνίας

Στο θαλάσσιο οικοσύστημα των νησίδων της περιοχής συναντάμε τα λιβάδια του θαλάσσιου ενδημικού φυτού της Μεσογείου *Posidonia oceanica* (το φυτό του Ποσειδώνα - ποσειδωνία). Βρίσκονται στον αμμώδη βυθό και μπορούμε εύκολα να τα παρατηρήσουμε. Επίσης αναπτύσσεται μόνο σε καθαρά νερά και τον καθιστά ως έναν οικότοπο με μεγάλη βιοποικιλότητα καθώς αποτελούν τόπο αναπαραγωγής πολλών ειδών ψαριών, καρκινοειδών (καβουριών, γαρίδων κλπ).



**Εικόνα 3-20:** Θαλάσσιο αγγειόσπερμο (*Posidonia Oceanica*) ([www.archipelago.gr](http://www.archipelago.gr))

δ) Η φώκια Μονάχους Μονάχους

Στις θαλάσσιες σπηλιές της Σκύρου αναπαράγεται η Μεσογειακή Φώκια (*Monachus monachus*) ένα από τα δύο εναπομείναντα είδη Μονάχους Μονάχους, της οικογένειας των Φωκιδών. Κάποτε ήταν εξαπλωμένη σε όλες τις ακτές της Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας και του ανατολικού Ατλαντικού. Σήμερα, με αριθμό μικρότερο από 600 ζώα, συγκαταλέγεται στα σπανιότερα και πλέον απειλούμενα ζωικά είδη του πλανήτη και χαρακτηρίζεται ως κρισίμως κινδυνεύουν με αφανισμό από την Διεθνή Ένωση Προστασίας της Φύσης.





Εικόνα 3-21 : Μεσογειακή Φώκια (*Monachus Monachus*)( [www.alonissos-park.gr](http://www.alonissos-park.gr))

ε) Η Αιγαιόσαυρα Σκύρου (*Podarcis gaigeae*)

Στην πολύ πλούσια χλωρίδα του νησιού συναντώνται αρκετά ενδημικά\* είδη.

Στον Κοχύλα αλλά και στις νησίδες γύρω από τη Σκύρο διαβιεί η Αιγαιόσαυρα, ενδημικό είδος του αρχιπελάγους της Σκύρου και της νησίδας Πιπέρι της Αλλονήσου. Η σαύρα της Σκύρου *Podarcis gaigeae* είναι ένα είδος σαυρών στην οικογένεια Lacertidae, φτάνει σε μήκος ρύγχους- περίπου 8,5 εκ. έχει βαθύ κεφάλι και ουρά περίπου διπλάσιο από το μήκος του σώματος.



Εικόνα 3-22: Αιγαιόσαυρα Σκύρου (*Podarcis gaigeae*) ([www.linariaport.gr](http://www.linariaport.gr))

Ο χρωματισμός είναι αρκετά μεταβλητός, συνήθως πράσινος, πράσινος ελιάς ή καστανός, με σκούρο σπονδυλικό λωρίδα και ραχιαίες πλευρικές ρίγες. Τα στίγματα πλευρών έχουν συχνά ένα μόνο μπλε σημείο πάνω από τον ώμο. Τα υποστρώματα είναι λευκά, συχνά με σκοτεινά σημεία στο λαιμό, οι σαύρες σε κάθε νησί έχουν χαρακτηριστικά σημάδια.

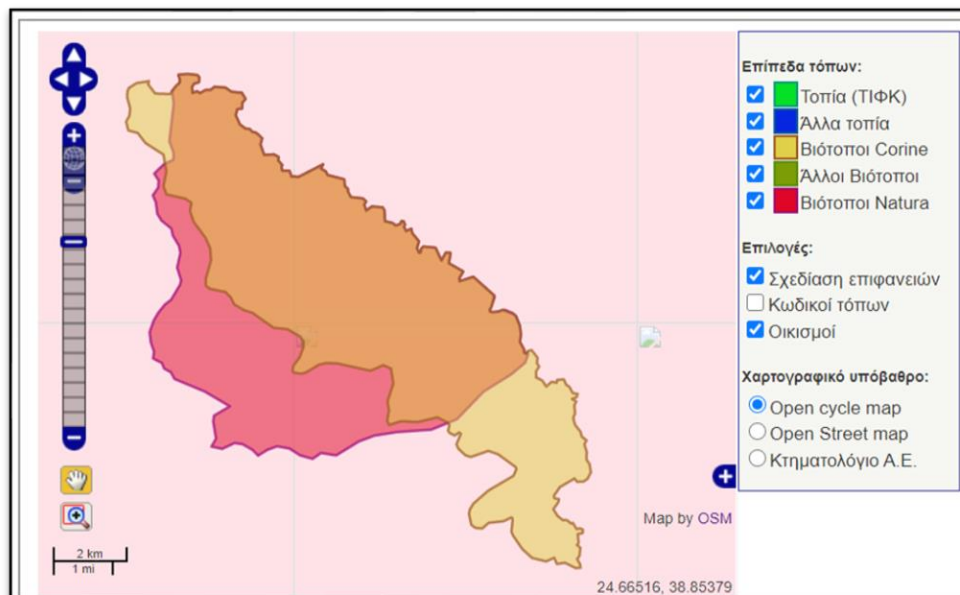
στ) Η σπάνια και πολύ πλούσια χλωρίδα της περιοχής

Η χλωρίδα της Σκύρου και των γειτονικών της νησίδων εκτιμάται ότι περιλαμβάνει περισσότερα από 750 ήδη. Η σύνθεση της παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς στη Σκύρο συναντιούνται φυτά με κύρια εξάπλωση στις Κυκλάδες, στην Εύβοια για την Στερεά Ελλάδα και στο ανατολικό Αιγαίο. Ο αριθμός ειδών που έχουν περιορισμένη κατανομή και συγκαταλέγονται στα σπάνια και απειλούμενα είδη της Ελλάδας είναι αξιοσημείωτος σε σχέση με την μικρή έκταση του νησιού.

\*Στη βιολογία, ενδημικό ονομάζεται ένα είδος, είτε του ζωικού βασιλείου είτε του φυτικού, που ζει σε έναν οριοθετημένο (ή και απομονωμένο) γεωγραφικό χώρο. Για να είναι ενδημικό ένα είδος πρέπει να έχει δημιουργηθεί και να έχει εξελιχθεί σε εκείνον τον χώρο.

Η Σκύρος είναι μια από τις πιο σημαντικές από άποψη χλωρίδας περιοχές στις χώρες, που φιλοξενεί αριθμό φυτών που απαντώνται αποκλειστικά στο νησί.

Συγκεκριμένα φυτικά είδη που απαντώνται στον Κόχυλα έχουν περιληφθεί στον Κατάλογο Ερυθρών Δεδομένων Κινδυνευόντων και Απειλούμενων ειδών της Ελληνικής Χλωρίδας.



*Εικόνα 3-23: Όρος Κοχύλας - Περιοχές προστασίας του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου (ΦΙΛΟΤΗΣ - Βάση Δεδομένων για την Ελληνική φύση)*

Ενδεικτικά αναφέρονται :

(i) Ενδημικό φυτό της Σκύρου (*Aethionema retsina*)

Αυτό το είδος δεν είχε ανακαλυφθεί μέχρι το 1969 και επίσημα περιγράφηκε το 1973. Είναι τυπικό των εξειδικευμένων φυτοκοινωνιών που αναπτύσσονται σε χασμάδες απότομων βράχων. Το φυτό είναι σαρκώδες, χαρακτηριστικό που αποτελεί μια οικολογική προσαρμογή πολλών φυτών σε παράκτιες περιοχές που ψεκάζονται από την αλμύρα.



*Εικόνα 3-24: Ενδημικό φυτό της Σκύρου (*Aethionema retsina*) (www.top50.iucn-mpsg.org)*

Οι επιστήμονες πραγματοποιούν πειράματα διασταυρώσεων μεταξύ της *Aethionema retsina* και άλλων μελών της ίδιας οικογένειας, περιλαμβανομένων και φυτών με τεράστια γεωργική αξία όπως το λάχανο, η canola και το σινάπι. Ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για τα χρωμοσώματα αυτού του είδους και τη σχέση τους με αυτά των καλλιεργούμενων ειδών. Μια μελλοντική χρήση θα μπορούσε να είναι αυτή της γενετικής βελτίωσης των στενά

συγγενικών καλλιεργούμενων ειδών με ιδιότητες που υπάρχουν στο είδος *Aethionema retsina* (π.χ. αντοχή στην αλατότητα και στην ξηρασία).

(ii) Συστάδες Σφενδαμίου

Το σφενδάμι είναι ένα δέντρο το οποίο δημιουργεί μικρά δάση στον ορεινό όγκο του Κόχυλα της Σκύρου, δάση που για το Αιγαίο είναι μία από τις ελάχιστες περιοχές που εμφανίζονται με τη συγκεκριμένη δομή. Για τον λόγο αυτό κρίθηκε ότι θα πρέπει να προστατευτούν.



*Εικόνα 3-25: Συστάδες Σφενδαμίου (www.eviachamber.gr)*

Είναι ένα πολύ σπάνιο δέντρο που είναι στενά συνδεδεμένο και με την παράδοση του νησιού. Γνωρίζουν παραδοσιακά ότι τα παλιά χρόνια έφτιαχναν σεντούκια από σφεντάμι, καρίνες για τις βάρκες οι ψαράδες, οι γυναίκες είχαν μαγειρικά σκεύη από σφεντάμι και γνωρίζουμε επίσης, ότι είναι και άριστο μελισσοκομικό φυτό.

(iii) Το κρινάκι της θάλασσας

Οι αμμώδεις παραλίες και κυρίως αυτές του Μώλου και των Μαγαζιών κ.α. καλύπτονται σε πολλά σημεία καλύπτεται από το λευκό κρινάκι της θάλασσας. Στις αμμοθίνες που δημιουργούνται κατά μήκος της ακτογραμμής φυτρώνει τον Αύγουστο το προστατευόμενο αυτό λουλούδι: κρινάκι της θάλασσας που συγκρατεί την άμμο, και έχει δύο πολύ σημαντικούς ρόλους:

- Τη σταθεροποίηση της ακτογραμμής και του εδάφους από τη διαβρωτική δράση της θάλασσας και του ανέμου
- Την προστασία ως φυσικό φράγμα (θαλασσίνο νερό, ένταση ανέμων) για την ενδοχώρα.



*Εικόνα 3-26: Το κρινάκι της θάλασσας (Από τον αρχαιολογικό χώρο στο Παλαμάρι) (προσωπικό αρχείο)*



*Εικόνα 3-27 α), β): Το κρινάκι της θάλασσας (Από την παραλία Μαγαζιά) (προσωπικό αρχείο)*

«Τέλος, η βιοποικιλότητα στο νησί και τα σπάνια είδη που ζουν σε αυτό, αποτελούν πηγή τοπικής υπερηφάνειας και κληρονομιά για τις μελλοντικές γενιές. Θεωρείται σημαντική για πολλά τοπικά έθιμα και παραδόσεις φαρμακευτικά σκευάσματα παραδοσιακές καλλιέργειες όπως παραδείγματος χάριν η τοπική ποικιλία φάβα αλλά και για την λαϊκή τέχνη του νησιού που από αυτήν αντλεί την βασική της θεματολογία. Παράλληλα παρέχει τη δυνατότητα για το υψηλότερο βιοτικό επίπεδο και για βιώσιμη κοινωνική οικονομική ανάπτυξη, βοηθώντας παράλληλα στον αποκλεισμό ασύμβατων βιομηχανικών δραστηριοτήτων στον πολύτιμο αυτό τόπο.» (αναπαραγωγή από: *Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης για την Τουριστική Ανάπτυξη της Σκύρου-Δήμος Σκύρου-Νοέμβριος 2010 Στουπής Γεωτεχνικός του Γεωπονικού Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης*)

Τέλος, στα μοναδικά χαρακτηριστικά της περιοχής συνυπολογίζονται το καλοδιατηρημένο φυσικό περιβάλλον με έμφαση σε στοιχεία της τοπικής βιοποικιλότητας καθώς και η αξιόλογη αγροτική βιοποικιλότητα.

### **3.3 Ανθρωπογενές Περιβάλλον Δήμου Σκύρου**

Στο ανθρωπογενές περιβάλλον του εν λόγω Δήμου ενσωματώνονται όλες οι έννοιες που προέρχονται από τις ανθρώπινες δραστηριότητες όπως είναι αυτή της διοικητικής διάρθρωσης, τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, τα οικονομικά χαρακτηριστικά με έμφαση στο παραγωγικό και αναπτυξιακό περιβάλλον, η οικιστική ανάπτυξη, το οδικό δίκτυο καθώς και τα πολιτισμικά χαρακτηριστικά του Δήμου.

#### **3.3.1 Διοικητική διάρθρωση**

**Το νησί της Σκύρου** βρίσκεται στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας και πιο συγκεκριμένα στην Περιφερειακή Ενότητα Ευβοίας. Ανήκει στον Δήμο Σκύρου (Δημοτική Κοινότητα). Η επίσημη ονομασία είναι η Σκύρος και η έδρα του Δήμου είναι επίσης η Σκύρος.

### 3.3.2 Πληθυσμιακά δημογραφικά χαρακτηριστικά

Ο Δήμος Σκύρου, σύμφωνα με την απογραφή του 2001 είχε πληθυσμό 2.602 κατοίκους που αντιστοιχούσαν στο 1,2% του συνολικού πληθυσμού του νομού Ευβοίας. Το 2011 οι κάτοικοι αυξήθηκαν στους 2.888 όπως παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα. Ο πληθυσμός αυτός διαμοιράζεται σε όλο το Δημοτικό Διαμέρισμα της Σκύρου, το οποίο είναι χαρακτηρισμένο ως ορεινό σύμφωνα την οδηγία 75/268 της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Ε.Ο.Κ.), αλλά και σε υπόλοιπους 19 οικισμούς η οποίοι εμφάνιζαν και εμφανίζουν διάσπαρτη δόμηση.

*Πίνακας 3-10: Αριθμός κατοίκων στον Δήμο Σκύρου, Ελληνική απογραφή 2011, (Περιφερειακή\_Ενότητα\_Εύβοιας)*

<b>ΔΗΜΟΣ ΣΚΥΡΟΥ (Έδρα: Σκύρος, η)</b>	<b>2.888</b>
Ασπούς, ο	103
Ατσιτσα, η	11
Αχερούνες, οι	63
Αχίλλι, το	53
Εξω Ποδιές, οι (νησίς)	0
Καλαμίτσα, η	40
Καλικρί, το	42
Κυρά Παναγιά, η	0
Λιναριά, η	112
Λουτρόν, το	28
Μελά, η	0
Μέσα Πόδια, τα (νησίς)	0
Μώλος, ο	602
Νύφι, το	30
Πεύκος, ο	25
Σαρακηνόν, το (νησίς)	0
Σκυροπούλα, η (νησίς)	0
Σκύρος, η	1.598
Τραχύ, το	181

Σύμφωνα με ιστοσελίδα του νησιού, ο Δήμος αριθμεί περίπου 3500 κατοίκους, ενώ σύμφωνα με ανεπίσημη έρευνα που πραγματοποιήθηκε στον Δήμο Σκύρου είναι 3200 οι κάτοικοι. Ωστόσο η επίσημη καταγραφή στοιχείων βασίζεται στην απογραφή του 2011. Ο σταθερός αριθμός των περίπου 2900 κατοίκων οφείλετε στους μόνιμους κατοίκους, ενώ αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Σκύρου εμφανίζεται να είναι μεγαλύτερος του πραγματικού λόγω του γεγονός της ισχυρής αριθμητικά στρατιωτικής παρουσίας, που αποτελείται από δημότες στρατιωτικούς υπαλλήλους που παραμένουν στο νησί δύο έως και περισσότερα χρόνια. Η πλειοψηφία των κατοίκων σήμερα διαμένει στην Χώρα του νησιού και μετρά 2100 κατοίκους.

«Το νησί χαρακτηρίζεται από *μεγάλη αστυφιλία*, αφού για δεκαετίες αδυνατούσαν να καλυφθούν βασικές ελλείψεις στις τεχνικές και στις κοινωνικές υποδομές του νησιού και γενικότερα η γεωγραφική απομόνωση συνέβαλλαν στην μεγάλη μετακίνηση πληθυσμού στα αστικά κέντρα. Ως συνέπεια αυτού είναι η πυκνότητα του πληθυσμού να εμφανίζεται

χαμηλή, της τάξης 13,43 περίπου κάτοικοι ανά τ.χλμ. έναντι 51,62 που ισχύει στο σύνολο του νομού της Εύβοιας.

Το μεγαλύτερο μέρος των κατοίκων της Σκύρου, ποσοστό 66,3% συγκεντρώνεται στην ηλικιακή ομάδα των 15-65, ενώ η μεγαλύτερη ηλικιακή ομάδα 65+ συμμετέχει στο συνολικό πληθυσμό με ποσοστό 17,14%. Ο δείκτης γήρανσης του πληθυσμού είναι 103,48%, τιμή ιδιαίτερα δυσμενής για την ηλικιακή ανανέωση της περιοχής με σαφή και ραγδαία τάση επιδείνωσης στην δεκαετία, παρόλο που καταγράφεται ευμενέστερος κατά αντιστροφή με αυτόν για τον πληθυσμό όλου του νομού Εύβοιας.

Συνεχίζουν να σημειώνονται τάσεις εγκατάλειψης του νησιού, προς όφελος των αστικών περιοχών, ωστόσο ο ρυθμός πληθυσμιακής αποδυνάμωσης καταγράφεται σχετικά πλέον συγκρατημένος.» (Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης για την Τουριστική Ανάπτυξη της Σκύρου, Δήμος Σκύρου, Νοέμβριος 2010)

Στις μέρες μας, σε γενικές γραμμές, εμφανίζεται μια θετική προοπτική ανάπτυξης της περιοχής. «Αυτό διότι στην περιοχή παραμένει ακόμη ένα δυναμικό σύνολο το οποίο συντηρεί το παραγωγικό σύστημα και τον κοινωνικό ιστό. Επίσης, ένα μεγάλο τμήμα του πληθυσμού, που διαθέτουν μέση εκπαίδευση, και αυτού που έχοντας «ρίζες» με το νησί - χωρίς να διαβιεί μόνιμα σε αυτό- γίνεται πολλαπλασιαστικά «δύναμη κρούσης», ορισμένες ιδιαίτερα χρονικές στιγμές του έτους.» (Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης για την Τουριστική Ανάπτυξη της Σκύρου, Δήμος Σκύρου, Νοέμβριος 2010)

### **3.3.3 Οικονομικά χαρακτηριστικά**

Η γεωγραφική απομόνωση, η δυσκολία μετάβασης από και προς το νησί, η αδυναμία μεταφοράς ανθρώπων εμπορευμάτων και υπηρεσιών σε συνδυασμό με τους περιορισμένους πόρους επηρέασαν την εξέλιξη της κοινωνικοοικονομικής ζωής. Ωστόσο τα προαναφερθέντα στοιχεία ταυτόχρονα συνέβαλαν στην εσωτερική οργάνωση της οικονομικής και κοινωνικής ζωής με έναν ιδιότυπο τρόπο (χαρακτηριστικό για τις νησιώτικες περιοχές) και συνέβαλαν στην *συνεκτικότητα και στην ισχυροποίηση της ταυτότητας του νησιού*.

**Ο νησιώτικος χαρακτήρας καθόρισε τον προσανατολισμό της αναπτυξιακής διαδικασίας.**

Οι κάτοικοι του νησιού ασχολούνται στον πρωτογενή τομέα με τη γεωργία, την κτηνοτροφία, την αλιεία, και τη συλλογή ρητίνης. Η Σκύρος φημίζεται για τα μικρόσωμα άλογά της, τα μάρμαρα και τα ζωοκομικά προϊόντα της. Επίσης αρκετοί κάτοικοι στον δευτερογενή τομέα ασχολούνται με παραδοσιακές μορφές τέχνης όπως είναι η Σκυριανή χειροτεχνία, η κεντητική που χρησιμοποιείται για τη διακόσμηση του οικιακού ρουχισμού, η τέχνη στην κατασκευή των επίπλων με τη μέθοδο της χαρακτικής (σκυριανό σκαμνάκι) από σφεντάμι, αγριελιά, μουριά, καρυδιά ή και από μαόνι, και με την αγγειοπλαστική. Η Σκύρος παράγει ακόμα μέλι, αρκετά φρούτα, φάβα, *μυζήθρα* και *κεφαλοτύρι*. Οργανωμένα εργαστήρια λαϊκής τέχνης, όπως ξυλογλυπτικής, κεραμικής, καλαθοπλεκτικής και ταπητουργίας, υπάρχουν στην πρωτεύουσα και στον Γιαλό.

Επιπλέον, σημαντική πηγή εισοδήματος για την περιοχή αποτελεί η διαβίωση στρατιωτικού πληθυσμού (περίπου 2.000 άτομα), ο οποίος ενισχύει κεφαλαιακά σημαντικά την οικονομική αγορά του Νησιού.

Από τα στοιχεία που προκύπτουν από τον Δήμο Σκύρου εμφανίζεται ποσοστό 61,28% της συνολικής καταγεγραμμένης απασχόλησης στο νησί, να απασχολείται με τον τριτογενή τομέα της οικονομίας και κυρίως με τον **τουρισμό**. *Η ραγδαία ανάπτυξη του τουριστικού ρεύματος που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια έδωσε ανάσα ζωής στην περιοχή.*

Αυτό οφείλεται στο ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού ωθήθηκε στο να απασχοληθεί με τον κλάδο ‘Εμπόριο–Ξενοδοχεία–Εστιατόρια’, με αποτέλεσμα το αντίστοιχο ποσοστό να εμφανίζεται αρκετά υψηλότερο σε σύγκριση με αυτό του Νομού Ευβοίας.

Ο δευτερογενής τομέας οικονομικής δραστηριότητας συγκεντρώνει το 20,27% περίπου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιοχής ενώ ο πρωτογενής τομέας εμφανίζει μείωση και βρίσκεται στην τρίτη θέση με ποσοστό 18,44%.

Τέλος, η ανεργία στην περιοχή πλήττει ένα μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού (15,71%) και είναι υψηλότερο από αυτό του νομού Εύβοιας (13,15%) και εμφανίζεται κυρίως του χειμερινούς μήνες.» (αναπαραγωγή από: *Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης για την Τουριστική Ανάπτυξη της Σκύρου-Δήμος Σκύρου-Νοέμβριος 2010 Στουπής Γεωτεχνικός του Γεωπονικού Πανεπιστήμιου Θεσσαλονίκης*)

### 3.3.4 Οικιστική ανάπτυξη

*Η υφιστάμενη οικιστική οργάνωση περιγράφεται από τους οικιστικούς υποδοχείς Α και Β κατοικίας ή και μόνο Β κατοικίας που είναι όλοι οι οριοθετημένοι υφιστάμενοι οικισμοί του Δήμου. Επίσης, οι επεκτάσεις των οριοθετημένων οικισμών αυτών χαρακτηρίζονται και ως νέοι οικιστικοί υποδοχείς. Το σύνολο τους φθάνει στους 13 οι οποίοι οργανώνονται σε δώδεκα (12) Πολεοδομικές Ενότητες.*

Με το άρθρο Π2.3 του ΣΧΟΟΑΠ (ΦΕΚ 7/Α.Α.Π./2013) ορίζονται **ξεχωριστές ζώνες ανάλογα με τα είδη των δραστηριοτήτων σε κάθε ζώνη, καθώς και τις προστατευόμενες περιοχές**. Αυτές είναι :

#### α) Ζώνες Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων

Οι ζώνες αυτές αποτελούνται από κυρίως από 1) βιομηχανικές περιοχές, είτε χαμηλής, είτε μέσης όχλησης, όπως είναι οι εγκαταστάσεις της ΔΕΗ στις Αχερούνες εκτάσεως 80στρ. και έκταση 50στρ. επί της δευτερεύουσας οδικής αρτηρίας Χώρας – Αεροδρομίου.

Στις ζώνες αυτές επιτρέπονται κυρίως:

- Βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης.
- Επαγγελματικά εργαστήρια.
- Κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης και στάθμευσης.
- Πρατήρια βενζίνης υγραερίου.
- Αναψυκτήρια Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

- Εγκατάσταση γεωργικών επιχειρήσεων και επεξεργασίας γεωργικών και δασικών προϊόντων.
- Βιομηχανίες Οινοποίησης, Τροφίμων, ελαίων και λιπών, που είναι υποχρεωμένες να κάνουν χρήση εγκαταστάσεων απορρύπανσης. Επιπλέον οριοθετούνται και πολεοδομούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2545/1997 ΦΕΚ 254Δ'/1997.

### β) Λατομικές Περιοχές

Ορίζεται η διατήρηση δύο λατομικών περιοχών που είναι:

- η εξόρυξη μαρμάρου Βόρεια του Πεύκου (Λ2) (τρεις λατομικοί χώροι) και
- αδρανών υλικών Νότια του Τραχύ (Λ1), οι οποίες διατηρούνται. Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται στην προστασία του περιβάλλοντος. Η λειτουργία τους διέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις για την εκμετάλλευση λατομείων αδρανών υλικών.

γ) Σφαγεία (κατασκευή μονάδας μετεγκατάστασης και εκσυγχρονισμού των Δημοτικών σφαγείων στη θέση Κόρακας, βόρεια του όρμου Αχερούνες σε έκταση 5,6 στρέμματα.

δ) Χ.Υ.Τ.Α (έγκριση υπ' αριθμ. 5263/07-09-2006 απόφαση της Διεύθυνσης ΠΕΧΩ της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας.)

ε) Χώρος διαβίωσης, επισκεψιμότητας και αναπαραγωγής Σκυριανού Αλόγου που αφορά Δημοτική μονάδα αναπαραγωγής, γνωριμίας και αναψυχής του Σκυριανού Αλόγου στην περιοχή του Πεύκου έκτασης 134 στρεμμάτων.

στ) Χώρος Κοιμητηρίου (έκτασης 25 στρεμμάτων)

Επίσης, ορίζονται και οι **Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.)**. Εκεί, αποκλείεται η χωροθέτηση περιοχών προς πολεοδόμηση. Υπάρχουν δύο κατηγορίες ΠΕΠ. Αυτές είναι :

ζ) Π.Ε.Π. απόλυτης προστασίας όπου απαγορεύεται πλήρως η δόμηση, όπως είναι τα δάση, οι αναδασωτές εκτάσεις, οι αρχαιολογικοί χώροι, οι βιότοποι και οι υδροβιότοποι, τα υδατορέματα με την παρόχθια ζώνη τους, ο αιγιαλός, τα οικοσυστήματα όπως η περιοχή Natura, Corine, όλος ο Νότιος ορεινός όγκος ( Χάρτης Π2.1) καθώς και περιοχές γεωλογικά ακατάλληλες για δόμηση.

η) Π.Ε.Π. απλής προστασίας στις οποίες επιτρέπονται ήπιες χρήσεις, όπως είναι οι γεωργικές με στόχο την ανάδειξη των φυσικών πόρων και του τοπίου, περιοχές με υδροφόρους σχηματισμούς, οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις μέσα στο δάσος και τέλος οι περιοχές IBA (Σημαντικές Περιοχές για τα Πουλιά της Ελλάδας).

θ) Περιοχές Προστασίας των Αρχαιολογικών Χώρων (Π.Ε.Π.-Π.Α.Χν.) που προστατεύονται από τον αρχαιολογικό νόμο (Ν. 3028/2002), και χαρακτηρίζονται από απόλυτη προστασία και ελεγχόμενη δόμηση. Στο σύνολό τους είναι εφτά και αποτελούν μεγάλη πολιτιστική κληρονομιά για το νησί. Οι παρακάτω αξιολογούνται ως δύο από τους πιο σημαντικούς :



- ΠΕΠ – ΑΧ 1: **Ο προϊστορικός οικισμός στο ακρωτήριο Παλαμάρι**, που βρίσκεται στη Βόρεια πλευρά του ομώνυμου όρμου (ΦΕΚ 1555Β'/2002). Εκεί έχουν καθοριστεί Ζώνες Α', Απόλυτης Προστασίας και ζώνες Β', Ελεγχόμενης Δόμησης.)
- ΠΕΠ – ΑΧ 2: **Ολόκληρος ο λόφος στη θέση Μαρκέσι στο Βόρειο τμήμα του νησιού** (ΦΕΚ 35Β'/1962), όπου υπάρχουν αξιόλογα αρχαιολογικά ευρήματα (ερείπια αρχαίου ναού). Οι χρήσεις της ζώνης ΠΕΠ – ΑΧ 2 θα καθοριστούν σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 13, του Ν. 3028/2002.

### 3.3.5 Πρόσβαση - Οδικό δίκτυο – Μετακινήσεις

Η πρόσβαση στο νησί της Σκύρου γίνεται μέσω ακτοπλοϊκής και αεροπορικής σύνδεσης με την υπόλοιπη Ελλάδα.

«Από το λιμάνι της Λιναριάς υπάρχει καθημερινή σύνδεση με την Εύβοια και το λιμάνι της Κύμης με την ακτοπλοϊκή εταιρία Ναυτική Εταιρία Σκύρου (Skyros Shipping Co.), η οποία είναι τοπικών συμφερόντων και διαθέτει το οχηματαγωγό πλοίο *Αχιλλέας*. Τα δρομολόγια πραγματοποιούνται καθημερινά μία φορά ανά κατεύθυνση όλο το χειμώνα, ενώ από την άνοιξη και για όλη την καλοκαιρινή περίοδο γίνονται δρομολόγια δύο φορές την ημέρα. Η πυκνότητα των δρομολογίων αυξάνει και σε ορισμένες περιόδους μέσα στο έτος, όπως τις απόκριες και τις γιορτές του Πάσχα, των Χριστουγέννων και τον Δεκαπενταύγουστο. Η διαδρομή διαρκεί περίπου 1 ώρα και 45 λεπτά. Από το λιμάνι της Κύμης, υπάρχει τακτική ανταπόκριση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων για Χαλκίδα (διάρκεια περίπου 2 ώρες) και Αθήνα (διάρκεια περίπου 3 ώρες). Επίσης, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες υπάρχει δισεβδομαδιαία σύνδεση του νησιού με τον Βόλο, την Αλόνησο και την Σκόπελο.» (αναπαραγωγή από skyros-island.gr)

Η αεροπορική σύνδεση πραγματοποιείται με τα αεροδρόμια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Το νησί διαθέτει μικτής χρήσης (στρατιωτικό-135<sup>η</sup> σμηναρχία μάχης και πολιτικό) αερολιμένα, που εντοπίζεται στη θέση Τραχύ στο βορειότερο άκρο του νησιού όπου λειτουργεί η στρατιωτική αεροπορική βάση. Το αεροδρόμιο της Σκύρου απέχει περίπου 17 χλμ. από τη Χώρα και λειτουργεί από το 1984. Η μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο γίνεται με ταξί. Η αεροπορική σύνδεση του νησιού ανήκει στο καθεστώς των *επιδοτούμενων ενδοκρατικών αεροπορικών συνδέσεων*, με αποτέλεσμα οι τιμές των εισιτηρίων να είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικές.

