



# ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ - ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

« ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»

## ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

*Στυλιανή Π. Βαρτελάτου*

Αθήνα, Φεβρουάριος 2019

«ΕΠΙΣΤΗΜΗ &  
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ  
ΥΔΑΤΙΚΩΝ  
ΠΟΡΩΝ»

Επιβλέπων: Ομ. Καθηγητής Κ.Ι  
Μουτσούρης

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	1
1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ.....	1
1.2 ΔΟΜΗ .....	1
1.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	2
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ</b> .....	3
2.1 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΗ .....	3
2.2 ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	6
2.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΕΞΕΛΙΞΗ.....	9
2.4 ΟΡΙΣΜΟΙ - ΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΥΝΑΦΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ .....	15
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙ.Σ.Α- Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α</b> .....	19
3.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΖΩΝΩΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ .....	19
3.2 ΕΙΔΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	25
3.3 ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΛΙ.Σ.Α- Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α.....	30
3.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΛΙ.Σ.Α) .....	31
3.4.1 ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΛΙ.Σ.Α).....	31
3.4.2. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΝΟΣ ΛΙ.Σ.Α. ....	28
3.4.3 ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΛΙ.Σ.Α. ....	28
3.4.4 ΠΩΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙΤΑΙ ΕΝΑΣ ΛΙ.Σ.Α.-Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α. ....	28
3.5 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΥΠΑΡΧΟΝΤΟΣ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΟΥ ΛΙΜΕΝΑ (ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥ Η ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΕΝΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ) ΣΕ ΛΙΜΕΝΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	29
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΓΙΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ</b> .....	34
4.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΖΩΝΩΝ ΓΙΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΥΠΑΡΧΟΝΤΕΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	34
4.2.ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΥΠΑΡΧΟΝΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	35

4.3 ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ .....	35
4.4 ΚΕΚΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΠΕΔΑ (“ΓΛΥΣΤΡΕΣ”).....	37
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΠΟΥ ΒΑΣΙΖΕΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ Ε.ΣΥ.Λ.Α 2001 .....</b>	<b>38</b>
5.1 ΓΕΝΙΚΑ .....	38
5.2 ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΛΙ.Σ.Α) (2001) .....	39
5.3 ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε) (2001) .....	43
<b>6. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ .....</b>	<b>49</b>
6.1 ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ .....	45
6.2 ΑΛΛΑΓΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ.....	55
6.3 ΙΣΧΥΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ .....	56
6.3.1 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ .....	56
6.3.2 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ .....	58
6.3.3 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ.....	60
6.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ .....	61
6.5 ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ .....	62
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΥΠΟΔΟΧΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....</b>	<b>64</b>
7.1 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.....	65
7.2 ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.....	65
7.3 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ .....	68
7.3.1 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ.....	69
7.3.2 Ο ΠΑΛΑΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΠΕΤΣΩΝ .....	72
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>75</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>77</b>

## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ**

Εικόνα 7.1: 1. Πίλαρ παροχής νερού και ρεύματος, 2. Προσκρουστήρες, 3. Ράμπα ανέλκυσης – καθέλκυσης σκαφών, 4. Στύλοι φωτισμού, 5. Χώροι υγιεινής, 6. Πλωτοί προβλήτες

Εικόνα 7.2: Λιμένας Σκοπέλου- Διαχωρισμός περιοχών μελέτης

Εικόνα 7.3: Ζώνη σκαφών αναψυχής λιμένα Σκοπέλου

Εικόνα 7.4: Προτεινόμενο Τουριστικό Καταφύγιο

Εικόνα 7.5: Ζώνη σκαφών αναψυχής παλαιού λιμένα Σπετσών

## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

Διάγραμμα 6.1: Κατάσταση τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα

Διάγραμμα 6.2α: Χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες, ανά περιφέρεια

Διάγραμμα 6.2β: Χωροθετημένες μαρίνες, ανά ζώνη ναυσιπλοΐας

Διάγραμμα 6.3α: Λειτουργούσες μαρίνες, ανά περιφέρεια

Διάγραμμα 6.3β: Λειτουργούσες μαρίνες, ανά ζώνη ναυσιπλοΐας

Διάγραμμα 6.4: Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενους εμπορικούς λιμένες, ανά περιοχή

Διάγραμμα 6.5: Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενους εμπορικούς λιμένες, ανά περιφέρεια.

## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ**

Σχήμα 2.1: Μηχανοκίνητο (α) και ιστιοφόρο (β) σκάφος αναψυχής

Σχήμα 2.2: Στόλος Superyachts

Σχήμα 2.3: Μαρίνες με θέσεις για Superyachts στη Μεσόγειο

Σχήμα 3.1: Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής

Σχήμα 3.3: Χάρτης Χωρικής Οργάνωσης Δικτύων Τουριστικών Λιμένων

Σχήμα 3.2: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (2009)

Σχήμα 5.1: Σχηματική απεικόνιση Ε.Σ.Υ.Λ.Ε.Σ.Α

Σχήμα 7.1: Υφιστάμενοι λιμένες προταθέντες από μελέτη Ε.Σ.Υ.Λ.Ε.Σ.Α (2001)

## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 2.1: Μέσος όρος θέσεων ελλιμενισμού κρατών μελών Ε.Ε στη Μεσόγειο

Πίνακας 2.2: Σκάφη Αναψυχής ανά Χώρα

Πίνακας 2.3: Θέσεις Εργασίας στον Θαλάσσιο Τουρισμό στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Πίνακας 2.4: Α.Π.Α. Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση (σε δις €)

Πίνακας 2.5: Τύποι Σκαφών Αναψυχής

Πίνακας 5.1: Επιλεγείσες περιοχές δημιουργίας νέων ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΛΙ.ΣΑ (2001)

Πίνακας 5.2: Προκύπτων νέο ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΛΙ.Σ.Α. στην χώρα (2001)

Πίνακας 5.3: Επιλεγείσες θέσεις διαμορφώσεως νέων ΖΩΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ

ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε

Πίνακας 6.1: Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών στις λειτουργούσες ελληνικές Μαρίνες

Πίνακας 6.2: Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενους εμπορικούς λιμένες

## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΧΑΡΤΩΝ**

Χάρτης 5.1: Υφιστάμενοι τουριστικοί λιμένες (ΛΙ.Σ.Α & ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε)

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	: Σ.Α.
ΖΩΝΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	: Ζ.Ν.Α.
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	: Λ.Ε.Σ.Α.
ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	: ΣΥ.ΛΙ.Σ.Α.
ΣΥΣΤΗΜΑ ΖΩΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	: ΣΥ.ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.
ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	: Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α.
ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΜΑΡΙΝΑ)	: ΛΙ.Σ.Α.
ΖΩΝΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	: ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.
ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	: Α.Σ.Α.
ΚΕΚΛΙΜΕΝΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	: Κ.Ε.Σ.Α.

**Λ.Ε.Σ.Α. = ΛΙ.Σ.Α. + ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε. + Α.Σ.Α. + Κ.Ε.Σ.Α.**

**Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α. = ΣΥ.ΛΙ.Σ.Α. + ΣΥ.ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.**

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Έχοντας ολοκληρώσει τη διπλωματική μου εργασία, ολοκληρώνεται ο κύκλος φοίτησης μου στο Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών με κατεύθυνση “Οργάνωση και Διαχείριση Λιμένων”, της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Με την αφορμή αυτή θα ήθελα να εκφράσω ειλικρινώς τις ευχαριστίες μου σε όλους όσους έπαιξαν σημαντικό ρόλο κατά τη διάρκεια της φοίτησης μου στο ΔΠΜΣ.

Καταρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω ολόθερμα τον Ομοτ. Καθηγητή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου κ. Κωνσταντίνο Μουτζούρη ο οποίος ήταν ο επιβλέπων της διπλωματικής μου εργασίας και για άλλη μια φορά μου έδωσε την δυνατότητα να συνεργαστώ μαζί του αποκτώντας σημαντικές εμπειρίες οι οποίες θα μου φανούν χρήσιμες στην συνέχεια της επαγγελματικής μου σταδιοδρομίας. Η διαρκής και υποδειγματική καθοδήγησή μαζί με την άριστη επιστημονική του κατάρτιση συνέβαλαν καταλυτικά στην ολοκλήρωση της προσπάθειάς μου αυτής.

Η εκπόνηση της παρούσας εργασίας πραγματοποιήθηκε και την πολύτιμη βοήθεια της κ.Θεοδώρας Γιαντσή, Δρ Πολιτικό Μηχανικό Ε.Μ.Π. για την συμπαράσταση και την αρωγή στην σύνταξη της εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για τα εφόδια που μου έχει δώσει και το περιβάλλον μου που με στηρίζει και υποστηρίζει στην εώς τώρα σταδιοδρομία μου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Η Ελλάδα είναι αναμφισβήτητα ιδανικός τόπος για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, σημαντική συνιστώσα του οποίου είναι οι περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής. Για τη βελτίωση της απόδοσης του θαλάσσιου τουρισμού απαιτούνται κατευθύνσεις και κριτήρια για τη χωρική διάρθρωση, οργάνωση και ανάπτυξή του και των αναγκαίων προς τούτο υποδομών για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής.

Ιδιαίτερα σε μία χώρα όπως η Ελλάδα, με τις γεωγραφικές και γεωμορφολογικές ιδιομορφίες της, την υπάρχουσα εκτεταμένη λιμενική υποδομή της, τις ιδιοτυπίες του χαρακτήρα των κατοίκων της (π.χ. όχι μεγάλος σεβασμός σε μορφές πειθαρχημένου θαλάσσιου τουρισμού), την ύπαρξη ειδικών κλιματολογικών συνθηκών (π.χ πνοή ισχυρών μελτεμιών κατά την θερινή περίοδο της ναυσιπλοΐας αναψυχής στην σημαντικότερη θαλάσσια λεκάνη της χώρας, το Αιγαίο έως την Κρήτη), την απομονωμένη θέση της από την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη (χώρο προελεύσεως μεγάλου αριθμού επισκεπτών της με ενδιαφέροντα στην ναυσιπλοΐα αναψυχής), τις οικονομικές δυνατότητές της, τον τρόπο κατασκευής - διαχειρίσεως των δημοσίων έργων, και άλλα πολλά, η εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής σε εθνική κλίμακα δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο με το ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (Ε.ΣΥ.Λ.Α.), όπως έχει αναπτυχθεί ως τώρα. Δηλαδή με ένα σύστημα υπερδιαστασιοποιημένων εν πολλοίς λιμένων σκαφών αναψυχής διότι δεν μπορεί να επιλύσει το πρόβλημα των ελλείψεων σε λιμενική υποδομή για σκάφη αναψυχής, ιδιαίτερα μάλιστα αν ληφθεί υπόψη η μικρή κλίμακα μεγεθών της χώρας από την αρχαιότητα.

Μελετώντας την σημερινή διαμορφωθείσα κατάσταση, αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι να καταγράψει επαρκώς το **υφιστάμενο σύστημα λιμένων σκαφών αναψυχής**, να μελετήσει που βασίστηκε, πως δημιουργήθηκε και τέλος να προτείνει τροποποιήσεις / βελτιώσεις και αλλαγές που θα το προσαρμόζουν στις σύγχρονες τάσεις και ανάγκες για θαλάσσιο τουρισμό με σκάφη αναψυχής. Όπως αναφέρθηκε η συγκεκριμένη αναπτυξιακή προοπτική προϋποθέτει την συγκρότηση και την λειτουργία, με βάση τις ιδιαιτερότητες της χώρας, ενός Εθνικού Συστήματος Λιμενικών Εγκαταστάσεων Σκαφών Αναψυχής – Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α όπου διακριτά τμήματα υφιστάμενων λιμένων που σήμερα υποχρησιμοποιούνται δύναται να ενταχθούν σε αυτό.



## 1.2 ΔΟΜΗ

Στο **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2** της παρούσης διπλωματικής εργασίας περιγράφεται η κατάσταση που επικρατεί σήμερα στον θαλάσσιο τουρισμό, τον αριθμό και τα είδη των σκαφών που κυκλοφορούν στο θαλάσσιο χώρο και πως εξελίχθηκε το θεσμικό πλαίσιο από το 1993 όπου εισήχθησαν τα πρώτα πλήρη νομοθετήματα για την χωροθέτηση και την λειτουργία των τουριστικών λιμένων εως σήμερα. Στο **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3** αναλύονται οι ζώνες ναυσιπλοΐας, έτσι όπως μελετήθηκαν στο παρελθόν και αποτέλεσαν το υπόβαθρο για την ανάπτυξη συστημάτων λιμένων σκαφών αναψυχής. Στο **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4** γίνεται αναλυτική παρουσίαση των συνιστωσών που αποτελούν ένα σύστημα λιμένων αναψυχής ως προς την χωρητικότητα του, την κατηγοριοποίηση και την δημιουργία του. Η εν γένει δημιουργία ενός συστήματος λιμένων για σκάφη αναψυχής και ο καθορισμός των ζωνών ναυσιπλοΐας, βασική παράμετρος της συγκρότησης του συστήματος, μελετάται αναλυτικά στο **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**.

Στο **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6** περιγράφεται το σύστημα σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενους λιμένες που μελετήθηκε από τον Καθ. Κ.Ι Μουτζούρη το 2001 στα πλαίσια θεσμοθέτησης ενός Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής. Η εν λόγω μελέτη δεν χωροθετούσε τα ακυροβόλια και τα κεκλιμένα επίπεδα ωστόσο υπογράμμιζε την αναγκαιότητα να συμπεριληφθούν σε ένα Σχέδιο χωροθετήσεως. Ενώ στο **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7** περιγράφεται η υφιστάμενη κατάσταση στο σημερινό λιμενικό σύστημα από θεσμικής άποψης, αδειοδότησης και λειτουργίας τουριστικών λιμένων, στο **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8** προτείνεται η δημιουργία Ζωνών για Σκάφη Αναψυχής (ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε) σε υφιστάμενους λιμένες και παρατίθεται χαρακτηριστικά παραδείγματα εφαρμογής της εν λόγω πρακτικής.

## 1.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε βασίζεται στην συλλογή όλων των διαθέσιμων στοιχείων που προέρχονται από φορείς αλλά κυρίως από τα αποτελέσματα της μελέτης που περιγράφεται στο ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Αφού έγινε εμβάθυνση του αντικειμένου και του περιεχομένου, αναλύθηκαν οι παράμετροι και τα κριτήρια που ορίστηκαν κατά τη σύνταξη της μελέτης του Συστήματος Σκαφών Αναψυχής σε Υφιστάμενους Λιμένες (2001). Κατόπιν διερευνήσεως των σημερινών δεδομένων περί του αντικειμένου και των στοιχείων που το συνθέτουν: χωροταξικός σχεδιασμός, χρήστες κ.α, επιλέχθηκαν εκείνα τα δεδομένα σχεδιασμού που δύναται να χρησιμοποιηθούν στη υπάρχουσα κατάσταση και να ξανά αποτελέσουν κριτήριο σχεδιασμού ενός σύγχρονου συστήματος λιμένων για σκάφη αναψυχής.