Το αεροδρόμιο όμως παρουσιάζει ορισμένα μειονεκτήματα κατά τη λειτουργία του και στα πλαίσια της εξέλιξής του. Πιο συγκεκριμένα το κτίριο επιβατών δεν έχει περιθώρια επέκτασης, μιας και περιβάλλεται από στρατιωτικές εγκαταστάσεις ενώ η πρόσβαση γίνεται μόνο έπειτα από στρατιωτικό έλεγχο. Επίσης ο χώρος του πολιτικού αερολιμένα θεωρείται σημαντικός για τις μελλοντικές επεκτάσεις της στρατιωτικής υποδομής. Στα πλαίσια της προοπτικής για περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη στο νησί διερευνάται η εξεύρεση λύσης για τον χώρο και τη λειτουργία του εν λόγω αεροδρομίου.

«Σήμερα, οι αεροπορικοί μεταφορείς της σύνδεσης είναι η *Aegean Airlines* πραγματοποιώντας τέσσερα έως πέντε δρομολόγια την εβδομάδα από και προς

την Αθήνα από το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και η Sky Express πραγματοποιώντας τρία δρομολόγια την εβδομάδα από και προς τη Θεσσαλονίκη από το Αεροδρόμιο Μακεδονία. Τους καλοκαιρινούς μήνες πραγματοποιούνται περιστασιακές πτήσεις τσάρτερ σε εβδομαδιαία βάση από και προς την Ολλανδία, άλλες φορές πραγματοποιήθηκαν τσάρτερ που έκαναν δρομολόγιο Σκύρος-Γαλλία ή και η πτήση Σκύρος-Αυστρία.

«Το οδικό δίκτυο της Σκύρου είναι γενικά καλό και καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του νησιού. Ο βασικός οδικός άξονας συνδέει το λιμάνι της Λιναριάς με τη Σκύρο (Χώρα), περνώντας από τους οικισμούς Αχερούνες και Ασπούς. Η περιοχή γύρω από τη Χώρα, όπου βρίσκονται οι οικισμοί Μαγαζιά, Μώλος και Γυρίσματα, αποτελεί πλέον ένα σχεδόν ενιαίο οικιστικό σύμπλεγμα με σχετικά πυκνό δίκτυο δρόμων. Από τη Χώρα ξεκινάει ο βόρειος οδικός άξονας για το αεροδρόμιο του νησιού, ο οποίος στη συνέχεια καταλήγει στη

Ατσιτσα, στη δυτική ακτή, ενώ συνεχίζει νότια και νοτιοανατολικά, για να καταλήξει στον Πεύκο και να συνδεθεί ξανά με τον δρόμο Χώρας - Λιναριάς, ολοκληρώνοντας μία κυκλική διαδρομή.



Εικόνα 3-28: Οδικός χάρτης της Σκύρου (<https://ontheworldmap.com/greece/islands/skyros/skyros-road-map.html>)

Από τον οικισμό Ασπούς υπάρχει οδική πρόσβαση στο Αχίλλι, και στη συνέχεια στο Καλικρί, για να καταλήξει στον όρμο της Καλαμίτσας. Η Καλαμίτσα συνδέεται επίσης με παραλιακό δρόμο με τη Λιναριά. Από την Καλαμίτσα, ο δρόμος συνεχίζει στο νότιο τμήμα του νησιού προς την περιοχή Τρεις Μπούκες και στη συνέχεια μέχρι το φάρο στο νοτιοανατολικό άκρο, ενώ διακλάδωση προς το βορρά οδηγεί στο βουνό του Κόχυλα.

Η τοπική συγκοινωνία εξυπηρετείται με τακτικά δρομολόγια λεωφορείων ανάμεσα στη Χώρα και το λιμάνι της Λιναριάς, τόσο για εξυπηρέτηση των δρομολογίων των πλοίων αλλά και των μετακινήσεων των κατοίκων. Επίσης, σε ειδικές περιπτώσεις και ανάγκες παρέχεται και ειδική μεταφορά με λεωφορεία της μονάδας της Πολεμικής Αεροπορίας που εδρεύει στο νησί. Στη Σκύρο επίσης κυκλοφορούν και ένας μικρός αριθμός ταξί.» (αναπαραγωγή από wikipedia)

### 3.3.6 Πολιτισμικά και Πολιτιστικά στοιχεία

Η περιοχή διαθέτει μεγάλο πλούτο πολιτισμικών στοιχείων. Μνημεία και κτίρια που δείχνουν την πολιτιστική κληρονομιά της περιοχής, την ιστορία των σημερινών οικισμών της, αλλά και εγκαταλελειμμένα κτίρια, σημάδι της φθοράς και της ερήμωσης της.

Το νησί επίσης διαθέτει πολιτιστικούς πόρους με αρχαιολογικό και τουριστικό ενδιαφέρον όπως οι παραδοσιακοί οικισμοί και τα μνημεία που έχουν καταγράφονται στον παρακάτω πίνακα.

*Πίνακας 3-11: Παραδοσιακοί οικισμοί, αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία στον Δήμο Σκύρου. (Βάση δεδομένων Ο.Α.Σ.Ε.)*

Αρχαία ονομασία	Είδος μνημείου
Οικισμός Σκύρου	Παραδοσιακός οικισμός χαρακτηρισμένος από το Υπ. Περιβάλλοντος
Κάστρο-Φρούριο	Τα αρχαία τείχη και οι πύργοι παλαιάς Σκύρου
Παλαμάρι	Αρχαιολογικός χώρος με πλούσια ευρήματα
Μαγαζιά Σκύρου	Μεγάλων διαστάσεων νεκροταφείο κιβωτιόσημων τάφων Πρώιμης Εποχής Σιδήρου
Αρχαιολογικό Μουσείο Σκύρου	Αρχαιολογικό μουσείο
Μουσείο Μάνου Φαλτάιτς	Λαογραφική συλλογή

Μεγάλο αρχαιολογικό ενδιαφέρον παρουσιάζει ο αρχαιολογικός χώρος στο Παλαμάρι της Σκύρου. Αναλυτικότερα, βρίσκεται στο βόρειο ανατολικό άκρο του νησιού στη ράχη του χαμηλού ακρωτηρίου Καστράκι και σε υψόμετρο 20μ. από την επιφάνεια της θάλασσας. Το πλάτωμα που σχηματίζει έχει έκταση 17 στρεμμάτων. Ανήκει στην Πρώιμη και τη Μέση Χαλκοκρατία (3η και 2η χιλιετία Π.Χ.) που ήκμασε για περισσότερο από μια χιλιετία και υπολογίζεται ότι είχε σχεδόν την διπλάσια έκταση από τη σημερινή, καθώς η ανατολική και η βορινή πλευρά έχουν καταβυθιστεί. Σήμερα, διατηρούνται τα κατάλοιπα του προϊστορικού οχυρωμένου οικισμού. Επίσης μαρτυρείται ανθρώπινη κατοίκηση και δραστηριότητα από την αρχαιότερη Νεολιθική περίοδο η οποία συνεχίζεται και σε όλη την 3η π.Χ. Χιλιετία.



*Εικόνα 3-29: Ο αρχαίος οικισμός στο Παλαμάρι (www.akrotiriskyros.gr)*

Η αρχαιολογική ανασκαφή πραγματοποιήθηκε το 2000 με έγκριση από το Ταμείο Διαχείρισης Πιστώσεων Εκτέλεσης Αρχαιολογικών Έργων του Υπουργείου Πολιτισμού. Ο οικισμός παρέμεινε για 3.500 χρόνια θαμμένος κάτω από την άμμο.

Σπουδαία είναι η ισχυρή οχύρωση με τείχος από επάλληλους πεταλόσχημους προμαχώνες σε μήκος μεγαλύτερο των 200 μέτρων. Υπήρξε ένα καλά οργανωμένο κέντρο, με πολεοδομική οργάνωση και στοιχεία πρώιμου αστικού πολιτισμού. Είχε συνεχή κατοίκηση από τα τέλη της Πρώιμης Χαλκοκρατίας έως τις αρχές της Μέσης Χαλκοκρατίας, με τέσσερις διαδοχικές φάσεις κατοίκησης με διάρκεια ζωής 11 περίπου αιώνων και υπολογίζεται ότι στο Παλαμάρι της 3ης χιλιετίας διαβιούσαν 800 έως 1.000 κάτοικοι.

Ο χώρος σήμερα είναι επισκέψιμος και αποτελεί ένα από τα αξιοθέατα του νησιού με σπουδαίο αρχαιολογικό ενδιαφέρον.



α)



β)



γ)



δ)



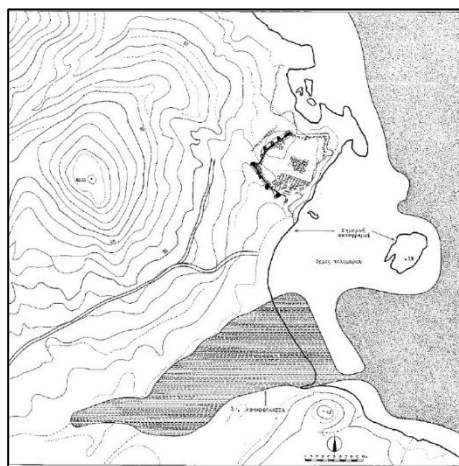
ε)

στ)

**Εικόνα 3-30: α) – ε) Η αρχαιολογική ανασκαφή στο Παλαμάρι, στ) Η αμμώδης παραλία δίπλα στον αρχαίο οικισμό στο Παλαμάρι (www.greek-crossroads.gr)**

Ο οικισμός εκτεινόταν ανατολικότερα ως τη νησίδα στο μέσο του όρμου σχηματίζοντας εκεί ένα φυσικό λιμάνι (εικόνα 3-31 στ.).

Η Σκύρος είχε κομβική θέση στις θαλάσσιες οδούς της αρχαιότητας. Ήταν το «σταυροδρόμι» που συνέδεε κατά την 3η π.Χ. χιλιετία τα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου με τις Κυκλάδες και τις Μικρασιατικές ακτές και Εύξεινο Πόντο με την ηπειρωτική Ελλάδα. Το λιμάνι αυτό ήταν το βασικό εμπορικό λιμάνι την εποχή εκείνη.



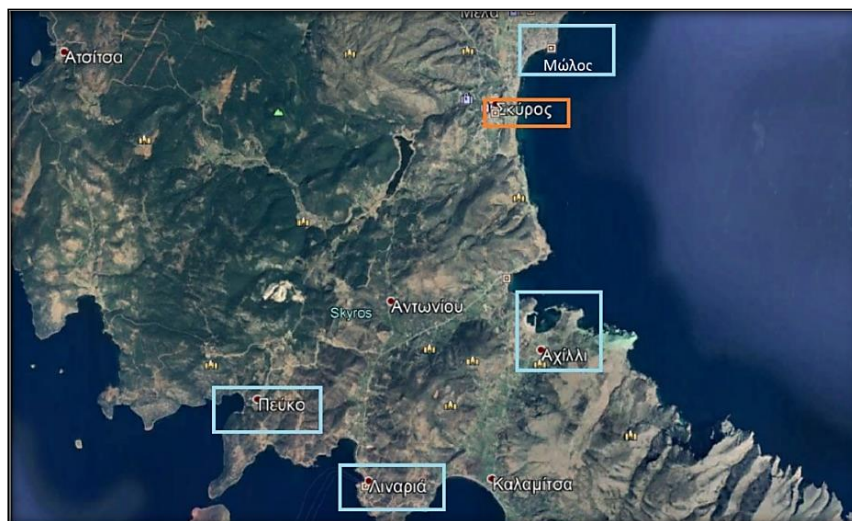
**Εικόνα 3-31: Η διαμόρφωση της αρχαίας ακτογραμμής στο Παλαμάρι (Παπαδημητρίου Ελευθερία, 2016, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων)**

Σήμερα, το μόνο που έχει απομείνει από το λιμάνι αυτό είναι η βραχονησίδα στο μέσο του όρμου, ενώ η λιμνοθάλασσα έχει μετατραπεί σε αμμώδη παραλία, ιδανική για κολύμπι όταν κοπάζουν οι άνεμοι στο Αιγαίο.

«Η σημαντικότερη πολιτιστική εκδήλωση είναι το Σκυριανό Καρναβάλι, στα πλαίσια του οποίου πραγματοποιούνται ονομαστές εκδηλώσεις που διαρκούν ένα μήνα και έχουν τις ρίζες τους στη Διονυσιακή Λατρεία. Επιπλέον διοργανώνονται κάθε χρόνο πολλά πανηγύρια με βάσει τον πολύ μεγάλο αριθμό εξωκλησιών που κύριο χαρακτηριστικό τους αποτελεί η ιδιόμορφη «ιδιωτικότητα» τους.» (αναπαραγωγή από: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης για την Τουριστική Ανάπτυξη της Σκύρου-Δήμος Σκύρου-Νοέμβριος 2010 Στουπής Γεωτεχνικός του Γεωπονικού Πανεπιστήμιου Θεσσαλονίκης)

### 3.4 Λιμενικές υποδομές στον Δήμο Σκύρου

Το νησί διαθέτει αρκετές λιμενικές υποδομές. Αυτές συνιστούν τόσο το μεγάλο κεντρικό λιμάνι, όσο και τουριστικά αγκυροβόλια και καταφύγια, αλλά και αλιευτικά καταφύγια, καθώς και εγκαταλελειμμένες λιμενικές υποδομές. Στον χάρτη (Εικόνα 3-33) που ακολουθεί σημειώνονται μέσα σε μπλε περίγραμμα τα τέσσερα πιο σημαντικά από αυτά. Με το πορτοκαλί περίγραμμα επισημαίνεται η θέση της Χώρας σε σύγκριση με αυτές τις λιμενικές υποδομές.



Εικόνα 3-32: Απόσπασμα Google earth Δήμου Σκύρου με τις λιμενικές εγκαταστάσεις

Στον πίνακα που ακολουθεί αποτυπώνονται τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων.

Πίνακας 3-12: Καταγραφή όλων των λιμενικών υποδομών της νήσου

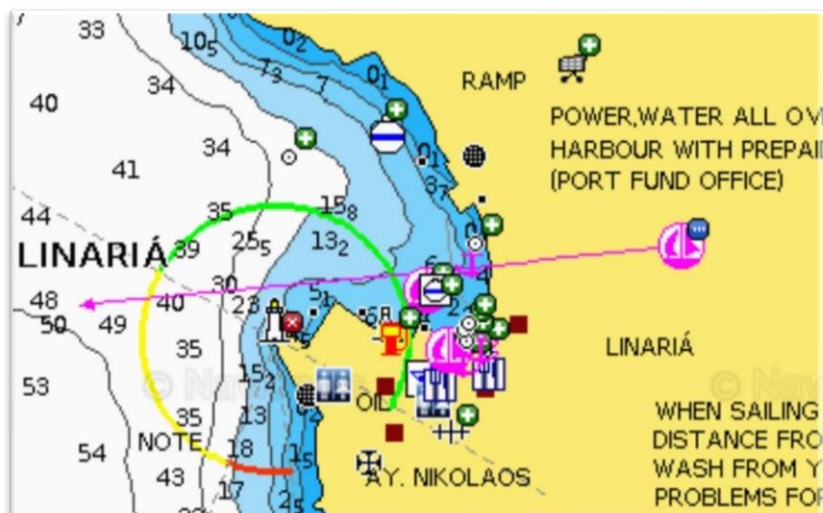
ΛΙΜΑΝΙΑ	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕ Σ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ ( X , Y ) Ε.Γ.Σ.Α	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΧΩΡΑ/ ΑΕΡΟ-ΔΡΟΜΙΟ (χλμ.)	ΧΡΗΣΗ	ΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ/ ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
ΛΙΝΑΡΙΑ	546495.60, 4299166.01	4,1 / 24 χλμ.	Επιβατικό Εμπορικό	Σύνδεση με Κύμη / Αλόνησο	Πολύ καλή/ χρησιμοποιεί Α.Π.Ε κ' νέα τεχνολογία/ δυνατότητα επέκτασης/ αρκετά καλή πρόσβαση
ΑΧΙΛΛΙ	549517.14, 4302251.06	4,8 / 20 χλμ.	Τουριστικό Αλιευτικό	Αλιευτικά μικρά σκάφη προς την ανατολική πλευρά του νησιού	Εγκαταλελειμμένο ημιτελές έργο με σκουριασμένες κ' ακατάλληλες υποδομές
ΠΕΥΚΟ	544036.69, 4300449.37	2,1 / 19 χλμ.	Τουριστικό Αλιευτικό	Αλιευτικά μικρά σκάφη προς την δυτική πλευρά του νησιού/τουριστικά για περιήγηση	Μικρού μήκους κρηπιδότοιχος σε κακή κατάσταση/αδυναμία να εξυπηρετήσει μεγάλα σκάφη αναψυχής
ΜΩΛΟΣ	550011.91, 4307499.08	2,0 / 13 χλμ.	Αλιευτικό	Αλιευτικά μικρά σκάφη προς την βορειοανατολική πλευρά του νησιού	Μικρό αυθαίρετο έργο χρήση από τους τοπικούς αλιείς/ δυσοσμία/ δύσκολη πρόσβαση

### 3.4.1 Οι λιμενικές υποδομές του Δήμου και τα χαρακτηριστικά τους.

Στη Νήσο Σκύρο υπάρχει ένα μόνο **εμπορικό λιμάνι** που βρίσκεται **στον όρμο της Λιναριάς**, το οποίο είναι προστατευμένο από τους ισχυρούς ανέμους εκτός από τους νοτιοδυτικούς και τους δυτικούς. Η επίσημη άδεια λειτουργίας του δόθηκε με την υπ' αριθμόν : 14059 /23-06-2015 απόφαση του Υπουργοείου Τουρισμού.



Εικόνα 3-33: Άνοψη του λιμανιού της Λιναριάς. (Google earth)



Εικόνα 3-34: Τα βάθη στον λιμένα της Λιναριάς. (Navionics)

Τα λιμενικά έργα στο λιμάνι αυτό αποτελούνται από κρηπιδώματα, από ένα προσήνεμο μώλο και από έναν προβλήτα για την πρόσδεση των εμπορικών και επιβατικών (Ferry boats) πλοίων (Εικόνα 3-36)

Φωτογραφικό υλικό από το λιμάνι κατά την αυτοψία :



α)



β)



γ)



δ)



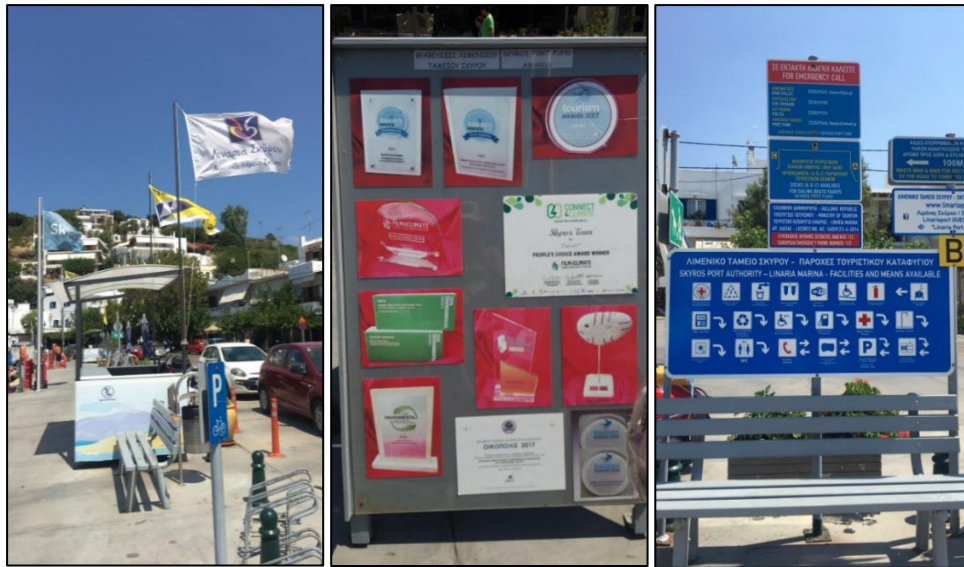
ε)



στ)

**Εικόνα 3-35: α) Το επιβατικό πλοίο Αγιλλέας στη νοτιοδυτική πλευρά στο λιμάνι της Αιναριάς, β) PILAR για παροχή νερού και ρεύματος, γ) Εικόνες από το λιμάνι, δ) Δεμένα ιστιοπλοϊκά στα κρηπιδώματα στη νοτιοανατολική πλευρά του λιμανιού ε) Ξενόγλωσση δανειστική βιβλιοθήκη, στ) Τα κρηπιδώματα στη βορειοανατολική του πλευρά στον λιμένα της Αιναριάς (προσωπικό αρχείο)**





α) β) γ)

**Εικόνα 3-36: α) Χώρος στάθμευσης ποδηλάτων, β) Πίνακες χρήσιμων πληροφοριών γ) Παγκάκι ανάπαυσης (προσωπικό αρχείο)**



α) β)



γ) δ)

**Εικόνα 3-37: α) - δ) Εικόνες με εγκαταστάσεις και υποδομές από το λιμάνι της Λιναριάς (προσωπικό αρχείο)**

Για το λιμάνι της Λιναριάς έχει εκπονηθεί προμελέτη για την επέκτασή του, με σκοπό να λειτουργεί ως επιβατικό, εμπορικό λιμάνι, για σκάφη αναψυχής και ως αλιευτικό καταφύγιο, καθώς και κατασκευή γλίστρας. Η επέκταση του προβλέπεται να γίνει σε τρεις φάσεις. Απαραίτητο είναι να γίνουν οι μελέτες και η κατασκευή των Β' και Γ' φάσεων. Η Β' Φάση αφορά την κατασκευή δύο προβλητών (90 x 10 μέτρα), (42 x 5 μέτρα) και μιας πλωτής προβλήτας (30 x 5 μέτρα), με τους ανάλογους εξοπλισμούς και τις ανωδομές τους. Η Γ' Φάση αφορά στην κατασκευή μιας προβλήτας, Νότια του φάρου του Λιμένα. Προβλέπεται επίσης και κατασκευή μαρίνας δυναμικότητας 50 – 80 σκαφών σύμφωνα με το Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α. Κατά το στάδιο εκπόνησης των μελετών επέκτασης του λιμανιού πρόκειται να συμπεριληφθεί η μελέτη βελτίωσης του κόμβου σύνδεσης του περιφερειακού δρόμου Λιναριάς, με το λιμάνι του οποίου έχει ήδη εκπονηθεί η μελέτη χάραξης.



*Εικόνα 3-38: Τα κρηπιδώματα στη βορειοανατολική του πλευρά στον λιμένα της Λιναριάς (προσωπικό αρχείο)*

Εκτός από το Λιμάνι της Λιναριάς λειτουργεί **αλιευτικό καταφύγιο στον Μώλο** (το οποίο παρουσιάζει προβλήματα δυσοσμίας λόγω λιμναζόντων υδάτων και εισόδου φυκιών. Για τον λόγο αυτό έγιναν έργα βελτίωσης με την διάνοιξη του προβλήτα με σκοπό την κυκλοφορία των υδάτων. Στο αλιευτικό καταφύγιο του Μώλου, το οποίο έχει κατασκευαστεί αυθαίρετα, η πρόσβαση είναι δύσκολη, λόγω της έλλειψης οργανωμένου οδικού δικτύου.



*Εικόνα 3-39: α) Το μικρό αλιευτικό καταφύγιο στον Μώλο στη βορειοανατολική πλευρά του νησιού, β) Απουσία λιμενικών εγκαταστάσεων στο εν λόγω αλιευτικό καταφύγιο, γ) Το μικρό γεφυράκι που ενώνει τον προσήνεμο μώλο με την χερσαία ζώνη (προσωπικό αρχείο)*

Επίσης, στο ανατολικό τμήμα της Σκύρου στον όρμο Αχίλλι έχει κατασκευαστεί από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), μαρίνα για μικρά σκάφη και αλιευτικό καταφύγιο, δυναμικότητας περίπου 150 θέσεων σύμφωνα με το Υ.Π.Α.Ν., η οποία όμως δεν λειτουργεί λόγω της αδυναμίας που έχουν τα τουριστικά σκάφη να προσεγγίσουν σε αυτόν. Αυτό οφείλετε κατά κύριο λόγο στον κακό προσανατολισμό της και στην αδυναμία προστασίας της από τους βόρειους και ισχυρούς ανέμους που πνέουν στην περιοχή.



*Εικόνα 3-40: Όρμος Αχίλλι (www.ribandsea.com)*

-Τέλος, στον όρμο του Πεύκου, υπάρχει ένας παλιός μαρμαρίνος προβλήτας, μεγάλο μέρος του οποίου έχει καταπέσει έχοντας παρασύρει και τμήματα του ασφαλτοστρωμένου χερσαίου χώρου και χρήζει αποκατάστασης και επέκτασης.



α)



β)

*Εικόνα 3-41: α) Όρμος Πεύκου – Η παραλία, β) Το μικρό τουριστικό αγκυροβόλι που βρίσκεται στη νοτιοδυτική πλευρά του νησιού (προσωπικό αρχείο)*

- Γλίστρες στο Νησί υπάρχουν στην Λιναριά, τη Μαρίνα στο Αχίλλι, και στον Πεύκο.

### 3.5 Η μαρίνα στο Αχίλλι

#### 3.5.1 Γενικά χαρακτηριστικά

Ο κόλπος του Αχιλλίου, κατά τη μυθολογία ήταν το σημείο από όπου ο Αχιλλέας άφησε την Σκύρο για τον Τρωικό πόλεμο. Σήμερα στον εν λόγω κόλπο δεσπόζει ένα μεγάλο λιμενικό έργο. Συγκεκριμένα ο μισός κόλπος καλύπτεται από λιμενικές υποδομές που δημιουργήθηκαν προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες του νησιού σε ελλιμενισμό και φύλαξη των σκαφών αναψυχής που το επισκέπτονται ή πρόκειται να το επισκεφτούν στο μέλλον.



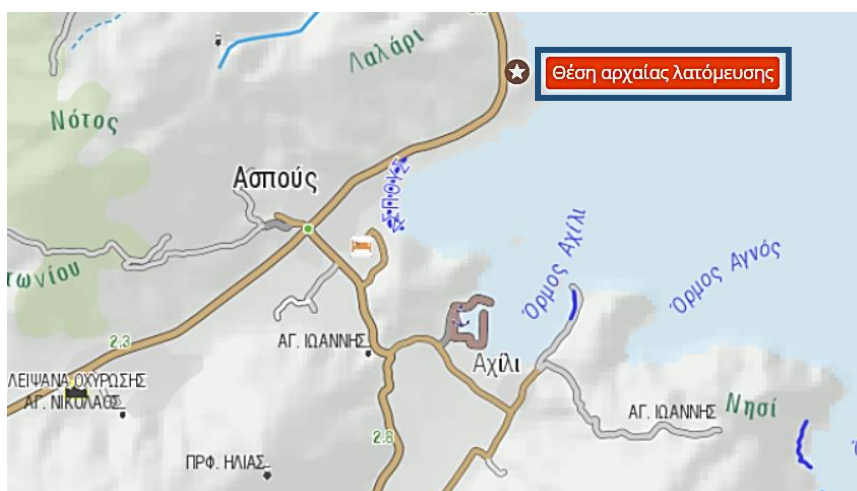
Εικόνα 3-42: Το μικρό Αχίλλι Σκύρου. (απόσπασμα από Google earth 2020), υφιστάμενη κατάσταση



Εικόνα 3-43: Αχίλλι Σκύρου (απόσπασμα από το Εθνικό Κτηματολόγιο 1945-1960) – Αρχική κατάσταση με την αμμώδη παραλία

Πριν την κατασκευή του έργου αυτού, ο κόλπος του Αχιλλίου αποτελούσε μια γοητευτική αμμώδη παραλία με δυνατότητα τουριστικής αξιοποίησης. Παράλληλα στην άκρη του όρμου στα δυτικά υφίσταται από τότε μέχρι και σήμερα η μικρή παραλιακή εκκλησία του Αγίου Νικολάου.

Το Αχίλλι βρίσκεται ακριβώς έξω από τον περιφερειακό δρόμο που ενώνει την περιοχή της Ασπούς με την Καλαμίτσα. Απέχει απόσταση 7χιλ. από την πόλη της Σκύρου και 8χιλ. από το λιμάνι της Λιναριάς. Το φυσικό λιμάνι του όρμου «Αχίλλι» είναι ένας περίκλειστος κόλπος που περιβάλλεται από ψηλούς λόφους ενώ η κοιλάδα που υπάρχει ανάμεσα σε αυτούς αποτελείται από καλλιεργήσιμους αγρούς. Ανατολικά της μαρίνας υπάρχει αρχαίο λατομείο υψηλού ενδιαφέροντος.



*Εικόνα 3-44: Όρμος Αχιλλίου και θέση αρχαίας λατόμευσης στα ανατολικά*  
 ([http://www.topoguide.gr/islands/northern\\_aegeo/advs\\_skyros/skyros\\_map.php](http://www.topoguide.gr/islands/northern_aegeo/advs_skyros/skyros_map.php))

Το άνοιγμα του κόλπου έχει Β.Α προσανατολισμό. Η φυσική βλάστηση της περιοχής είναι χαμηλή και θαμνώδης. Στην περιοχή η ανοικοδόμηση είναι ήπια και αποτελείται κυρίως από μερικές αγροικίες εποχιακής χρήσεως. (Εικόνα 3-45, Χάρτης Π-3.3).

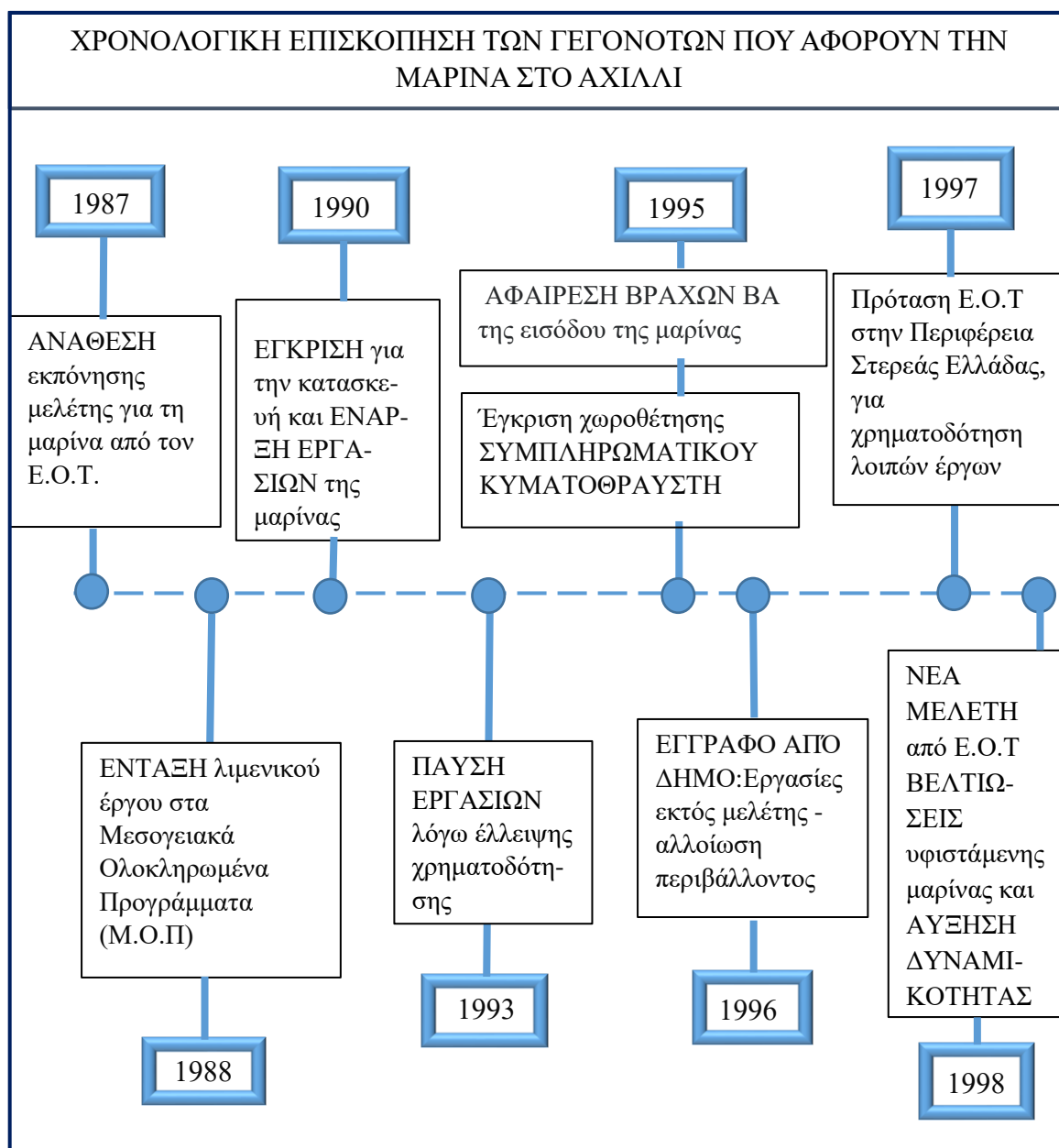
Οι μεγάλες λιμενικές εγκαταστάσεις απαντώνται στο δυτικό και βορειοδυτικό τμήμα του εν λόγω κόλπου. Αρχικά κατασκευάστηκαν με σκοπό τη δημιουργία ενός τουριστικού λιμένα αναψυχής. Το έργο ανήκει στον Ε.Ο.Τ και ξεκίνησε η δημιουργία του το 1990 στα πλαίσια του προγράμματος του «**Δημιουργίας Μαρινών**» σε διάφορα μέρη της Ελλάδας για την προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας (Α.Π.528552/ 24-7-1984). Αποτελείται από δύο κατασκευαστικές φάσεις όπου η πρώτη περιλαμβάνει την δημιουργία της Μαρίνας (1990-1993) και η δεύτερη τη χωροθέτηση συμπληρωματικού κυματοθραύστη προστασίας με πρανή και φέροντα οργανισμό από λιθορριπή (1995-1996). Το έργο αυτό δεν ολοκληρώθηκε και δεν παραδόθηκε ποτέ παρ' ότι δαπανήθηκαν χρήματα της τάξης των 900 – 1.000 εκατομμύρια δραχμές.

### 3.5.2 Ιστορική ανασκόπηση του λιμενικού έργου

Στα πλαίσια του προγράμματος του «**Δημιουργίας Μαρινών**» σε διάφορα μέρη της Ελλάδας, ο Ε.Ο.Τ είχε προγραμματίσει και τη δημιουργία μαρίνας στην Σκύρο. Μετά από εξέταση και άλλων περιοχών συμφωνήθηκε ότι η επιλογή της **θέσης «Αχίλλι»** για κατασκευή μαρίνας είναι η πλέον κατάλληλη.

Σε μια προσπάθεια καταγραφής των γεγονότων που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια κατασκευής του εν λόγω έργου έχουμε τα εξής συμβάντα με χρονολογική σειρά :

**Πίνακας 3-13: Χρονολογική επισκόπηση των γεγονότων της κατασκευής και λήψης αποφάσεων για τη μαρίνα στο Αχιλλί.**



*Διευκρίνηση :* Για όλα τα γεγονότα που περιγράφονται στη συνέχεια, υπάρχει αρχείο στην Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Κύμης η οποία και το παραχώρησε για τις ανάγκες εκπόνησης της συγκεκριμένης εργασίας.

### 1<sup>ο</sup> γεγονός

Τον **Δεκέμβριο του 1987** ο Ε.Ο.Τ ανέθεσε την εκπόνηση της σχετικής μελέτης στο ιδιωτικό γραφείο της κας Λεοντή-Αντωνίου. Η μελετήτρια υπέβαλε την προμελέτη του έργου.

### 2<sup>ο</sup> γεγονός

α) Η μαρίνα Σκύρου το έτος **1988** εντάχθηκε στα **Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα (Μ.Ο.Π.)** ανατολικής και κεντρικής Ελλάδας, προϋπολογισμού 420 εκατ. δρχ. και εντός τριών ημερών υποβλήθηκε η οριστική μελέτη του έργου. Η απορρόφηση

των πιστώσεων σύμφωνα με την εγκεκριμένη πρόταση κατανομής, είχε προβλεφθεί να αρχίσει το 1989.

*β) Παρέμβαση 1<sup>η</sup> : Ο Πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου Σκύρου κος Δ. Ψαριώτης ως γνώστης ναυσιπλοΐας και πρώην πλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού, εξέφρασε τις απόψεις του εγγράφως σχετικά με την **λανθασμένη επιλογή της θέσης** στον Ε.Ο.Τ. Αναφέρει ότι **το σημείο είναι ακατάλληλο για τους παρακάτω λόγους:***

- 1. Διότι ο γεωγραφικός προσανατολισμός είναι στο βόρειο σημείο του νησιού και καθώς το καλοκαίρι πνέουν άνεμοι εντάσεως (7-9 μποφόρ), μελέτμια, είναι αδύνατο η προσέγγιση των σκαφών.*
- 2. Η μορφολογία της περιοχής είναι ακατάλληλη, διότι υπάρχουν ύφαλοι και σε πολλά σημεία τα βάρη είναι μικρά και επικίνδυνα για προσέγγιση.*
- 3. Η επικοινωνία για τη χώρα είναι δύσκολη και θα μπορεί να γίνεται μόνο με ιδιωτικά μέσα.*

Επίσης, ζητάει να επανεξεταστεί το θέμα για άλλο σημείο που θα είναι κατάλληλο.

γ) Η έναρξη εκτέλεσης του έργου «**Κατασκευή Μαρίνας Σκύρου**» καθυστέρησε και τότε ζητήθηκε από την *Νομαρχία Ευβοίας, με Νομόρχη τον κο Α.Μπούρα*, να της αποσταλεί *δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα* στο οποίο θα φαίνονται τα πλέον σημαντικά στάδια ή φάσεις του έργου καθώς και να επιταχύνουν τις σχετικές διαδικασίες έναρξης εκτέλεσης του. Ο λόγος ήταν ότι το έργο αυτό έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το έτος 1992, όπως και όλα τα υπόλοιπα έργα που είχαν ενταχθεί στα **Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα (ΜΟΠ)** και υπήρχε φόβος για την ακύρωση του έργου.

### 3<sup>ο</sup> γεγονός

Η **έγκριση του λιμενικού έργου** – κατασκευή μαρίνας στο Αχίλλι της Σκύρου πραγματοποιήθηκε τον **Ιούλιο του 1990**.

*Παρέμβαση 2<sup>η</sup> :* Παράλληλα το **Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (Γ.Ε.Ν.) απαιτούσε τα παρακάτω** που αφορούσαν την εκτέλεση των αιτούμενων έργων στην δημιουργία της μαρίνας :

- Να προωθηθεί το ταχύτερο δυνατόν ο καθορισμός των ορίων του αιγιαλού - παραλίας και του παλιού αιγιαλού σύμφωνα με το σχετικό Φ.544.5/504/89/5-10-89 ώστε μετά την κατασκευή των έργων να καθοριστούν τα νέα όρια αιγιαλού ή παραλίας εφόσον τα παλιά θα έχουν μεταβληθεί.
- Να εκδοθεί Προεδρικό Διάταγμα για την δημιουργία νέου αιγιαλού ή παραλίας με τις αιτούμενες επιχωματώσεις.
- Να *φωτοσημανθούν* τα έργα από την έναρξη μέχρι το πέρας τους και μετά από αυτό να *φωτοσημανθούν* τα άκρα του προσήνεμου και του υπήνεμου μώλου αντίστοιχα σύμφωνα με τις οδηγίες της Υπηρεσίας Φάρων, προς την οποία θα πρέπει να σταλεί οριζοντιογραφία.
- Να εξασφαλιστεί ότι εντός του λιμενίσκου *δεν θα υπάρχει βάθος μικρότερο από 4,5 μέτρα*.

- Να διασκορπιστούν τα βυθοκορήματα από τις εσκαφές σε βάθη άνω των 50 μέτρων, σε απόσταση δηλαδή ενός ναυτικού μιλίου ανατολικά του έργου.

#### 4<sup>ο</sup> γεγονός

**Αρχικά**, οι εργασίες κατασκευής της μαρίνας στο Αχίλλει άρχισαν **το 1990** και **σταμάτησαν** στο τέλος του **1993**. Για το έργο αυτό μέχρι εκείνη τη στιγμή δαπανήθηκαν 710,5 εκ. δρχ. και έπειτα και πριν την ολοκλήρωση του έργου σταμάτησε η χρηματοδότηση.

**Το έτος 1991 η Υπηρεσία Φάρων γνωστοποίησε** ότι η *κοστολόγηση* που είχαν δώσει για τα φωτιστικά μηχανήματα *δεν ίσχυε πλέον* και έπρεπε να κατατεθούν στην τράπεζα της Ελλάδος **1,4 εκ. δρχ.**, ποσό που θα ίσχυε μέχρι 30-6-91, και σε περίπτωση που δεν θα καταβάλλονταν τα χρήματα μέχρι την καθορισμένη ημερομηνία θα έπρεπε να ζητήσουν από την υπηρεσία να προβεί σε νέα κοστολόγηση.

#### 5<sup>ο</sup> γεγονός

α) Στη συνέχεια, **το έτος 1995**, ζητείται άδεια προκειμένου να **αφαιρεθούν οι μεγάλοι βράχοι στα βορειοανατολικά της εισόδου της μαρίνας**. Το Γ.Ε.Ν. συμφωνεί με την εξόρυξη του εξάλλου τμήματος του βραχώδους όγκου και μέχρι βάθους 4,5 μέτρων κάτω από τη στάθμη της θάλασσας. Για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιήθηκαν **εκρηκτικές ύλες**. Ωστόσο η μέθοδος αυτή δεν πλήρως επιτυχημένο αποτέλεσμα μιας και τμήματα των βραχών παρέμειναν στην θέση τους.

β) Επίσης, το ίδιο έτος, 1995 ο **Υπουργός Τουρισμού κος Ν. Σηφουνάκης εγκρίνει την χωροθέτηση συμπληρωματικού κυματοθραύστη προστασίας** της μαρίνας Αχιλλίου Σκύρου στην βορειοανατολική πλευρά του κόλπου σύμφωνα με την τεχνική μελέτη της κας Λεοντή.

Σύμφωνα με την τεχνική περιγραφή το προτεινόμενο με την παρούσα έργο **(κυματοθραύστης με πρανή από λιθορριπή και Φ.Ο)**, αποτελούσε **προσθήκη στα ήδη κατασκευασμένα έργα της Α΄ φάσης** της μαρίνας. Η κατασκευή του κρίθηκε αναγκαία μετά την εξόρυξη του μεγαλύτερου τμήματος βραχονησίδας που βρισκόταν μπροστά του στομίου εισόδου της μαρίνας (120 μέτρα περίπου από αυτό) και την διαπίστωση αφενός μεν κίνησης φερτού υλικού (**προσάμμωσης του στομίου**) αφετέρου δε **ελεύθερη πρόσπτωση των ΒΑ κυματισμών επί του στομίου πράγμα που δημιουργεί κίνδυνο για την είσοδο σκαφών εντός της μαρίνας**. Το ύψος της δαπάνης (με τιμή της ως άνω εργολαβίας Α΄ φάσης) υπολογίστηκε ότι θα ανέλθει στο ποσό των 250 εκ. δρχ. Στο παρακάτω πίνακα υπολογίζεται η εν λόγω δαπάνη.



**Πίνακας 3-14: Προϋπολογισμός κόστους νέου συμπληρωματικού κυματοθραύστη**

Ε.Ο.Τ. Δ/νση : Γ' ΤΕΧΝΙΚΗ ΤΜΗΜΑ : ΓΙ ΜΕΛΕΤΩΝ		Έργο : Τροποποίηση μελέτης "Μαρίνα Σκύρου" (Νέος Κυματοθραύστης)						
<b>ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ</b>								
(Τιμές υφιστάμενης εργολαβίας)								
α/α	ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΑΡΘΡΟ ΑΤΛΕ	ΑΝΑΘΕΩ -ΡΗΣΗ	ΜΟΝ	ΠΟΣΟΤ.	ΤΙΜΗ	ΔΑΠΑΝΗ (Δρχ.)	
							ΜΕΡΙΚΗ	ΟΛΙΚΗ
1	Λιθορρ. έως - 100 χγρ.	2210	2210	M <sup>3</sup>	6.600	945	6.237.000	:
2	Φ.Ο. βάρους 2,0 τόν.	2320	2320	M <sup>3</sup>	8.500	1.095	9.307.500	
3	Φ.Ο. κατ. Δ	2340	2340	M <sup>3</sup>	2.300	2.168	4.986.400	
4	Φ.Ο. κατ. Ε	2350	2350	M <sup>3</sup>	24.300	2.659	64.613.700	
							Σ1	85.144.600
							ΓΕ & ΟΕ 18%	15.326.028
							Σ2	100.470.628
							Αναθεώρηση	100.000.000
							Σ3	200.470.628
							Απρόβλεπτα	11.393.779
							Σ4	211.864.407
							ΦΠΑ 18%	38.135.593
							Σ5	250.000.000



*Παρέμβαση 4<sup>η</sup> : Ο Δήμος Σκύρου παρακολουθώντας από κοντά τις εργασίες ολοκλήρωσης των έργων της μαρίνας στο Αχίλλειο Σκύρου εξέφραζε συνεχώς τις επιφυλάξεις του για την λειτουργικότητα αυτού του έργου διευκρινίζοντας ότι δεν είναι σε καμία περίπτωση αντίθετοι στην κατασκευή της μαρίνας όμως οι εργασίες κατασκευής του έργου ήταν ανορθόδοξες.*

6<sup>ο</sup> γεγονός

α) *Παρέμβαση 5<sup>η</sup> : Το έτος 1996 ο Δήμος επισημαίνει ότι εκτελούνται εργασίες που δεν προβλέπονται σε καμιά μελέτη και η αλλοίωση του περιβάλλοντος είναι εμφανής και συνεχής. Επιπλέον θέτει ως επιτακτική ανάγκη την αποκατάσταση του χώρου της μικρής εκκλησίας του Αγίου Νικολάου η οποία είχε προσβληθεί βάνουσα. Ενοχλείται με την απόσυρση των φυσικών ογκολίθων από το θαλάσσιο χώρο εξηγώντας ότι δεν αφορούσαν το έργο της μαρίνας.*

β) *Παρέμβαση 6<sup>η</sup> : Το ίδιο έτος, σε μια επίσκεψη του Νομάρχη Ευβοίας στη Σκύρο εκφράστηκαν από τους τοπικούς παράγοντες και τους ντόπιους αλιείς οι φόβοι για την λειτουργικότητα του έργου αυτού στο σύνολό του. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση δεν έχει καμία πληροφόρηση και έσπευσε να αποστείλει επιστολή ζητώντας να γνωστοποιηθούν όλα τα παρακάτω:*

- Το φυσικό αντικείμενο που προβλέπεται να κατασκευαστεί
- Το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης του έργου
- Το κόστος κατασκευής
- Εάν έχει συνταχθεί Τ.Δ.Ε. ώστε να υποβληθεί στην Ελληνική Περιφέρεια (Ε.Π.) του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) Στερεάς Ελλάδας και να καταστεί το έργο επιλέξιμο.

γ) *Παρέμβαση 7<sup>η</sup> : Ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) απαντώντας στο πιο πάνω σχετικό και αναφορικά με την κατασκευή Μαρίνας στο Αχίλλει της Σκύρου ανέφερε τα εξής:*

*α) Περιγραφή του υλοποιηθέντος παλιότερα και προς υλοποίηση φυσικού αντικειμένου*

- (i) Τα βασικά λιμενικά έργα δημιουργίας της Μαρίνας ήταν η κατασκευή του προσήνεμου μώλου, του υπήνεμου μώλου, των κρηπιδωμάτων και των επιχώσεων και χρηματοδοτήθηκαν από τα ΜΟΠ με συνολική δαπάνη 710, 5 εκ. δρχ. και περαιώθηκαν στο τέλος του 1993.*
- (ii) Για την ολοκλήρωση της μαρίνας ώστε να γινόταν στοιχειωδώς λειτουργική, ήταν αναγκαία η κατασκευή των πιο κάτω έργων:
  - 1. Συμπληρωματικό λιμενικό έργο (κυματοθραύστης) για την προστασία του στομίου της εισόδου.*
  - 2. Κατασκευή δρόμου προσπέλασης και εσωτερική οδοποιία .*
  - 3. Ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης σκαφών.*
  - 4. Κατασκευή κτιρίου για την εγκατάσταση των υπηρεσιών εξυπηρέτησης (Διοικητήριο).**
- (iii) Η συνολικά προϋπολογισμένη δαπάνη ανερχόταν στα 917 εκ. δρχ. σε τιμές Γ / 94 και 1087 εκ. δρχ. σε τελική δαπάνη. Η δαπάνη αυτή θα μειωνόταν με την εφαρμογή των αναμενόμενων εκπτώσεων των δημοπρασιών που θα ακολουθήσουν την οριστική ένταξή του έργου εκτιμάται σε 750 εκ. δρχ. Ήταν δυνατή η περαίωση των έργων μέχρι το τέλος του 1999.*
- (iv) Η δυναμικότητα της μαρίνας σε α΄ φάση θα ήταν 130 σκάφη, αλλά αυτή ήταν δυνατόν στο μέλλον να διπλασιαστεί με κατασκευή πλωτών προβλητών μικρής σχετικά δαπάνης.*

**β) Παρούσα κατάσταση έργου**

- (i) Το έργο κατασκευής του συμπληρωματικού λιμενικού έργου προστασίας του στομίου (κυματοθραύστης) είχε μέχρι τότε εκτελεστεί κατά το μεγαλύτερο ποσοστό του, επειδή με την προοπτική ένταξής του είχε εγκριθεί ποσό 300 εκ. δρχ. στην ΣΑΕ 011 /2, όμως είχε διακοπή λόγω της μη συνέχισης της χρηματοδότησης του.*
- (ii) Για τα λοιπά έργα (έργα οδοποιίας, ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων, κτιρίου) είχαν συνταχθεί από τον Ε.Ο.Τ. οι πλήρεις τεχνικές μελέτες και ήταν έτοιμες προς δημοπράτηση. Επομένως, θα προχωρούσε η τελική διαδικασία εκδόσεως των εγκριτικών αποφάσεων του Ε.Ο.Τ.*
- (iii) Η μελέτη του αρχικού έργου είχε εγκριθεί με την 511928 / 18 – 4– 90 απόφαση Ε.Ο.Τ.*
- (iv) Η χωροθέτηση του συμπληρωματικού κυματοθραύστη προστασίας είχε εγκριθεί από την ΑΠ 1616 / 1 – 8 – 95 απόφαση του Υπουργείου Τουρισμού - Γραμματεία στήριξης Τουριστικών λιμένων.*
- (v) Η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων είχε υποβληθεί στην αρμόδια υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ 29/4/96 και βρισκόταν στην διαδικασία έγκρισης.*

### γ) Προτάσεις

Κρινόταν αναγκαίο να εγκριθεί η ένταξη του έργου στο Π.Ε.Π. του Β' Γ.Π.Σ. της περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας γιατί έτσι όχι μόνο θα καθίστατο λειτουργικό το έργο και θα αξιοποιούντο οι μέχρι τότε διατεθείσες πιστώσεις, αλλά κυρίως θα προστατεύονταν οι εκτελεσθείσες εργασίες.

*Αναφέρει σχετικά : «Αν για οποιοδήποτε λόγο δεν καταστεί δυνατή η ένταξη του έργου στο σύνολο του, είναι αναγκαία η διάθεση πιστώσεων της τάξης των 100 εκ. δρχ. για να ολοκληρωθεί η προστασία του συμπληρωματικού κυματοθραύστη που έχει μείνει ημιτελής και υφίσταται συνεχείς ζημιές σε κίνδυνο πλήρους καταστροφής του. Επίσης κρίνεται απαραίτητη η κατασκευή του δρόμου πρόσβασης προς τη μαρίνα δαπάνη της τάξεως των 100 εκ. δρχ.» (έτος 1997).*

Ήδη υπήρχε έκδηλη ανησυχία απ' όλους στους φορείς που εμπλέκονταν (έμμεσα ή άμεσα) για την τύχη του έργου της Μαρίνας της Σκύρου και επιφύλαξη με την μελέτη ολοκλήρωσης του έργου.

**Παρέμβαση 8<sup>η</sup> : Η Νομαρχία Ευβοίας στην προσπάθεια της να συμβάλει στην απεμπλοκή των διαδικασιών πρότεινε τα εξής:**

- α) Να υπάρξει το συντομότερο δυνατό επαφή μεταξύ ΕΟΤ και της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας ώστε να δρομολογούνται οι διαδικασίες και να καταστήσουν επιλέξιμη τη δαπάνη ολοκλήρωσης του έργου.
- β) Σε περίπτωση αδυναμίας, να γίνει η μεταφορά της δέσμευσης των 600 εκ. δρχ. στη νομαρχιακή αυτοδιοίκηση ώστε να αναλάβουν οι τεχνικές υπηρεσίες της, τις διαδικασίες για την ωρίμανση, επιλογή και εκτέλεση του έργου.

### 7<sup>ο</sup> γεγονός

**Επιπροσθέτως, τον Φεβρουάριο του 1997** ο Ε.Ο.Τ πρότεινε στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, την ένταξη και **χρηματοδότηση των λοιπών έργων που έπρεπε να γίνουν (οδοποιΐας, ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων και των κτιρίων)** στο ΠΕΠ του Β' ΚΠΣ με την δαπάνη να ανερχόταν τελικά στα 1.087 εκ.δρχ. χωρίς όμως αποτέλεσμα. *Ο Ε.Ο.Τ. παράλληλα έκανε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για επενδυτή ο οποίος θα αναλάμβανε την αποπεράτωση με αντάλλαγμα την εκμετάλλευσή του. Ωστόσο δεν βρέθηκε κάποιος επενδυτής.*

### 8<sup>ο</sup> γεγονός

**Τέλος, το 1998 πραγματοποιείται νέα μελέτη από τον Ε.Ο.Τ με προτάσεις για βελτιώσεις** της υφιστάμενης μαρίνας και αύξησης της δυναμικότητας του τουριστικού αυτού λιμένα.

Σύμφωνα με την μελέτη του λιμένα αναψυχής της μαρίνας της Σκύρου που συντάχτηκε το 1998 στο δυναμικό του θα ήταν 120 σκάφη με πρόβλεψη ακόμη 80 σκαφών. Η επιφάνεια του χερσαίου χώρου της Μαρίνας υπολογιζόταν να έχει εμβαδόν :  $E = 50.600 \text{ m}^2$

Οι ανάγκες χρήσης για τη μαρίνα Σκύρου σε συνδυασμό με την με την διαθέσιμη χερσαία επιφάνεια, με την θέση της σε σχέση με τον όρμο Αχίλλει και το νησί της Σκύρου αλλά και με ότι είναι μια μαρίνα σε νησί μέτριου μεγέθους παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές και συνοψίζουν τις υποδομές και τις υπηρεσίες της μαρίνας. (σχετικός πίνακας Α – 3-15)

**Πίνακας 3-15: Χρήσεις λιμένα αναψυχής – προτάσεις βελτίωσης**

Α. ΧΡΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	
1.	Χερσαία πόθεση σκαφών (ρουμουλκούμενο και διακειμίζοντα) : 7.400 M2 Τύπος : επιφάνεια χερσαίας αποθέσεως σκαφών = 21 χ C όπου C = Σκάφη όλων των κατηγοριών που γίνονται δεκτά στο λιμένα αναψυχής και είναι στο νερό ή την ξηρά. Για την μαρίνα Σκύρου είναι : $21 \times C = 21 \times 120 = 2.520M2$ 7.400M2
2.	Χώρος συντηρήσεως σκαφών : 5.900 M2 Τύπος : Επιφάνεια συντηρήσεως σκαφών = 10 χ C Για την μαρίνα Σκύρου είναι : $10 \times C = 10 \times 120 = 1.200$ 5.900 M2
3.	Θέσεις σταθμεύσεως αυτοκινήτων : 27 ---- αυτοκίνητα Τύπος για μαρίνες σε νησιά μικρού ή μετρίου μεγέθους : 1,0 χ (αριθμός σκαφών εν πλώ) Για μαρίνα Σκύρου είναι : $1,0 \times 120 = 120$ αυτοκίνητα 27: αυτοκίνητα.
4.	Κτήριο εισόδου 25 μ2
5.	α) Γραφεία διοικήσεως, Γραφείο πληρ. Ε.Ο.Τ., πρώτες βοήθειες, Τράπεζα, ΕΛΤΑ, Ο.Τ.Ε, Λιμεναρχείο, Τελωνείο.-.-.- 200 μ2 β) Καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, ειδών διατροφής, ενοικιάσεως πωλήσεις σκαφών - ΕΞΩΓΩΝΑΣ 1.150 μ2 γ) Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις 200 μ2 δ) Αναψυκτήριο - Εστιατόριο.-.-.- 3.000 μ2
6.	Συγκροτήματα W.C., ντους, πλυντηρίων, μικρών κουζίνας και αποθηκείσεως αποσκευών 175 μ2
7.	Μονάδα συντηρήσεως σκαφών 600 μ2
8.	Πύργος ελέγχου 200 μ2
9.	Σταθμός Καυσίμων 15 μ2
10.	Εγκατάσταση Βιολογικού καθαρισμού. —

Η κεντρική ιδέα μαζί με τα πολεοδομικά και αρχιτεκτονικά στοιχεία του λιμενικού έργου του Ε.Ο.Τ. σε δεύτερη φάση μετά τις αρχικές εργασίες περιλάμβανε :

Στη νέα μελέτη που πραγματοποιήθηκε από τον ΕΟΤ το 1998 και αφορούσα συμπληρωματικό έργο – κυματοθραύστη για την προστασία και εξασφάλιση ήρεμης λιμενολεκάνης της εν λόγω μαρίνας, αποφασίστηκε επιπλέον να γίνει επέκταση των κρηπιδωμάτων και να τοποθετούν συνολικά 230 μέτρα προβλητών με δύο τμήματα 60 μέτρα επί 5 μέτρα και δύο τμήματα 55 επί 5 μέτρα. Η είσοδος της μαρίνας θα βρισκόταν στη δυτική πλευρά όπου θα υπήρχε ένα φυλάκιο για τον έλεγχο της κινήσεως των τροχοφόρων, παροχή πληροφοριών και φροντίδα ασφαλείας.

Με την είσοδο στο λιμένα αναψυχής θα υπήρχε κατανομή των λειτουργιών έτσι ώστε αριστερά της εισόδου και στην βορειοδυτική πλευρά να συγκεντρώνονταν όλες οι χρήσεις που απαιτούσαν ελάχιστες κτιριακές εγκαταστάσεις, οι υπαίθριοι χώροι

συντηρήσεως σκαφών με τον αναγκαίο στεγασμένο χώρο, η χερσαία απόθεση σκαφών, και μεγάλο μέρος του χώρου στάθμευσης.

*Η μονάδα συντήρησης και εναπόθεση σκαφών στην ξηρά προβλεπόταν να αποτελείται:*

- Από έναν υπαίθριο χώρο 7.400 m<sup>2</sup> για την απόθεση σκαφών και 5.900 m<sup>2</sup> για την συντήρηση σκαφών.
- Από έναν στεγασμένο ισόγειο αποθηκευτικό χώρο 5,00 m<sup>2</sup> με W.C.- ντους, στέγαση του συνεργείου συντήρησης της μαρίνας.
- Από τη μονάδα συντήρησης σκαφών, που περιλαμβάνει ένα υπόστεγο 700 m<sup>2</sup> με μέγιστο ύψος 8 m, με δύο επικλινής νεωλκούς.
- Στεγασμένο χώρος, ελαφριάς, κατασκευής, για τα ειδικευμένα συνεργεία συντήρησης των σκαφών.
- Παροχές νερού, ηλεκτρικού και τηλέφωνο.
- Σύμπλεγμα τουριστικών, εμπορικών ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων και διάφορες υπηρεσίες όπως τράπεζα, ΕΛΤΑ, ΟΤΕ, λιμεναρχείο, τελωνείο, γραφείο πληροφοριών ΕΟΤ, πρώτες βοήθειες κι άλλες υπηρεσίες όπως αναφέρονται στην μελέτη.

Στο δυτικό τμήμα προτεινόταν να εγκατασταθούν οι χρήσεις που θα εξυπηρετούν τα σκάφη και τους πελάτες της μαρίνας σε συνδυασμό με την διοίκηση και τις διάφορες αρχές, που απαιτούνται για την εύρυθμη λειτουργία και αστυνόμευση της μαρίνας (Ο.Τ.2)

- Παροχή χώρου για κυκλοφορία οχημάτων επισκεπτών και υπηρεσιακών σε διπλή κατεύθυνση με χώρο στάθμευσης που θα εξυπηρετούσε τα κτίρια, τα κτηριακά συγκροτήματα χωρίς όμως να ενοχλούν ιδιαίτερα τον περιπατητή.