Ο καθορισμός των ζωνών ναυσιπλοΐας παραμένει κομβικός παράγοντας σχεδιασμού. Ωστόσο η παρούσα εργασία επιχειρεί να βελτιώσει την περιβάλλουσα όλων των παραγόντων που συνθέτουν και καθορίζουν τη δημιουργία ενός συστήματος λιμένων αναψυχής. Τούτο το επιτυγχάνει ξεπερνώντας το πλαίσιο που ορίζουν οι ζώνες ναυσιπλοΐας και καθορίζοντας ζώνες για την αξιοποίηση υποδομών εντός υφιστάμενων λιμενικών υποδομών.

## 2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

### 2.1 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΗ

Οι Μαρίνες ως λιμένες εξυπηρέτησης των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους, είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το γιώτινγκ, δηλαδή τα ταξίδια με ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα σκάφη, το οποίο όταν διαρκεί μία ημέρα είναι εκδρομή αναψυχής και όταν διαρκεί περισσότερο είναι τουρισμός αναψυχής (Μ. Κ. Σφακιανάκης, 2000). Ο όρος αυτός προέρχεται από την Ολλανδική λέξη 'jacht jagt' που σημαίνει ταχυκίνητο, καθώς στην Ολλανδία πρώτα ανέπτυξαν το γιώτινγκ το 14<sup>ο</sup> αιώνα και καθιερώθηκε στις χώρες της Βορειοδυτικής Ευρώπης, Ολλανδία, Αγγλία, Σκανδιναβία και αργότερα στην Αμερική και την Μεσόγειο. Έτσι δημιουργήθηκε η ανάγκη δημιουργίας λιμένων που να μπορούν να εξυπηρετήσουν σκάφη αναψυχής και να διαθέτουν όχι μόνο υποδομή ελλιμενισμού αλλά σε πολλές περιπτώσεις και συντήρησης.

Από το 1960 και μετά αναπτύχθηκε έντονα ο κλάδος αυτός του θαλάσσιου τουρισμού σε παγκόσμιο επίπεδο καθώς πολλοί νέοι καταναλωτές εισήλθαν στον χώρο, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν πολλές νέες Μαρίνες για να καλύψουν τις αυξημένες ανάγκες των χρηστών. Την ίδια δεκαετία επίσης, δημιουργήθηκαν και οι πρώτες Μαρίνες στην Ελλάδα. Υπήρξε μια περίοδος κατά την οποία ο θαλάσσιος τουρισμός δεν είχε σημαντική ανάπτυξη, ως εκ τούτου δεν δημιουργήθηκαν πολλές νέες θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη αναψυχής. Σήμερα η ανάπτυξη των λιμένων αναψυχής 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)

Σήμερα στην περιοχή της Ευρώπης υπάρχουν περισσότερες από 1.000.000 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη αναψυχής και πιο συγκεκριμένα στην Μεσόγειο ξεπερνούν τις 520.000, αν και είναι δύσκολο να προσεγγιστεί με ακρίβεια ο ακριβής αριθμός διότι κάθε κράτος νομοθετεί και βάζει διαφορετικούς κανόνες και απαιτήσεις για να χαρακτηριστεί ένας τουριστικός λιμένας ως Μαρίνα. Συγκεκριμένα η Ελλάδα διαθέτει 9.862 θέσεις ελλιμενισμού σε Μαρίνες και συνολική περίμετρο ακτογραμμών 16.300 km, δηλαδή 0,60 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής, παρότι διαθέτει ποιότητα φυσικών πόρων όπως ακτές, νησιά, κλίμα και προστατευμένα νερά κατάλληλα για θαλάσσιο τουρισμό. Στον αντίποδα, η Κροατία διαθέτει 13.416 θέσεις με μέσο όρο 2,3 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής και η γειτονική Τουρκία 11.747 με μέσο όρο 1,63 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής. Τις περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαθέτει η Γαλλία με 227.000 θέσεις και ακολουθούν Ισπανία με 131.000 και Ιταλία με 130.000 θέσεις αντίστοιχα. Τέλος ο μέσος όρος θέσεων ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής για τα κράτη αυτά είναι 11,6 θέσεις ανά χιλιόμετρο, σημαντικά μεγαλύτερος από τον μέσο όρο της Ελλάδος.

Πρακτικά για να αγγίξει η Ελλάδα τον μέσο όρο θα πρέπει να δημιουργηθούν 161.818 νέες θέσεις. Στον **Πίνακα 2.1** απεικονίζονται οι θέσεις ελλιμενισμού, τα χιλιόμετρα ακτογραμμής καθώς και ο μέσος όρος για τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Μεσόγειο και της Τουρκίας. (Κ. Γκιζιάκης et al, 2012)

Σύμφωνα με την «Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία», οι Σκανδιναβικές χώρες είναι αυτές με τα περισσότερα σκάφη αναψυχής στην Ευρώπη καθώς υπάρχουν 753.000 σκάφη αναψυχής στην Σουηδία και 1.000 περίπου Μαρίνες, 731.000 σκάφη στη Φιλανδία και 1.750 Μαρίνες και τέλος 692.000 σκάφη αναψυχής στην Νορβηγία και αντίστοιχα 300 Μαρίνες.

Στον **Πίνακα 2.2** απεικονίζονται χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και ο αριθμός σκαφών αναψυχής αντίστοιχα.

**Πίνακας 2.1:** Μέσος όρος θέσεων ελλιμενισμού κρατών μελών Ε.Ε στη Μεσόγειο

Χώρα	Θέσεις ελλιμενισμού	Ακτογραμμή (km)	Θέσεις ελλιμενισμού ανά km ακτογραμμής
Ελλάδα	9.862	16.300	0,60
Γαλλία	227.000	4.668	48,63
Ισπανία	131.000	4.964	26,39
Ιταλία	130.000	7.600	17,11
Κροατία	13.416	5.835	2,3
Κύπρος	687	64	10,73
Μάλτα	1.108	196,8	5,63
Σλοβενία	1.475	46	32,07
Τουρκία	11.747	7.200	1,63
<b>Σύνολο</b>	<b>526.295</b>	<b>45.373,8</b>	<b>11,60</b>

[Πηγή: ICOMIA]

Τόσο ο τομέας των Μαρινών και των σκαφών αναψυχής ευρύτερα, όσο και άλλοι τομείς του θαλάσσιου τουρισμού όπως ο παράκτιος τουρισμός και η κρουαζιέρα, παίζουν καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών οικονομιών. Πιο συγκεκριμένα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περίπου από 2.500.000 άνθρωποι εργάζονται στον χώρο του παράκτιου τουρισμού, πράγμα που ισοδυναμεί με το 1,1% των συνολικών θέσεων εργασίας. Πρώτη χώρα στους 28 της Ε.Ε. σε ποσοστό εργαζομένων στον τομέα του παράκτιου τουρισμού επί των συνολικών θέσεων εργασίας είναι η Κύπρος με ποσοστό 8,6%, ενώ ακολουθεί η Μάλτα με 7,2% και η Ελλάδα με 3,7% και πάνω από 165.000 εργαζομένους (Ecorys, 2013).

**Πίνακας 2.2:** Σκάφη Αναψυχής ανά Χώρα

Χώρα	Σκάφη Αναψυχής
Ελλάδα	17.700
Γαλλία	752.935
Γερμανία	441.530
Ηνωμένο Βασίλειο	463.019
Ιρλανδία	25.067
Ιταλία	400.000
Κροατία	105.000
Νορβηγία	692.000
Ολλανδία	280.000
Πορτογαλία	55.000
Πολωνία	51.170
Σουηδία	753.000
Φιλανδία	731.000
<b>Σύνολο</b>	<b>4.987.421</b>

[Πηγή: ICOMIA]

Επιπλέον των 2.500.000 θέσεων εργασίας που προσφέρει ο παράκτιος τουρισμός συνολικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αρκετές επιπλέον θέσεις εργασίας προσφέρει και ο τομέας της κρουαζιέρας αλλά και των μαρίνων όπως φαίνεται στον **Πίνακα 2.3**, με τον τομέα του γιώτινγκ να υπερτερεί του τομέα της κρουαζιέρας κατά 20% περίπου.

**Πίνακας 2.3:** Θέσεις Εργασίας στον Θαλάσσιο Τουρισμό στην Ευρωπαϊκή Ένωση

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Coastal tourism</b>	<b>2.360.000</b>	<b>2.408.000</b>	<b>2.372.000</b>	<b>2.351.000</b>	<b>2.411.000</b>	<b>2.507.000</b>
<b>Cruise</b>	<b>217.000</b>	<b>271.000</b>	<b>298.000</b>	<b>285.000</b>	<b>296.000</b>	<b>303.000</b>
<b>Yachting</b>	<b>291.000</b>	<b>306.000</b>	<b>321.000</b>	<b>337.000</b>	<b>354.000</b>	<b>372.000</b>
<b>Total</b>	<b>2.868.000</b>	<b>2.985.000</b>	<b>2.991.000</b>	<b>2.973.000</b>	<b>3.061.000</b>	<b>3.182.000</b>

[Πηγή: ECORYS 2013]

Αντίστοιχα με την προσφορά θέσεων εργασίας, το γιώτινγκ αλλά και οι υπόλοιποι τομείς του θαλάσσιου τουρισμού συνεισφέρουν στις εθνικές οικονομίες. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (Α.Π.Α.) του τομέα αυτού, αγγίζει τα 183 δις ευρώ, όπως φαίνεται στον **Πίνακα 2.4**. Ο τομέας του γιώτινγκ φαίνεται να συνεισφέρει το διπλάσιο από ότι ο τομέας της κρουαζιέρας.

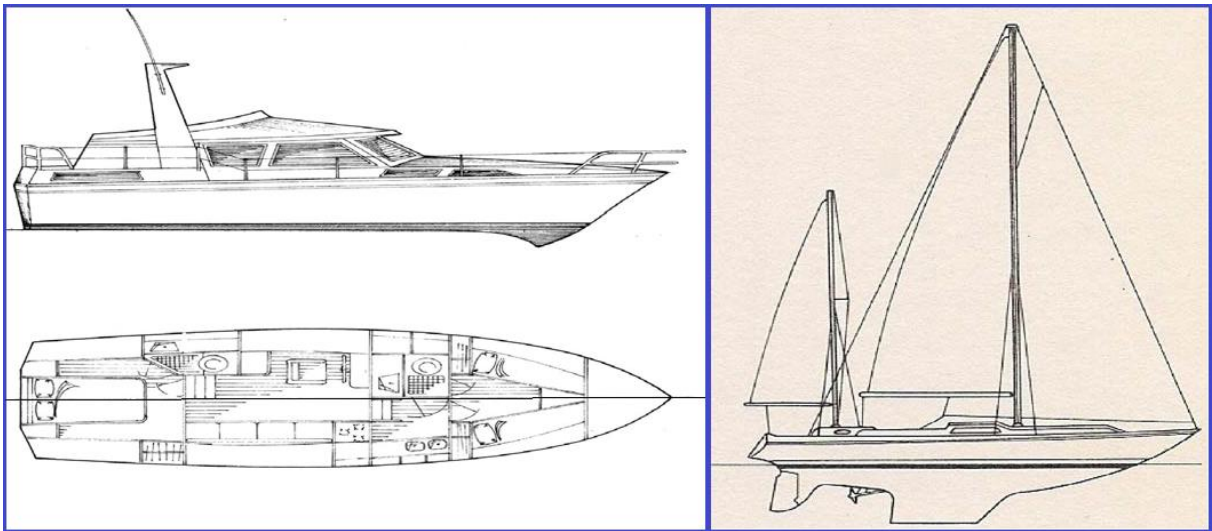
**Πίνακας 2.4:** Α.Π.Α. Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση (σε δις €)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Coastal tourism</b>	<b>113,8</b>	<b>120,8</b>	<b>119,6</b>	<b>114,4</b>	<b>122,0</b>	<b>129,9</b>
<b>Cruise</b>	<b>10,3</b>	<b>12,5</b>	<b>13,7</b>	<b>13,6</b>	<b>14,0</b>	<b>14,5</b>
<b>Yachting</b>	<b>28,2</b>	<b>30,8</b>	<b>32,5</b>	<b>32,9</b>	<b>36,0</b>	<b>38,7</b>
<b>Total</b>	<b>152,3</b>	<b>164,1</b>	<b>165,8</b>	<b>160,9</b>	<b>172,0</b>	<b>183,1</b>

[Πηγή: ECORYS 2013]

## 2.2 ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Οι Μαρίνες, ως λιμένες εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, σχεδιάζονται για να μπορούν να εξυπηρετήσουν διάφορες κατηγορίες και τύπους σκαφών, οπότε πρέπει να συμβαδίζουν με την εξέλιξη της ναυπηγικής. Κάθε κατηγορία και τύπος σκαφών έχει τα δικά της χαρακτηριστικά, τις δικές της διαστάσεις, επομένως και συγκεκριμένες απαιτήσεις από τον λιμένα εξυπηρέτησης. Ωστόσο τα σκάφη αναψυχής κατηγοριοποιούνται σε δυο μεγάλες κατηγορίες με βάση το μέσο πρόωσής τους: α) τα Μηχανοκίνητα (motor yachts) και β) τα ιστιοφόρα (sailing yachts). Μηχανοκίνητα είναι τα σκάφη τα οποία ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούν μηχανές, ενώ ιστιοπλοϊκά αυτά τα οποία κινούνται με ιστία δηλαδή με πανιά και διαθέτουν βοηθητική μηχανή. Σε κάθε κατηγορία υπάρχουν πολλοί τύποι σκαφών όπως για παράδειγμα στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα Φουσκωτά σκάφη, τα Ταχύπλοα κ.α. Αντίστοιχα στην κατηγορία των ιστιοφόρων ανήκουν τα γιολ (yawl), που είναι ο πιο αποδοτικός τύπος για ιστιοπλοΐα, η γολέτα (ketch), που χρησιμοποιείται κυρίως σε ιστιοπλοϊκά αναψυχής και η σκούνα (schooner), που απαντάται σε σκάφη με μεγάλο μέγεθος. Σημαντικό για την κατασκευή μιας Μαρίνας είναι να γνωρίζει ποια από τις 2 κατηγορίες σκαφών αναψυχής θα χρησιμοποιήσει τις εγκαταστάσεις της διότι τα ιστιοπλοϊκά σκάφη έχουν συνήθως μεγαλύτερο βύθισμα και μεγαλύτερο πλάτος.