Το προτεινόμενο ύψος των κτιρίων ήταν μέχρι και δύο όροφοι, σε όγκους μορφής και διαστάσεως που να μην ενοχλούσαν ιδιαίτερα τον επισκέπτη.

Στο ανατολικό άκρο επίσης του λιμένα αναψυχής, που ήταν και η είσοδος στο σκάφη, προβλεπόταν η εγκατάσταση σταθμού καυσίμων για την τροφοδοσία των σκαφών και η συλλογή στερεών απορριμμάτων με χρήση ανατρεπόμενου αυτοκινήτου και εναπόθεση τους σε ειδικά απορριμματοφόρα του Δήμου.

### 3.5.3 Τα προβλήματα που παρουσιάζει το συγκεκριμένο λιμενικό έργο

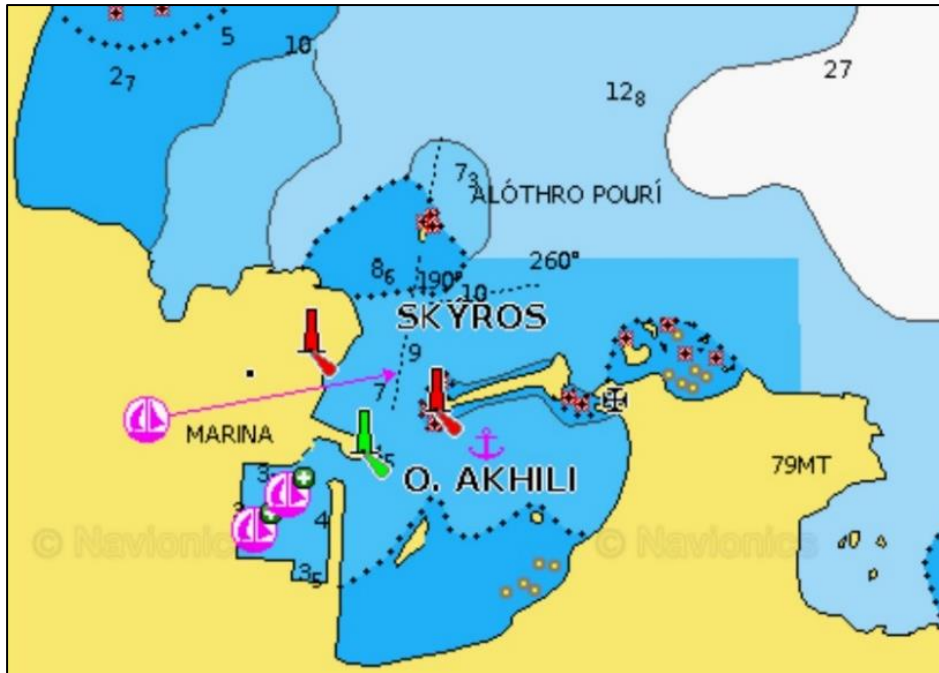
Το συγκεκριμένο λιμενικό έργο, από την αρχή της κατασκευής του αποδεικνύεται *προβληματικό και δυσλειτουργικό*. Πιο αναλυτικά τα προβλήματα που παρουσιάζει εντοπίζονται στον παρακάτω πίνακα :

*Πίνακας 3-16: Τα προβλήματα που παρουσιάζει η μαρίνα στο Αχίλλι της Σκύρου. (Αρχείο Δήμου Σκύρου)*

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΕΡΓΟ ΣΤΟ ΑΧΙΛΛΙ	
1	Είναι εκτεθειμένο σε δυνατούς βόρειους ανέμους (7-9 μποφόρ το καλοκαίρι) και σε μελέτμια που καθιστούν δύσκολη κ' επικίνδυνη την προσέγγιση των σκαφών σε αυτό.
2	Η μορφολογία της περιοχής είναι ακατάλληλη, διότι υπάρχουν ύφαλοι και σε πολλά σημεία τα βάθη είναι μικρά (3-4 μέτρα) και επικίνδυνα για προσέγγιση. Υπάρχουν επίσης επικίνδυνα πετρώματα 50 μέτρα από την είσοδο.
3	Η κίνηση φερτού υλικού προς την είσοδο της μαρίνας (προσάμμωσης του στομίου) σε συνδυασμό με την ελεύθερη πρόσπτωση των ΒΑ κυματισμών επί του στομίου, δημιουργεί κίνδυνο για την είσοδο σκαφών εντός της μαρίνας και μικραίνει ακόμη περισσότερο το βάθος στο σημείο αυτό.
4	Επιπλέον η αλλοίωση του περιβάλλοντος είναι μεγάλη, συνεχής και εμφανής.



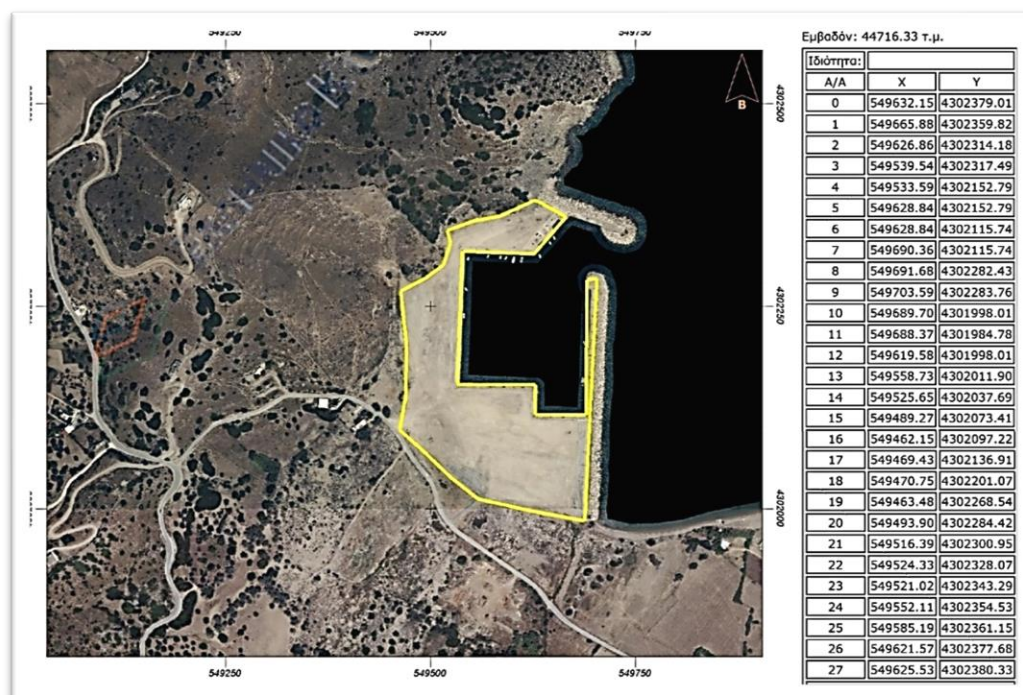
*Εικόνα 3-45: Τα βάθη στον τουριστικό λιμένα στο Αχίλλι. (Navionics)*



Εικόνα 3-46: Τα βάθη στην ευρύτερη περιοχή στον όρμου Αχιλλίου. (Navionics)

### 3.5.4 Παρατηρήσεις από την αυτοψία σε συνδυασμό με την έρευνα

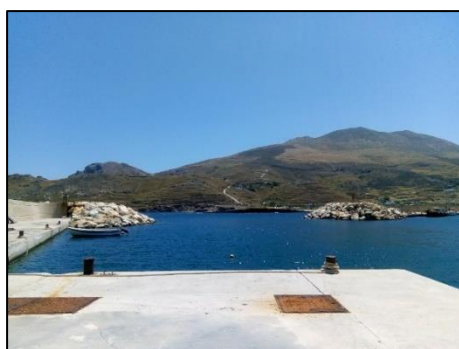
Το μέγεθος του έργου είναι μεγάλο καθώς καταλαμβάνει έκταση στη χερσαία ζώνη του λιμένα 45 στρεμμάτων περίπου. Αποτελείται από έναν προσήνεμο μώλο στην βορειοδυτική πλευρά και έναν υπήνεμο μώλο στη νότια πλευρά με μήκος διπλάσιο από τον πρώτο καθώς και έναν κυματοθραύστη στη βορειοανατολική πλευρά του κόλπου.



Εικόνα 3-47: Μαρίνα Αχιλλίου Δήμος Σκύρου. (Εθνικό Κτηματολόγιο για το έτος 2004)

Σε συνθήκες με βόρειους και βορειοανατολικούς ανέμους όπου είναι οι πιο συχνοί και επικρατέστεροι στην περιοχή ακόμη και το καλοκαίρι, αλλά ακόμη και με κανονικά μελτέμια το τεχνικό έργο δεν επαρκεί προκειμένου να εξασφαλίσει μια ήρεμη λιμενολεκάνη εντός της μαρίνας. Επιπλέον οι κυματισμοί αυτοί είναι μεγάλοι και έχουν αποδειχτεί επικίνδυνοι στην είσοδο για τα σκάφη που προσεγγίζουν, σύμφωνα με ομολογίες των τοπικών αλιέων που βρίσκονται εκεί.

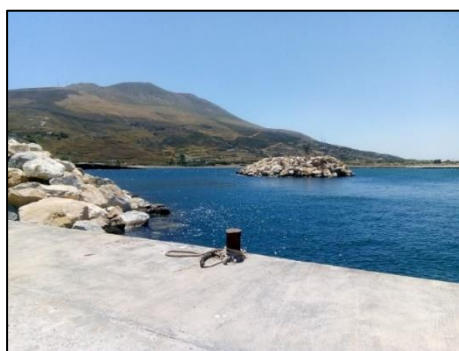
Και οι δύο κρηπιδότοιχοι, από την πλευρά του ανέμου διαθέτουν παχύ προστατευτικό στρώμα λιθορριπής για λόγους προστασίας και απόσβεσης της ενέργειας των δυνατών κυματισμών. Στο έργο υφίστανται πολλές μεγάλες και μικρές κακοτεχνίες. Ενδεικτικά οι δύο ράμπες καθέλκυσης σκαφών με την ακατάλληλη κλήση τους όπως παρουσιάζεται στις εικόνες που ακολουθούν (Εικόνες 3-49).



α)



β)



γ)



δ)

**Εικόνα 3-48: α) Τα κρηπιδώματα στον τουριστικό λιμένα στο Αχίλλειο, β) Τα κρηπιδώματα με την γλύστρα στο βάθος στον τουριστικό λιμένα στο Αχίλλειο, γ) Τα κρηπιδώματα με την σκουριασμένη δέστρα στον τουριστικό λιμένα στο Αχίλλειο, δ) Ράμπα καθέλκυσης/ανέλκυσης σκαφών με πολύ μεγάλη και ακατάλληλη κλήση και με υποχώρηση (προσωπικό αρχείο)**





α)



β)



γ)



δ)

**Εικόνα 3-49: α)-β) Ο τοίχος με το προστατευτικό στρώμα λιθορριπής και κρηπίδωμα στην κατάντη πλευρά. γ)-δ) Μεγάλη σκάλα ανάβασης χωρίς προστατευτικά κικγλιδώματα (προσωπικό αρχείο)**



α)



β)



γ)



δ)

**Εικόνα 3-50: α)-β) Στρώμα προστασίας του κρηπιδώματος από λιθορριπή, γ)-δ) Υποχώρηση τμήματος από σκυρόδεμα στη γλύστρα (προσωπικό αρχείο)**



α)



β)

**Εικόνα 3-51: α)-β) Σκουριασμένες σιδερένιες εγκαταστάσεις (προσωπικό αρχείο)**



α)



β)



γ)



δ)

**Εικόνα 3-52: α)-δ) Εγκαταλελειμμένες βάρκες και σκουπίδια στον περιβάλλοντα χώρο (προσωπικό αρχείο)**



α)



γ)



β)

**Εικόνα 3-53: α) Η γειτνιάζουσα αμμώδης παραλία και στο βάθος ο νεώτερος κυματοθράυστης στη βορειοανατολική πλευρά του κόλπου, β) Το παραλιακό μικρό εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου, γ) Η γειτνιάζουσα αμμώδης παραλία και στα αριστερά ο κρηπιδότοιχος με το στρώμα λιθορριπής στην ανατολική πλευρά της μαρίνας (προσωπικό αρχείο)**

### 3.5.5 Ευρύτερη περιοχή, ρυμοτομική μελέτη, χρήσεις γης, όροι δόμησης

Η ρυμοτομική μελέτη του λιμένα αναψυχής στον όρμο Αχίλλι της νήσου Σκύρου καθορίζει τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα. Ο πίνακας Β που ακολουθεί καθορίζει τους όρους δόμησης για κάθε οικοδομικό τετράγωνο καθώς και τις χρήσεις που επιτρέπεται να περιλαμβάνει. Στην πρώτη στήλη του πίνακα Β (πιν.3-15) αναγράφονται κατά αύξοντα

αριθμό τα οικοδομικά τετράγωνα το εμβαδόν κάθε οικοδομικού τετραγώνου και το εμβαδό των κτισμάτων. Στην δεύτερη στήλη του πίνακα Β αναγράφεται το μέγιστο ποσοστό κάλυψης για κάθε οικοδομικό τετράγωνο, στην τρίτη στήλη ο συντελεστής δόμησης, στην τέταρτη στήλη το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος και στην τελευταία στήλη επιτρεπόμενες χρήσεις ανά οικοδομικό τετράγωνο.

Ο πίνακας Γ (πιν.3-12) παρουσιάζει ανά οικοδομικό τετράγωνο κατανομή των διαφόρων επιτρεπόμενων χρήσεων με τα αντίστοιχα τετραγωνικά μέτρα, καταλήγοντας στην επιτρεπόμενη εκμετάλλευση κάθε οικοδομικού τετραγώνου και στο σύνολο της συνολικής επιτρεπόμενης εκμετάλλευσης που είναι 4.445 τ.μ.

**Πίνακας 3-17: Όροι δόμησης λιμένα αναγκής Αχίλλι Σκύρου. (Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Σκύρου)**

ΠΙΝΑΚΑΣ Β				
ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΑΧΙΛΛΙ ΝΗΣΟΥ ΣΚΥΡΟΥ.				
A/A Ο.Τ.	ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ	ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΠΙΠ. ΎΨΟΣ	ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ .
Ο.Τ. 1 E = 11.750 M2 E <sub>κτ</sub> = 1.950 M2	17%	0,17	10.00 μ. (αφετηρία ύψους από το κρηπίδομα Λιμένα Αναγκής)	α) Εστιατόριο - αναψυκτήριο β) Καταστήματα (Ναυτιλιακών ειδών, διατροφής - ενοικίαση σκαφών κλπ.) γ) Ναυτικός όμιλος δ) Ξεώνας ε) Υποσταθμός ΔΕΗ
Ο.Τ. 2 E = 9.600 M2 E <sub>κτ</sub> = 450 M2	5%	0,05	12.00 μ. (αφετηρία ύψους από το κρηπίδομα Λιμένα Αναγκής)	α) Γραφειακοί χώροι (Διοίκηση) β) Γραφείο Τράπεζας, ΕΜΤΑ, ΟΤΕ, Λιμεναρχείο, Τελωνείο Γραφείο πληροφ. ΕΟΤ, πρώτες βοήθειες. γ) Πύργος ελέγχου.
Ο.Τ. 3 E = 7.400 M2 E <sub>κτ</sub> = 500 M2	7%	0,07	4.00 μ. (αφετηρία ύψους από το κρηπίδομα Λιμένα Αναγκής).	α) Χώροι W.C. - ντους, πλυντηρίου ρούχων, κουζινών πληρωμάτων αποθηκείσεις αποσκευών. β) Χερσαία - απόθεση σκαφών
Ο.Τ. 4 E = 5.900 M2 E <sub>κτ</sub> = 700 M2	12%	0,12	6.00 μ. (αφετηρία ύψους από το κρηπίδομα Λιμένα Αναγκής).	α) Μονάδα συντήρησης σκαφών με τα γραφεία τους β) Χερσαία απόθεση σκαφών για συντήρηση
ΟΡΙΑ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΝΑΓΚΗΣ				

Πίνακας 3-18: Κατανομή χρήσεων ανά οικοδομικό τετράγωνο για τον λιμένα αναψυχής στον όρμο Αχίλλει Σκύρου. (Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Σκύρου)

ΠΙΝΑΚΑΣ Γ							
ΛΙΜΕΝΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΟΝ ΟΡΜΟ ΑΧΙΛΛΕΙ - Ν. ΣΚΥΡΟΥ							
Κατανομή χρήσεων ανά οικοδομικό τετράγωνο							
Είδος Χρήσεως	Ο.Τ.1	Ο.Τ.2	Ο.Τ.3	Ο.Τ.4	Ο.Τ.5	Διάφορα	Σύνολα κατηγ. χρήσεως
1 κτήριο εισόδου						25	25
2 Αποθηκευτικός χώρος συνεργείου Συντήρησης.			175				175
3 Μονάδα συντήρησης σκαφών				600			600
4 Εστιατόριο Αναψυκτήριο κ.λ.π.	3.000						3.000
5 Καταστήματα Ναυτιλιακών	1.150						1.150
6 Ναυταθλητικές Εγκαταστάσεις	200						200
7 Γραφειακοί χώροι (Διοίκησης) (τελωνείο - Τράπεζα - ΕΜΤΑ ΟΤΕ - Ε.Ο.Τ. λιμεναρχείο κ.λ.π.)		200					200
8 Πύργος ελέγχου		200					200
9 Σταθμός καυσίμων		15					15
10 Άλλα κτ.							
Σύνολο	4.350	415	175	600	-	25	5.565

### 3.5.6 Συμπεράσματα για το έργο

Αξίζει να σημειωθεί ότι η **αστοχία του συγκεκριμένου έργου**, αφορά αρχικά στην **χωροθέτησή** του στη συγκεκριμένη ακατάλληλη για το έργο αυτό περιοχή λόγω έκθεσης του στις άσχημες **ανεμολογικές συνθήκες** που επικρατούν στο σημείο αυτό και στη συνέχεια σε **σχεδιαστικές και κατασκευαστικές αστοχίες** που παρατηρούνται.

Επιπλέον, αποτελεί μια **απότομη και βίαιη παρέμβαση στο φυσικό παράκτιο και υδάτινο περιβάλλον** η οποία μεταβάλλει τις υδροδυναμικές συνθήκες και τους ρυθμούς στερεομεταφοράς που υφίσταντο πριν σε αυτή την παράκτια περιοχή. Αυτό είχε σαν

αποτέλεσμα την ταυτόχρονη διάβρωση αυτής αλλά και την ανεπιθύμητη μετακίνηση ιζημάτων και εναπόθεση στο στόμιο εισόδου του εν λόγω τουριστικού λιμένα.

Πολύ σημαντικό είναι επίσης το γεγονός ότι από την αρχή υπήρχαν **αντιδράσεις** από γνώστες, επιστήμονες και τοπικούς παράγοντες για την ακαταλληλότητα του έργου αυτού που παρ' όλα αυτά δεν εισακούστηκαν και δεν ελήφθησαν υπόψη.

Επιπλέον, σύμφωνα με στοιχεία που προκύπτουν από τα έγγραφα της τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου Σκύρου, για το συγκεκριμένο έργο έγινε απευθείας ανάθεση της μελέτης σε αρχιτέκτονα μηχανικό και όχι σε εξειδικευμένο μελετητή λιμενολόγο πολιτικό μηχανικό. Η οριστική μελέτη μέσα σε μόλις τρεις μέρες από την ανάθεση και δεν ελήφθησαν για τον σχεδιασμό δεδομένα όπως τα ανεμολογικά χαρακτηριστικά και το κυματικό κλίμα προκειμένου να γίνει μια σωστή και ακριβής ακτομηχανική μελέτη, αλλά έγινε απευθείας χάραξη επάνω στην οριζοντιογραφία της περιοχής. Αποτέλεσμά αυτού ήταν να εξαναγκαστούν οι υπεύθυνοι του έργου να δρομολογήσουν και νέα συμπληρωματικά έργα προστασίας και βελτίωσης των αρχικών όπως ήταν η εξόρυξη φυσικών βράχων με την χρήση εκρηκτικών υλών και η κατασκευή νέου συμπληρωματικού κυματοθραύστη. Οι δραστηριότητες αυτές είχαν δυσάρεστες επιπτώσεις στην θαλάσσια περιοχή αυτή με την **διατάραξη των οικοσυστημάτων εκεί.**

Το αποτέλεσμα των βιαστικών και μη τεκμηριωμένων αποφάσεων σε συνδυασμό με έναν κακό αρχικό προϋπολογισμό οδήγησε στο να δαπανηθούν γρήγορα τα προβλεπόμενα χρήματα και να μην ολοκληρωθούν τα προβλεπόμενα έργα διότι **το έργο βγήκε εκτός προϋπολογισμού.**

Συμπερασματικά, πριν από κάθε απόπειρα σχεδιασμού τέτοιων έργων, είναι απαραίτητη η προσεκτική μελέτη και **κατανόηση των φυσικών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή μελέτης.** Χαρακτηριστικά όπως, το ύψος και το μήκος κύματος, η περιοχή της ζώνης θραύσεως των κυματισμών, η περίοδος, η φορά και η διεύθυνση πρόσπτωσης των κυματισμών καθώς και το μέγεθος και η φορά της στερεομεταφοράς των ιζημάτων, επηρεάζουν τον προσανατολισμό χάραξης και κυρίως την αποτελεσματικότητα του λιμενικού έργου. Η μελέτη οφείλει να εκπονείται από εξειδικευμένο και με πείρα σε αντίστοιχα έργα μηχανικό έπειτα από **έρευνα ως προς την καταλληλότητα** της θέσης του έργου και σε **συνεργασία** με την τοπική διοίκηση και κατοίκους που γνωρίζουν πολύ καλά την περιοχή.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΤΟ ΑΧΙΛΛΙ**

Στην παρούσα ενότητα γίνεται μια προσπάθεια δημιουργίας εναλλακτικών σεναρίων με βάση μια ποιοτική ανάλυση αξιολόγησης στα πλαίσια των Αρχών της Ο.Δ.Π.Ζ. για την μαρίνα στο Αχιλλί της Σκύρου και την περιοχή στην οποία εντάσσεται αυτή. Στόχος είναι η διερεύνηση κατάλληλων κατευθύνσεων που θα απαρτίζονται από γενικές ή ειδικές, πιθανές ή υλοποιήσιμες λύσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εμφανίζει με αποτέλεσμα την αξιοποίηση της συγκεκριμένης περιοχής συμπεριλαμβανομένων και των υφιστάμενων λιμενικών της εγκαταστάσεων.

### **4.1 Ο.Δ.Π.Ζ. και λιμενική ζώνη Αχιλλί Σκύρου – Βασικές κατευθύνσεις**

Το θεσμικό πλαίσιο της Ο.Δ.Π.Ζ., το οποίο περιεγράφηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ορίζει τις κατευθύνσεις που θα ακολουθήσει ο προτεινόμενος ποιοτικός σχεδιασμός για την περιοχή στο Αχιλλί Σκύρου σύμφωνα με τα κατωτέρω:

1. Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης χερσαίου και θαλάσσιου φυσικού περιβάλλοντος, κοινωνικού και οικονομικού ιστού και πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής.
2. Σχεδιασμός προτάσεων με μέτρα και πολιτικές που θα αναπτύσσονται συνεργατικά και θα διασφαλίζουν την ισόρροπη αειφορία περιβάλλοντος, οικονομίας και κοινωνίας ώστε επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη.

Με την χρήση των εναλλακτικών σεναρίων επιχειρείται η δημιουργία μιας μελλοντικής εικόνας της περιοχής βελτιωμένη και διαφοροποιημένη ως προς τον βαθμό που αξιοποιεί σήμερα τους διαθέσιμους πόρους της, καθώς και τα μέτρα και την κατεύθυνση που ακολουθεί στα πλαίσια μιας ισόρροπης και βιώσιμης ανάπτυξης.

Αρχικά, παρουσιάζεται το σενάριο βάσης ή αλλιώς σενάριο μηδενικής λύσης, το οποίο βασίζεται στην υφιστάμενη κατάσταση η οποία παραμένει και μελλοντικά ως έχει χωρίς να γίνει κάποια παρέμβαση. Το σενάριο βάσης στηρίζεται στην ποιοτική αξιολόγηση των γενικών και ειδικών χαρακτηριστικών του φυσικού και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της περιοχής μελέτης. Για τον λόγο αυτόν, γίνεται χρήση της μεθόδου ποιοτικής αξιολόγησης S.W.O.T.

Εν συνεχεία, παρουσιάζονται δύο διαφορετικά σενάρια ανάλυσης αξιολόγησης με βασικό άξονα τις αρχές της Ο.Δ.Π.Ζ. για το Αχιλλί της Σκύρου.

### **4.2 Ανάλυση S.W.O.T.**

Η ανάλυση S.W.O.T, όπως προαναφέρθηκε, είναι μέθοδος ποιοτικής αξιολόγησης και αποτελεί ένα βασικό εργαλείο για τον στρατηγικό σχεδιασμό και την οργάνωση μιας επιχείρησης, ενός προγράμματος ή ακόμη και μιας επιχειρηματικής σκέψης. Πατέρας της

SWOT Analysis φέρεται να είναι ο Albert Humphrey, καθηγητής την δεκαετία του '60 και '70 στο Stanford University.

Η S.W.O.T Analysis βασίζεται στην ανάλυση των Ισχυρών (Strengths) και Αδύναμων σημείων (Weaknesses) που υπάρχουν στο εσωτερικό περιβάλλον μιας επιχείρησης, καθώς και στην καταγραφή των Ευκαιριών (Opportunities) και των Απειλών (Threats) που υπάρχουν στο εξωτερικό περιβάλλον μέσα στο οποίο αυτή δραστηριοποιείται.

Όσον αφορά στο εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, στοιχεία που την αφορούν μπορεί να είναι: οι χρηματοοικονομικοί δείκτες, η επάρκεια υποδομών, ο τίτλος κυριότητας-ιδιοκτησίας, το επίπεδο ικανότητας και αποτελεσματικότητας, η δυναμική της, η τεχνογνωσία που διαθέτει, το ανθρώπινο δυναμικό που απασχολείται εκεί κ.α.

Όσον αφορά στο εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, τα στοιχεία που την επηρεάζουν μπορεί να είναι: το νομικό πλαίσιο, η θέση της, στρατηγική ή μη, η κατεύθυνση της οικονομικής – αναπτυξιακής πολιτικής, ο περιφερειακός της ρόλος, ο ανταγωνισμός που δέχεται από όμοιες επιχειρήσεις, οι ανθρώπινοι πόροι, οι φυσικές καταστροφές, απρόβλεπτα γεγονότα θεσμικής ή ανθρώπινης διάστασης κ.α.

Εκτός από την επιχείρηση, εξετάζονται επίσης και το εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον ενός φορέα ή ενός αναπτυξιακού σχεδίου. Στην συγκεκριμένη περίπτωση *δεν εξετάζουμε μια επιχείρηση αλλά την λιμενική ζώνη στο Αχίλλι* καθώς και την ευρύτερη περιοχή μέσα στην οποία αυτή ανήκει αυτή. Το σύστημα αυτό θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένα προτεινόμενο αναπτυξιακό σχέδιο για το νησί της Σκύρου. Σκοπός είναι η λήψη αποφάσεων για την περαιτέρω οργάνωση και ολοκλήρωση ενός στρατηγικού σχεδίου, ή για τον έλεγχο και τη βελτίωση μιας υφιστάμενης κατάστασης και την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί.

Η υφιστάμενη μαρίνα στο Αχίλλι της Σκύρου αποτελεί την βάση για την δημιουργία ενός αμιγώς τουριστικού λιμένα και συγκεκριμένα μίας οργανωμένης μαρίνας στο νησί. Λαμβάνοντας υπόψη την τουριστική ζήτηση που υπάρχει στο νησί τα τελευταία χρόνια, η σωστή λειτουργία της μαρίνας θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μία σημαντική αφορμή βελτίωσης και ένας αξιόλογος αναπτυξιακός μοχλός για την τοπική οικονομία, την οικονομία τόσο σε επίπεδο Περιφέρειας αλλά και σε Εθνικό επίπεδο. Ωστόσο, το γεγονός της έγκρισης και κατασκευής των μη ικανοποιητικών και μη λειτουργικών λιμενικών έργων σε συνδυασμό με την ακατάλληλη, από άποψη κλιματολογικών συνθηκών θέση της, δυσχέρανε την σκοπιμότητα της συγκεκριμένης επένδυσης. Παράλληλα, το γεγονός της μη ολοκλήρωσης αυτών των έργων σε συνδυασμό με την παντελή έλλειψη των αναγκαίων υποδομών, οδήγησε στο να παραμένει σήμερα μη αξιοποιήσιμη και να θεωρείται μια ανεπιτυχής δημόσια επένδυση.



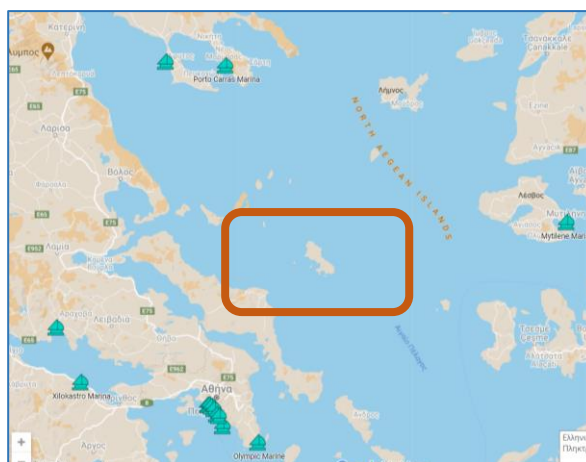
#### 4.2.1 Το εσωτερικό περιβάλλον της μαρίνας

Οι βασικές παράμετροι που θα μπορούσαν να ορίζουν το εσωτερικό περιβάλλον μιας μαρίνας είναι:

- ✓ Κάποια «ειδικά» προϊόντα και υπηρεσίες που είναι σε θέση να παράσχει στον θαλάσσιο τουρισμό.
- ✓ Το σημερινό επίπεδο της οικονομικής της κατάστασης (ταμειακές ροές, αυξανόμενος κύκλος εργασιών και κερδοφορία, κλπ.) και η οικονομική της διαχείριση,
- ✓ Η δυνατότητα δανειοδότησης ή εξεύρεσης κεφαλαίου για την ολοκλήρωση της επένδυσης,
- ✓ Η καλή φήμη της και το brand name,
- ✓ Η απάντηση στην ερώτηση σε ποιον ανήκει και με ποιον τρόπο τη διαχειρίζεται,
- ✓ Εάν διαθέτει εκπαιδευμένο και με πείρα προσωπικό,
- ✓ Η γνώση και η εμπειρία του αντικειμένου από τους αρμόδιους για τη διαχείρισή της,
- ✓ Η καλή ή κακή τοποθεσία του λιμενικού έργου,
- ✓ Αν έχει κάποιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σύγκριση με άλλους λιμένες στην περιοχή της ή όχι.