(α)

(β)

**Σχήμα 2.1:** Μηχανοκίνητο (α) και ιστιοφόρο (β) σκάφος αναψυχής

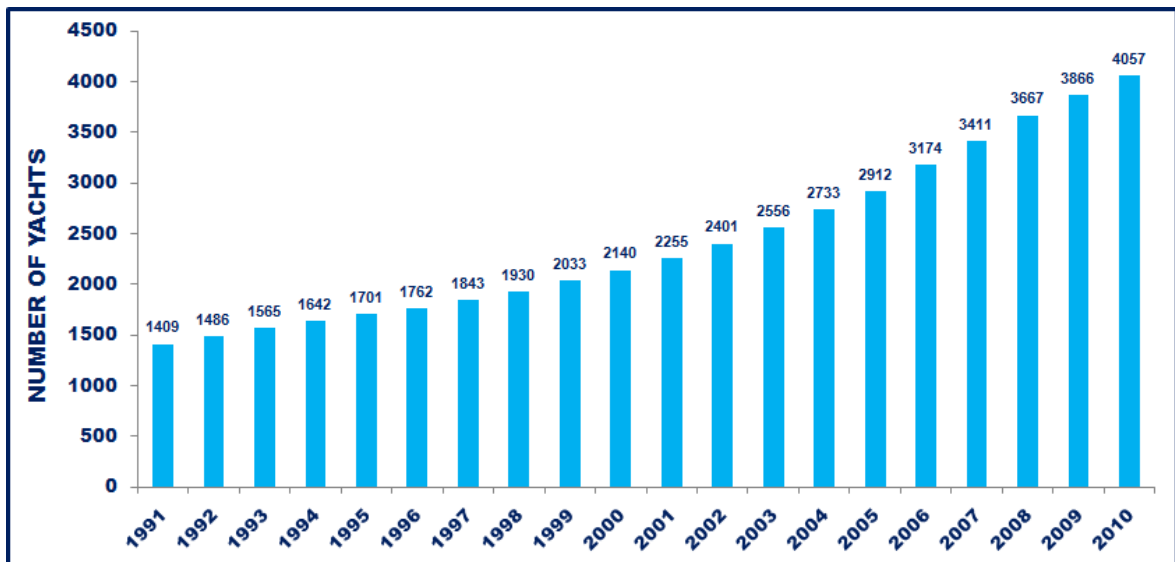
Άλλη μια σημαντική κατηγοριοποίηση που γίνεται στα σκάφη αναψυχής είναι με βάση το μήκος τους. Έτσι χωρίζονται σε σκάφη έως 15 m, θαλαμηγούς οι οποίες είναι άνω των 15 m και τέλος η κατηγοριοποίηση ολοκληρώνεται με την καθιερωμένη διεθνώς ορολογία των *superyachts* για σκάφη με μήκος μέχρι και 30 μέτρα και των *megayachts* για σκάφη με μήκος επάνω από 30 μέτρα. Το μήκος ενός σκάφους είναι εξίσου σημαντικό για τον κατασκευαστή της Μαρίνας, όσο και το βύθισμα αλλά και το πλάτος, διότι οι προβλήτες σχεδιάζονται με τις ανάλογες αποστάσεις ώστε να μην υπάρχει πρόβλημα από και προς την θέση πρόσδεσης. Στον **Πίνακα 2.5** παρουσιάζονται οι κατηγορίες σκαφών αναψυχής.

**Πίνακας 2.5:** Τύποι Σκαφών Αναψυχής<sup>1</sup>

Μηχανοκίνητα		Ιστιοφόρα
Φουσκωτά	Ταχύπλοα Ανοικτά	Με σχήμα τετράπλευρου επίδρομου (Gaff sail)
Ταχύπλοα Κλειστά		
Ερασιτεχνικά Αλιευτικά	Θαλαμηγοί (Yachts)	Με σχήμα ωτοειδές (Gunter)
Μεγάλες Θαλαμηγοί (Super Yachts)		
Πολύ Μεγάλες Θαλαμηγοί (Mega Yachts)		Με σχήμα βερμούδας (Bermudan)

<sup>1</sup> Πηγή: Μάντζιος, Κ., (2016), «Βάση δεδομένων Ζωνών Σκαφών Αναψυχής σε Υφιστάμενους Λιμένες», Διπλωματική Εργασία, Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ.

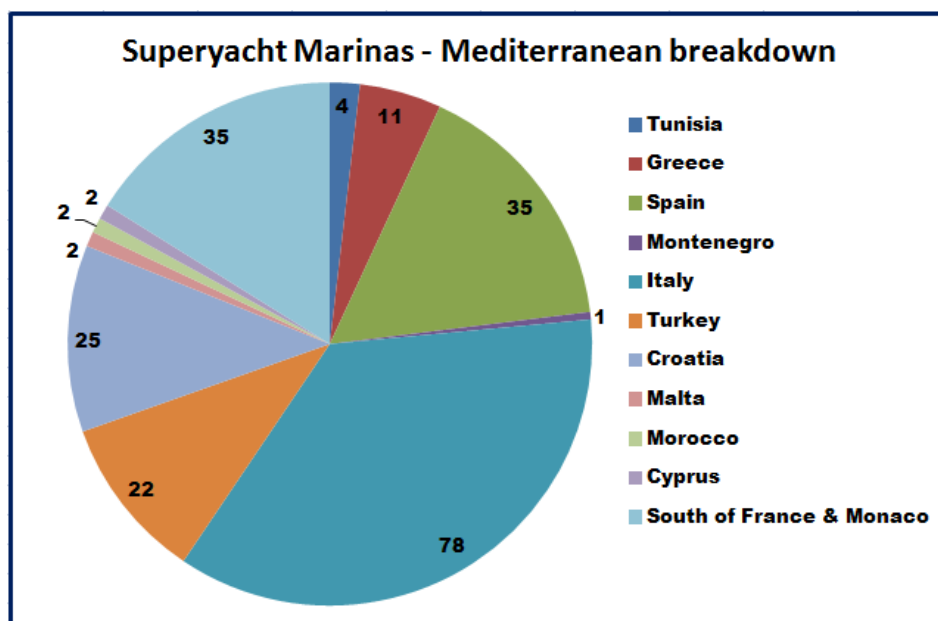
Τέλος, κάθε Μαρίνα ως επιχείρηση και με σκοπό την ανάπτυξή της, πρέπει να γνωρίζει την τάση της αγοράς σε σχέση με το μήκος, το βύθισμα και το είδος των σκαφών αναψυχής. Ειδικότερα για τα μεγάλα σκάφη, τύπου Superyacht, ο στόλος τους αυξάνεται με ρυθμό που ξεπερνάει το 1,87% τις τελευταίες δεκαετίες, πράγμα που σημαίνει ότι και ο αριθμός των Μαρινών που μπορούν να εξυπηρετήσουν τέτοιου είδους σκάφη οφείλει να αυξηθεί με σκοπό να καλύψει την ζήτηση. Αναλυτικά στοιχεία για τον στόλο των Superyachts φαίνεται στο Σχήμα 2.2 (The Superyacht, Summer 2011)



Σχήμα 2.2: Στόλος Superyachts.<sup>2</sup>

Όπως γίνεται αντιληπτό, εφόσον αυξάνεται ο στόλος, άρα και η ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού, αυξάνεται και η προσφορά, δηλαδή οι Μαρίνες οι οποίες μπορούν να εξυπηρετήσουν τόσο μεγάλα σκάφη αναψυχής. Στο **Σχήμα 2.3** απεικονίζεται η προσφορά αυτή στη Μεσόγειο Θάλασσα

<sup>2</sup> Πηγή: The Superyacht, Summer 2011



**Σχήμα 2.3:** Μαρίνες με θέσεις για Superyachts στη Μεσόγειο<sup>3</sup>

Ιδιαίτερα σημαντικό για τις οικονομίες των χωρών που έχουν αναπτύξει το θαλάσσιο τουρισμό και ιδιαίτερα το yachting είναι και ο τομέας της κατασκευής και ναυπήγησης σκαφών αναψυχής. Παρότι η Ελλάδα έχει ανεπτυγμένο θαλάσσιο τουρισμό προσφέροντας υπηρεσίες και διαθέτοντας υποδομές τόσο στον χώρο του παράκτιου τουρισμού, όσο και στις κρουαζιέρας και των σκαφών αναψυχής, και ενώ διαθέτει πλήρως καταρτισμένο έμπυχο δυναμικό, παρόλα αυτά δεν έχει αναπτύξει σχεδόν καθόλου τον τομέα της κατασκευής πολυτελών σκαφών. Αντίθετα γειτονικές χώρες όπως η Ιταλία αλλά και η Τουρκία έχουν σημαίνοντα ρόλο στον τομέα αυτό, με ότι συνεπάγεται για τις οικονομίες τους. Πιο συγκεκριμένα στην Ιταλία κατασκευάστηκε το 2010 το 32% του παγκόσμιου στόλου σκαφών τύπου superyacht με συνολικό μήκος 46.879 m ενώ στην Τουρκία το 5% με συνολικό μήκος 7.870 m (A. Carrato, 2011).

### 2.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΕΞΕΛΙΞΗ

Ο θαλάσσιος Τουρισμός με σκάφη αναψυχής (Γιώτινγκ) αρχίζει να εμφανίζεται στην Ελλάδα την δεκαετία του '60 οπότε εμφανίζονται και οι ανάγκες για ελλιμενισμό τέτοιων σκαφών.

Ο πρώτος νόμος για Τουριστικά πλοία εκδίδεται το 1976 και είναι ο **Νόμος 438/1976** (ΦΕΚ 256/Α'/27.9.1976) «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής», ο οποίος ρυθμίζει θέματα των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων, των

<sup>3</sup> Πηγή: The Superyacht, Summer 2011



ναυλώσεων τους, των πληρωμάτων τους καθώς και φορολογικά θέματα τους.

Την ίδια εποχή ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού ΕΟΤ ενδιαφέρεται να αναπτύξει δίκτυο λιμένων σκαφών αναψυχής. Για τον σκοπό αυτό αναθέτει κατά την περίοδο 1981-82, στην τότε Έδρα Λιμενικών Έργων του Ε.Μ.Π., (μετέπειτα Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π.,) την εκπόνηση για λογαριασμό του Ε.Ο.Τ. του Σχέδιου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α). Πρόκειται ουσιαστικά για την πρώτη προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού, λιμένων σκαφών αναψυχής επί τη βάση πολλαπλών κριτηρίων (κοινωνικοοικονομικών, γεωγραφικών, πολιτισμικών, γεωμορφολογικών, λειτουργικών, συγκοινωνιακών, τουριστικών κλπ.).

Το Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α προέβλεπε την διαίρεση του Ελλαδικού θαλάσσιου χώρου σε οκτώ Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής και την δημιουργία συνολικά 380 εγκαταστάσεων υποδοχής και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις χωρίστηκαν σε 3 κατηγορίες: Μαρίνες, Σκάλες και Καταφύγια και προτάθηκαν 26 Μαρίνες, 106 Σκάλες και 248 Καταφύγια. Ο διαχωρισμός στις 3 κατηγορίες έγινε με βάση το δυναμικό των λιμενικών εγκαταστάσεων και τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Το 1993 εκδόθηκε ο **Νόμος 2160/1993** (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993) «*Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις*», Κεφάλαιο Γ' «*Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων*», άρθρα 29 έως 37 βάσει του οποίου νομοθετείται η διαδικασία χωροθέτησης, κατασκευής και λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων. Αποτελεί τον αρχικό βασικό Νόμο, οποίος στην συνέχεια έχει τροποποιηθεί πολλακώς. Μέχρι τότε οι τουριστικοί Λιμένες χωροθετούντο και αδειοδοτούντο όπως και οι υπόλοιποι λιμένες, χωρίς να γίνεται διαχωρισμός στο είδος του Λιμένα. Η βασική διοικητική διαφοροποίηση είναι ότι η συνολική διαδικασία για την χωροθέτηση και αδειοδότηση τουριστικών λιμένων εποπτεύεται από το Υπουργείο Τουρισμού και όχι από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως συμβαίνει για τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις.

Το Συμβούλιο της Επικρατείας (Ε' Τμήμα), με το υπ' αριθμ. 668/95 πρακτικό του, καθόρισε τις προϋποθέσεις για την νόμιμη ίδρυση Τουριστικού Λιμένα στη χώρα. Σύμφωνα με αυτές, νόμιμος θεωρείται ένας Τουριστικός Λιμένας, μόνον εάν προβλέπεται σε ένα συνολικό σχεδιασμό ενός εθνικού δικτύου Τουριστικών Λιμένων και κατά συνέπεια *"... η ίδρυση τουριστικών λιμένων εκτός του σχεδιασμού τούτου και δη επ' ευκαιρία ή τη απλή αιτήση ενδιαφερομένου δεν είναι νόμιμος"*.

Ο Γενικός Κανονισμός λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων δημοσιεύεται στο ΦΕΚ 345/Β/10.4.1998 με την υπ' αριθμ. Δ1α/2733/27.3.1988 Κοινής Υπουργικής Απόφασης .

Με το άρθρο 27 του **Νόμου 2636/1998 (ΦΕΚ 198/Α/27.8.1998)** τροποποιήθηκαν τα άρθρα 6, 30, 31 και 34 του Ν.2160/93 (αφορούν στην αδειοδότηση ραμπών μικρών σκαφών και στη δημιουργία ζωνών αγκυροβολίου και καταφυγίων τουριστικών σκαφών).

Με το Προεδρικό Διάταγμα **υπ' αριθμ 347/1988 (ΦΕΚ /231/Α'/12.10.1988)**, «*Εξοπλισμός των*

πλοίων σύμφωνα με την οδηγία 96/86/ΕΚ του Συμβουλίου της 20<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1996», εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία με την Ευρωπαϊκή και προδιαγράφεται ο εξοπλισμός των πλοίων για την ασφάλειά τους (πυρόσβεση κλπ)

**Ο Νόμος 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α'/7.1.1999)** «Χωροταξικός σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», αποτελεί την 1<sup>η</sup> προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα. Με το νόμο αυτό θεσμοθετούνται Ειδικά Χωροταξικά πλαίσια, δεν γίνεται όμως καμία αναφορά στον Τουρισμό. Ο αμέσως επόμενος Νόμος 2743/1999 (ΦΕΚ 211/Α'/13.10.1999) «Πλοία Αναψυχής και λοιπές διατάξεις» έρχεται να συμπληρώσει το κενό στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, διαχωρίζοντας τα σκάφη αναψυχής σε επαγγελματικά και ιδιωτικά, εκ των οποίων τα ιδιωτικά δεν έχουν δικαίωμα μίσθωσης.

Την ίδια εποχή επίσης δίνονται κίνητρα και επιδοτήσεις για την ανάπτυξη του τομέα του θαλάσσιου τουρισμού.

Το 1999, η Μ.Ο.Δ. Α.Ε.,( Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων) προχώρησε στην έκδοση του «Οδηγού Ωρίμανσης Έργων Τουριστικών Λιμένων», με στόχο την διευκόλυνση της χωροθέτησης και αδειοδότησης των Τουριστικών Λιμένων.

Λόγω της έντονης κινητικότητας στο τομέα αυτό και της μη ύπαρξης χωροταξικού σχεδίου ακόμη ανατέθηκε σε ιδιωτικό Γραφείο μελετών την περίοδο 2000-2001 το "Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής" (Ε.ΣΥ.Λ.Α.), στο οποίο καταγράφηκαν οι ανάγκες της Χώρας σε εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, ελήφθη υπόψη η υφιστάμενη υποδομή και έγιναν προτάσεις για τις αναγκαίες νέες λιμενικές εγκαταστάσεις. Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή, επελέγησαν 7 περιοχές δημιουργίας "Λιμένων Σκαφών Αναψυχής (ΛΙ.Σ.Α.)" και 220 θέσεις διαμόρφωσης "Ζωνών Αναψυχής εντός υφισταμένων λιμενικών εγκαταστάσεων (ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.)", που κάλυπταν όλους τους Νομούς της Χώρας .

Με τον **Νόμο 3105/2003 (ΦΕΚ 29/Α/10.2.2003)** «Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις» τροποποιούνται τα Άρθρα 38 «Ρυθμίσεις θεμάτων τουριστικών λιμένων» και 52, παρ. 6 (αφορά θέματα επιδοτήσεων τουριστικών λιμένων).

Ο Νόμος **3182/2003 (ΦΕΚ 220/Α'/12.9.2003)**, «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις» καθορίζει την λειτουργία των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.

Στην υπ' αριθμ. Τ/9803/5/9/2003 Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 1323/Β'/16.9.2003) δημοσιεύεται η τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων, ο οποίος ξανά τροποποιείται με την **ΚΥΑ υπ' αριθμ.2123/01/04** (ΦΕΚ 631/Β'/30.4.2004)

Οι απ' αριθμ. 3343/02/2004, «Καθορισμός προσόντων Κυβερνήτη Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής», υπ. αριθμ. 3343/06/2004 «Καθορισμός της διαδικασίας και των δικαιολογητικών που προσκομίζουν οι εταιρείες στο μητρώο για καταχώρηση σχετικώς με την απόκτηση ή μεταβίβαση της κυριότητας, την ανάληψη ή παύση εκμετάλλευσης ή διαχείρισης πλοίων

αναψυχής που χαρακτηρίζονται επαγγελματικά, καθώς και κάθε άλλης λεπτομέρειας που αφορά αυτοδίκαιη λύση της Ναυτιλιακής Εταιρείας Πλοίων Αναψυχής» και υπ' αριθμ. 3342/03/2004 «Καθορισμός διαδικασίας και τρόπου πιστοποίησης των ημερών ναύλωσης που πραγματοποιούν επαγγελματικά πλοία αναψυχής έξω από την Ελληνική επικράτεια» δημοσιεύονται στο ΦΕΚ 478/Β'/5.3.2004.

Με τον **Νόμο** υπ' αριθμ. **3551** (ΦΕΚ 76/Α'/2.4.2007) «Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων», ιδρύεται το Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης πλοίων και τίθενται οι σχετικοί κανονισμοί.

Με τις **6876/4871** και **6877/4872** αποφάσεις της Βουλής των Ελλήνων (ΦΕΚ 128/Α'/3.7.2008) εγκρίνεται «Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης», εκ των κύριων στόχων του οποίου είναι η ανάπτυξη του Τουρισμού.

Με την υπ' αριθμ. **24208 Κοινή Υπουργική Απόφαση** (ΦΕΚ 3155/Β'/11/6/2009), εγκρίνεται το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού με το οποίο προτείνεται η ανάπτυξη 11 κέντρων υποστήριξης θαλασσίου τουρισμού.

Ο **Νόμος 3790/2009** (ΦΕΚ 143/Α'/7.8.2009) «*Εταιρεία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, επιβολή ειδικού φόρου και έκτακτης εισφοράς στα πλοία αναψυχής, ρύθμιση φορολογικών θεμάτων, θεμάτων του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και λοιπές διατάξεις*», καθορίζει την λειτουργία των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής και φορολογικά θέματα.

Λόγω των τροποποιήσεων και των μεταβολών στο θεσμικό πλαίσιο που συνέβησαν κατά την περίοδο 1999-2006 η Μ.Ο.Δ.΄Α.Ε. επικαιροποιεί και τελικά επανεκδίδει το 2009 τον «Οδηγό Ωρίμανσης Έργων Τουριστικών Λιμένων». Ας σημειωθεί ότι απαιτείται νέα επικαιροποίηση μετά τις πρόσφατες αλλαγές στον τρόπο χωροθέτησης Τουριστικών Λιμένων.

Ο **Νόμος 3842/2010**, (ΦΕΚ 58/Α'/23.4.2010) «*Αποκατάσταση φορολογικής δικαιοσύνης, αντιμετώπιση της φοροδιαφυγής και άλλες διατάξεις*», φορολογεί σημαντικά τα σκάφη αναψυχής.

Ο **Νόμος 3844/2010** (ΦΕΚ 63/Α'/3.5.2010 «*Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2006/123 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά και άλλες διατάξεις*» εισάγει την ανταγωνιστικότητα στην αγορά υπηρεσιών, η οποία θα πρέπει να υλοποιηθεί με σωρεία νέων νόμων.

Ο **Νόμος 4002/2011** (ΦΕΚ 180/α'/22-8-2011, ΜΕΡΟΣ Β΄ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ, ΣΥΝΘΕΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ ΣΥΝΘΕΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ και ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ) τροποποιεί επίσης άρθρα του Ν.2160/1993.

Με την υπ' αριθμ. **798 Κοινή Υπουργική Απόφαση** (ΦΕΚ 19/Β'/13.1.2012 καθορίζονται οι Όροι

και Προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων- Ένταξη της διαδικασίας Χορήγησης Ειδικού Σήματος Λειτουργίας σε Ναυλομεσιτικά Γραφεία στα Ενιαία Κέντρα Εξυπηρέτησης (Ε.Κ.Ε.), σε εκτέλεση των διατάξεων του Ν. 3844/2010 (ΦΕΚ 63/Α).

Ο **Νόμος 4070/2012** (ΦΕΚ 82/Α'/10-4-2012, Κεφάλαιο Γ, ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ) εκσυγχρονίζει τον **Ν. 2160/1993** για την διαδικασία κατασκευής Τουριστικών Λιμένων, τροποποιώντας την παράγραφο 1 του άρθρου 29 του Ν.2160/1993 με το άρθρο 156, την παράγραφο 6 του άρθρου 29 του Ν.2160/1993 με το άρθρο 157, τις παραγράφους 1, 4 και 6 του άρθρου 30 του Ν.2160/1993 και προσθέτει παράγραφο 7 στο ίδιο άρθρο με το άρθρο 158. Το άρθρο 157 επιφέρει αλλαγές στην παράγραφο 5 του άρθρου 30 του Ν.2160/1993. τα άρθρα 31, 31, 33 και η παράγραφος 4 του άρθρου 34 του Ν.2160/1993 αντικαθίστανται από τα άρθρα 160, 161, 162 και 163 αντίστοιχα του Ν.4070/2012. Επίσης τροποποιεί τους κανόνες λειτουργίας των καταστημάτων που βρίσκονται στους τουριστικούς λιμένες και στο άρθρο 167 καταργεί τα ακόλουθα:

- Το άρθρο 35 του ν. 2160/1993.
- Την παρ. 4 του άρθρου 36 του ν. 2160/1993.
- Το άρθρο 37 του ν. 2160/1993.

Ο **Νόμος 4146/2013** (ΦΕΚ 90/Α'/18.4.2013) «*Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις*» επιτρέπει την αδειοδότηση υδατοδρομίου και θέτει το νομικό πλαίσιο λειτουργίας του.

Ο **Νόμος 4179/2013** (ΦΕΚ 175/Α'/8.8.2013) «*Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις*» είναι ο βασικό νόμος που προσπαθεί να εξορθολογήσει την υφιστάμενη κατάσταση και να δώσει αναπτυξιακό τόνο στον τομέα του Τουρισμού. Ειδικότερα στο Κεφάλαιο Β' (ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ) στα άρθρα 9 έως και 12 άπτεται θεμάτων υποδομών χωροθέτησης και αδειοδότησης τουριστικών λιμένων και εγκαταστάσεων εντός αυτών. Ουσιαστικά τροποποιούνται οι Νόμοι 4070/2012 και 2160/1993. Βάσει του Ν. 4179 /2013 επιχειρείται η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου για τον θαλάσσιο Τουρισμό. Επίσης ρυθμίζονται σχέσεις μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και των Τουριστικών λιμένων που παραχωρούνται σε αυτό. (Άρθρο 39)

Η **ΚΥΑ Αριθμ. 19431/6.09.2013** (ΦΕΚ 2201/Β'/6.09.2013) αντικαθιστά την **ΚΥΑ 798/13.1.2012** όσον αφορά τα ναυλομεσιτικά γραφεία. Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος εκδίδει την «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ» τον Σεπτέμβριο 2013, η οποία επικαιροποιείται όταν είναι απαραίτητο. Θέματα της οποίας άμεσα άπτονται του αντικειμένου της παρούσης και είναι τα παρακάτω αναφερόμενα:

- Σκάφη αναψυχής
- Λιμάνια
- Ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων
- Ναυπηγήσεις στην Ελλάδα σήμερα

Με τον Νόμο 4211/2013 (ΦΕΚ256/Α'/28.11.2013), στο άρθρο 13, θεσπίζεται ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου με την ονομασία «Τέλος Παραμονής και Πλόων» (Τ.Π.Π.).

Με την υπ' αριθμ. **67659 Κοινή Υπουργική Απόφαση** (ΦΕΚ 1138/Β'/12.12.2013) εγκρίνεται η τροποποίηση του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού. Στο άρθρο 6 παράγραφος Γ2, δίνονται οι Στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης του γιώτινγκ. Με τον **Νόμο 4254/2014** (ΦΕΚ 85/Α'/7.4.2014 «*Μέτρα στήριξης και ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο εφαρμογής του Ν.4046/2012 και άλλες διατάξεις*» ενσωματώνονται οι παρατηρήσεις του ΟΟΣΑ (άρση εμποδίων). Όσον αφορά τον Τουρισμό οι μεταβολές παρουσιάζονται στις υποπαραγράφους, ΣΤ13 και ΣΤ14 και ειδικότερα στον θαλάσσιο τουρισμό στις υποπαραγράφους ΣΤ15 και ΣΤ16.

Ο Νόμος **4256/2014** (ΦΕΚ 92/Α'/14.4.2014 «*Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις*» έρχεται να αντικαταστήσει τον **Ν.2743/1999**. Είναι ο βασικός νέος νόμος καθορισμού των κανόνων της αγοράς.

Με βάση την **ΟΔΗΓΙΑ 2014/89/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ** της 23ης Ιουλίου 2014 περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, απαιτείται η σύνταξη θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου κάθε χώρας μέλους της Ε.Ε.

Με την **Απόφαση υπ' αριθμ. 4200/171/2014** (ΦΕΚ 1937/Β'/17.7.2014 «*Τρόπος υπολογισμού, διαδικασία διενέργειας της καταμέτρησης και πιστοποίησης της ολικής χωρητικότητας (GT) πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού καθώς και αυτών που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, 1969 (Δ.Σ.Χ.'69)*», υπολογίζεται η χωρητικότητα και των σκαφών αναψυχής.

Η **ΚΥΑ\_Αριθμ. 8122.1/29/2014**, (ΦΕΚ 2032/Β'/25.7.2014) «*Αναπροσδιορισμός δικαιωμάτων Λιμενικών Ταμείων και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων*», έρχεται να αναπροσδιορίσει τις τιμές για τον ελλιμενισμό τουριστικών σκαφών εντός λιμένα, οι οποίες ήταν σε ορισμένες περιπτώσεις υπερβολικά χαμηλές.

Ο **Νόμος 4276/2014** (ΦΕΚ 155/Α'/30.7.2014), «*Απλούστευση διαδικασιών λειτουργίας τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών υποδομών, ειδικές μορφές τουρισμού και άλλες διατάξεις.*» ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β ΕΙΔΙΚΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ, (Άρθρα 8 έως και 15) τροποποιεί και αυτός τον **Ν. 2160/1993**.

Ο **Νόμος 4280/2014** (ΦΕΚ 159/Α'/ 8.8.2014) «*Περιβαλλοντική αναβάθμιση και ιδιωτική πολεοδόμηση – Βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών Ρυθμίσεις δασικής νομοθεσίας και άλλες*

*διατάξεις»* δίνει την δυνατότητα χωροθέτησης τουριστικού λιμένα σε ιδιωτική πολεοδόμηση-χωροθέτηση οικισμών εφόσον έχουν ενταχθεί στο ΕΣΧΑΔΑ. Η διαδικασία που ακολουθείται είναι όπως προβλέπεται από τον **N.2160/1993**

Με την **Απόφαση υπ' αριθμ. 3133.1/01/2015** (ΦΕΚ 775/Β'/ 4.5.2015) του υφυπουργού Ναυτιλίας καθορίζεται ο τρόπος υπολογισμού των ημερών ναυλώσεως για τις οποίες θα φορολογηθεί κάθε επαγγελματικό σκάφος αναψυχής.

Με το **ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 33** (ΦΕΚ 46/Α'/8.5.2015) «Τροποποίηση του Π.Δ. 347/1998 «Εξοπλισμός των πλοίων σύμφωνα με την Οδηγία 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 1996» (Α' 231), όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του με τα Π.Δ. 158/1999 (Α' 156), 137/2002 (Α' 112), 294/2003 (Α' 251), 194/2009 (Α' 239), 39/2010 (Α' 79), 128/2011 (Α' 259), 121/2012 (Α' 214) και 156/2013 (Α' 248) σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2013/52/ΕΕ της Επιτροπής της 30ης Οκτωβρίου 2013 (L 304/1/14.11.2013)», συμμορφώνεται η ελληνική Νομοθεσία με την ισχύουσα Ευρωπαϊκή.

## 2.4 ΟΡΙΣΜΟΙ- ΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΥΝΑΦΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ

Για τον σχεδιασμό ενός συστήματος λιμενικών εγκαταστάσεων για σκάφη αναψυχής απαραίτητη προϋπόθεση είναι υιοθέτηση μιας λογικής και κοινά αποδεκτής ορολογίας για την περιγραφή της κάθε μορφής και είδους λιμενικής εγκαταστάσεως.