#### Δυνατά σημεία της υφιστάμενης μαρίνας στο Αχίλλι της Σκύρου

- 1) Η πλεονεκτική θέση εγκατάστασής της σε σχέση με την Σκύρο και τα υπόλοιπα νησιά των Σποράδων όπου όλα μαζί αποτελούν διάσημους τουριστικούς προορισμούς έχοντας ως αποτέλεσμα να συμβάλει στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Επίσης πλεονεκτική είναι και η θέση της σε σχέση με τα νησιά του βορειοανατολικού και βορειοδυτικού Αιγαίου.



*Εικόνα 4.1 : Η γεωγραφική θέση της μαρίνας στη νήσο Σκύρο Νομού Ευβοίας, σε σχέση με τα υπόλοιπα νησιά των Σποράδων και την Μαγνησία στα Βορειοδυτικά της και με την μαρίνα της Λέσβου στα βορειοανατολικά της (Greek Marinas maps)*

- 2) Η θέση της έχει ιστορική σημασία.
- 3) Η σύνδεσή της με κεντρική οδό – πρωτεύον τοπικό δίκτυο που συνδέεται με δευτερεύον επαρχιακό δίκτυο που οδηγεί στον περιφερειακό δρόμο του νησιού.

- 4) Οι μεγάλες λιμενικές εγκαταστάσεις που έχουν κατασκευαστεί εκεί και με την σωστή αξιοποίηση και βελτίωσή τους μπορούν να γίνουν λειτουργικές.
- 5) Το γεγονός ότι βρίσκεται στο νησί της Σκύρου:
  - Που αποτελεί δημοφιλή τουριστικό προορισμό για φυσιολάτρεις και περιπατητές καθώς διαθέτει ένα σπάνιο και προστατευόμενο φυσικό περιβάλλον ενταγμένο στα Δίκτυα NATURA και CORINE,
  - Που είναι γνωστή για τους πλούσιους αλιευτικούς της τόπους αλλά και για τις αμμουδερές τις παραλίες και την μεγάλη και σπάνια ακτογραμμή και μορφολογία της.
- 6) Η τουριστική ζήτηση που εμφανίζεται να έχει η περιοχή του Αχιλλίου και οι δυνατότητες τουριστικής αξιοποίησης που αυτή φέρει.
- 7) Η μικρή γραφική παραλιακή εκκλησία του Αγίου Νικολάου που τοποθετείται στα βορειοανατολικά της.
- 8) Ο αρχαιολογικός χώρος υψηλού ενδιαφέροντος που βρίσκεται στα ανατολικά της μαρίνας.

#### Αδύναμα σημεία της υφιστάμενης μαρίνας στο Αχίλλι της Σκύρου

- 1) Η ελλιπής προστασία της από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, καθώς:
  - γεωγραφικώς τοποθετείται στο βόρειο-βορειοανατολικό σημείο του νησιού στο οποίο το καλοκαίρι πνέουν άνεμοι εντάσεως 7-9 μποφόρ και δυνατά μελτέμια, καθίσταται πολύ δύσκολη η προσέγγιση σκαφών και επικίνδυνη η είσοδος τους μέσα στην σημερινή διαμορφωμένη λιμενολεκάνη.
  - Η μορφολογία της περιοχής είναι ακατάλληλη, διότι στον βυθό υπάρχουν ύφαλοι και σε πολλά σημεία τα βάθη είναι μικρά και επικίνδυνα για να προσεγγίσουν και να ελλιμενιστούν με ασφάλεια τα σκάφη.
- 2) Το οδικό δίκτυο, δευτερεύον και πρωτεύον, που οδηγεί στην λιμενική ζώνη είναι κατά τόπους ασφαλτοστρωμένο. Επίσης οι δρόμοι αυτοί είναι μη διανοιγμένοι σωστά και η πρόσβαση από το κεντρικό δίκτυο δεν είναι καλή.
- 3) Οι μεγάλες λιμενικές εγκαταστάσεις που έχει αποτελούν τεχνικά έργα που δεν αξιοποιούνται σήμερα και δεν έχουν υποστεί καμία συντήρηση, όπως και ο εξοπλισμός τους εδώ και 25 χρόνια. (π.χ. φωτισήμανση, δέστρες, γλίστρες που είναι σε άθλια κατάσταση κ.α.)
- 4) Η παντελής έλλειψη υποδομών και συνοδών έργων υποστήριξης και εξυπηρέτησης.
- 5) Τα παρατημένα και άχρηστα προϊόντα, οι σκουριασμένες δέστρες, και οι ακατάλληλες γλίστρες όπως φαίνονται στις εικόνες 3-47 έως 3-53.
- 6) Η αξιοποίηση μόλις 5-6 θέσεων ελλιμενισμού από τοπικούς αλιείς για τα μικρά τους αλιευτικά σκάφη και μίας θέσης από ένα μεγάλο ιστιοπλοϊκό – catamaran.
- 7) Ο μη καθορισμός των νέων ορίων αιγιαλού και παραλίας εφόσον τα παλιά έχουν μεταβληθεί όπως επίσης και της χερσαίας και θαλάσσιας λιμενικής ζώνης.
- 8) Η έλλειψη κεντρικής οργάνωσης και διαχείρισης. Ανήκει στην ιδιοκτησία και τη διαχείριση του Ε.Ο.Τ και όχι στον Δήμο ή στην Περιφέρεια για να πάρουν πιο άμεσα πρωτοβουλίες αξιοποίησής του και να δραστηριοποιηθούν με στόχο την κερδοφορία για τον τόπο τους.
- 9) Η μεγάλη δυσκολία κυρίως λόγω έλλειψης χρηματοδότησης από το κράτος στη δημιουργία νέων τεχνικών υποδομών απαραίτητων για τη λειτουργία της.

- 10) Η περιορισμένη δυνατότητα επανασχεδιασμού και επισκευής των μεγάλων υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων και των τεχνικών υποδομών, όχι μόνο λόγω οικονομικής αλλά και πρακτικής διάστασης.
- 11) Η υποβάθμιση και η αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος:
- Η καταστροφή κατά το ήμισυ της αμμώδους παραλίας που υπήρχε πριν...
  - Η βάνουση διατάραξη του οικοσυστήματος κατά την κατασκευή των κρηπιδωμάτων αλλά και μετά, με την χρήση εκρηκτικών υλών στον πυθμένα της θάλασσας.
  - Η υποβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου στο εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου.
- 12) Η δύσκολη επικοινωνία με την Χώρα της Σκύρου διότι δεν υφίσταται δημόσιο αστικό δίκτυο μεταφοράς και μπορεί να επιτευχθεί μόνο με ιδιωτικά μέσα.
- 13) Το πρόβλημα στο να εξυπηρετήσει την ολοένα και αυξανόμενη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού στο νησί, τουλάχιστον τα τελευταία πέντε χρόνια, με εξαίρεση το καλοκαίρι του 2020 όπου ο τουρισμός μειώθηκε λόγω πανδημίας.

#### 4.2.2 Το εξωτερικό περιβάλλον της μαρίνας - Πίνακας S.W.O.T. Analysis

Οι βασικές παράμετροι που θα μπορούσαν να ορίζουν το εξωτερικό περιβάλλον μιας μαρίνας αποτελούνται από τις ευκαιρίες και τις απειλές που μπορεί να εμφανιστούν.

Οι ευκαιρίες σε μια μαρίνα μπορούν να περιλαμβάνουν:

- ✓ Νέες υποδομές που δημιουργούνται σήμερα στην περιοχή.
- ✓ Οι επιδοτήσεις από αναπτυξιακά Εθνικά και Ευρωπαϊκά προγράμματα (πχ. ΕΣΠΑ).
- ✓ Τα “κενά” στην αγορά τα οποία να μπορεί να τα καλύψει η λειτουργία της μαρίνας εκεί.
- ✓ Η “ανάγκη” για νέα προϊόντα και υπηρεσίες από τους λάτρεις του θαλάσσιου τουρισμού και οι αλλαγές στις προτιμήσεις τους.
- ✓ Η τεχνολογική πρόοδος (νέα υλικά, έξυπνα συστήματα).
- ✓ Οι νέοι τρόποι εύρεσης και αγοράς ή ενοικίασης θέσεων ελλιμενισμού από το διαδίκτυο.
- ✓ Οι νέοι τρόποι δικτύωσης και προβολής της μαρίνας σε διαδίκτυο αποκτώντας Παγκόσμια εμβέλεια.

Στην αντίθετη κατεύθυνση, οι κίνδυνοι (ή απειλές) που μπορούν να εμφανιστούν, περιλαμβάνουν:

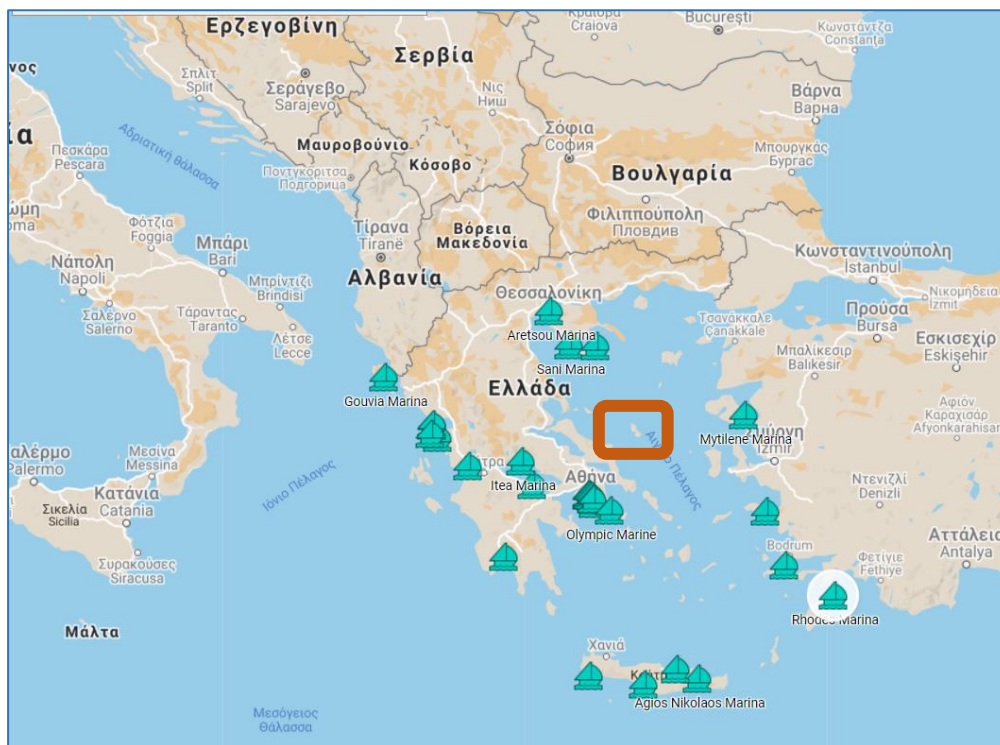
- ✓ Μια Παγκόσμια Οικονομική Κρίση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στον θαλάσσιο τουρισμό καθότι το είδος του τουρισμού αξιολογείται ως πολύ δαπανηρό είδος.
- ✓ Μια ενδεχόμενη μείωση της ζήτησης.
- ✓ Η αύξηση του ανταγωνισμού.
- ✓ Η είσοδος και άλλων μαρινών στην αγορά.
- ✓ Μια ενδεχόμενη μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών.

- ✓ Αλλαγές στη νομοθεσία (πχ. επιπλέον άδειες ή εγκρίσεις για άδεια λειτουργίας, κλπ.)
- ✓ Οι Διεθνείς πολιτικό-οικονομικές συγκυρίες (π.χ τρομοκρατία, αύξηση πετρελαίου, κλπ.).
- ✓ Μια ενδεχόμενη αύξηση της φορολογίας, του πληθωρισμού και των επιτοκίων.

**Ως ευκαιρίες για μια άρτια, εξοπλισμένη και λειτουργική μαρίνα στο Αγίλλι της Σκύρου αξιολογούνται οι παρακάτω:**

- 1) Το αναπτυξιακό πλαίσιο που διέπει την περιοχή, κυρίως σε τοπικό επίπεδο αλλά και σε εθνικό, με την έγκριση του Ειδικού Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον τουρισμό Ν.24208 (ΦΕΚ 1138Β/11-06-2009), με τα προγράμματα επιδότησης Ε.Σ.Π.Α και με τα κίνητρα που δίνει ο αναπτυξιακός νόμος Ν.4399/2016 (ΦΕΚ 117/22-06-2016) με νέες προκηρύξεις για τουριστικές επενδύσεις.
- 2) Η εύρεση χρηματοδότη με την ενοικίαση – παραχώρηση διαχείρισης της μαρίνας από το κράτος σε ιδιώτη.

Η εγκατάστασή της στη συγκεκριμένη θέση καθίσταται απαραίτητη καθώς αποτελεί σημαντική «πλήρωση του κενού» στο ελληνικό δίκτυο θαλάσσιων διαδρομών των σκαφών αναψυχής και η συμβολή της στην ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού σε εθνικό επίπεδο.



*Εικόνα 4.2: Η γεωγραφική θέση της μαρίνας στη νήσο Σκύρο σε σχέση με τις υπόλοιπες μαρίνες στον Ελλαδικό χώρο(Greek Marinas maps)*

<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1qdGqTJjkG2V64c3rHwBXdzKBJJ8&ll=39.02844405672201%2C25.07900307703889&z=8>

- 3) Η προώθηση του νησιού ως προορισμού για ξένους τουρίστες που διαθέτουν σκάφη αναψυχής. Η Σκύρος διαθέτει επιβατικό αεροδρόμιο με διεθνείς

αεροπορικές συνδέσεις που ευνοούν την άμεση και γρήγορη πρόσβασή τους στο νησί.

- 4) Η θετική πορεία του Ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού με σημαντική προβολή και θέση ανάμεσα στις υπόλοιπες χώρες της Μεσογείου.
- 5) Η ενίσχυση της τουριστικής ταυτότητας του νησιού που την καθιστά ως διάσημο τουριστικό προορισμό για τους λάτρεις των ταξιδιωτών με σκάφη αναψυχής.
- 6) Η δυνατότητα διεύρυνσης του εποχικού της χαρακτήρα ή η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με την κατασκευή των κατάλληλων έργων.
- 7) Η εξυπηρέτηση της ολοένα και αυξανόμενης ζήτησης θέσεων ελλιμενισμού στο νησί και στην ευρύτερη περιοχή. Το νησί διαθέτει τον επιβατικό, εμπορικό λιμένα της Λιναριάς που αδυνατεί να ικανοποιήσει την ζήτηση αυτή. Η μαρίνα στο Αχίλλι σχεδιάστηκε με μέγιστη δυναμική χωρητικότητα 250 θέσεων ελλιμενισμού και δυνατότητα επέκτασης και αύξησης του αριθμού των θέσεων αυτών.
- 8) Η ενίσχυση της τοπικής οικονομίας του νησιού αλλά και ολόκληρου του Νομού.
- 9) Η απασχόληση νέου ανθρώπινου δυναμικού στο νησί αλλά με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.
- 10) Η τεχνολογική πρόοδος δίνει τη δυνατότητα της χρήσης νέων υλικών όπως σύγχρονα pillars ανεφοδιασμού και νέους μεθόδους αξιοποίησης Α.Π.Ε για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας με άμεση αξιοποίηση στην περιοχή και με απώτερο στόχο ένα χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα.
- 11) Οι νέοι τρόποι εύρεσης και αγοράς ή ενοικίασης θέσεων ελλιμενισμού από το διαδίκτυο για παράδειγμα από την Ιστοσελίδα του Ε.Ο.Τ, ή του λιμενικού ταμείου Σκύρου ή Ευβοίας ή του συνδέσμου Ελληνικών μαρινών, και τρόποι προβολής μέσω κοινωνικών μέσων δικτύωσης όπως Facebook, Instagram κ.α.

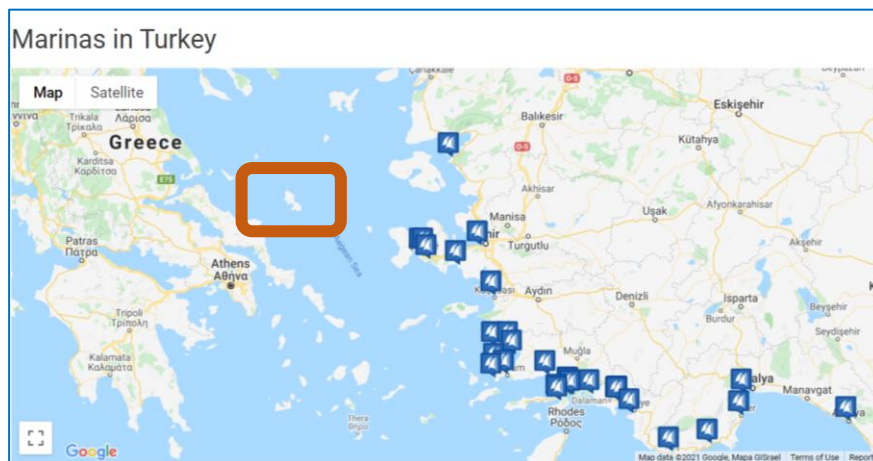
#### **Απειλές για τη μαρίνα στο Αχίλλι της Σκύρου αποτελούν:**

- 1) Οι χρονοβόρες καθυστερήσεις στην έκδοση των απαιτούμενων αδειών για την έγκριση συμπληρωματικών έργων αλλά και την λειτουργία της μαρίνας. Ή οι αλλαγές στη νομοθεσία όπως μπορεί να είναι η απαίτηση επιπλέον μελετών για τις άδειες ή απαιτούμενες εγκρίσεις και από άλλους φορείς και Υπουργεία για την άδεια λειτουργίας που θα έχει επιπτώσεις στην καθυστέρηση έναρξης των κατασκευών και πιθανών σε κάποια πιθανή ανατίμηση των υλικών και κατά συνέπεια του κατασκευαστικού κόστους.
- 2) Οι πιθανές μεταβολές αναπτυξιακής φύσεως στην πολιτική του κράτους.
- 3) Ο μεγάλος ανταγωνισμός που έχει προκύψει από τις γειτονικές χώρες της Μεσογείου όπως η Ισπανία, η Γαλλία αλλά κυρίως η Ιταλία, η Κροατία, η Τουρκία οι οποίες διαθέτουν σύγχρονες υποδομές, μεγαλύτερο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού συνολικά και υψηλή ποιότητα προσφερόμενων υπηρεσιών.

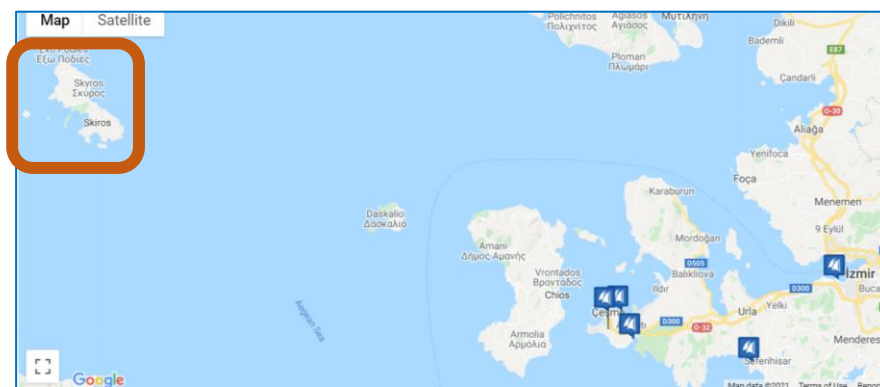


Εικόνα 4.3: Χάρτης και λίστα με τις χώρες της Μεσογείου (Pablo Fernandez Rivera, Dreamstime.com)

- 4) Η συνεχής είσοδος και άλλων μαρινών στην θαλάσσια αγορά με παροχή υπηρεσιών που έχουν χαμηλότερα κόστη και δασμούς. Όπως η γειτονική Τουρκία που συνεχώς αυξάνει την δυναμική της στα Μικρασιατικά της παράλια με νέες και σύγχρονες μαρίνες.



Εικόνα 4.4: Χάρτης με τις μαρίνες που έχουν αναπτυχθεί στην γειτονική Τουρκία (<https://my-sea.com/en/turkey/marinas>)



Εικόνα 4.5: Χάρτης με τη θέση της Σκίρου σε σχέση με τις μαρίνες που έχουν αναπτυχθεί στην γειτονική Τουρκία (<https://my-sea.com/en/turkey/marinas>)



*C&N- Çeşme Marina*



*Setur Çeşme Marina*

***Εικόνα 4.6 κ' 4.7: Δύο μεγάλες μαρίνες της Τουρκίας που βρίσκονται στα ανατολικά της νήσου Σκύρου στην περιοχή Τσεσμέ στο Κουσάντασι (Πηγή : <https://my-sea.com/en/turkey/marinas>)(Marines in Çeşme, Ayvalik to Kusadasi, Turkey)***

- 5) Μια ενδεχόμενη μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών για παράδειγμα λόγω ενδεχόμενης αύξησης της τιμής του πετρελαίου ή της φορολογίας ή των δασμών και με συνέπεια την αύξηση του κόστους ενοικίασης των θέσεων ελλιμενισμού.

Με βάση όλα τα παραπάνω δεδομένα, δημιουργείται ο παρακάτω συγκεντρωτικός πίνακας:

Πίνακας 4.1: Συγκεντρωτικός πίνακας που προκύπτει από την S.W.O.T. ANALYSIS που πραγματοποιήθηκε για την μαρίνα στο Αχίλλει.





### 4.3 Σενάριο βάσης-Μηδενική Λύση

Το σενάριο βάσης βασίζεται στο γεγονός ότι τίποτα από τις ευκαιρίες που εμφανίζονται στον παραπάνω πίνακα δε θα συμβεί μελλοντικά. Συγκεκριμένα, το σενάριο βάσης αποτελεί την εξέλιξη των απειλών που κάνουν δυσμενέστερα τα αδύναμα σημεία και τις απειλές. Κατ' επέκταση και με την πάροδο των χρόνων, το συγκεκριμένο λιμενικό έργο καθώς και η περιοχή θα υποβαθμιστούν περισσότερο. Το έργο θα παραμείνει αναξιοποίητο και ξεχασμένο με μια τεράστια οικονομική ζημία στους κόλπους του. Ο αρνητικός αντίκτυπος αυτής της εξέλιξης αναφορικά τόσο με τον τόπο, όσο και με τα έσοδα για την τοπική κοινωνία θα είναι πολύ μεγάλος, ενώ παράλληλα θα χαθούν και συγκεκριμένες ευκαιρίες όπως αυτές που αναφέρονται στον παραπάνω πίνακα της ανάλυσης με δεσπόζουσες την ενίσχυση της τουριστικής ταυτότητας του νησιού και της τοπικής οικονομίας.

Μελετώντας τα αποτελέσματα της ανάλυσης S.W.O.T που πραγματοποιήθηκε, συμπεραίνεται ότι οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις, σε συνδυασμό με την συνθήκες της περιοχής στην οποία βρίσκεται η μαρίνα στο Αχίλλειο, συγκεντρώνουν περισσότερα αρνητικά στοιχεία εις βάρος των θετικών. Επίσης, είναι ξεκάθαρο ότι πολλά από τα μειονεκτήματα αυτά αποτελούν ανυπέρβλητα ή μεγάλα προβλήματα όπως είναι η μη λειτουργικότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων σε συνδυασμό με την μορφολογία του πυθμένα. Ομοίως η άμβλυση των απειλών από το εξωτερικό περιβάλλον με έμφαση στην οικονομική και τουριστική ύφεση και στην έλλειψη ζήτησης λόγω Πανδημίας Covid-19 δεν είναι εφικτή. Επιπροσθέτως, αξιοσημείωτος είναι ο ανταγωνισμός που θα δέχεται η μαρίνα στην τουριστική περιοχή της Σκύρου από τις υπόλοιπες Μεσογειακές χώρες και κυρίως από την γειτονική και σε απόσταση μόλις 100-120 ναυτικών μιλίων Τουρκία λόγω του πλήθους των αριθμών ελλιμενισμού και της υψηλής ποιότητας που διαθέτουν οι μαρίνες της στα Μικρασιατικά παράλια.

Θετικά σημεία απορρέουν από την πολύ σημαντική γεωγραφική θέση της λιμενικής εγκατάστασης και από το γεγονός ότι το αναπτυξιακό πλαίσιο σε διάφορες μορφές του μπορεί να παράσχει μια μορφή επιδότησης για την αποπεράτωση και αποκατάσταση των λιμενικών εγκαταστάσεων και συνοδών έργων που είναι απαραίτητα για την σωστή λειτουργία της συγκεκριμένης μαρίνας. Επίσης, το αναπτυξιακό πλαίσιο σε συνδυασμό με τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης θα μπορούσαν να παράσχουν την οικονομική ενίσχυση για να δημιουργηθούν και άλλες τουριστικές επενδύσεις στην περιοχή όπως ξενοδοχειακά καταλύματα και κέντρα εστίασης. Επιπλέον, η δυνατότητα για ανάληψη ευθυνών που θα χαρακτηρίζονται από ιδιωτική πρωτοβουλία και όχι από το κράτος με την μορφή της παραχώρησης διαχείρισης για κάποια χρόνια θα έδινε μια ώθηση στην περιοχή. Είναι μια ωφέλιμη πρακτική που ακολουθείται τα τελευταία περίπου 8-10 χρόνια στην Ελλάδα μιας και ο νέος διαχειριστής αναλαμβάνει παράλληλα να πραγματοποιήσει όλα τα βελτιωτικά και αναγκαία έργα με δικά του έξοδα ακολουθώντας τους όρους της σύμβασης.

Όλα τα παραπάνω όμως προϋποθέτουν μια υγιή οικονομικά χώρα, που είναι σε θέση να στηρίξει τέτοιου είδους σημαντικές επιχειρηματικές πρωτοβουλίες, είτε αυτές είναι ιδιωτικού, είτε δημόσιου χαρακτήρα. Στο σήμερα όμως η κατάσταση της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης σε συνδυασμό με την πανδημία Covid-19 και τον πολύ μεγάλο περιορισμό της τουριστικής δραστηριότητας, δυσχεραίνει την παραπάνω μελλοντική επιλογή και αφήνει σε αβεβαιότητα θέτοντας σε «αχρηστία» μια τόσο μεγάλη υφιστάμενη επένδυση για την οποία έχουν δαπανηθεί δεκάδες εκατομμύρια ευρώ.

#### 4.4 Προτεινόμενος τρόπος ποιοτικής ανάλυσης για την δημιουργία των εναλλακτικών σεναρίων

Μετά την ολοκλήρωση της S.W.O.T Analysis για το σενάριο βάσης και την συγκέντρωση όλων των συμπερασμάτων που προέκυψαν σχετικά με την εγκαταλειμμένη μαρίνα στο Αχίλλι της Σκύρου για την περιβαλλοντική και οικονομική υποβάθμιση της ευρύτερης περιοχής της, η εργασία συνεχίζεται με την πρόταση δημιουργίας ενός σχεδιασμού για μια πληρέστερη και ορθολογικότερη παραγωγή εναλλακτικών σεναρίων με βάση τις αρχές της Ο.Δ.Π.Ζ. με σκοπό την εξεύρεση προγραμματικών λύσεων στο συγκεκριμένο ζήτημα και με βασικό γνώμονα μια βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη στην εν λόγω περιοχή. Απώτερος στόχος είναι η οργάνωση και επαναλειτουργία της συγκεκριμένης μαρίνας ή η αξιοποίηση της συγκεκριμένης περιοχής στην οποία εντάσσεται, δημιουργώντας έναν σημαντικό τουριστικό πόλο έλξης για όλο το νησί.

Δημιουργούνται δυο διαφορετικά σεναρία ποιοτικής αξιολόγησης, το Α' και το Β'. Τα σεναρία αυτά περιγράφονται συνοπτικά παρακάτω και στη συνέχεια πιο αναλυτικά:

- ✓ Το **σενάριο Α'** βασίζεται στην ολοκληρωμένη αποκατάσταση των έργων και πλήρη λειτουργία της μαρίνας. Δίνεται έμφαση στην πλήρη αποκατάσταση των έργων και την εμπορική λειτουργία της μαρίνας κατά τη διάρκεια όλου του έτους, με επιπλέον κατασκευή προστατευτικών έργων και πραγματοποίηση τουριστικών επενδύσεων στην ευρύτερη περιοχή στο Αχίλλι. Παράλληλα προτείνεται η προώθηση αρκετών καινοτόμων επεμβάσεων και παρέχονται σημαντικές υπηρεσίες στην περιοχή. Με τον τρόπο αυτό *εξομαλύνεται* ο μελλοντικός ανταγωνισμός από τους κοντινούς τουριστικούς λιμένες που εμφανίζεται έντονα στις εξωτερικές απειλές.
- ✓ Το **σενάριο Β'** βασίζεται σε μικρότερου εύρους αποκατάσταση των έργων και την μερική λειτουργία της μαρίνας, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Δίνεται έμφαση στην εποχική λειτουργία της μαρίνας με την παράλληλη οργάνωση πολιτιστικών δράσεων και αθλητικών δραστηριοτήτων μέσα από μια πιο ρεαλιστική προσέγγιση σύμφωνα με τις οικονομικές και περιβαλλοντικές συνθήκες που επικρατούν σήμερα στο νησί και στην Ελλάδα γενικότερα καθώς και έμφαση στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος,.

Ο τρόπος που προτείνεται για την παραγωγή, την αναγκαιότητα και την εφικτότητα των προτεινόμενων προτάσεων και παραβάσεων κατά την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας **βασίζεται στη δημιουργία δύο ξεχωριστών πινάκων** (Πίνακα 4.2, Πίνακα 4.3) που δημιουργούνται με βάση τα δύο παραπάνω προτεινόμενα σεναρία και αποτελούνται από τις παρακάτω στήλες:

Στην *πρώτη στήλη*: Καταγράφονται ξεχωριστά οι **αδυναμίες (weaknesses)** και οι **απειλές (threats)** που έχουν εντοπιστεί και αναλυθεί στο σενάριο βάσης.

Στη *δεύτερη στήλη*: Βαθμολογούνται οι αδυναμίες και οι απειλές ανάλογα με τον **δείκτη επείγουσας ανάγκης (urgency)** στο να πραγματοποιηθεί για το κάθε ένα εναλλακτικό σενάριο, χαρακτηρίζοντάς τον μηδενικό, χαμηλό, μεσαίο και τέλος υψηλό δείκτη.

Στην *τρίτη στήλη*: Πραγματοποιείται **πρόταση δράσης ή παρέμβασης** για την κάθε μία αδυναμία ή απειλή ξεχωριστά με στόχο την αντιμετώπισή ή εξομάλυνσή τους και απώτερο σκοπό την μετατροπή τους σε δυνατό σημείο ή πλεονέκτημα και ευκαιρία αντίστοιχα.

Στην *τέταρτη στήλη*: Ορίζεται παράλληλα οι σημαντικότεροι **υπεύθυνοι φορείς** που θα αναλάβουν την εκάστοτε προτεινόμενη δράση.

Στην *πέμπτη στήλη*: Αποτιμάται ο **δείκτης εκτιμώμενου κόστους** (με την αρνητική έννοια) στο να πραγματοποιηθεί η συγκεκριμένη δράση από μηδενικό (0), σε χαμηλό(1), σε μεσαίο (2) και σε υψηλό (3), για το κάθε έναν παράγοντα ξεχωριστά. Οι παράγοντες αυτοί είναι οι εξής τέσσερις :

- Οικονομικός (Ο), Κοινωνικός (Κ), Πολιτικός (Πο), Περιβαλλοντικός (Πε).

Τέλος, στην *έκτη στήλη*: Συνεκτιμώνται και καταγράφονται τα οφέλη που θα προκύψουν από την εκάστοτε δράση στην περιοχή αλλά και στο νησί.

Όσον αφορά στις προτάσεις βελτίωσης των εσωτερικών αδυναμιών γίνονται έτσι ώστε αυτές να μετατραπούν σε σημαντικές ευκαιρίες - πλεονεκτήματα εκμεταλλευόμενες όλες τις δυνατότητες που προσφέρει η συγκεκριμένη περιοχή και οι εγκαταστάσεις της για την αντιστροφή αυτή. Επιπροσθέτως, όσον αφορά στην προσπάθεια αποφυγής ή άμβλυνσης των εξωτερικών απειλών, χρησιμοποιούνται οι αξιοποιήσιμοι πόροι της περιοχής και της μαρίνας για να μειωθεί όσο είναι δυνατόν ο αρνητικός τους αντίκτυπος.

Τέλος, με την ολοκλήρωση των δύο πινάκων, αναλύονται τα δύο σενάρια με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις τους, εκτιμώνται τα οφέλη και τα ρίσκα – εκτιμώμενο κόστος για το κάθε ένα σενάριο ξεχωριστά σε σχέση με το περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία σε τοπικό αλλά και σε εθνικό επίπεδο και επιλέγεται το πιο ορθολογικό και το πιο εφικτό σενάριο στο να πραγματοποιηθεί και παράλληλα να αποτελεί το πιο οικονομικά συμφέρον.

#### 4.4.1. Σενάριο Α για την λειτουργία της μαρίνας και την αξιοποίηση της ευρύτερης περιοχής με έμφαση στην προσέλευση και ικανοποίηση των χρηστών του θαλάσσιου τουρισμού.

*Πίνακας 4-2: Με προτάσεις – παρεμβάσεις για το σενάριο Α' και όλα τα λοιπά στοιχεία*

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ εσωτερικού περιβάλλοντος μαρίνας στο Αχίλλι	ΔΕΙΚΤΗΣ επείγουσας ΑΝΑΓΚΗΣ (0=χαμηλός, 1= μεσαίος, 2= υψηλός , 3=κρίσιμος) στο να πραγματοποιηθεί	ΔΡΑΣΕΙΣ	Υπεύθυνοι ΔΡΑΣΕΩΝ	Εκτιμώμενο ΚΟΣΤΟΣ στο να πραγματοποιηθεί	ΛΟΙΠΑ ΟΦΕΛΗ
Δυσμενείς καιρικές συνθήκες – ελλιπής προστασία.	3	Δημιουργία συμπληρωματικού έργου προστασίας από δυνατούς ανέμους.	Υπουργείο Τουρισμού ή ιδιωτική εταιρεία μετά από παραχώρηση με ειδική σύμβαση σε συνεργασία με Ε.Ο.Τ κ' Υ.Π.Ε.Ν.κ.α	<b>Ο</b> →3 <b>Κ</b> →2 <b>Πο</b> →1 <b>Πε</b> →3	Εξασφάλιση ιδανικών συνθηκών για την προσέγγιση και είσοδο των σκαφών και για την ηρεμία στην λιμενολεκάνη της μαρίνας.

Μη ικανοποιητική πρόσβαση από το κεντρικό δίκτυο.	2	Δημιουργία σύγχρονου οδικού δικτύου με τις απαραίτητες διαπλατύνσεις και ασφαλτοστρώσεις.	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος σε συνεργασία με τον Δήμο Σκύρου.	<b>O</b> →3 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →1 <b>Πε</b> →2	Εξασφάλιση καλύτερης προσέγγισης στο σημείο πιο εύκολη οδική σύνδεση.
Απουσία συντήρησης λιμενικών έργων.	3	Συντήρηση και βελτίωση υφιστάμενων εγκαταστάσεων.	Υπουργείο Τουρισμού ή ιδιωτική εταιρεία μετά από παραχώρηση με ειδική σύμβαση.	<b>O</b> →3 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →1 <b>Πε</b> →3	Πραγματοποίηση της απαιτούμενης συντήρησης, παροχή απαραίτητων υποδομών (αποχετευτικό δίκτυο, βιολογικός καθαρισμός, παροχή ρεύματος και φωτισήμανσης).
Εξοπλισμός μαρίνας, απουσία συντήρησης υποδομών κ' συνοδών έργων υποστήριξης κ' εξυπηρέτησης (σκουριασμένες δέστρες, ακατάλληλες γλίστρες).	3	ενίσχυση με νέο εξοπλισμό, εξασφάλιση πρόσβασης και ελεύθερης διέλευσης Α.Μ.Ε.Α.	Υπουργείο Τουρισμού ή ιδιωτική εταιρεία μετά από παραχώρηση με ειδική σύμβαση.	<b>O</b> →3 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →1 <b>Πε</b> →1	Ενίσχυση με νέο και σύγχρονο εξοπλισμό (δέστρες, pillars, σωστά κατάσκευασμένες γλίστρες), ράμπες και ειδικές κατασκευές που εξασφαλίζουν την οριζόντια και κατακόρυφη κίνηση των Ατόμων με Κινητικές Δυσκολίες. Αξιοποίηση όπου είναι εφικτό Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (Α.Π.Ε.), τουαλέτες για κοινό και Α.Μ.Ε.Α.
Αξιοποίηση πολύ λίγων θέσεων ελλιμενισμού.	2	Ολοκληρωμένη συντήρηση και πλήρης λειτουργία με κάλυψη όλων των θέσεων.	Υπουργείο Τουρισμού, ή Λιμενικό Ταμείο Σκύρου ή ιδιωτική εταιρεία μετά από παραχώρηση με ειδική σύμβαση.	<b>O</b> →3 <b>K</b> →3 <b>Πο</b> →3 <b>Πε</b> →3	Αξιοποίηση όλων των θέσεων ελλιμενισμού, αφαιρώντας παράλληλα το δικαίωμα από τους τοπικούς ψαράδες να ελλιμενίσουν τα αλευτικά τους σκάφη.
Μη καθορισμός των νέων ορίων αιγιαλού- παραλίας.	2	Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης και κατάθεση ολοκληρωμένης μελέτης προς έγκριση.	Συνεργασία Υπουργείου Ναυτιλίας κ' Τουρισμού με την Περιφέρεια Στ.Ελλάδας.	<b>O</b> →2 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →1 <b>Πε</b> →0	Επανακαθορισμός των νέων ορίων, πιθανός καθορισμός νέων χρήσεων γης μέσα στην χερσαία ζώνη, δυνατότητα δημιουργίας τεχνικών έργων.
Έλλειψη κεντρικής οργάνωσης κ' διαχείρισης.	3	Παραχώρηση της ιδιοκτησίας ή της διαχείρισης στην Περιφέρεια Σ.Ε. ή στον Δήμο Σκύρου.	Συνεργασία Υπουργείου Τουρισμού με Δήμο Σκύρου ή Περιφέρεια Στ.Ελλάδας.	<b>O</b> →1 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →2 <b>Πε</b> →0	Άμεσες πρωτοβουλίες για αξιοποίηση κ' δραστηριοποίηση με τοπικό όφελος.
Έλλειψη χρηματοδότησης.	3	Παραχώρηση με ειδική σύμβαση σε ιδιωτική εταιρεία.	Συνεργασία Ε.Ο.Τ. με Ιδιωτική Εταιρεία.	<b>O</b> →1 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →1 <b>Πε</b> →0	Δημιουργία και εγκατάσταση όλων των υποδομών απαραίτητων για τη λειτουργία της. Προβολή ως τουριστικό προϊόν.

Περιορισμένη δυνατότητα επανασχεδιασμού των λιμενικών εγκαταστάσεων.	3	Αποτύπωση - δημιουργία νέας ολοκληρωμένης τεχνικής μελέτης.	Συνεργασία Ε.Ο.Τ. με το Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π.	<b>O</b> →2 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →1 <b>Πε</b> →1	Δυνατότητα προσθήκης συμπληρωματικού έργου προστασίας της μαρίνας.
Υποβάθμιση - αλλοίωση φυσικού περιβάλλοντος .	2	Αποκατάσταση της αλλοίωσης όπου είναι εφικτό κυρίως στον εξωτερικό περιβάλλοντα χώρο.	Δήμος Σκύρου ή Περιφέρεια.	<b>O</b> →3 <b>K</b> →2 <b>Πο</b> →2 <b>Πε</b> →3	Καλύτερη εξυπηρέτηση των λειωμένων με την προσάμμωση του εναπομένου τμήματος της παραλίας, αξιοποίηση με σωστή πρόσβαση στο εκκλησάκι μετά την αποκατάσταση του εξωτερικού του χώρου.
Δύσκολη επικοινωνία με την «Χώρα» της Σκύρου.	2	Δημιουργία αστικού δικτύου μεταφοράς με υπεραστικά λεωφορεία.	Δήμος Σκύρου.	<b>O</b> →3 <b>K</b> →2 <b>Πο</b> →2 <b>Πε</b> →2	Εξασφάλιση γρήγορης και εύκολης μετακίνησης προς τη Χώρα (ο πυρήνας του νησιού) και προς το αεροδρόμιο για όσους δεν διαθέτουν ιδιωτικό μέσο.
<b>ΑΠΕΙΛΕΣ</b> εξωτερικού περιβάλλοντος μαρίνας στο Αχίλλι	<b>ΔΕΙΚΤΗΣ</b> επείγουσας <b>ΑΝΑΓΚΗΣ</b> (0=χαμηλός, 1= μεσαίος, 2= υψηλός, 3=κρίσιμος) στο να πραγματοποιηθεί	<b>ΔΡΑΣΕΙΣ</b>	<b>Υπεύθυνοι ΔΡΑΣΕΩΝ</b>	<b>Εκτιμώμενο ΚΟΣΤΟΣ</b> στο να πραγματοποιηθεί	<b>ΛΟΙΠΑ ΟΦΕΛΗ</b>
Χρονοβόρα έκδοση απαιτούμενων αδειών. Αλλαγές στη νομοθεσία και απαίτηση επιπλέον εγκρίσεων.	2	Συνεργασία με μελετητική εταιρεία που εξειδικεύεται στον τομέα αυτό για όσο το δυνατόν πιο γρήγορη διεκπεραίωση.	Διαχειριστής σε συνεργασία με τα αρμόδια Υπουργεία ανάθεση σε έμπειρη εταιρεία.	<b>O</b> →3 <b>K</b> →2 <b>Πο</b> →2 <b>Πε</b> →3	Συντόμευση διαδικασιών και δυνατότητα κατασκευής των απαιτούμενων έργων.
Μείωση της τουριστικής κίνησης.	3	Προβολή υπηρεσιών μαρίνας ως αξιόλογο κ' προσεγμένο εμπορικό προϊόν με καλή σχέση κόστους και παροχής υπηρεσίας κ' προβολή τοπικών υπηρεσιών.	Υπουργείο Τουρισμού, ή Λιμενικό Ταμείο Σκύρου ή ιδιωτική εταιρεία μετά από παραχώρηση με ειδική σύμβαση.	<b>O</b> →2 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →1 <b>Πε</b> →0	Αύξηση τουριστικής κίνησης στην μαρίνα και στο νησί. Ενοικίαση μεγάλου αριθμού θέσεων ελλιμενισμού.
Μεταβολές στην πολιτική του κράτους, αναπτυξιακής φύσεως.	2	Ενέργειες από το Κράτος σε συνδυασμό με την Ε.Ε. για προγράμματα στήριξης και ενίσχυσης του τουρισμού.	Υπουργείο Τουρισμού σε συνεργασία με Υπουργείο Ανάπτυξης.	<b>O</b> →3 <b>K</b> →2 <b>Πο</b> →2 <b>Πε</b> →3	Θα δοθούν κονδύλια για τουριστικές επενδύσεις. Προσπάθεια για δημιουργία νέων κατασκευών με χαμηλό οικολογικό αποτύπωμα.

Μεγάλος ανταγωνισμός.	2	Ενέργειες από την κεντρική εξουσία και προσθήκη δυνατότητας δημιουργίας νέων ιδιωτικών αλλά και εκσυγχρονισμός υφιστάμενων καταλυμάτων.	Ε.Ο.Τ σε συνεργασία με Περιφέρεια Σ.Ε.	<b>O</b> →3 <b>K</b> →2 <b>Πο</b> →2 <b>Πε</b> →2	Προβολή ενός νέου, καινοτόμου, σωστά διαμορφωμένου προϊόντος με προσπάθεια για χαμηλό οικολογικό αποτύπωμα.
Μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών, πετρελαίου, κόστους ενοικίασης των θέσεων ελλιμενισμού.	2	Παροχή υπηρεσιών με νέο μειωμένο κόστος που θα προκύψει από οικονομική μελέτη.	Διαχειριστής της μαρίνας	<b>O</b> →3 <b>K</b> →2 <b>Πο</b> →2 <b>Πε</b> →3	Παροχή υπηρεσιών σε ανταγωνιστικές τιμές και οικονομικό όφελος – μικρότερα έσοδα στην μαρίνα, παρουσία μικρότερης κατάληψης θέσεων.

Εκτιμώμενο ΚΟΣΤΟΣ στο να πραγματοποιηθεί , τέσσερις κατηγορίες :

**-οικονομικό (O), -κοινωνικό (K), -πολιτικό (Πο), -περιβαλλοντικό (Πε)**

Όπως διαπιστώνεται στους παραπάνω πίνακες για το σενάριο Α΄ δίδεται έμφαση στην πλήρη αποκατάσταση και εμπορική λειτουργία της μαρίνας στο Αχίλλει προωθώντας αρκετές καινοτόμες επεμβάσεις στην περιοχή μέσα από μια εμπορική - επενδυτική αντίληψη παρέχοντας σημαντικές υπηρεσίες και εξομαλύνοντας τον μελλοντικό ανταγωνισμό που εμφανίζεται έντονα στις εξωτερικές απειλές.

Από το παραπάνω πίνακα, Πίνακας 4-2, για το σενάριο αξιοποίησης Α΄ συμπεραίνονται και προτείνονται αναλυτικότερα οι παρακάτω ενδεικτικές δράσεις :

- Έχει ως πυρήνα την εμπορική και τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.
- Τα μέτρα που προτείνονται είναι περισσότερο επεμβατικά με την κατασκευή νέων έργων και στοχεύουν λιγότερο στην αποκατάσταση και στην προστασία του περιβάλλοντος.
- Οι δράσεις αφορούν σε μέγιστο βαθμό ενέργειες από σημαντικούς φορείς της κεντρικής εξουσίας και σε μικρότερο βαθμό από την τοπική εξουσία.
- Κάνει την είσοδο του για πρώτη φορά ο παράγοντας:

Δημιουργία μιας μελλοντικής επιχείρησης μετά από παραχώρηση της διαχείρισης της μαρίνας που αποτελεί δημόσια περιουσία και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε ιδιωτική εταιρεία με όρους σύμβασης. Οι όροι σύμβασης αυτοί, προβλέπουν κέρδη εκατέρωθεν αλλά και την άμεση δημιουργία και εγκατάσταση όλων των απαραίτητων τεχνικών έργων και υποδομών για την λειτουργία της μαρίνας.

- Εντοπίζεται και προτείνεται λύση για το ζήτημα μιας ολοκληρωμένης χάραξης νέας ζώνης αιγιαλού και παραλίας και χερσαίας και λιμενικής ζώνης.
- Η λύση μιας σωστά οργανωμένης και εξοπλισμένης μαρίνας:  
Επιλύει το ζήτημα της εύρεσης θέσεων ελλιμενισμού για τους ιδιοκτήτες των σκαφών αναψυχής που επιθυμούν να κάνουν τις διακοπές τους στο νησί αλλά και στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή των Σποράδων, ενώ παράλληλα προσελκύει τουρισμό γεγονός που οδηγεί σε οικονομική ανάταξη του νησιού.

- Δίνεται η δυνατότητα της επίτευξης σημαντικών διαδικασιών:

Με την παραχώρηση της ιδιοκτησίας ή της διαχείρισης σε φορέα της τοπικής εξουσίας μπορούν να παρθούν πιο άμεσα πρωτοβουλίες για την εύρεση χρηματοδοτικών εργαλείων για την ολοκλήρωση των κατασκευών και την αξιοποίηση της μαρίνας και της ευρύτερης περιοχής με τοπικό όφελος.

- Η αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών σε συνδυασμό με βελτίωση των υποδομών πρόσβασης αποτελούν σημαντική ποιοτική αναβάθμιση.
- Προκύπτει αύξηση της ζήτησης του ανθρώπινου δυναμικού και δυνατότητες απασχόλησης των νέων του νησιού.
- Αναπλάθεται η γεινιάζουσα παραλία καθώς και η ευρύτερη περιοχή με στόχο την αξιοποίησή τους και την προσέλκυση τουριστών για μπάνιο και θαλάσσια σπορ:

Μέσα από την διαπλάτυνση της ακτής με την μέθοδο της προσάμμωσης, δίνεται η δυνατότητα για τη δημιουργία μια οργανωμένης παραλίας με παροχή υπηρεσιών όπως εξοπλισμός για ηλιοπροστασία (ομπρέλες και στέγαστρα), ενοικίαση καθισμάτων παραλίας, εστίασης με αναψυκτήρια παραλίας, λειτουργία αποδυτηρίων, εκμίσθωση θαλάσσιων μέσων αναψυχής όπως κανό, jet ski, kitesurfing, windsurfing, κ.λπ. και παρουσία ναυαγοσώστη για την επιτήρηση των λουομένων.

- Δημιουργούνται νέοι αλλά και εκσυγχρονίζονται υφιστάμενοι χώροι διαμονής: Το έργο αφορά στην δημιουργία και στον εκσυγχρονισμό καταλυμάτων με προδιαγραφές υψηλής ποιότητας μέσω ιδιωτικών επενδύσεων με παράλληλη οικονομική ενίσχυση από προγράμματα τουρισμού Ε.Σ.Π.Α. λόγω της ανάγκης ύπαρξης της απαιτούμενης αρχιτεκτονικής μορφής και τύπου καταλυμάτων στο νησί, που να ικανοποιεί τις απαιτήσεις για κάλυψη των αναγκών τουριστών με υψηλά εισοδήματα. Παράλληλα καταβάλλεται προσπάθεια οι ενέργειες αυτές να χαρακτηρίζονται από χαμηλό οικολογικό αποτύπωμα.

Όσον αφορά τη συνολική βαθμολογία των δεικτών επείγουσας ανάγκης αυτή είναι 39 βαθμοί παρουσιάζεται ο παρακάτω πίνακας :

*Πίνακας 4-3α με τους βαθμούς των δεικτών επείγουσας ανάγκης – σενάριο Α΄*

ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	ΒΑΘΜΟΙ
Για τα αδύναμα σημεία	28
Για τις εξωτερικές απειλές	11
Για τα δύο παραπάνω συνολικά	39

Επίσης παρακάτω αποτυπώνονται συνολικά οι βαθμολογίες που συγκεντρώνει ο κάθε τομέας ξεχωριστά για το σενάριο Α΄ που αφορά τον δείκτη εκτιμώμενου κόστους έχοντας αρνητικό προσανατολισμό :

*Πίνακας 4-3β με τους βαθμούς που συγκεντρώνουν οι δείκτες εκτιμώμενου κόστους – σενάριο Α΄*

ΤΟΜΕΙΣ	ΒΑΘΜΟΙ
Οικονομικός	41
Κοινωνικός	25
Πολιτικός	26
Περιβαλλοντικός	29
Όλα τα παραπάνω συνολικά	121

Τέλος, για όλες τις παραπάνω προτεινόμενες παρεμβάσεις – προτάσεις απαιτείται ο συντονισμός των αρμόδιων φορέων που εμπλέκονται στην συγκεκριμένη περιοχή. Για την ακρίβεια, είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ένας θεσμικός συντονισμός σε τοπικό, Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο, προκειμένου να αποφευχθούν οι τομεακές προσεγγίσεις και να διευκολυνθεί η συνεργασία μεταξύ των αρχών που είναι υπεύθυνες για τα θαλάσσια και τα χερσαία τμήματα της εξεταζόμενης παράκτιας περιοχής. Οι αρμόδιοι βασικοί φορείς για να εφαρμόσουν τις προτεινόμενες δράσεις είναι:

Οι βασικοί αρμόδιοι φορείς για να εφαρμόσουν τις προτεινόμενες δράσεις είναι :

- Υπουργείο Τουρισμού και Ε.Ο.Τ
- Φορέας Διαχείρισης (Ιδιωτική εταιρεία μετά από παραχώρηση με ειδική σύμβαση)
- Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος
- Δήμος Σκύρου
- Λιμενικό Ταμείο Σκύρου
- Υπουργείο Οικονομικών και Κτηματική Υπηρεσία
- Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
- Υπουργείο Πολιτισμού
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής
- Υπουργείο Εθνικής Άμυνας
- Υπουργείο Εργασίας
- Υπουργείο Παιδείας και Δημόσια Πανεπιστήμια

Συμβαλλόμενοι τοπικοί φορείς μπορεί να είναι :

- Σύλλογος Αλιευτικός Επαγγελματιών Παράκτιας Αλιείας Σκύρου
- Σωματείο Ιδιοκτητών Επαγγελματιών σκαφών Αναψυχής
- Σύλλογος Επαγγελματιών Θαλάσσιων Σπορ Σποράδων
- Εκπολιτιστικός και Οικολογικός Σύλλογος Σκύρου «Μέαλος»

Τα χρηματοδοτικά εργαλεία μπορούν να προέρχονται από :

- Προγράμματα Ε.Σ.Π.Α.
- Π.Ε.Π. Περιφερειακά προγράμματα Δημοσίων Επενδύσεων
- Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
- Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας του Υπουργείου Οικονομικών (λόγω Covid-19)
- Ταμείο Συνοχής της Ε.Ε.



#### 4.4.2. Σενάριο Β για την εποχική λειτουργία της μαρίνας και την αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής.

Πίνακας 4-4: Με προτάσεις – παρεμβάσεις για το σενάριο Β' και όλα τα λοιπά στοιχεία

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ εσωτερικού περιβάλλοντος μαρίνας στο Αχίλλι	ΔΕΙΚΤΗΣ επείγουσας ΑΝΑΓΚΗΣ (0=χαμηλός, 1= μεσαίος, 2= υψηλός , 3=κρίσιμος) στο να πραγματοποιηθεί	ΔΡΑΣΕΙΣ	Υπεύθυνοι ΔΡΑΣΕΩΝ	Εκτιμώμενο ΚΟΣΤΟΣ στο να πραγματοποιηθεί	ΛΟΙΠΑ ΟΦΕΛΗ
Δυσμενείς καιρικές συνθήκες – ελλειψής προστασία.	1	Δημιουργία μικρού συμπληρωματικού έργου προστασίας από μεσαία έντασης ανέμους.	Υπουργείο Τουρισμού σε συνεργασία με Περιφέρεια Σ.Ε.	Ο→2 Κ→1 Πο→1 Πε→2	Εξασφάλιση ιδανικών συνθηκών για την προσέγγιση και είσοδο των σκαφών και ηρεμίας στην λιμενολεκάνη κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.
Μη ικανοποιητική πρόσβαση από το κεντρικό δίκτυο.	2	Δημιουργία ενός ικανοποιητικού οδικού δικτύου.	Περιφέρεια Στ. Ελ. σε συνεργασία με τον Δήμο Σκύρου.	Ο→2 Κ→1 Πο→1 Πε→1	Εξασφάλιση καλύτερης προσέγγισης στο σημείο πιο εύκολη οδική σύνδεση.
Απουσία συντήρησης λιμενικών έργων.	2	Συντήρηση και βελτίωση υφιστάμενων εγκαταστάσεων.	Υπουργείο Τουρισμού ή ιδιωτική εταιρεία μετά από παραχώρηση με ειδική σύμβαση.	Ο→2 Κ→1 Πο→1 Πε→2	Πραγματοποίηση της απαιτούμενης συντήρησης, παροχή απαραίτητων υποδομών (αποχετευτικό δίκτυο, βιολογικός καθαρισμός, παροχή ρεύματος και φωτισήμανσης).
Εξοπλισμός μαρίνας, απουσία συντήρησης υποδομών κ' συνοδών έργων υποστήριξης κ' εξυπηρέτησης (σκουριασμένες δέστρες, ακατάλληλες γλίστρες).	3	Ενίσχυση με νέο εξοπλισμό, εξασφάλιση πρόσβασης και ελεύθερης διέλευσης Α.Μ.Ε.Α.	Υπουργείο Τουρισμού ή ιδιωτική εταιρεία μετά από παραχώρηση με ειδική σύμβαση.	Ο→3 Κ→1 Πο→1 Πε→1	Ενίσχυση με νέο και σύγχρονο εξοπλισμό (δέστρες, pillars, σωστά κατασκευασμένες γλίστρες), ράμπες και ειδικές κατασκευές που εξασφαλίζουν την οριζόντια και κατακόρυφη κίνηση των Ατόμων με Κινητικές Δυσκολίες. Αξιοποίηση όπου είναι εφικτό Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (Α.Π.Ε.), τουαλέτες για κοινό και Α.Μ.Ε.Α .
Αξιοποίηση πολύ λίγων θέσεων ελλιμενισμού.	2	Ολοκληρωμένη συντήρηση και λειτουργία.	Υπουργείο Τουρισμού, ή Λιμενικό Ταμείο Σκύρου ή Δήμος Σκύρου.	Ο→2 Κ→1 Πο→1 Πε→1	Αξιοποίηση των περισσότερων θέσεων ελλιμενισμού τουλάχιστον για τους καλοκαιρινούς μήνες.

Μη καθορισμός των νέων ορίων αιγιαλού – παραλίας.	2	Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης και κατάθεση ολοκληρωμένης μελέτης προς έγκριση.	Συνεργασία Υπουργείου Οικονομικών, με Υπουργείο Τουρισμού με το Λιμενικό Ταμείο Σκύρου ή την Περιφέρεια Σ.Ε.	<b>O</b> →2 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →2 <b>Πε</b> →1	Επανακαθορισμός των νέων ορίων, ίσως και επανακαθορισμός χρήσεων γης μέσα στην χερσαία ζώνη.
Έλλειψη κεντρικής οργάνωσης κ' διαχείρισης.	3	Παραχώρηση της διαχείρισης στον Δήμο Σκύρου.	Συνεργασία Υπουργείου Τουρισμού με Δήμο Σκύρου.	<b>O</b> →1 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →2 <b>Πε</b> →1	Άμεσες πρωτοβουλίες για αξιοποίηση κ' δραστηριοποίηση με τοπικό όφελος.
Έλλειψη χρηματοδότησης.	2	Προσπάθεια εύρεσης κονδυλίων.	Συνεργασία Ε.Ο.Τ. με Δήμο και Περιφέρεια Σ.Ε.	<b>O</b> →2 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →1 <b>Πε</b> →0	Δημιουργία και εγκατάσταση όλων των υποδομών απαραίτητων για τη λειτουργία της. Προβολή ως τουριστικό προϊόν με πολλά ενδιαφέροντα.
Περιορισμένη δυνατότητα επανασχεδιασμού των λιμενικών εγκαταστάσεων.	2	Αποτύπωση κ' δημιουργία νέας ολοκληρωμένης τεχνικής μελέτης.	Συνεργασία Ε.Ο.Τ. κ' Υπουργ. Οικονομικών με το Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π.	<b>O</b> →2 <b>K</b> →0 <b>Πο</b> →0 <b>Πε</b> →0	Δυνατότητα προσθήκης συμπληρωματικού έργου προστασίας της μαρίνας.
Υποβάθμιση - αλλοίωση φυσικού περιβάλλοντος .	3	Αποκατάσταση της αλλοίωσης στον εξωτερικό περιβάλλοντα χώρο αλλά και στην θαλάσσια ζώνη.	Δήμος Σκύρου ή Περιφέρεια Σ.Ε.	<b>O</b> →2 <b>K</b> →0 <b>Πο</b> →0 <b>Πε</b> →0	Καλύτερη εξυπηρέτηση των λειωμένων με την προσάμμοση του εναπομένου τμήματος της παραλίας, αξιοποίηση με σωστή πρόσβαση στο εκκλησάκι μετά την αποκατάσταση του εξωτερικού του χώρου, προστασία θαλάσσιου οικοσυστήματος με δημιουργία πυθμένα φιλικού προς την θαλάσσια ζωή.
Δύσκολη επικοινωνία με χώρα.	2	Δημιουργία αστικού δικτύου μεταφοράς με υπεραστικά λεωφορεία.	Δήμος Σκύρου.	<b>O</b> →2 <b>K</b> →2 <b>Πο</b> →2 <b>Πε</b> →2	Εξασφάλιση γρήγορης και εύκολης μετακίνησης προς τη Χώρα και προς το αεροδρόμιο για όσους δεν διαθέτουν ιδιωτικό μέσο.