Ένας **“λιμένας σκαφών αναψυχής”** υπάρχει για τα σκάφη αναψυχής. Αν δέχεται και άλλες κατηγορίες σκαφών τότε μετατρέπεται σε μικτό λιμένα, υποβαθμίζει τις παρεχόμενες υπηρεσίες του στα σκάφη αναψυχής, παύει να είναι αυτό που ήταν. Επίσης σε πολλές περιπτώσεις λιμένων συμβαίνει να προσδέσουν ευκαιριακά και σκάφη άλλων κατηγοριών για κάποια συγκεκριμένη αποστολή. Όμως ο λιμένας εξακολουθεί να ανήκει στην κατηγορία του και να εξυπηρετεί αποκλειστικά τα σκάφη για τα οποία σχεδιάστηκε. Αν ο συγκεκριμένος λιμένας αρχίσει να δέχεται μονίμως και σκάφη άλλης κατηγορίας (π.χ. ένας επιβατικός λιμένας που δέχεται και εμπορικά πλοία), τότε η κατηγορία του μεταβάλλεται σε “μικτό λιμένα”.

**«Τουριστικός λιμένας»** σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για/και να υποστηρίξει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται στις εξής κατηγορίες: α) Μαρίνες β) Καταφύγια και γ) Αγκυροβόλια.

Η κατηγορία Ξενοδοχειακοί Λιμένες που προβλεπόταν και ως τέτοιοι χωροθετήθηκαν 11 λιμένες, καταργήθηκε με το Ν.4070/2012 και οι ως άνω λιμένες εντάσσονται πλέον σε μια από

τις παραπάνω αναφερόμενες κατηγορίες. Κυρίως έχουν ενταχθεί στην κατηγορία του τουριστικού καταφυγίου.

α) **Μαρίνα** είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

β) **Καταφύγιο** είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριολογικές υποδομές το πολύ 200 m<sup>2</sup> με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.

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

Θέσεις ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών μπορούν να διαθέτουν υφιστάμενοι λιμένες άλλης κατηγορίας, (ακτοπλοΐας, εμπορικοί κλπ). Αρχικά υπήρχε η απαίτηση οι λιμένες να βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 5 ναυτικών μιλίων από υφιστάμενες μαρίνες να μην υπάρχει διαθεσιμότητα σε θέσεις ελλιμενισμού σε αυτές. Η διάταξη αυτή καταργήθηκε με την άρση των εμποδίων όπως αυτά προσδιορίστηκαν από τον ΟΟΣΑ.

Επίσης θεσμοθετήθηκε η τοποθέτηση ναυδέτων για εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών εκτός Θαλασσιών Ζωνών Λιμένα με τον Ν.4276/2014 ενώ δεν έχει ακόμη εκδοθεί η ΚΥΑ για την αδειοδότησή τους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι Μαρίνες δύναται να διαχωρισθούν σε Μαρίνες MEGA YATCHS (Θαλαμηγούς) και Μαρίνες όλων των υπολοίπων σκαφών.

Οι μαρίνες που εξυπηρετούν MEGA YATCHS έχουν ιδιαίτερες απαιτήσεις τόσο από λιμενικά έργα (μεγαλύτερα βάθη) όσο από πλευράς παροχών (π.χ. ελικοδρόμιο). Σήμερα στην Αττική λειτουργούν 2 μαρίνες για θαλαμηγούς (Φλοίσβου και Αθηνών), ενώ στην περιφέρεια μόνον η Μαρίνα Γουβιών στην Κέρκυρα δύναται να εξυπηρετήσει θαλαμηγούς. Στην υπόλοιπη επικράτεια οι θαλαμηγοί ελλιμενίζονται εντός των λιμένων όπου οι εγκαταστάσεις το επιτρέπουν.

**ΣΥΝΕΠΩΣ** οι λιμενικές εγκαταστάσεις που προορίζονται για την αποκλειστική χρήση από σκάφη αναψυχής, ανεξαρτήτως μεγέθους, τρόπου κατασκευής τους, χαρακτηρισμού τους για χωροθέτηση και αδειοδότηση, είδους εξοπλισμού και διευκολύνσεων που παρέχονται μέσω αυτών, θα χαρακτηρίζονται με τους παραπάνω όρους.

Η εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής σε εθνική κλίμακα σε μία χώρα όπως η Ελλάδα, με τις γεωγραφικές και γεωμορφολογικές ιδιομορφίες της, την υπάρχουσα εκτεταμένη λιμενική υποδομή (δεν γίνεται αναφορά στην παρούσα εργασία στην ποιότητα της υποδομής αυτής), τις ιδιοτυπίες του χαρακτήρα των κατοίκων της, την ύπαρξη ειδικών κλιματολογικών, την απομονωμένη θέση της από την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη (χώρο προελεύσεως μεγάλου αριθμού επισκεπτών της με ενδιαφέροντα στην ναυσιπλοΐα αναψυχής), τις οικονομικές δυνατότητές της, τον τρόπο κατασκευής - διαχείρισεως των δημοσίων έργων, και άλλα πολλά, απαιτεί την χωροθέτηση ενός Συστήματος Λιμένων Σκαφών Αναψυχής, ήτοι

#### **ένα ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

το οποίο θα περιλαμβάνει:

- **ΚΑΙ νέους και παλαιούς λιμένες** αμιγώς για σκάφη αναψυχής, έργα ακριβά, έργα προκαλούντα συχνά αντιδράσεις όταν υλοποιούνται, έργα όμως ορισμένες φορές απαραίτητα
- **ΚΑΙ ζώνες για σκάφη αναψυχής σε υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις** (από αυτούς που διαθέτει σε αφθονία η χώρα μας και τις περισσότερες φορές υποχρησιμοποιούνται) με αναβάθμιση και προσθήκη ειδικού εξοπλισμού για καλή εξυπηρέτηση. Πρόκειται ουσιαστικά για αναβάθμιση και προσαρμογή της υποδομής - ανωδομής υπάρχοντων μικτών λιμένων, ώστε να εξυπηρετούν και σκάφη αναψυχής.
- **ΚΑΙ εξοπλισμένα αγκυροβόλια** για απλή πρόσδεση σκαφών σε φυσικούς ή τεχνητά προστατευμένους όρμους, “αγκαλιές” κ.α.
- **ΚΑΙ (σωστά) κεκλιμένα επίπεδα** (“γλύστρες”) για την είσοδο / έξοδο σκαφών αναψυχής από τον χώρο στον οποίο διάγουν το μεγαλύτερο μέρος της ζωής τους, την ξηρά, στη θάλασσα.

Για να αναπτυχθεί ένα **ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ** προτάθηκε η επόμενη διάκριση στις λιμενικές εγκαταστάσεις για σκάφη αναψυχής, η οποία γίνεται διεθνώς:

#### **ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ) ΒΑΡΕΩΣ ΤΥΠΟΥ:**

και

#### **ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ) ΕΛΑΦΡΟΥ ΤΥΠΟΥ:**

Οι πρώτες περιλαμβάνουν λιμενική υποδομή σημαντική, αμετακίνητη και με μεγάλο χρόνο ζωής. Οι μεγάλης κλίμακας επιχωματώσεις κυρίως για χώρους σταθμεύσεως αυτοκινήτων, τις καθιστούν λιμένες - πάρκινγκ.



Οι δεύτερες μπορούν να οριστούν και ως εγκαταστάσεις, οι οποίες αλλοιώνουν κατά το δυνατό ολιγότερο το περιβάλλον και ενσωματώνονται σε μεγάλο βαθμό με το δομημένο τοπίο. Περιλαμβάνουν υποδομές και εξοπλισμό απλό και σχετικά μικρού κόστους. Είναι “εξελιξιμες” στον χρόνο και στον χώρο.

Στον πρώτο τύπο υπάγονται οι παρακάτω εγκαταστάσεις:

- **λιμένες σκαφών αναψυχής**
- **κεκλιμένα επίπεδα** (εφόσον είναι σημαντικών διαστάσεων)

Στον δεύτερο τύπο υπάγονται οι παρακάτω εγκαταστάσεις:

- **ζώνες για σκάφη αναψυχής σε υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις**  
(εφόσον δεν απαιτούν την κατασκευή νέων εξωτερικών λιμενικών έργων)
- **εξοπλισμένα αγκυροβόλια**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙ.Σ.Α-Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α.

### 3.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΖΩΝΩΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Για την προσέλκυση σκαφών και την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας αναψυχής σε μία περιοχή, θα πρέπει να παρέχεται στα σκάφη υποδομή και εξοπλισμός για την εξυπηρέτηση τους από κάθε άποψη τόσο στην θάλασσα, όσο και στην ξηρά, ασφάλεια από πλευράς ναυσιπλοΐας, ενδιαφέροντος από πλευράς τουρισμού και αναψυχής και τέλος υποδομής για εξυπηρέτηση των επιβατών.

Η ασφάλεια ναυσιπλοΐας προϋποθέτει, ότι στην περιοχή αυτή θα υπάρχουν σε σχετικά λογικές αποστάσεις θέσεις, όπου το σκάφος θα μπορεί να προφυλαχθεί από τον καιρό, να ανεφοδιαστεί σε καύσιμα - τρόφιμα - νερό, να κάνει επισκευές, να διαχειμάσει κ.α.

Η ασφάλεια ναυσιπλοΐας επίσης προϋποθέτει, ότι η περιοχή θα έχει μία κάποια ομοιογένεια τοπογραφικών, κλιματολογικών και ωκεανογραφικών χαρακτηριστικών. Επίσης οι συνθήκες πλεύσεως, που καθορίζονται από την ικανότητα του σκάφους και του κυβερνήτη, θα πρέπει να βρίσκονται σε κοινό επίπεδο δυσκολίας.

Για να μπορεί μία περιοχή να προσελκύσει επισκέπτες με σκάφη αναψυχής, θα πρέπει εκτός της αναγκαίας υποδομής σε λιμενικές εγκαταστάσεις να διαθέτει φυσικές καλλονές και / ή σε σχετικά μικρή απόσταση από την ακτή και με εύκολη πρόσβαση να υπάρχουν αρχαιολογικοί χώροι, παραδοσιακοί οικισμοί και γενικά αξιοθέατα με τουριστικό ενδιαφέρον.

Με εφαρμογή των παραπάνω κριτηρίων ο θαλάσσιος χώρος της χώρας προτάθηκε και διαχωρίστηκε σε **ΖΩΝΕΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (Ζ.Ν.Α.)** κάθε μία από τις οποίες έχει ομοιογενή τοπογραφικά, κλιματολογικά και ωκεανογραφικά χαρακτηριστικά και κάποια ιδιαίτερα πολιτισμικά χαρακτηριστικά.

Ήδη, πολλές από τις ζώνες αυτές έχουν καθοριστεί de facto σαν κλασικές θαλάσσιες διαδρομές από τους ιστιοπλόους και τον θαλάσσιο τουρισμό γενικότερα. Οι τουρίστες ως επί το πλείστον διαθέτουν μία έως δύο εβδομάδες για θαλάσσιο τουρισμό, που σπάνια μπορεί να επεκταθεί στις τρεις εβδομάδες. Κάθε **Ζώνη Ναυσιπλοΐας Αναψυχής** προσφέρει εναλλακτικές διαδρομές που διανύονται σε ανάλογο χρόνο, προσαρμοζόμενες ανάλογα με τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες.

Η επικοινωνία μεταξύ των ζωνών δεν είναι πάντα ευχερής λόγω αποστάσεων ή δυσκολιών πλεύσεως και για τον λόγο κάθε **Ζ.Ν.Α** πρέπει να παρέχει όλες τις δυνατές εξυπηρετήσεις στα σκάφη (ανεφοδιασμός - επισκευές- διαχείριση).

Σύμφωνα με τα κριτήρια που αναπτύχθηκαν παραπάνω, ο Ελληνικός θαλάσσιος χώρος προτάθηκε αρχικά (2001, Κ.Ι Μουτζούρης) να διαχωριστεί σε 9 Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (Ζ.Ν.Α.), οι οποίες

περιγράφονται στη συνέχεια:

### **Z.N.A 1: ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ - ΒΟΡΕΙΟΙ ΣΠΟΡΑΔΕΣ**

Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει τον Θερμαϊκό Κόλπο, την Χαλκιδική, τις Βόρειες Σποράδες και τον Παγασητικό Κόλπο. Αποτελεί μία ενιαία Z.N.A. ιδιαίτερα για τους κατοίκους της Θεσσαλίας, της Δυτικής Μακεδονίας και της Θεσσαλονίκης. Απέχει σημαντικά από τα σημαντικά νησιά του Αιγαίου και αποτελεί μία αυτόνομη ζώνη.



**Σχήμα 3.1:** Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Μάντζιος Θ. Κ. (2016), Βάση Δεδομένων Τουριστικών Λιμένων Ελλάδος, Δ.Ε. Κ.Ι Μουτζούρης, Θ.Γιαντσή

**Z.N.A. 2: ΘΡΑΚΙΚΟ ΠΕΛΑΓΟΣ - ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ**

Ορίζεται δυτικά από την Χερσόνησο του Άθω, στην οποία δεν επιτρέπεται η αποβίβαση και ανατολικά από τις ακτές της Τουρκίας. Περιλαμβάνει δύο σημαντικά νησιά, την Θάσο και την Σαμοθράκη. Αποτελεί μία χωριστή Z.N.A. κυρίως για μεγάλα και εξοπλισμένα σκάφη.

Το όριο μεταξύ των Z.N.A. 1 και 2 είναι κάπως ασαφές και τοποθετείται μάλλον στην Χερσόνησο του Άθω, η οποία δεν είναι προσεγγίσιμη από τα σκάφη αναψυχής υπό όλες τις συνθήκες.

**Z.N.A. 3: ΚΕΝΤΡΙΚΟ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΙΓΑΙΟ**

Πολλά σκάφη με ορμητήριο τις ανατολικές ακτές της Αττικής της Εύβοιας και την Κάρυστο κατευθύνονται προς την Σκύρο και τα ανατολικά νησιά Χίο, Λέσβο και Ψαρά, νησιά με ιδιαίτερα πολιτισμικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά και παραπλήσιες κλιματικές συνθήκες. Υπάρχουν πολλές θέσεις για καταφύγιο των σκαφών αναψυχής στα μεγαλύτερα νησιά, ενώ είναι εύκολη και η πρόσβαση στις Τουρκικές ακτές βορειότερα της Σμύρνης. Είναι μία ζώνη με αρκετές δυσκολίες ναυσιπλοΐας, ιδιαίτερα κατά το θέρος με τα μελτέμια.

Ο Ευβοϊκός Κόλπος, βόρειος και νότιος, εντάσσεται στην Z.N.A. 3 επειδή αποτελεί "προθάλαμο" του για όσους κατευθύνονται στα ανατολικά νησιά. Ταυτοχρόνως όμως παρατηρείται ότι ο κόλπος αυτός αποτελεί από μόνος του μία σχεδόν αυτόνομη ζώνη ναυσιπλοΐας ιδιαίτερα για πολλούς Αθηναίους τα Σαββατοκύριακα. Θα μπορούσε να ονομαστεί ως Z.N.A. 3α.