ΑΠΕΙΛΕΣ εξωτερικού περιβάλλοντος μαρίνας στο Αχίλλειο	ΔΕΙΚΤΗΣ επείγουσας ΑΝΑΓΚΗΣ (0=χαμηλός, 1= μεσαίος, 2= υψηλός, 3=κρίσιμος) στο να πραγματοποιηθεί	ΔΡΑΣΕΙΣ	Υπεύθυνοι ΔΡΑΣΕΩΝ	Εκτιμώμενο ΚΟΣΤΟΣ : στο να πραγματοποιηθεί	ΛΟΙΠΑ ΟΦΕΛΗ
Χρονοβόρα έκδοση απαιτούμενων αδειών. Αλλαγές στη νομοθεσία και απαίτηση επιπλέον εγκρίσεων	1	Συνεργασία με μελετητική εταιρεία που εξειδικεύεται στον τομέα αυτό για όσο το δυνατόν πιο γρήγορη διεκπεραίωση.	Συνεργασία Ε.Ο.Τ με Δήμο Σκύρου, με Υπουργείο Ναυτιλίας κ' Νησιώτικης Πολιτικής, με Υπ. Τουρισμού κ.α.	<b>Ο</b> →2 <b>Κ</b> →1 <b>Πο</b> →1 <b>Πε</b> →0	Συντόμηση διαδικασιών και δυνατότητα δημιουργίας συγκεκριμένων έργων φιλικών στο περιβάλλον κ' τοποθέτηση μη προσωρινών – πτυσσόμενων κατασκευών για εξυπηρέτηση των πολιτιστικών κ' αθλητικών δραστηριοτήτων.
Μείωση της τουριστικής κίνησης.	2	Προβολή υπηρεσιών μαρίνας ως οικονομικό προϊόν με βασικές υπηρεσίες εποχικής μαρίνας κ' Οργάνωση Φεστιβάλ Τέχνης, Λόγου, Πράξης, Έργων Κεραμικής- Ξυλογλυπτικής. Εγκατάσταση πτυσσόμενων κατασκευών για την φιλοξενία των εκθεσιακών και εμπορικών χώρων.	Συνεργασία Ε.Ο.Τ με Δήμο Σκύρου.	<b>Ο</b> →1 <b>Κ</b> →0 <b>Πο</b> →0 <b>Πε</b> →1	Αύξηση τουριστικής κίνησης στην περιοχή της μαρίνας και στο νησί.
Μεταβολές στην πολιτική του κράτους, αναπτυξιακής φύσεως.	1	Λειτουργία εποχικής μαρίνας με μειωμένο κόστος κ' παράλληλα διάθεση θέσεων στους τοπικούς αλιείς. Λειτουργία εκθεσιακών και εμπορικών χώρων.	Συνεργασία Ε.Ο.Τ με Δήμο Σκύρου ή με Λιμενικό Ταμείο Σκύρου.	<b>Ο</b> →1 <b>Κ</b> →1 <b>Πο</b> →3 <b>Πε</b> →1	Θα προκύψουν μικρά οφέλη για το κράτος από την ενοίκιαση θέσεων ελλιμενισμού των σκαφών. Και για τον Δήμο από την ενοίκιαση χώρων έκθεσης προϊόντων.
Μεγάλος ανταγωνισμός – υφίσταται μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.	3	Προβολή υπηρεσιών μαρίνας ως οικονομικό προϊόν με βασικές υπηρεσίες εποχικής μαρίνας κ' Οργάνωση Φεστιβάλ Τέχνης, Λόγου, Πράξης, Έργων Κεραμικής Ξυλογλυπτικής.	Δήμο Σκύρου, Λιμενικό Ταμείο Σκύρου	<b>Ο</b> →1 <b>Κ</b> →0 <b>Πο</b> →0 <b>Πε</b> →1	Προβολή ενός νέου, καινοτόμου, σωστά διαμορφωμένου προϊόντος με προσπάθεια για χαμηλό οικολογικό αποτύπωμα και μεγάλη κοινωνική συμμετοχή από τους κατοίκους του νησιού και τους τουρίστες του. Ανάδειξη πολιτιστικής ταυτότητας του τόπου

Μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών, πετρελαίου, κόστους ενοικίασης των θέσεων ελλειμνισμού.	1	Επενδύσεις από ιδιώτες με προγράμματα Ε.Σ.Π.Α. και παροχή οικονομικών τουριστικών υπηρεσιών.	Συνεργασία Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, με Υπουργείο Ενέργειας κ' Κλιματικής αλλαγής με Περιφέρεια Σ.Ε.	<b>O</b> →2 <b>K</b> →1 <b>Πο</b> →2 <b>Πε</b> →2	Παροχή υπηρεσιών σε ανταγωνιστικές τιμές και οικονομικό όφελος – μικρά έσοδα στην μαρίνα και στο κράτος και στην ευρύτερη περιοχή από άλλες πλευρές όπως από τα τουριστικά καταλύματα, ή τους εμπορικούς χώρους εκεί.
---	---	--	---	--	---

Εκτιμώμενο ΚΟΣΤΟΣ στο να πραγματοποιηθεί, τέσσερις κατηγορίες :

**-οικονομικό (O), -κοινωνικό (K), -πολιτικό (Πο), -περιβαλλοντικό (Πε)**

Όπως διαπιστώνεται στους παραπάνω πίνακες για το *σενάριο Β'* δίδεται έμφαση στην εποχική, τεσσάρων μηνών περίπου λειτουργία, μεταξύ Ιουνίου και Σεπτεμβρίου, και όχι απαραίτητα στην οικονομικά ωφέλιμη λειτουργία της μαρίνας. Επιπλέον ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην άμεσα αλλά και μακροπρόθεσμη αποκατάσταση και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος αλλά και στην παράλληλη οργάνωση πολιτιστικών δράσεων και δραστηριοτήτων ναυταθλητισμού μέσα από μια πιο ρεαλιστική προσέγγιση σύμφωνα με τις συνθήκες που επικρατούν σήμερα στο νησί και στην Ελλάδα γενικότερα. Στην επιλογή της περιοχής αυτής για τις προτεινόμενες χρήσεις, εκτός του γεγονότος της υφιστάμενης αναξιοποίητης μαρίνας και της γειτνιάζουσας αμμουδερής παραλίας, συμβάλουν και τα γεγονότα της ιδιαίτερα όμορφης παρουσιαζόμενης θέας που λαμβάνει ο επισκέπτης προς τον κόλπο του Αχιλλίου, του όμορφου φυσικού περιβάλλοντος που περικλείει και τα πεντακάθαρα νερά του Αιγαίου, της δυνατότητας της εύκολης πρόσβασης προς τον όρμο αυτόν και του σημαντικού αρχαιολογικού χώρου – αρχαίου λατομείου που βρίσκεται στα ανατολικά αυτής όπως παρουσιάζεται στο Κεφάλαιο 3.

Ακόμη αυτή η περιοχή προσφέρει ευρύτητα χώρου για ανάπτυξη όχι μόνο ήπιων τουριστικών υποδομών αλλά και λοιπών κοινοχρήστων χώρων περιπάτου και αναψυχής. Όπως και τη δυνατότητα για θαλάσσιες ψυχαγωγικές εκδρομές με μικρά τουριστικά σκάφη.

Από τον παραπάνω πίνακα, Πίνακας 4-4, για το σενάριο αξιοποίησης Β' συμπεραίνονται συνοπτικά τα εξής:

- Έχει ως πυρήνα την λιγότερο εμπορική ανάπτυξη της μαρίνας αλλά την ήπια τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.
- Τα μέτρα που προτείνονται είναι λιγότερο επεμβατικά από το σενάρια Α' και στοχεύουν κυρίως στην ανάδειξη, αξιοποίηση, στην αποκατάσταση και στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς του νησιού.
- Οι δράσεις αφορούν σε μέγιστο βαθμό ενέργειες από σημαντικούς φορείς και διοικητικούς παράγοντες της τοπικής εξουσίας και σε μικρότερο βαθμό από της κεντρικής εξουσίας.

Επίσης από τον παραπάνω πίνακα, Πίνακας 4.4, προτείνονται αναλυτικότερα οι παρακάτω ενδεικτικές δράσεις :

- Κατασκευάζεται μικρό συμπληρωματικό έργο και πραγματοποιείται η συντήρηση και η παροχή των ελαχίστων απαραίτητων υποδομών :

Με τον τρόπο αυτόν, επιτυγχάνεται η εξασφάλιση μιας υποτυπώδους λειτουργίας της μαρίνας κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και κυρίως κατά την διάρκεια που πνέουν χαμηλοί άνεμοι.

- Δημιουργούνται και οργανώνονται περιηγητικές διαδρομές στη φύση και στο αρχαία λατομείο με τίτλο : «Μονοπάτια πολιτισμού και φύσης» :

Με τον τρόπο αυτόν προωθείται η ανάδειξη των τόπων σημαντικού αρχαιολογικού, ιστορικού και φυσιολατρικού ενδιαφέροντος, μέσω της προσέλκυσης περιηγητικού τουρισμού και φυσιολατρικών. Στα μονοπάτια συμπεριλαμβάνονται οργανωμένες εκδρομές με μικρά πλοία σε δυσπρόσιτα τοπία και στις περιοχές NATURA για εξερεύνηση και παρατήρηση του σπάνιου πλούτου της πανίδας (π.χ. μεσογειακή φώκια και θαλασσοπούλια) και της χλωρίδας που διαθέτει το νησί (π.χ. λιβάδια Ποσειδωνίας).

- Οργανώνονται διαγωνισμοί ψαρέματος από τον μώλο, αλλά και σημαντικές θαλάσσιες αθλητικές δραστηριότητες όπως μαθήματα και αγώνες ιστιοπλοΐας και άλλων σκαφών αναψυχής, μαθήματα κατάδυσης, κολύμβησης και αλλά θαλάσσια σπορ.

Με τον τρόπο αυτόν προσελκύεται σημαντικός αθλητικός τουρισμός.

- Διαπλατύνεται η ακτή της γειτνιάζουσας παραλίας και δίνεται η δυνατότητα στους λουόμενους για ηλιοθεραπεία και παιχνίδια παραλίας.
- Οργανώνεται Φεστιβάλ με τίτλο: «Τέχνη, Λόγος, Πράξη Έργων Κεραμικής-Ξυλογλυπτικής, Ιστορία» :

Μέσα από την πραγματοποίηση πολιτιστικών δραστηριοτήτων με τοποθέτηση πλωτής πλατφόρμας εντός της λιμενολεκάνης για απογευματινή προβολή θεάτρου, βραδινές προβολές κινηματογράφου, εκδηλώσεις με χορό στην θάλασσα και τοποθέτηση ειδικών φωτισμών και ηχείων, θεατρικό αναπαράστασης των κρίσιμων περιόδων της ζωής των δύο γνωστότερων ηρώων της Ελληνικής Μυθολογίας Αχιλλέα και Θησέα και γεγονότων που τους συνδέουν, κατά την ιστορία, με το νησί της Σκύρου.

Με την τοποθέτηση πτυσσόμενων κατασκευών για έκθεση βιβλίου, έκθεση τοπικών παραδοσιακών προϊόντων της Σκύρου όπως προϊόντα γλυπτικής, ξυλουργικής, κεραμοποιίας των εγχώριων ιδιαίτερα χειροτεχνών και καλλιτεχνών, παραδοσιακών στολών από τους τοπικούς συλλόγους, έκθεση τοπικών τροφίμων, ποτών, προωθείται και αναδεικνύεται η πολιτιστική κληρονομιά του νησιού καθώς ενισχύεται η τοπική οικονομία.

- Γίνεται προσπάθεια διαχείρισης του υδάτινου δυναμικού της περιοχής, των κλιματικών παραγόντων και ενίσχυσης του θαλάσσιου οικοσυστήματος.
- Δημιουργούνται ήπιες επενδύσεις από ιδιώτες με προγράμματα Ε.Σ.Π.Α. μέσα από μια μελέτη προσδιορισμού αρχιτεκτονικών προδιαγραφών καταλυμάτων και παροχή οικονομικών τουριστικών υπηρεσιών.
- Παρέχεται η δυνατότητα προσέλευσης και προσέλκυσης όλων των ειδών των τουριστών που θα προσέρχονται από όλο το νησί.

Όσον αφορά τη συνολική βαθμολογία των δεικτών επείγουσας ανάγκης αυτή είναι 30 βαθμοί παρουσιάζεται ο παρακάτω πίνακας :

*Πίνακας 4-5α με τους βαθμούς των δεικτών επείγουσας ανάγκης – σενάριο Β΄*

ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	ΒΑΘΜΟΙ
Για τα αδύναμα σημεία	21
Για τις εξωτερικές απειλές	9
Για τα δύο παραπάνω συνολικά	30

Επίσης παρακάτω αποτυπώνονται συνολικά οι βαθμολογίες που συγκεντρώνει ο κάθε τομέας ξεχωριστά για το σενάριο Β΄ που αφορά τον δείκτη εκτιμώμενου κόστους έχοντας αρνητικό προσανατολισμό :

*Πίνακας 4-5β με τους βαθμούς που συγκεντρώνουν οι δείκτες εκτιμώμενου κόστους – σενάριο Β΄*

ΤΟΜΕΙΣ	ΒΑΘΜΟΙ
Οικονομικός	29
Κοινωνικός	23
Πολιτικός	18
Περιβαλλοντικός	16
Όλα τα παραπάνω συνολικά	86

Τέλος, για όλες τις παραπάνω προτεινόμενες παρεμβάσεις – προτάσεις ομοίως και για το σενάριο Β΄, απαιτείται ο συντονισμός των αρμόδιων φορέων που εμπλέκονται στην συγκεκριμένη περιοχή. Για την ακρίβεια, είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ένας θεσμικός συντονισμός σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, προκειμένου να αποφευχθούν οι τομεακές προσεγγίσεις και να διευκολυνθεί η συνεργασία μεταξύ των αρχών που είναι υπεύθυνες για τα θαλάσσια και τα χερσαία τμήματα της εξεταζόμενης παράκτιας περιοχής. Οι βασικοί αρμόδιοι φορείς για να εφαρμόσουν τις προτεινόμενες δράσεις είναι :

- Υπουργείο Τουρισμού και Ε.Ο.Τ
- Φορέας Διαχείρισης (Ιδιωτική εταιρεία μετά από παραχώρηση με ειδική σύμβαση)
- Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος
- Δήμος Σκύρου
- Λιμενικό Ταμείο Σκύρου
- Υπουργείο Οικονομικών και Κτηματική Υπηρεσία
- Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
- Υπουργείο Πολιτισμού
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής
- Υπουργείο Εθνικής Άμυνας
- Υπουργείο Εργασίας
- Υπουργείο Παιδείας και Δημόσια Πανεπιστήμια

Συμβαλλόμενοι τοπικοί φορείς μπορεί να είναι :

- Σύλλογος Αλιευτικός Επαγγελματιών Παράκτιας Αλιείας Σκύρου
- Σύλλογοι αλιείας Βόρειων Σποράδων
- Σωματείο Ιδιοκτητών Επαγγελματιών σκαφών Αναψυχής
- Σύλλογος Επαγγελματιών Θαλάσσιων Σπορ Σποράδων

- Εκπολιτιστικός και Οικολογικός Σύλλογος Σκύρου «Μέαλος»
- Θεατρική ομάδα Σκύρου κ.α.

Τα χρηματοδοτικά εργαλεία μπορούν να προέρχονται από :

- Προγράμματα Ε.Σ.Π.Α.
- Π.Ε.Π. Περιφερειακά προγράμματα Δημοσίων Επενδύσεων
- Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
- Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας του Υπουργείου Οικονομικών (λόγω Covid-19)
- Ταμείο Συνοχής της Ε.Ε.

#### 4.4.3 Μια πρώτη συγκριτική αξιολόγηση που προκύπτει για τα παραπάνω σενάρια

Στη συνέχεια πραγματοποιείται η σύνθεση των παραπάνω πινάκων που αφορούν τα δύο σενάρια :

*Συγκριτικός Πίνακας 4-6α μεταξύ των σεναρίων Α' και Β' με τους βαθμούς των δεικτών επείγουσας ανάγκης*

ΣΕΝΑΡΙΟ Α'		ΣΕΝΑΡΙΟ Β'	
ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	ΒΑΘΜΟΙ	ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ	ΒΑΘΜΟΙ
Για τα αδύναμα σημεία	29	Για τα αδύναμα σημεία	21
Για τις εξωτερικές απειλές	11	Για τις εξωτερικές απειλές	9
Για τα δύο παραπάνω συνολικά	39	Για τα δύο παραπάνω συνολικά	30

*Συγκριτικός Πίνακας 4-6β μεταξύ των σεναρίων Α' και Β' με τους βαθμούς που συγκεντρώνουν οι δείκτες εκτιμώμενου κόστους*

ΣΕΝΑΡΙΟ Α'		ΣΕΝΑΡΙΟ Β'	
ΤΟΜΕΙΣ	ΒΑΘΜΟΙ	ΤΟΜΕΙΣ	ΒΑΘΜΟΙ
Οικονομικός	41	Οικονομικός	29
Κοινωνικός	25	Κοινωνικός	23
Πολιτικός	26	Πολιτικός	18
Περιβαλλοντικός	29	Περιβαλλοντικός	16
Όλα τα παραπάνω συνολικά	121	Όλα τα παραπάνω συνολικά	86

Από τους παραπάνω συγκριτικούς πίνακες για τα σενάρια Α' και Β' παρατηρείται ότι το σενάριο Α' συγκεντρώνει 39 βαθμούς στους δείκτες επείγουσας ανάγκης στο να πραγματοποιηθεί, έναντι 30 βαθμών των αντίστοιχων δεικτών του σεναρίου Β'.

Από την άλλη μεριά παρατηρείται ότι το σενάριο Β' συγκεντρώνει μικρότερο άθροισμα στους δείκτες αρνητικού εκτιμώμενου κόστους λόγω της πραγματοποίησής του και συγκεκριμένα 86 βαθμούς έναντι 121 βαθμών του σεναρίου Α'. Δηλαδή προκύπτει μια μεγάλη διαφορά της τάξης των 35 βαθμών.

Αναλυτικότερα το σενάριο Α΄ μειονεκτεί στον οικονομικό τομέα και στον περιβαλλοντικό όπου παρουσιάζονται οι μεγαλύτερες βαθμολογίες των δ.ε.κ. αλλά και στο πολιτικό κόστος όπου εκεί το άθροισμα είναι επίσης ψηλά στους 26 βαθμούς. Αντίθετα το σενάριο Β΄ υπερτερεί συγκεντρώνοντας πολύ χαμηλές τιμές στον τομείς περιβάλλον και πολιτική ενώ παράλληλα με τους 23 βαθμούς πλησιάζει σε κοινωνικό κόστος το σενάριο Α΄ των 25 βαθμών.

Γεγονός αδιαμφισβήτητο είναι ότι και στα δύο σενάρια υφίσταται η μεγάλη ανάγκη για τη λύση του προβλήματος της έλλειψης κεντρικής οργάνωσης και διαχείρισης καθώς και του εξοπλισμού της μαρίνας, της συντήρησης των υποδομών κ΄ των συνοδών έργων υποστήριξης κ΄ εξυπηρέτησης όπως είναι οι σκουριασμένες δέστρες, οι ακατάλληλες γλίστρες κ.α. Αυτό αποδεικνύει ότι το έργο είναι «αφημένο στην μοίρα» του και κάποιος πρέπει να νοιαστεί για αυτό προκειμένου να αξιοποιηθεί κατάλληλα και να «αποκτήσει ζωή».

Σημαντική πρόταση και στα δύο σενάρια αποτελεί η συνέργεια μεταξύ του λιμένα της Λιναριάς και του λιμένα Αχιλλίου υπό την διαχείριση του Λιμενικού Ταμείου Σκύρου με στόχο την οικονομική ανάπτυξη του νησιού και την προσέλκυση των χρηστών του θαλάσσιου τουρισμού. Επίσης η εξέλιξη αυτή θα προκαλέσει ανακούφιση στο σημαντικότερο λιμάνι του νησιού, τη Λιναριά που είναι κατά βάση εμπορικό και επιβατικό και διαθέτει μόλις 25 θέσεις ελλιμενισμού και εξυπηρετεί τους πλόες που έρχονται από Εύβοια, Μαγνησία και τις υπόλοιπες Σποράδες. Αντιδιαμετρικά, η μαρίνα Αχιλλίου θα μπορούσε να εξυπηρετήσει με τις 120 θέσεις ελλιμενισμού τους πλόες που προέρχονται από το νότιο, το ανατολικό Αιγαίο και τη βόρεια Ελλάδα μιας και αποτελεί ανοιχτή πύλη προς τις περιοχές αυτές.

Αντίθετα στο σενάριο Α΄ καθίσταται επιτακτική η ανάγκη προστασίας του λιμενικού έργου από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, η εξασφάλιση της εισόδου στην μαρίνα και της ήρεμης λιμενολεκάνης στο εσωτερικό αυτής. Βασική προτεραιότητα για το σενάριο Α΄ επίσης είναι η εύρεση χρηματοδότησης και η δυνατότητα επανασχεδιασμού των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Για την πραγματοποίηση των δράσεων του σεναρίου Β΄ πολύ σημαντικό είναι το έργο της αποκατάστασης και της προστασίας του περιβάλλοντος, η παραχώρηση της ιδιοκτησίας ή της διαχείρισης σε τοπικό φορέα και η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής μέσα από διάφορες μορφές τουρισμού όπως και η ανάδειξη της πολιτιστικής ταυτότητας του τόπου.

#### **4.4.4 Αξιολόγηση των τριών εναλλακτικών σεναρίων**

Στην ενότητα αυτή πραγματοποιείται η αξιολόγηση και των τριών σεναρίων με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης λαμβάνοντας υπόψη τα πλεονεκτήματα, τις αδυναμίες, τις ευκαιρίες και τις απειλές που παρουσιάζουν κάθε ένα από τα τρία εναλλακτικά σενάρια. Τα κριτήρια αξιολόγησης κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες που αφορούν στην οικονομία, στο φυσικό περιβάλλον και στον πολιτισμό, στην κοινωνία και στο τουριστικό πρότυπο της περιοχής μελέτης. Η απόδοση κάθε σεναρίου ως προς κάθε κριτήριο αξιολογείται με βάση μια βαθμιαία κλίμακα ιεράρχησης. Η κλίμακα ιεράρχησης παίρνει τρεις τιμές, οι οποίες



δηλώνουν μηδενική απόδοση (τιμή 0), μέτρια απόδοση (τιμή 1), καλή απόδοση (τιμή 2) και πολύ καλή απόδοση σεναρίου (τιμή 3) ως προς το αντίστοιχο κριτήριο αξιολόγησης. Στον πίνακα παρουσιάζεται η αξιολόγηση των σεναρίων με βάση τα επιλεγμένα κριτήρια αξιολόγησης (Κ1 έως Κ13).

*Πίνακας 4-7: Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων με τη μέθοδο S.W.O.T.*

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΣΕΝΑΡΙΟ ΒΑΣΗΣ	ΣΕΝΑΡΙΟ Α΄	ΣΕΝΑΡΙΟ Β΄
Οικονομία	Κ <sub>1</sub> : Κίνητρα επενδύσεων	0	3	2
	Κ <sub>2</sub> : Δημιουργία νέων θέσεων κ' ευκαιριών	0	3	3
	Κ <sub>3</sub> : Ενίσχυση τοπικής οικονομίας	0	2	2
Φυσικό περιβάλλον κ' πολιτισμός	Κ <sub>4</sub> : Αποκατάσταση Περιβάλλοντος	0	1	2
	Κ <sub>5</sub> : Προστασία Περιβάλλοντος κ' τοπίου	0	1	2
	Κ <sub>6</sub> : Ανάδειξη κ' προστασία πολιτιστικής κληρονομιάς	0	1	3
	Κ <sub>7</sub> : Ορθολογική αξιοποίηση φυσικών πόρων	1	1	2
Κοινωνία	Κ <sub>8</sub> : Συγκράτηση πληθυσμού στην περιοχή	1	2	2
	Κ <sub>9</sub> : Βελτίωση ποιότητας ζωής	0	2	2
Τουριστικό Πρότυπο	Κ <sub>10</sub> : Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού	0	2	3
	Κ <sub>11</sub> : Βελτίωση τουριστικών υποδομών	0	3	2
	Κ <sub>12</sub> : Άρση εποχικότητας	0	3	1
	Κ <sub>13</sub> : Προβολή κ' προώθηση τουριστικού προϊόντος	0	1	3
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΟΔΟΣΕΩΝ		2	25	29

#### 4.5 Επιλογή βέλτιστου σεναρίου

Για την επιλογή του βέλτιστου σεναρίου εφαρμόζεται ένας συνδυασμός μεταξύ όλων των προηγούμενων πινάκων. Δηλαδή του πίνακα 4-1 (σενάριο βάσης) και της S.W.O.T. Analysis, των πινάκων 4-2 και 4-3α,β (σενάριο Α΄) και 4-4 και 4,5α,β (σενάριο Β΄) και 4-6α,β (συγκριτικοί για τα σεναρία Α΄ και Β΄) και την αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων που προκύπτουν από τις ενδεικτικές δράσεις, προτάσεις και παρεμβάσεις για το πως μπορούν να επιλυθούν κάποιες από τις απειλές και τα αδύναμα σημεία στα πλαίσια των Αρχών της Ο.Δ.Π.Ζ. και τέλος του πίνακα αξιολόγησης 4-7 που αφορά την αξιολόγηση

των τριών εναλλακτικών σεναρίων αξιοποίησης για το λιμένα στο Αχίλλι και της γειτνιάζουσας περιοχής.

Από την αξιολόγηση όλων των παραπάνω προκύπτει ως βέλτιστο σενάριο, το σενάριο Β. Αυτό αιτιολογείται επίσης και από το άθροισμα που προκύπτει στις τιμές των αποδόσεων μεταξύ του σεναρίου Α και του σεναρίου Β, στον τελευταίο πίνακα, πίνακα 4-5, το οποίο συγκεντρώνει μεγαλύτερη βαθμολογία αν και η διαφορά δεν παρατηρείται να είναι μεγάλη (29 βαθμοί έναντι 25 βαθμών). Ωστόσο η επιλογή του σεναρίου Β' ως βέλτιστο σενάριο αποδίδεται στο γεγονός ότι τα περισσότερα κριτήρια αξιολόγησης σε αυτό αποδίδουν σταθερά με απόδοση καλή προς πολύ καλή, γεγονός που το κάνει να υπερτερεί σε σχέση με τα άλλα δύο σεναρία, παρ'ότι επιδέχεται και αυτό πολλούς τρόπους βελτίωσης.

Όσον αφορά στο *σενάριο βάσης*, εάν η κατάσταση παραμείνει ως έχει, τότε το αποτέλεσμα είναι ότι η οικονομική ζημία για το κράτος θα παραμείνει και θα αυξηθεί και άλλο με την πάροδο των χρόνων όσο η περιοχή και το συγκεκριμένο έργο που θα μπορούσε να επιφέρει χρήματα παραμένει αναξιοποίητο. Επίσης, η φθορά των λιμενικών έργων θα συνεχιστεί και η περιοχή θα συνεχίσει να παραμένει υποβαθμισμένη οικονομικά, περιβαλλοντικά και αισθητικά. Όλα τα παραπάνω θα έχουν ως συνέπεια την απώλεια περισσότερων χρημάτων και τουρισμού στην περιοχή αλλά και γενικότερα στο νησί.

Όσον αφορά το *σενάριο Α'* που ακολουθείται από την πρόταση της πλήρους αποκατάστασης των έργων και την εμπορική λειτουργία της μαρίνας κατά την διάρκεια όλου του έτους, εμφανίζεται ως οικονομικά ασύμφορο στο εγγύς μέλλον, ενώ παρουσιάζει μεγαλύτερη απόδοση στους τομείς της οικονομίας και της επικράτησης του τουριστικού προτύπου του θαλάσσιου τουρισμού μακροπρόθεσμα. Επιπλέον, διαπιστώνεται ότι έχει χαμηλότερη απόδοση στον τομέα της αποκατάστασης του περιβάλλοντος και στην ανάδειξη και στην προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς του τόπου.

Συγκεκριμένα, το σενάριο Α' πετυχαίνει να προσφέρει κίνητρα επενδύσεων στην περιοχή και νέες θέσεις ευκαιριών και εργασίας κάτω από την αυστηρή προϋπόθεση της εύρεσης σημαντικών χρηματοδοτικών εργαλείων. Επίσης στον τομέα του τουρισμού προωθεί την ανάπτυξη κυρίως του θαλάσσιου τουρισμού και του τουρισμού παραλίας για λίγους και τη δημιουργία πολυτελών καταλυμάτων αλλά και τη βελτίωση των υφιστάμενων τουριστικών υποδομών. Παράλληλα είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι προτείνει την άρση της εποχικότητας για την μαρίνα που έχει ως αποτέλεσμα την συνεχή της λειτουργία καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου. Όσον αφορά στον τομέα της αποκατάστασης του περιβάλλοντος και την ανάδειξη και την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς δεν αποδίδει λόγω του γεγονότος ότι δεν λαμβάνονται πρωτοβουλίες και δεν προτείνονται σημαντικά έργα που στοχεύουν στην κατεύθυνση αυτή όπως έχει υποθεί. Τα μέτρα πολιτικής που προτείνονται στην περίπτωση του σεναρίου αυτού είναι πιο επεμβατικά σε σύγκριση με αυτά με του σεναρίου Β' και με σημαντικότερες επιπτώσεις ως προς την πανίδα και χλωρίδα, γι' αυτό και παρουσιάζει σχετικά χαμηλή απόδοση στα κριτήρια της προστασίας του περιβάλλοντος. Τέλος αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι το σενάριο Α' αποδεικνύεται να έχει μικρότερη εφαρμοσιμότητα σε σχέση με αυτή του σεναρίου Β' λόγω του ότι το οικονομικό, το κοινωνικό, το πολιτικό και το περιβαλλοντικό κόστος του είναι μεγαλύτερο.

Αντίθετα, το *σενάριο Β'* επικεντρώνεται κατά κύριο λόγο στην προστασία και την ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς, ενώ παράλληλα φροντίζει

και αποδίδει σε ικανοποιητικά επίπεδα στον τομέα της οικονομίας, και της προώθησης ανάπτυξης των εναλλακτικών μορφών τουρισμού έχοντας μια μέτρια απόδοση εξαιτίας του γεγονότος της περιορισμένης χρονικά - εποχικής λειτουργίας της μαρίνας και της περιοχής μέσα στην οποία αυτή εντάσσεται. Με γνώμονα τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης προωθεί τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού, όπως τον φυσιολατρικό, αρχαιολογικό, θαλάσσιο τουρισμό, αλλά και τον θαλάσσιο αθλητισμό. Η ειδοποιός διαφορά του σε σχέση με το σενάριο Α' είναι ότι παρόλο που και εδώ τα χρηματοδοτικά εργαλεία είναι απαραίτητα, ωστόσο είναι μικρότερου ύψους και κάποια από τα έργα αυτά και τις δράσεις, κρίνεται ότι μπορούν να πραγματοποιηθούν με ενίσχυση από τους τοπικούς ή περιφερειακούς φορείς.

Γενικώς, η απόδοση του εν λόγω σεναρίου ως προς τα περισσότερα κριτήρια αξιολόγησης είναι σταθερά σε ένα καλό επίπεδο απόδοσης και ξεπερνάει τα άλλα δύο σενάρια. Πράγμα όμως που δεν αντιτίθεται στην ανάγκη του για μεγαλύτερη βελτίωση. Επιπροσθέτως, με το σενάριο Β' αναδεικνύεται η ιστορία της περιοχής και προωθείται η δικτυακή σχέση μεταξύ των σημείων ιδιαίτερου ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, με σκοπό την ανάδειξη της ταυτότητας του συγκεκριμένου τόπου. Ακόμη, μέσω της αξιοποίησης του όρμου για ναυταθλητισμό και της αξιοποίησης της γειτνιάζουσας παραλίας δημιουργούνται κίνητρα για νέες θέσεις απασχόλησης κυρίως στο τριτογενή τομέα.