Τα Δωδεκάνησα είναι μία περιοχή με ιδιαίτερο χρώμα και πολλά κοινά χαρακτηριστικά από απόψεως ναυσιπλοΐας και μορφολογίας ακτών. Είναι αρκετά απομακρυσμένα από την υπόλοιπη Ελλάδα και αποτελούν μία ανεξάρτητη ζώνη ναυσιπλοΐας. Υπάρχει επικοινωνία με τις τουριστικές περιοχές στα Τουρκικά παράλια. Λόγω αποστάσεων και σχετικής ομοιομορφίας στη ζώνη αυτή εντάσσονται και τα νησιά Σάμος και Ικαρία, καθώς και το απομονωμένο Καστελόριζο, ορμητήριο από / προς την Κύπρο. Μεγάλο τμήμα της υπόψη ζώνης παρουσιάζει παρόμοιες δυσκολίες ναυσιπλοΐας, όπως η Z.N.A. 3.

**Z.N.A. 4: ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΙΓΑΙΟ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ**

Τα Δωδεκάνησα είναι μια περιοχή με ιδιαίτερο χρώμα και πολλά κοινά χαρακτηριστικά από απόψεως ναυσιπλοΐας και μορφολογίας ακτών. Είναι αρκετά απομακρυσμένα από την υπόλοιπη Ελλάδα και αποτελούν μία ανεξάρτητη ζώνη ναυσιπλοΐας. Υπάρχει επικοινωνία με τις τουριστικές περιοχές στα Τουρκικά παράλια. Λόγω αποστάσεων και σχετικής ομοιομορφίας στη ζώνη αυτή εντάσσονται και τα

νησιά Σάμος και Ικαρία καθώς το Καστελόριζο.

#### **Z.N.A. 5: ΚΡΗΤΗ**

Η Κρήτη είναι περιοχή με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Έχει απότομες ακτές, ιδίως στο νότιο τμήμα και ολίγα ασφαλή για όλους τους καιρούς καταφύγια, παρά τα έργα που έχουν κατασκευαστεί κατά τα τελευταία χρόνια. Περιβάλλεται από πελάγη με υψηλούς κυματισμούς. Αυτή η ιδιομορφία, δημιουργεί στην Κρήτη ιδιαίτερες συνθήκες ναυσιπλοΐας. Λαμβανομένης υπόψη και τις αποστάσεις από τα γύρω νησιά και τη χερσαία Ελλάδα, η θαλάσσια περιοχή της Κρήτης αποτελεί ιδιαίτερη και ανεξάρτητη ζώνη ναυσιπλοΐας, έχοντας Βορειοδυτικά, Βόρεια και Βορειοανατολικά όρια τη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Κρήτης και Αντικυθήρων, Κυκλάδων και Κάσου αντίστοιχα, νότια δε τα νότια θαλάσσια όρια της Ελλάδας.

Κατά την θερινή περίοδο είναι πολύ δύσκολη η ναυσιπλοΐα αναψυχής στις βόρειες ακτές της Κρήτης λόγω των βορείων ανέμων και των πολύ μεγάλων αναπτυγμάτων πελάγους. Πρόκειται για μία απομονωμένη Z.N.A.

#### **Z.N.A. 6: ΚΥΚΛΑΔΕΣ**

Οι Κυκλάδες είναι ένα σύνολο νησιών που δεν απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 20 ν.μ. Προσφέρουν μία περιοχή ναυσιπλοΐας με πολλά κοινά χαρακτηριστικά τόσο από άποψη φυσικού περιβάλλοντος, όσο και κλιματολογικών συνθηκών. Το σύνολο αυτών των νησιών είναι προς τα Βορειοανατολικά, Νότια και Δυτικά απομονωμένο από άλλα νησιά ή την χερσαία Ελλάδα, με δυσκολίες στην εύκολη πλεύση προς τις διευθύνσεις αυτές. Προς τα Βορειοδυτικά οι αποστάσεις με την Αττική και την Εύβοια είναι τέτοιες που επιβάλλουν την ένταξη του Νότιου Ευβοϊκού στην ίδια ζώνη ναυσιπλοΐας. Η περιοχή των Κυκλάδων, του Νότιου Ευβοϊκού και των ΝΑ ακτών της Εύβοιας πρέπει να θεωρηθεί ως ανεξάρτητη ζώνη ναυσιπλοΐας, με όρια προς τα Δυτικά, Νότια και Ανατολικά τις θαλάσσιες περιοχές που χωρίζουν τις Κυκλάδες από τον Σαρωνικό, την Πελοπόννησο, την Κρήτη και τα Δωδεκάνησα αντίστοιχα.

Νοτιότερα του Κατάκολου και σε όλες τις Νοτιοδυτικές ακτές της Πελοποννήσου παρουσιάζεται μία ομοιομορφία τόσο στις συνθήκες ναυσιπλοΐας (περιοχή ακάλυπτη σε Νότιους, Νοτιοδυτικούς κυματισμούς, έλλειψη καταφυγίων) όσο και στο φυσικό περιβάλλον που συνεχίζεται σε όλη τη Νότια Πελοπόννησο καθώς και στις Νήσους Κύθηρα - Αντικύθηρα. Όλη αυτή η περιοχή μπορεί να ενταχθεί σε μία ενιαία Z.N.A., η οποία μπορεί να επεκταθεί μέχρι τις Νοτιοανατολικές ακτές της Πελοποννήσου απ' όπου είναι δύσκολη η ναυσιπλοΐα προς τα Ανατολικά, λόγω της μεγάλης αποστάσεως από τα νησιά των Κυκλάδων. Όριο προς τα Ανατολικά θεωρείται η θαλάσσια περιοχή μεταξύ Πελοποννήσου - Κυκλάδων και στα Βορειοανατολικά η αρχή του Αργολικού Κόλπου, όπου υπάρχει αλλαγή στις συνθήκες ναυσιπλοΐας.

Πρόκειται για μία Ζ.Ν.Α. με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και καλές συνθήκες κατά την θερινή περίοδο, σε αντίθεση με αυτές του Αιγαίου - Κρητικού.

#### **Ζ.Ν.Α. 7:                   ΝΟΤΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ**

Νοτιότερα του Κατάκολου και σε όλες τις Νοτιοδυτικές ακτές της Πελοποννήσου παρουσιάζεται μία ομοιομορφία τόσο στις συνθήκες ναυσιπλοΐας (περιοχή ακάλυπτη σε Νότιους, Νοτιοδυτικούς κυματισμούς, έλλειψη καταφυγίων) όσο και στο φυσικό περιβάλλον που συνεχίζεται σε όλη τη Νότια Πελοπόννησο καθώς και στις Νήσους Κύθηρα - Αντικύθηρα. Όλη αυτή η περιοχή μπορεί να ενταχθεί σε μία ενιαία Ζ.Ν.Α., η οποία μπορεί να επεκταθεί μέχρι τις Νοτιοανατολικές ακτές της Πελοποννήσου απ' όπου είναι δύσκολη η ναυσιπλοΐα προς τα Ανατολικά, λόγω της μεγάλης αποστάσεως από τα νησιά των Κυκλάδων. Όριο προς τα Ανατολικά θεωρείται η θαλάσσια περιοχή μεταξύ Πελοποννήσου - Κυκλάδων και στα Βορειοανατολικά η αρχή του Αργολικού Κόλπου, όπου υπάρχει αλλαγή στις συνθήκες ναυσιπλοΐας.

Πρόκειται για μία Ζ.Ν.Α. με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και καλές συνθήκες κατά την θερινή περίοδο, σε αντίθεση με αυτές του Αιγαίου - Κρητικού.

#### **Ζ.Ν.Α. 8:                   ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ- ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ**

Ο Σαρωνικός Κόλπος και ευρύτερα η περιοχή του Αργοσαρωνικού, λόγω της μικρής αποστάσεως από την πρωτεύουσα με τον μισό πληθυσμό της Ελλάδας και των σχετικά εύκολων συνθηκών ναυσιπλοΐας, παρουσιάζει μία σημαντικότερη κίνηση σκαφών αναψυχής. Η περιοχή αυτή έχει οριστεί από τους θαλάσσιους τουρίστες ως μία ιδιαίτερη ζώνη ναυσιπλοΐας. Λόγω της μικρής αποστάσεως από την περιοχή και των ίδιων συνθηκών ναυσιπλοΐας, στο υποσύστημα αυτό εντάσσεται και ο Αργολικός. Ο παρακείμενος Κορινθιακός Κόλπος μέχρι το στενό Ρίου - Αντίρριου, ο διάπλους του οποίου παρουσιάζει δυσκολίες και μεγάλη κίνηση λόγω των τακτικών διελεύσεων των τοπικών ferry boats, παρά την γειτονία του με την Ζ.Ν.Ζ. 8 μάλλον δεν μπορεί να ενταχθεί σε αυτήν λόγω της υπάρξεως της διώρυγας Κορίνθου με τα υψηλά τέλη διελεύσεως.

Η Ζ.Ν.Α. 8 παρουσιάζει την μεγαλύτερη κίνηση και αποτελεί την “καρδιά” του συστήματος ναυσιπλοΐας αναψυχής της χώρας.

**Z.N.A. 9: ΙΟΝΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ**

Η περιοχή του Ιονίου Πελάγους μπορεί να αποτελέσει μία αυτόνομη ζώνη ναυσιπλοΐας από τα βορειοδυτικά θαλάσσια όρια της Ελλάδας (διαπόντιο νησί: Οθωνοί) μέχρι και το Κατάκολο, και από τα δυτικά όρια μέχρι τις δυτικές ακτές της Ηπείρου και της Στερεάς Ελλάδας, τμήμα της Πελοποννήσου μέχρι το Κατάκολο, συμπεριλαμβανομένου και του Πατραϊκού Κόλπου, μέχρι το Ρίο-Αντίρριο.

Η περιοχή αυτή παρουσιάζει κάποια ομοιομορφία τόσο πολιτισμική (Επτάνησα) όσο και από πλευράς καιρικών συνθηκών. Είναι γενικά περιοχή προστατευμένη από τους δυνατούς ανέμους και τους υψηλούς κυματισμούς του θέρους και διαθέτει αρκετούς όρμους και καταφύγια. Στη Ζώνη αυτή εντάσσεται και ο Πατραϊκός Κόλπος μέχρι το Ρίο - Αντίρριο και λόγω ομοιομορφίας καιρικών συνθηκών και η περιοχή του Ιονίου μέχρι Ζάκυνθο και Κατάκολο (επίγειο της Αρχαίας Ολυμπίας).

Νοτίως της περιοχής αυτής βρίσκεται το εκτεθειμένο στους ΒΔ, Δ, ΝΔ ανέμους τμήμα του Ιονίου Πέλαγος, παρατηρείται αδυναμία εξευρέσεως καταφυγίων και αλλαγή του φυσικού περιβάλλοντος (Δυτική και Νοτιοδυτική Πελοπόννησος).

Ο Κορινθιακός Κόλπος αποτελεί ένα ιδιάζον υποσύστημα για τους παρακάτω λόγους:

- (α) Διαχωρίζεται από τον Πατραϊκό - Ιόνιο Πέλαγος με το στενό Ρίου - Αντίρριου, διάυλο με έντονη κυκλοφορία και ισχυρά ρεύματα.
- (β) Διαχωρίζεται από τον Σαρωνικό με την διώρυγα της Κορίνθου, διάυλο με συχνές απαγορεύσεις και υψηλά τέλη διελεύσεως.
- (γ) Δεν εμφανίζει αξιόλογη κίνηση σκαφών αναψυχής.

Θεωρείται τελικώς ως υποσύστημα της Z.N.A. 9 και ονομάζεται Z.N.A 9<sup>α</sup>

### 3.2 ΕΙΔΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Όπως αναφέρθηκε στην Ενότητα 2.3, το 2009 (ΦΕΚ 3155/Β'/11/6/2099) εγκρίνεται το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού.

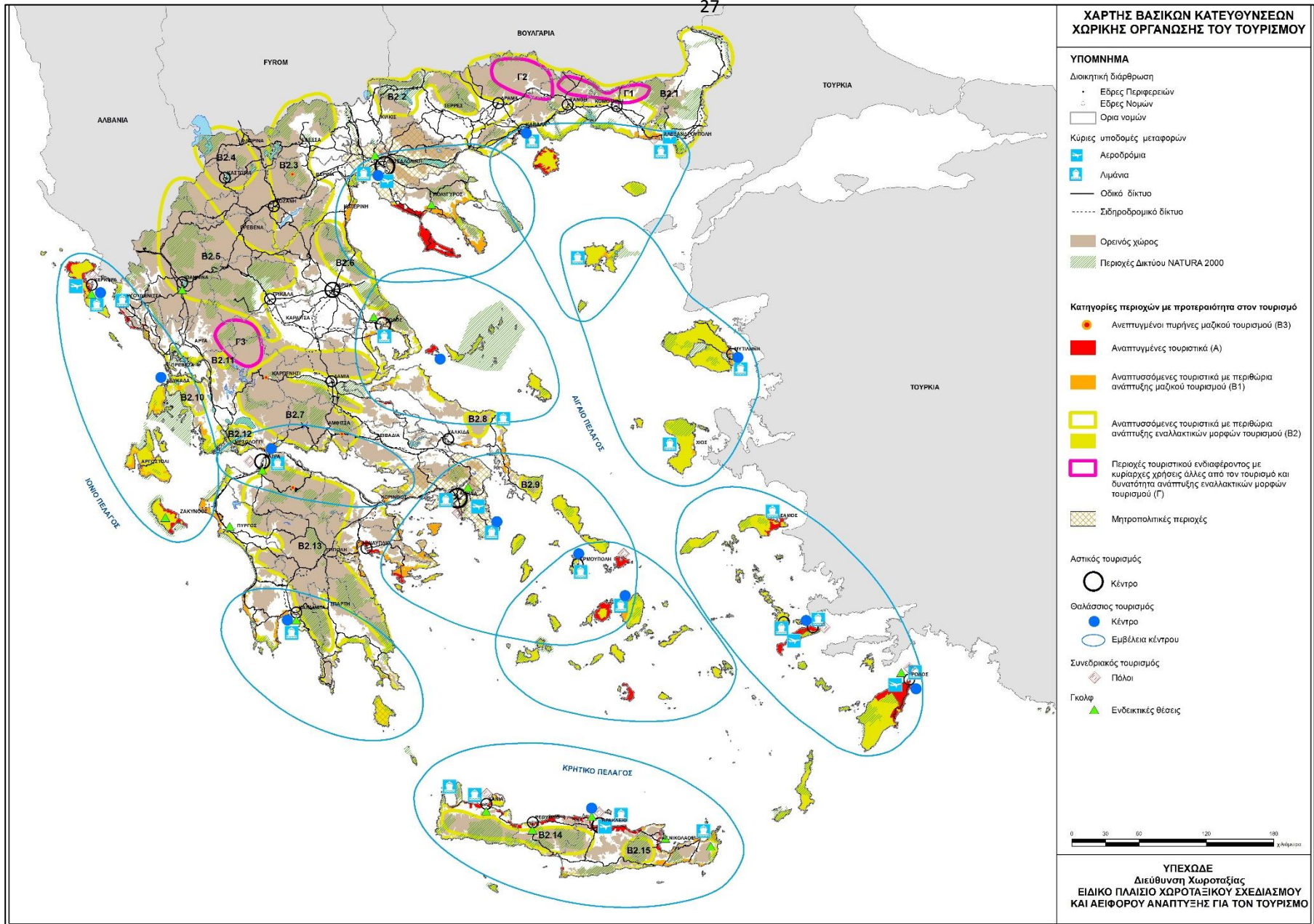
Στόχος του ήταν η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος, η εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των πόρων που ενδιαφέρουν τον τουρισμό, η ενίσχυση των πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης καθώς και η διαμόρφωση ενός σαφέστερου πλαισίου κατευθύνσεων προς τον υποκείμενο σχεδιασμό, τις αδειοδοτούσες αρχές και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Στον εν λόγω Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού, ο θαλάσσιος τουρισμός προσδιορίστηκε από τη δυνατότητα χρήσης ιδιόκτητων και εκμισθωμένων σκαφών αναψυχής διαφορετικών μεγεθών και εμβέλειας ταξιδιών, με ή άνευ πληρώματος και με ποικίλους τρόπους κίνησης. Για την ανάπτυξή του προτάθηκε η δημιουργία ενός αριθμού κέντρων υποστήριξης έντεκα (11) ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού (βλ. Σχήμα 3.2), τα οποία θα διέθεταν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες, κ.λπ. Τα κέντρα αυτά θα εξυπηρετούσαν το μεγαλύτερο δυνατό συνδυασμό θαλάσσιων δραστηριοτήτων του τουρισμού. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων αποτέλεσε η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και η γειτνίαση με αεροδρόμιο. Οι δέκα ενότητες και τα κέντρα που τις υποστηρίζαν, ορίστηκαν ως εξής:

- Λαύριο και η ζώνη με τους υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες από τον Πειραιά μέχρι τη Βουλιαγμένη, με ακτίνα επιρροής τις Βόρειες και Δυτικές Κυκλάδες, το Νότιο Ευβοϊκό και τον Αργοσαρωνικό αντιστοίχως.
- Θεσσαλονίκη με ακτίνα επιρροής τις ακτές του ομώνυμου Νομού, των Νομών Λάρισας, Πιερίας και Χαλκιδικής.
- Καβάλα σε συνδυασμό με την Αλεξανδρούπολη με ακτίνα επιρροής τις παράκτιες περιοχές και τα νησιά της περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, τη Λήμνο και τον Αη Στράτη.
- Λέσβο με ακτίνα επιρροής τα νησιά της περιφέρειας Βορείου Αιγαίου και τα απέναντι παράλια της Τουρκίας.
- Νάξος και Σύρος με ακτίνα επιρροής τις Κεντρικές, Νότιες και Ανατολικές Κυκλάδες.
- Ρόδος και Κως, με ακτίνα επιρροής τα Δωδεκάνησα και τα νησιά Σάμο – Ικαρία.
- Σκιάθος σε συνδυασμό με το Βόλο με ακτίνα επιρροής τις Βόρειες Σποράδες, Μαγνησία, τις ακτές της Λάρισας, Βόρεια Εύβοια και Σκύρο.



- Κέρκυρα και Λευκάδα, με ακτίνα επιρροής τις ακτές της Δυτικής Ελλάδας συμπεριλαμβανομένου και του Αμβρακικού κόλπου, της Β.Δ. Πελοποννήσου και των νησιών του Ιονίου.
- Πάτρα με ακτίνα επιρροής τις ακτές του Κορινθιακού και Πατραϊκού Κόλπου, της Δυτικής Ελλάδας και νήσων του Ιονίου.
- Καλαμάτα με ακτίνα επιρροής τις ακτές της Νότιο Δυτικής και Νότιο Ανατολικής Πελοποννήσου.
- Ηράκλειο σε συνδυασμό με τα Χανιά με ακτίνα επιρροής κυρίως τις βόρειες ακτές της Κρήτης.
- Η πύκνωση του δικτύου των τουριστικών λιμένων κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργική συνοχή του δικτύου κάθε επιμέρους ενότητας θαλάσσιου τουρισμού.
- Η βελτίωση των υποδομών των σημείων ελλιμενισμού (μαρίνες, αγκυροβόλια) και η εποχική αύξηση της χωρητικότητάς τους (ειδικά στο Ιόνιο, τις Κυκλάδες και τις Σποράδες). Η ανάπτυξη «πράσινων υποδομών» (ενέργεια, διαχείριση απορριμμάτων κ.λπ.).
- Η ανάπτυξη και λειτουργία συστημάτων ηλεκτρονικής ενημέρωσης για διαθεσιμότητα θέσης, κόστος



Σχήμα 3.2: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (2009)

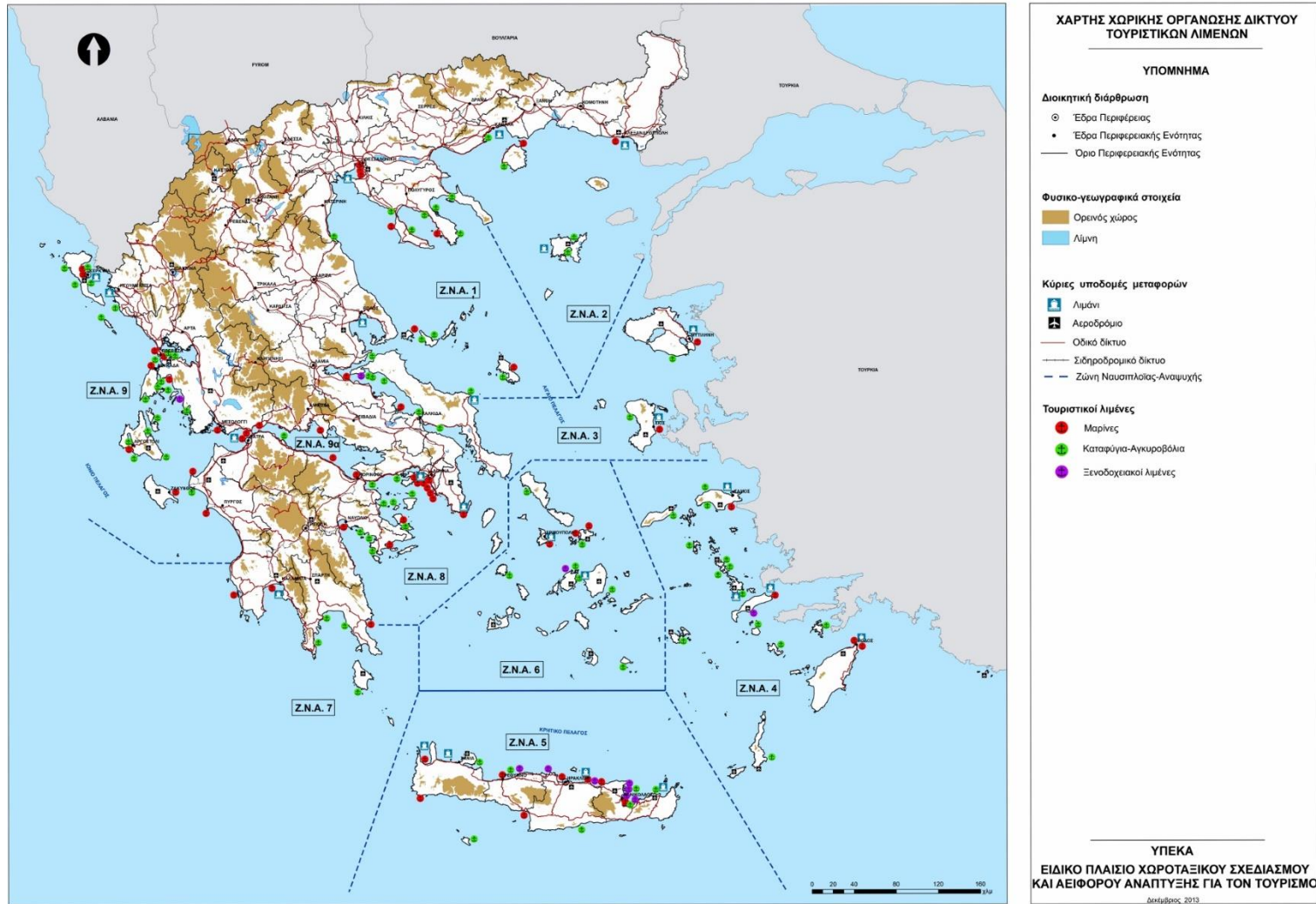
Με την υπ' αριθμ 67659 Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 1138/Β'/12.12.2013) εγκρίνεται η τροποποίηση του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού. Στην εν λόγω τροποποίηση δίνονται οι Στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης του γιώτινγκ λαμβάνοντας υπόψη:

- Τις θέσεις των ήδη χωροθετημένων τουριστικών λιμένων, όπως αυτές αποτυπώνονται στο Χάρτη Χωρικής Οργάνωσης Δικτύου Τουριστικών Λιμένων (βλ. Σχήμα 3.3) και παραθέτοντας κατάλογο χωροθετημένων τουριστικών λιμένων.
- Την οργάνωση του θαλάσσιου χώρου σε Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής βάσει γεωγραφικών χαρακτηριστικών, μετεωρολογικών συνθηκών, προτιμώμενων ιστιοπλοϊκών διαδρομών κ.λπ. Οι Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής, όπως εμφανίζονται στο Χάρτη Οργάνωσης Δικτύου Τουριστικών Λιμένων (βλ. Σχήμα 3.3), είναι οι εξής: – Ζ.Ν.Α. 1: Θερμαϊκός–Βόρειες Σποράδες–Παγασητικός–Βόρειος Ευβοϊκός, Ζ.Ν.Α. 2: Θρακικό πέλαγος–Βόρειο Αιγαίο, Ζ.Ν.Α. 3: Κεντρικό–Ανατολικό Αιγαίο, Ζ.Ν.Α. 4: Νοτιανατολικό Αιγαίο – Δωδεκάνησα, Ζ.Ν.Α. 5: Κρήτη, Ζ.Ν.Α. 6: Κυκλάδες, Ζ.Ν.Α. 7: Νότια Πελοπόννησος, Ζ.Ν.Α. 8: Αργολικός – Σαρωνικός – Νότιος Ευβοϊκός, Ζ.Ν.Α. 9 Ιόνιο Πέλαγος, Ζ.Ν.Α. 9α: Κορινθιακός (υποσύστημα Ζ.Ν.Α. 9) Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην πύκνωση του δικτύου στο Ιόνιο Πέλαγος, στο Ανατολικό και Νοτιανατολικό Αιγαίο, καθώς και σε κόλπους, όπως ο Αργοσαρωνικός, ο Αργολικός και ο Παγασητικός.

Οι Ζώνες Ναυσιπλοΐας ταυτίζονται με τις Ζώνες που αναλύθηκαν στην Ενότητα 3.1.

Το 2009 έξι ΜΚΟ (Ελληνική Εταιρεία Προστασίας της Φύσης, Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, Ορνιθολογική Εταιρεία, «Αρκτούρος», «Αρχέλων», «Καλλιιστώ»), προσφεύγουν ενάντια στο πρώτο Ειδικό χωροταξικό για τον τουρισμό και η έκδοση απόφασης (519/17) του Ε' Τμήματος του ΣτΕ αναβάλλεται καθώς το 2013 το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής θέσπισε το δεύτερο ειδικό χωροταξικό για τον τουρισμό που περιεγράφηκε παραπάνω.

Τελικά, το δεύτερο πλαίσιο ακυρώθηκε από την Ολομέλεια του ΣτΕ το 2015, καθώς δεν είχε τηρηθεί η νόμιμη διαδικασία για την έγκρισή του. Αυτομάτως λοιπόν είχε επανέλθει σε ισχύ το πρώτο πλαίσιο, του 2009. Με τη νέα απόφαση το Ε' Τμήμα έκρινε ότι δεν μπορεί το παλιό πλαίσιο να θεωρηθεί ότι βρίσκεται σε ισχύ. Σύμφωνα με το σκεπτικό, η πολιτεία είχε το 2013 αναθεωρήσει το παλιό πλαίσιο επειδή ήταν παρωχημένο και συνεπώς, ως τέτοιο, δεν μπορεί να επανέλθει. Αντ' αυτού, «μετά την ακύρωση του νεότερου πλαισίου και μέχρι την έγκριση εξακολουθεί να είναι δυνατή η ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας στη χώρα με βάση τις προβλέψεις που τυχόν υπάρχουν σε υφιστάμενα περιφερειακά χωροταξικά πλαίσια καθώς και τα κατωτέρου ιεραρχικώς επιπέδου σχεδιασμού»



**Σχήμα 3.3:** Χάρτης Χωρικής Οργάνωσης Δικτύων Τουριστικών Λιμένων

### 3.3 ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΛΙ.Σ.Α- Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α.

Ένα **ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ** είναι ένα υποσύνολο ενός **ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**. Ένα πλήρες Ε.ΣΥ.Λ.Α. μπορεί να καλύψει μέρος των εθνικών αναγκών, ενώ ένα πλήρες Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α. σχεδόν το σύνολό τους.

Το **Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α.** περιλαμβάνει:

(1) **ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ:**

**ΛΙ.Σ.Α.**

Λιμένες για χρήση και εξυπηρέτηση αμιγώς σκαφών αναψυχής. Είναι οι κοινώς λεγόμενες “μαρίνες”, με ό,τι αυτές περιλαμβάνουν για να είναι πραγματικές μαρίνες

Μπορούν να υπάρχουν πολλές κατηγοριοποιήσεις των ΛΙ.Σ.Α., όπως π.χ. Ιδιωτικός ΛΙ.Σ.Α., ΛΙ.Σ.Α. ενός Ο.Τ.Α., ΛΙ.Σ.Α. ενός Ναυτικού Ομίλου, ΛΙ.Σ.Α. μικρής ή μεγάλης χωρητικότητας κλπ. κλπ.