Τέλος, ο παράγοντας τεχνολογία συμβάλλει ουσιαστικά στην προβολή της τουριστικής ταυτότητας της περιοχής σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο και είναι απαραίτητος και στα δυο σενάρια.

Καταλήγοντας, επισημαίνεται ότι σκοπός της επιλογής του βέλτιστου σεναρίου είναι η λήψη αποφάσεων για την περαιτέρω οργάνωση και ολοκλήρωση ενός στρατηγικού σχεδίου με εφαρμογή των αρχών της Ο.Δ.Π.Ζ, μέσα από την ολοκλήρωση μιας ενδεδειγμένης και περαιτέρω έρευνας που θα βασίζεται σε πραγματικά δεδομένα. Ενδεικτικοί τρόποι έρευνας είναι τα επιτόπια ερωτηματολόγια, η εύρεση ποσοτικών δεδομένων και η πολυκριτηριακή ανάλυση.

#### **4.6 Μια σύντομη ανασκόπηση στα βασικά σημεία της εργασίας**

Συνοψίζοντας, κάτω από την ομπρέλα της Ο.Δ.Π.Ζ. και με βάση τις αρχές που αυτή προεβύει, πραγματοποιείται μια ποιοτική ανάλυση αξιολόγησης της υφιστάμενης μαρίνας στο Αχίλλειο της Σκύρου.

Για τον λόγο αυτό προτείνονται κάποια σενάρια τρόπου λειτουργίας της μαρίνας και αξιοποίησης της περιοχής στην οποία εντάσσεται, μέσα από συγκεκριμένες ενδεικτικές δράσεις και βελτιωτικές προτάσεις.

Οι προτάσεις αυτές στοχεύουν στο να προτείνουν τρόπους για να επιλυθούν κάποιες από τις υπαρκτές αλλά και μελλοντικές απειλές.

Βασικό εργαλείο συγκριτικής αξιολόγησης αποτελεί η μέθοδος της S.W.O.T. Analysis και ο πίνακας που βασίζεται σε αυτόν, ο οποίος και «αποκαλύπτει» το σενάριο βάσης που αποτελεί τη μηδενική λύση αλλά βοηθάει στη συνέχεια στο να οδηγήσουμε παρακάτω την αναζητήσή μας λαμβάνοντας σημαντικά συμπεράσματα.

Επίσης, για τις ανάγκες παραγωγής των εναλλακτικών σεναρίων δημιουργείται ένας βοηθητικός πίνακας ο οποίος βασίζεται αποκλειστικά και μόνο στα αδύναμα σημεία και στις απειλές και στον τρόπο που μπορούν αυτά να περιοριστούν ή να εξομαλυνθούν και να μετατραπούν συγχρόνως σε δυνατά σημεία και ευκαιρίες αντίστοιχα. Από την άλλη μεριά, τα υπαρκτά δυνατά σημεία και οι ευκαιρίες παρότι αναφέρονται αναλυτικά δεν εξετάζονται εξαιτίας του γεγονότος ότι θεωρούνται θετικά δεδομένα και με τα προτεινόμενα σενάρια επιδέχονται και φροντίζεται να αποκτούν και αυτά παράλληλα ακόμη μεγαλύτερες βελτιώσεις και καλυτερεύσεις.

Το πρώτο σενάριο αφορά στην πλήρη αποκατάσταση και την εμπορική λειτουργία της μαρίνας όλες τις εποχές του χρόνου. Η πρόταση αυτή οδηγεί στην πραγματοποίηση περισσότερων έργων με την δαπάνη μεγαλύτερων εξόδων και θέτει υψηλά τον πήχη της αντιμετώπισης του ανταγωνισμού στον θαλάσσιο τουρισμό.

Το δεύτερο σενάριο αφορά στην μερική αποκατάσταση και την εποχική λειτουργία της μαρίνας με την πραγματοποίηση λιγότερων και μικρότερων έργων και τη δαπάνη μικρότερων εξόδων. Έχει ως στόχο την αξιοποίηση και την ανάδειξη της ιστορίας, της πολιτισμικής παράδοσης, του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής και του νησιού γενικότερα μέσα από τη διοργάνωση αθλητικών και πολιτιστικών δράσεων.

Για την επιλογή του βέλτιστου σεναρίου αξιοποιείται επίσης και ο πίνακας της S.W.O.T. Analysis με τα επίπεδα των αποδόσεων που παρουσιάζει το καθένα στους τομείς της προστασίας του περιβάλλοντος, της προσέλκυσης του τουρισμού, της ανάδειξης της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, της οικονομικής ενίσχυσης της περιοχής και της απόδοσης οφελών για την κοινωνία. Συνεπώς πραγματοποιείται ένας συγκερασμός των τριών βοηθητικών πινάκων προκειμένου να γίνει η παραπάνω επιλογή και να ολοκληρωθούν τα συμπεράσματα της εν λόγω εργασίας.

#### **4.7 Βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν από το σύνολο της εργασίας**

Στα βασικά συμπεράσματα που τεκμαίρονται από το σύνολο της εργασίας συγκαταλέγονται τα παρακάτω:

Για την πραγματοποίηση οποιασδήποτε διαδικασίας ανάπτυξης στην παράκτια ζώνη, καθίσταται αναγκαία σε πρωταρχικό στάδιο η ενδεδειγμένη αποτύπωση των πολιτικών και του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου για τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο σε διεθνές, σε Ευρωπαϊκό και σε εθνικό επίπεδο, για τις μαρίνες γενικά και η βαθιά γνώση των δεδομένων της περιοχής μελέτης.

Παρατηρείται ότι η έρευνα για το Ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο για την Ο.Δ.Π.Ζ. , έχει συμβολή σε πρακτικό επίπεδο και ο συνδυασμός της στη συνέχεια με τον Θ.Χ.Σ. είναι πάρα πολύ σημαντικός καθώς επιτυγχάνουν μαζί στο να δώσουν ολοκληρωμένες λύσεις στα προβλήματα της παράκτιας και της θαλάσσιας ζώνης.

Επίσης, η απόκτηση της γνώσης για το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις Ελληνικές μαρίνες, τον τρόπο που χωροθετούνται και λειτουργούν αυτές είναι εξίσου πολύ σημαντική για την λήψη αποφάσεων για την αξιοποίηση ή μη μιας υφιστάμενης αλλά εν αχρηστία μαρίνας. Επιπλέον, η σωστή κατανόηση και η καταγραφή των βασικών αλλά και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των υφιστάμενων μαρινών καθώς και ο τρόπος παραχώρησης της

διαχείρισής τους, οδηγεί στο να αξιοποιηθεί καλύτερα και να επαναλειτουργήσει με επιτυχία μια μαρίνα έχοντας περισσότερα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Επιπροσθέτως, η εμπειρία που αποκτάται από την συγκεκριμένη εργασία μας διδάσκει ότι για την περιοχή μελέτης κανένας δεν πρέπει να σχεδιάζει χωρίς να έχει πλήρη γνώση και ενημέρωση των φυσικών συνθηκών και κυρίως των ανεμολογικών δεδομένων και του κυματικού κλίματος που επικρατούν στην περιοχή, έτσι ώστε να γίνει μια σωστή και ακριβής χάραξη και να χωροθετηθεί το έργο με βάση τον κατάλληλο προσανατολισμό.

Πολύ σημαντικός είναι ο ρόλος του ακτομηχανικού μελετητή ενός λιμενικού έργου. Ο λανθασμένος σχεδιασμός του έργου οφείλεται στη μη αξιοποίηση των ανεμολογικών δεδομένων, του κυματικού κλίματος μιας περιοχής, που αντιβαίνει στις αρχές μιας ακτομηχανικής μελέτης. Βασική του προτεραιότητα είναι να η προώθηση της σωστής και ολοκληρωμένης προστασίας ενός φυσικού όρμου και να μην παρεμβαίνει βίαια με έργα που διαταράσσουν το φυσικό παράκτιο και υδάτινο περιβάλλον και κατά συνέπεια τα οικοσυστήματα που υπάρχουν σε αυτά. Οι επιπτώσεις της μη τήρησης όλων των παραπάνω είναι καταστροφικές και προκαλούν οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ζημία.

Εξίσου σημαντικό πριν από οποιαδήποτε απόφαση που αφορά μελέτη και χάραξη λιμενικού έργου, είναι να λαμβάνονται υπόψη και να εισακούγονται οι απόψεις της τοπικής κοινωνίας, των ανθρώπων με πραγματική γνώση και με εμπειρία στην θάλασσα και οι παρεμβάσεις των ειδικών στα θέματα ναυτιλίας και πλοήγησης.

Όσον αφορά τα σενάρια συγκριτικής αξιολόγησης η S.W.O.T. Analysis για το σενάριο βάσης δείχνει ότι εάν η κατάσταση παραμείνει ως έχει, τότε το αποτέλεσμα είναι ότι η οικονομική ζημία για το κράτος θα παραμείνει και θα αυξηθεί και άλλο με την πάροδο των χρόνων. Ένα λιμενικό έργο που θα μπορούσε να επιφέρει χρήματα παραμένοντας αναξιοποίητο επηρεάζει αρνητικά και σε μεγάλο βαθμό σε επίπεδο οικονομικό – τουριστικό, περιβαλλοντικό - αισθητικό την περιοχή του, τον Δήμο του, την Περιφέρεια αλλά ακόμη και σε πιο ευρύ επίπεδο, το ίδιο το κράτος.

Για τα σενάρια Α' και Β' αποδεικνύεται ότι το δεύτερο είναι καλύτερο έναντι του πρώτου, διότι παρατηρείται ότι τα περισσότερα κριτήρια αξιολόγησης για αυτό, αποδίδουν σταθερά με απόδοση καλή προς πολύ καλή, γεγονός που δεν συμβαίνει με το σενάριο Α'.

Το σενάριο Β' που στηρίζεται στην μερική αποκατάσταση και την εποχική λειτουργία της μαρίνας, κυρίως κατά του καλοκαιρινούς μήνες, έχει μεγαλύτερη εφαρμοσιμότητα σε σχέση με αυτή του σεναρίου Α'. Επίσης, επικεντρώνεται κατά κύριο λόγο στην προστασία και την ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς σε αντίθεση με το σενάριο Α', ενώ παράλληλα φροντίζει και αποδίδει σε ικανοποιητικά επίπεδα στον τομέα της οικονομίας, και της προώθησης ανάπτυξης των εναλλακτικών μορφών τουρισμού για τις οποίες είναι γνωστό το συγκεκριμένο νησί. Η ειδοποιός διαφορά του σε σχέση με το σενάριο Α' της πλήρους εμπορικής λειτουργίας, είναι ότι παρόλο που και εδώ τα χρηματοδοτικά εργαλεία είναι απαραίτητα, ωστόσο είναι μικρότερου ύψους και κάποια από τα έργα αυτά και τις δράσεις κρίνεται ότι μπορούν να πραγματοποιηθούν με ενίσχυση από τους τοπικούς ή περιφερειακούς φορείς και με ηπιότερες διαδικασίες λήψης αποφάσεων και εγκρίσεων. Για το σενάριο Α' οι λύσεις που προτείνονται οδηγούν σε μεγαλύτερα και δαπανηρότερα έργα με αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον και στην αισθητική του τοπίου τα οποία έχουν ήδη βλαφθεί, ενώ η οικονομική ανάπτυξη τείνει να έλθει μακροπρόθεσμα. Τέλος, και τα δύο σενάρια, ομοιάζουν ως προς τα κίνητρα που

δίνονται για νέες θέσεις απασχόλησης κυρίως στο τριτογενή τομέα και συγκράτησης δυναμικού στο νησί.

Εν κατακλείδι, είναι γεγονός ότι το σενάριο Β' επιδέχεται πολλούς τρόπους βελτίωσης. Για τον λόγο αυτό, δεν επαρκεί μόνο η ποιοτική αξιολόγηση και η θεωρητική ανάλυση μέσα από μια πρωταρχική διερεύνηση. Συνεπώς, για την πραγματική αντιμετώπιση και εξομάλυνση των υφιστάμενων προβλημάτων, προτείνεται να ακολουθήσει μια στοχευμένη έρευνα και κατά συνέπεια πρακτική ανάλυση με πραγματικά δεδομένα.

Επίσης, μέσα από την εργασία συμπεραίνεται ότι η αξιοποίηση του συγκεκριμένου έργου είναι ανάγκη υψίστης σημασίας διότι εκατομμύρια χρήματα έχουν ήδη χαθεί και συνεχίζουν να χάνονται κάθε λεπτό. Για τον λόγο αυτό προτείνονται οι λύσεις της εποχικής ή της πλήρους εμπορικής λειτουργία της μαρίνας.

Για τον λόγο αυτό, εάν το έργο αυτό παραμείνει αναξιοποίητο θα οδηγήσει σε ακόμη μεγαλύτερη οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ζημία.

## Βιβλιογραφία, αναφορές κειμένου, ιστοσελίδες

- Αικατερίνη Ζ. Μαρίνου, Θεσσαλονίκη 2009, «Σχεδιασμός για τη δημιουργία μαρίνας στη νήσο Αστυπάλαια», Επιβλέπων Καθηγητής: Δημοσθένης Αγγελίδης.
- Αντωνία Θ. Ζούμπου, «Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο Τουρισμού-Μια κριτική Τεχνοοικονομική Προσέγγιση», Μεταπτυχιακή εργασία.
- Αντωνία Χατζηρόδου, Μάρτιος 2012, «Αξιολόγηση εναλλακτικών σχεδίων διαχείρισης παράκτιας ζώνης με τη χρήση περιβαλλοντικών δεικτών».
- Βασίλειος Ντούρμας, Ιούλιος 2013, Διπλωματική Εργασία: «Συγκριτικές παρατηρήσεις της εφαρμογής της ΟΔΠΖ στη Νότια και στην Βόρεια Ευρώπη: Νομοθετικό Πλαίσιο, Εθνικές Πολιτικές και Διαχείριση», Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- Βασιλική Χαλαστάνη, 2016, «Σχεδιασμός και κατασκευή και κανονιστικό πλαίσιο αδειοδότησης τεχνητού υφάλου στον Όρμο του Μαραθώνα».
- Γεωργία Γεωργούλα, Διπλ. Πολιτικός Μηχανικός, 2017 «Περιβαλλοντικές μέθοδοι προστασίας ακτών. Περίπτωση εφαρμογής στην ακτή του οικισμού Φούρκας του Δήμου Κασσάνδρας».
- Γεώργιος Αβδελιώδης, 2013 Καθηγητής Σταυρουνίδης Θεόδωρος , Χίος (<https://hellenicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/6787/file0.pdf?sequence=2&isAllowed=y>)
- Έλενα Κιουφεντζή, 2008-2009, «Η Βιώσιμη ανάπτυξη και η διαχείριση της παράκτιας ζώνης, μελέτη – περίπτωση Ραφήνας». Π.Πειραιώς.
- Ελευθερία Παπαδημητρίου, 2016, «Το παλαμάρι της Σκύρου κατά την πρόιμη εποχή του χαλκού», Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων φιλοσοφική σχολή τμήμα ιστορίας & αρχαιολογίας.
- Θεοδώρα Παπαθεοχάρη, Ιανουάριος 2017, «Αναγέννηση Παραλιακού Μετώπου στις Πόλεις της Μεσογείου σε σχέση με την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών», Διδακτορική διατριβή, Συμβουλευτική Επιτροπή: Αλέξιος Δέφνερ, Δημήτριος Οικονόμου, Επιβλέπων Καθηγητής: Χαράλαμπος Κοκκώσης.
- Θωμάς Ρόδιος, 2018, Πειραιάς, «Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης – Πλαίσιο, Ανάλυση και Στοιχειοθέτηση της ωφέλειας αυτής για την κοινωνία, την οικονομία και το περιβάλλον».
- Κωνσταντίνος Διαμαντίδης, Μάρτιος 2016, «Βάση Δεδομένων Μαρινών Ελλάδος» Επιβλέπων: Καθ. Ε.Μ.Π. Δρ. Κωνσταντίνος Μουτζούρης, Συνεπιβλέπουσα: Δρ Θεοδώρα Γιαντσή Αθήνα.
- Κωνσταντίνος Θ. Μάντζιος, Οκτώβριος 2016, «Βάση Δεδομένων Ζωνών Σκαφών Αναψυχής σε Υφιστάμενους Λιμένες», Επιβλέπουσα: Καθ. Ε.Μ.Π. Δρ Τσουκαλά Βασιλική Συνεπιβλέπουσα: Δρ. Θεοδώρα Γιαντσή Αθήνα
- Μαρία – Ελένη Βογιατζάκη και Χαραλαμπίδου Βασιλική, 2016. «Σύγκριση του Πρωτοκόλλου για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης με την Οδηγία για το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό».
- Μαρία – Ελένη Βογιατζάκη, Διπλωματική Μ.Ε. (2017). «Διαδικτυακό εργαλείο Συμμετοχικού Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού». Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

- Σεμέλη Ι. Πουρναρά, Νομικός, 2015 «Ζητήματα και προβληματισμοί πάνω στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό». Επιβλέπων καθηγητής: Δημήτρης Μέλισσας
- Σωτήρης Πιπετής, 2017, «Ελληνικός Θαλάσσιος Χώρος : Γεωγραφική προσέγγιση της δυναμικής του με άξονα την ενέργεια».
- Χαρίκλεια Σαπουντζή, Αρχιτέκτων μηχανικός Ε.Μ.Π, 2009-2010, «Η περίπτωση της νήσου Σκύρου».
- Χριστοφοράκη Μαρία, 2016, «Χαρτογράφηση των θαλάσσιων κυμάτων στην Ελλάδα και ανάλυση του κυματικού δυναμικού με χρήση Γ.Π.Σ.», Χανιά.

### Αναφορές

- Ανδρέας Βλαχόπουλος και Ελευθερία Παπαδημητρίου Αρμαδώρου, «Το Νησιωτικό Αιγαίο κατά την 3η χιλιετία π.Χ.», Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Φιλοσοφική Σχολή – Τμήμα Ιστορίας & Αρχαιολογίας Τομέας Αρχαιολογίας και Ιστορίας της Τέχνης, Ακαδημαϊκό έτος 2016-2017.
- Βασιλική Χαλαστάνη, Chalastani et al. 2020, (<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2020.00168/full>)
- Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή), 2014, «Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό – πηγή ανάπτυξης και θέσεων εργασίας» - coastal-and-maritime-tourism\_el.pdf
- Georgios και Nikolaos, 2017
- Γρηγόριος Κακίας και Γεώργιος Σύκας, 2015, Διπλωματική εργασία: «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: Η περίπτωση της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου», Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης.
- Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας-πλαίσου για τη θαλάσσια στρατηγική (οδηγία 2008/56/ΕΚ), Βρυξέλλες 2 Ιουνίου 2020).
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010, site Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue\\_growth\\_el](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_el).
- Η. Μπεριάτος: Καθηγητής χωροταξικού-περιβαλλοντικού σχεδιασμού και γεωγραφίας, ΤΜΧΠΠΑ (ΠΘ) και Μ.Παπαγεωργίου: Δρ. πολεοδομίας-χωροταξίας, Εντ. Διδασκαλίας ΤΜΧΠΠΑ (ΠΘ), 2012 « Η Χωροταξία Του Παράκτιου Και Θαλάσσιου Χώρου: Η Περίπτωση Της Ελλάδας Στη Μεσόγειο».
- Θεοδούλη Μουσιάδη, Νοέμβριος 2015 «Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές του Ναυτικού Τουρισμού - Προτάσεις πολιτικής», Αναθέτουσα Αρχή Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων.
- Θωμάς Δαλαμπούρας, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ, M.Arch UCL London, Χωροθέτηση Τουριστικών Λιμένων: Διαδικασίες και Οφέλη, <https://www.deltaengineering.gr>
- Marine spatial planning for enhanced fisheries and aquaculture sustainability (<http://www.fao.org/3/a-i6043e.pdf>)



- Μπεριάτος - Παπαγεωργίου, 2010, [www.ypeka.gr](http://www.ypeka.gr), [europa.eu](http://europa.eu) United Nations Environment Program 45 [europa.eu](http://europa.eu), [www.unepmap.org](http://www.unepmap.org) )
- Νικόλαος Στουπής, Γεωπόνος, Νοέμβριος 2010, «Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης για την Τουριστική Ανάπτυξη της Σκύρου Δήμος Σκύρου».
- Ομαδική Εργασία Εξαμήνου, Εξάμηνο 2ο Αθήνα, 2019, «Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης στον όρμο του Μαραθώνα», ΕΜΠ ΔΠΜΣ Επιστήμη Και Τεχνολογία Υδατικών Πόρων, Ειδίκευση Γ': Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης Και Λιμένων.
- Παπανικολόπουλος, 2016, «Η ειρηνική επίλυση των διαφορών στο Δίκαιο της Θάλασσας».
- Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης των Ηνωμένων Εθνών, 2017.
- Σταύρος Κατσικάδης, πρόεδρος Ένωσης Μαρινών Ελλάδας, (ιστοσελίδα Ναυτεμπορική).
- Strategic Management CONCEPTS AND CASES Fred R. David Francis Marion University Florence, South Carolina, thirteenth edition.
- Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) κ' Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (Δ.Α.Α.)-INSETE Intelligence.
- ΦΙΛΟΤΗΣ - Βάση Δεδομένων για την Ελληνική Φύση
- Χάρης Κοκκώσης, Τσάρτας Πάρις, 2001, «Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον».

### Ιστοσελίδες

- [http://www.cruiserswiki.org/wiki/Skyros\\_Marina](http://www.cruiserswiki.org/wiki/Skyros_Marina)
- <https://www.skyrostravel.com/index.php/el/our-island/places-of-interest/139-achilli>
- <https://www.ribandsea.com/travels/1818-karnavali-kai-koylouma-2015-sti-skyro-me-gerous-kai-koreles.html>
- <http://hellas-beach.gr/2015/12/17/skiros-molos/>
- <https://www.youtube.com/watch?v=sMiVDMOSjVQ>
- [https://www.skyrospanorama.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4&I..](https://www.skyrospanorama.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=4&I..)
- <https://gr.euronews.com/2019/01/22/sti-skyro-to-prwto-prasino-sxoleio-me-pagkosmia-sfragida-kai-diethni-anagnwrisi>
- <https://www.linariaport.gr/el/touristikos-limenas/>
- TOP50 Med Island Plants Greek.pdf
- Ιστοσελίδα Ε.Ε.: [ec.europa.eu/environment/marine/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/marine/index_en.htm)
- Ιστοσελίδα Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας , <https://ypen.gov.gr/symvasi-tis-varkelonis-gia-tin-prostasia-tou-thalassiou-perivallontos-kai-ton-paraktion-periochon-tis-mesogeiou/>
- [skyrosislandhorsetrust.com](http://skyrosislandhorsetrust.com)
- [www.archipelago.gr](http://www.archipelago.gr)
- [www.alonissos-park.gr](http://www.alonissos-park.gr)
- Ιστοσελίδα Ε.Ε

- eur-lex.europa.eu)
- <https://ypen.gov.gr/perivallon/ydatikoi-poroi/thalassia-stratigiki/>
- [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue\\_growth\\_el](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_el)
- <https://www.flash.gr/environment/1790077/thalassios-xorotaksikos-sxediasmos-pali-ekprothesmi-i-ellada-stis-yproxeoseis-tis-leei-i-wwf-ellas>
- <http://skyros-island.gr/o-topos-mas>
- <https://www.liberal.gr/>
- [http://www.topoguide.gr/islands/northern\\_aegeo/advs\\_skyros/skyros\\_map.php](http://www.topoguide.gr/islands/northern_aegeo/advs_skyros/skyros_map.php)
- <https://www.in.gr/2021/04/20/life/diakopes/idees-gia-taksidia/skyros-katamesis-tou-aigaiou/>
- <https://www.espa.gr/el/pages/NewsFS.aspx?item=1318>

## Νομοθεσία

- ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ ΑΡΙΘ. 4276/2014, ΦΕΚ Α 155/30.07.2014), Απλούστευση διαδικασιών λειτουργίας τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών υποδομών, ειδικές μορφές τουρισμού και άλλες διατάξεις)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. Ερμηνεία όρων, επεξηγήσεις κειμένου

### Πίνακας με ερμηνείες όρων

- **φυσικοί οικότοποι** : Σύμφωνα με την Οδηγία 92/43/Ε.Ο.Κ., είναι οι χερσαίες περιοχές ή υγρά τοπία που διακρίνονται χάρη στα βιολογικά ή μη βιολογικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά τους.
- **καλή περιβαλλοντική κατάσταση** : Αφορά στους οικολογικά ποικίλους και δυναμικούς ωκεανούς και θάλασσες που είναι καθαρές, υγιείς και παραγωγικές. Στόχος είναι να διασφαλιστεί η διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος για τις σημερινές και τις μελλοντικές γενιές.

### Επεξηγήσεις του κειμένου

#### Κεφάλαιο 4

Η μείωση της τουριστικής κίνησης μπορεί να οφείλεται σε μια παγκόσμια οικονομική κρίση, όπως η οικονομική ύφεση που προκλήθηκε λόγω της πανδημίας Covid-19 που έπληξε τουριστικά την Χώρα αλλά και τον Παγκόσμιο τουρισμό κυρίως το καλοκαίρι του 2020 και συνεχίζει την αρνητική επίδρασή της ένα χρόνο μετά.

Προς επικύρωση του ανωτέρω παρατίθενται τα παρακάτω στοιχεία. Παρακάτω παρουσιάζονται πίνακες με τα ποσοστά μείωσης που παρουσίασαν οι διεθνείς αεροπορικές αφίξεις ανά γεωγραφική ενότητα στην χώρα μας την χρονιά 2020 σε σύγκριση με την χρονιά 2019 όπου δεν υπήρχε η Πανδημία Covid-19 στην Ελλάδα για τον κάθε μήνα αναλυτικά.

*Πίνακας στο παράρτημα :: Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις για τα περιφερειακά αεροδρόμια και τα Δωδεκάνησα για τις χρονιές 2019 και 2020. (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) κ’ Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (Δ.Α.Α.)-INSETE Intelligence*

Γεωγραφική ενότητα	Περιφερειακά αεροδρόμια			Δωδεκάνησα				
	2020	2019	Δ2020/2019	2020	2019	Δ2020/2019	2020	2019
Ιανουάριος	120.328	104.483	15,2%		48	-100,0%	3.272	3.203
Φεβρουάριος	123.290	106.810	15,4%				10.305	8.085
Μάρτιος	61.328	139.435	-56,0%	120	262	-54,2%	5.294	12.245
Απρίλιος		721.163	-100,0%		135.135	-100,0%		256.745
Μάιος		1.768.877	-100,0%		447.629	-100,0%		554.710
Ιούνιος	12.807	2.526.576	-99,5%	166	638.079	-100,0%	2	746.271
Ιούλιος	820.413	3.017.127	-72,8%	174.766	750.241	-76,7%	264.439	870.762
Αύγουστος	1.329.078	2.959.511	-55,1%	307.247	752.321	-59,2%	394.194	856.378
Σεπτέμβριος		2.329.699			597.813			717.169
Οκτώβριος		1.117.899			298.694			394.626
Νοέμβριος		140.213			442			18.556
Δεκέμβριος		151.928			7			4.907
Τρέχον έτος	2.467.244	11.343.982	-78,3%	482.299	2.723.715	-82,3%	677.506	3.308.399

*Πίνακας στο παράρτημα : Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις και την Κρήτη, τα Ιόνια Νησιά, τις Κυκλάδες και την Πελοπόννησο για τις χρονιές 2019 και 2020. (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) κ' Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (Δ.Α.Α.)-INSETE Intelligence*

Γεωγραφική ενότητα	Κρήτη		Ιόνια Νησιά		Κυκλάδες		Πελοπόννησος			
	Δ2020/2019	2020	2019	Δ2020/2019	2020	2019	Δ2020/2019	2020	2019	Δ2020/2019
Ιανουάριος	2,2%					36	-100,0%			
Φεβρουάριος	27,5%				270	118	128,8%	314	248	26,6%
Μάρτιος	-56,8%	157	906	-82,7%		695	-100,0%	638	1.833	-65,2%
Απρίλιος	-100,0%		85.278	-100,0%		45.116	-100,0%		5.858	-100,0%
Μάιος	-100,0%		355.252	-100,0%		103.708	-100,0%		24.868	-100,0%
Ιούνιος	-100,0%		546.635	-100,0%		173.729	-100,0%		46.835	-100,0%
Ιούλιος	-69,6%	168.975	673.621	-74,9%	62.346	234.731	-73,4%	14.738	49.746	-70,4%
Αύγουστος	-54,0%	326.968	653.313	-50,0%	121.771	226.835	-46,3%	17.666	50.705	-65,2%
Σεπτέμβριος			490.152			147.768			42.794	
Οκτώβριος			139.192			60.920			13.869	
Νοέμβριος			491			424			1.062	
Δεκέμβριος			145							
Τρέχον έτος	-79,5%	496.100	2.315.005	-78,6%	184.387	784.968	-76,5%	33.356	180.093	-81,5%

Από τους παραπάνω πίνακες μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι συνολικά για το έτος 2020 σε σχέση με το έτος 2019 υπάρχει ένα πολύ μεγάλο ποσοστό μείωσης της τάξης του 75% έως 82% συνολικά. Αναλυτικότερα τους μήνες Ιανουάριο και Φεβρουάριο του 2020 υπάρχει μια ελαφριά αύξηση της τάξης του 15-30% στα Περιφερειακά αεροδρόμια, στην Κρήτη και στην Πελοπόννησο, ενώ στις υπόλοιπες γεωγραφικές ενότητες υπάρχει μικρή μείωση ή σταθεροποίηση του ποσοστού αυτού.

Τον Μάρτιο του 2020 που ακολούθησε υπήρχε μια μεγάλη μείωση της τάξης του 56% και για τα νησιά μας μείωση 85 έως 100% στις διεθνείς αφίξεις λόγω χειμώνα αλλά και λόγω της πρώτης επιβολής της καραντίνας στην χώρα μας.

Τον Απρίλιο και το Μάιο όλα τα αεροδρόμια παρέμειναν κλειστά λόγω του γενικού lockdown που επιβλήθηκε στην Ελλάδα, λόγω της Πανδημίας Covid-19.

Τον Ιούνιο η μείωση ανήλθε σε -99%, ενώ τον Ιούλιο πλησίασε τα ποσοστά 70-75% Τέλος, τον Αύγουστο του 2020 η μείωση που καταγράφηκε ήταν στο 46-55% περίπου έναντι τον Αύγουστο του 2019 ανάλογα με την γεωγραφική ενότητα.