(2) **ΖΩΝΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ: ΖΩ.Σ.Α.Ύ.Λ.Ε.**

Εγκατάσταση / τοποθέτηση εξοπλισμού και κατασκευή υποδομής, ανωδομής σε ειδικές ζώνες υφισταμένων και λειτουργούντων μικτών λιμένων, ώστε να εξυπηρετούν άρτια καταφεύγοντα εκεί για οποιονδήποτε λόγο (από ανάγκη, για ανάπαυση, για επίσκεψη κ.α) σκάφη αναψυχής. Η ζώνη μπορεί να είναι για λίγα έως πολλά (π.χ. 80) σκάφη, αναλόγως με τον υπάρχοντα χώρο, την οικονομική δυνατότητα, τον αναμενόμενο αριθμό σκαφών αναψυχής. Η βασική διαφορά από έναν ΛΙ.Σ.Α. είναι ότι πρόκειται κυρίως για θαλάσσια ζώνη για σκάφη αναψυχής εντός ενός μικτού λιμένα.

Υπό μία έννοια πρόκειται για “**καταφύγια**” (αλλά όχι υπό την αποκλειστική έννοια του να καταφύγει το σκάφος για να προφυλαχτεί από δυσμενείς συνθήκες π.χ. τον κακό καιρό) ή υπό άλλη έννοια για τις “**σκάλες**” του Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α

(3) **ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

**Α.Σ.Α**

(4) **ΚΕΚΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

**ΚΕ.Σ.Α.**

για ελεγχόμενη εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής σε σωστά χωροθετημένες θέσεις. Είναι δυνατόν (και επιθυμητό) να συνδυάζονται με παρακείμενο πάρκινγκ σκαφών επί της ξηράς, όπου τα σκάφη αναψυχής θα μπορούν να αποθηκεύονται, επισκευάζονται κ.α.

Στην παρούσα επιδιώκεται να αναλυθούν και οι τέσσερις παραπάνω τύπων λιμενικών εγκαταστάσεων ώστε να επιλυθούν σε μεγάλο βαθμό τα παρατηρούμενα σήμερα (και μη επιλυόμενα) προβλήματα στην εξυπηρέτηση των Σ.Α. στην χώρα μας. Ο μονολιθικός

προσανατολισμός στην κατασκευή μόνο λιμένων σκαφών αναψυχής είναι σπατάλη οικονομικών πόρων, είναι εκτός κλίμακας (αισθητικής, μεγέθους, ψυχοσυνθέσεως) της χώρας μας. Κατασκευάζεται ένας νέος λιμένας για σκάφη αναψυχής, ΕΦΟΣΟΝ αποδεδειγμένα απαιτείται ένας τέτοιος και αν αποδεικνύεται ότι φθηνότερες και φιλικότερες προς το περιβάλλον λύσεις (όπως η χρησιμοποίηση τμημάτων υπάρχοντων λιμένων μικτής χρήσεως με αναβάθμιση της υποδομής τους) δεν επαρκούν. Και όλα αυτά λαμβανομένου υπόψη και του γεγονότος ότι, ένας λιμένας σκαφών αναψυχής δεν είναι από μόνος του ένα οικονομικά βιώσιμο project. Όταν αποδειχτεί ότι σε μία περιοχή πραγματικά απαιτείται η κατασκευή ενός νέου λιμένα σκαφών αναψυχής, ο σχεδιασμός και η διαστασιολόγησή του θα πρέπει να γίνει με κριτήρια, όπως τα επόμενα:

(α) Πραγματικές ανάγκες σε αριθμό σκαφών αναψυχής

(β) Μέτρο και όχι άμετρες φιλοδοξίες των μελετητών του. Η Ελλάδα δεν έχει ούτε τα χαρακτηριστικά, ούτε επιθυμεί να γίνει π.χ. Καλιφόρνια

(γ) Εναρμονισμός προς το περιβάλλον

### 3.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΛΙ.Σ.Α)

#### 3.4.1 ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΛΙ.Σ.Α)

Στην παρούσα μελέτη χαρακτηρίζεται ένας λιμένας ως **ΛΙ.Σ.Α.** (μαρίνα) εφόσον αθροιστικώς:

(α) εξυπηρετεί σκάφη αναψυχής και μόνο (προφανώς δεν παύει να είναι ΛΙ.Σ.Α. εάν περιστασιακά ή για λίγο χρόνο εξυπηρετεί σκάφος / σκάφη άλλης μη οχλούσας κατηγορίας)

(β) διαθέτει εξυπηρετήσεις για τα σκάφη και τους επιβαίνοντες τόσο στην θαλάσσια, όσο και στην χερσαία ζώνη του.

Ο λιμένας αυτός μπορεί να είναι αυτοτελής στο σύνολό του (π.χ. ΛΙ.Σ.Α. Φλοίσβου) ή μία αυτοτελής, διακριτή, προστατευμένη και σαφώς “περιχαρακωμένη” λιμενολεκάνη σε ένα μείζονα λιμένα (π.χ. ο σχεδιασμένος ΛΙ.Σ.Α. εντός του λιμένα Πρέβεζας).

Ο φορέας κατασκευής - εκμεταλλεύσεως - διαχείρισεως του ΛΙ.Σ.Α. μπορεί να είναι το δημόσιο, ιδιώτης, ξενοδοχειακή εταιρία, Ο.Τ.Α.

### 3.4.2. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΝΟΣ ΛΙ.Σ.Α.

Η χωρητικότητα ενός λιμένα για σκάφη αναψυχής δεν είναι καθοριστική παράμετρος για τον χαρακτηρισμό του σε ΛΙ.Σ.Α. ή όχι. Στην διεθνή βιβλιογραφία δεν συναντάται ένας αριθμός - όριο κάτω από το οποίο ο λιμένας δεν χαρακτηρίζεται ως ΛΙ.Σ.Α. και πάνω από τον οποίο μετατρέπεται σε ΛΙ.Σ.Α. Άλλα είναι τα χαρακτηριστικά, με βάση τα οποία ένας λιμένας χαρακτηρίζεται ως ΛΙ.Σ.Α. (π.χ. η ύπαρξη εξυπηρετήσεων και επί της χερσαίας ζώνης κ.α.). Μία χωρητικότητα - κάτω όριο μπορεί να υπάρχει για να καθίσταται βιώσιμο οικονομικά - τεχνικά το εγχείρημα της κατασκευής ενός ΛΙ.Σ.Α. σε μία περιοχή, όχι όμως για να χαρακτηρίζει έναν λιμένα σε ΛΙ.Σ.Α. ή κάτι άλλο. Το κάτω αυτό όριο εξαρτάται από την περιοχή, την θέση, το κόστος του έργου, τα παράλληλα έργα κ.α. παραμέτρους.

### 3.4.3 ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΛΙ.Σ.Α.

Είναι δυνατή η κατάταξη των ΛΙ.Σ.Α. σε κατηγορίες με την χορήγηση **αστέρων** ή **σημαιών** κατ' αναλογία με τα ξενοδοχεία, αναλόγως με το πλήθος των παρεχόμενων υπηρεσιών, την ποιότητα τους, την θέση, την αξιολόγηση από τους χρήστες, την πορεία στο χρόνο κ.α. κριτήρια. Η κατάταξη θα υπόκειται σε περιοδική επανεξέταση από κριτική επιτροπή

### 3.4.4 ΠΩΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙΤΑΙ ΕΝΑΣ ΛΙ.Σ.Α.-Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α.

Η δημιουργία ενός λιμένα σκαφών αναψυχής μπορεί να γίνει είτε (1α) εξ υπαρχής σε μία νέα θέση, είτε (1β) με την μετατροπή - προσθήκη - αναβάθμιση μιας υπάρχουσας λιμενικής εγκαταστάσεως, της οποίας η θέση και τα λοιπά γενικά χαρακτηριστικά προσφέρονται για τον σκοπό αυτό. Αναλυτικότερα:

Η κατασκευή ενός νέου λιμένα ή η επέκταση ενός υπάρχοντος καθίσταται απαραίτητη, όταν η διακίνηση αυξάνει ή όταν αναμένεται μία νέα μορφή διακινήσεως. Νέοι λιμένες προγραμματίζονται σε θέσεις, στις οποίες ελαχιστοποιείται το συνολικό κόστος θαλάσσιας και επίγειας μεταφοράς.

Ένα συνήθως αναφερόμενο επιχείρημα είναι ότι τα νέα συγκοινωνιακά έργα υποδομής γεννούν νέα κίνηση. Αντίθετα με αυτό το επιχείρημα, δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι αυτό συμβαίνει με τους λιμένες. Ο νέος λιμένας πρέπει να είναι συνιστώσα ενός ευρύτερου οικονομικού ευσταθούς συνόλου έργων, για να είναι συνιστώμενη η δημιουργία του. Ένας νέος λιμένας για σκάφη αναψυχής σε μία νέα θέση δεν είναι αφ' εαυτού ένα οικονομικό βιώσιμο εγχείρημα, ούτε μπορεί να αποτελέσει αξιόπιστη παράμετρο περιφερειακής ή δημογραφικής αναπτύξεως.

Στον σχεδιασμό ενός νέου λιμένα το κύριο μέλημα είναι ο ορισμός του αντικειμενικού στόχου και της

μεθόδου επιτεύξεως του. Ο αριθμός των σκαφών καθορίζεται από τον ρόλο του λιμένα, το ιδιοκτησιακό καθεστώς του, τον βαθμό νομικής και οικονομικής αυτονομίας του. Ένας ιδιωτικός λιμένας πολύ πιθανόν να έχει ως στόχο την μεγιστοποίηση του καθαρού κέρδους ή την ελαχιστοποίηση του κόστους λειτουργίας. Δημόσιοι λιμένες συνήθως επιδιώκουν την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, σε συνάρτηση με τις οικονομικές δυνατότητες τους. Έαν ο δημόσιος λιμένας καταστεί μονοπωλιακός, είναι πολύ πιθανόν να επιδιώξει και το κέρδος.

Ο αριθμός των σκαφών του ελάχιστου κόστους στον σχεδιασμό ενός ιδιωτικού λιμένα συνήθως περιέχει:

- ◆ το ελάχιστο δυνατόν κόστος επενδύσεως με αποδεκτό κόστος λειτουργίας
- ◆ το ελάχιστο δυνατόν κόστος καθαρής παρούσας αξίας και κόστους επενδύσεως.

Η προσέγγιση στον σχεδιασμό ενός νέου δημόσιου λιμένα μεταβάλλεται σημαντικά σε συνάρτηση με:

- ◆ το μέγεθος του λιμένα
- ◆ την χρήση του
- ◆ το ιδιοκτησιακό καθεστώς του
- ◆ την οργάνωσή του
- ◆ τον τρόπο χρηματοδότησεως του

Το προτεινόμενο στην παρούσα εργασία, σύστημα των 9 Ζωνών Ναυσιπλοΐας Αναψυχής διαφέρει σε ορισμένα σημεία από το ισχύοντα **Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α** της δεκαετίας 2000 (2001, Κ.Ι Μουτζούρης).

Οι μεταβολές προέκυψαν από την ενδελεχέστερη μελέτη του θέματος και από τις διαφοροποιήσεις στις τάσεις, που σημειώθηκαν κατά τα διαρρεύσαντα σχεδόν 20 έτη. Ωστόσο τα όρια μεταξύ μεταξύ των διαφόρων ζωνών είναι σε ορισμένες περιπτώσεις ρευστά. Πού ακριβώς σταματά η Ζ.Ν.Α. 7 και πού αρχίζει η 9;

### 3.5 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΥΠΑΡΧΟΝΤΟΣ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΟΥ ΛΙΜΕΝΑ (ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥ Η ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΕΝΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ) σε ΛΙΜΕΝΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Θα ήταν ελκυστική η περίπτωση υπάρξεως ενός λιμένα για τον οποίο θα δινόταν έγκριση μετατροπής σε αμιγώς λιμένα σκαφών αναψυχής, εφόσον βέβαια η όλη διαμόρφωση του και η θέση του κ.λ.π. προσφέρονται, υπάρχει χερσαίος χώρος για διαμόρφωση των απαραίτητων λειτουργιών κ.α. Το συνολικό κόστος αποκτήσεως του νέου λιμένα Σ.Α. θα ήταν μικρό, η όχληση στο περιβάλλον γνωστή,



η γειννίαση με οικισμό δεδομένη κ.λ.π.

Θεωρείται δύσκολη η εξεύρεση τέτοιων διαθέσιμων στο σύνολο τους λιμένων για μετατροπή. Πιο πιθανή είναι η μετατροπή σε λιμένα σκαφών αναψυχής ενός διακριτού τμήματος ενός υπάρχοντα λιμένα (π.χ. η εσωτερική λιμενολεκάνη του υπάρχοντα λιμένα όπως Μυτιλήνης) ή η πρόβλεψη μιας διακριτής λιμενολεκάνης σε ένα νέο ή επεκτεινόμενο λιμένα (π.χ. στον λιμένα Κυλλήνης, όπου από την μελέτη προβλεπόταν μία ξεχωριστή λιμενολεκάνη για σκάφη αναψυχής).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΓΙΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

### 4.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΖΩΝΩΝ ΓΙΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΥΠΑΡΧΟΝΤΕΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Η αναβάθμιση και προσαρμογή της υποδομής και ανωδομής υπαρχουσών λιμενικών εγκαταστάσεων για να υποδέχονται και εξυπηρετούν σκάφη αναψυχής διεθνώς γίνεται για:

- (1) Να αυξηθεί ο αριθμός θέσεων εξυπηρετήσεως σκαφών αναψυχής, των οποίων το πλήθος αυξάνει συνεχώς.
- (2) Να βελτιώσει την εικόνα παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων.
- (3) Να διατηρήσει και συντηρήσει υπάρχοντα ακριβά έργα υποδομής, ορισμένα των οποίων κινδυνεύουν με κατάρρευση.
- (4) Να φέρει στην καρδιά του αστικού ιστού νέους επισκέπτες και καταναλωτές.
- (5) Να μεγιστοποιήσει το οικονομικό όφελος, μειώνοντας το κόστος επενδύσεως.

Ένας επιπλέον λόγος στην χώρα μας είναι η ύπαρξη πλέον των **1000 θέσεων** με λιμενικές εγκαταστάσεις από πρωτόγονες έως σε κάποιο βαθμό σύγχρονες, το πλείστο των οποίων υποχρησιμοποιείτε και πρέπει να βρουν και ένα πρόσθετο (δικαιολογημένο) λόγο υπάρξεως.

Παρατηρείται ότι έχει δοθεί μέχρι σήμερα μικρή έμφαση στην κατεύθυνση αυτή στην χώρα μας. Γιατί πρέπει να δίδεται τόση έμφαση μόνο στο να εξυπηρετούνται τα σκάφη αναψυχής σε απομονωμένους, ακριβούς σαν επένδυση και άλλα πολλά, λιμένες αμιγώς για σκάφη αναψυχής και όχι (κυρίως) σε αναβαθμισμένες υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις. Σε πολλές χώρες καταβάλλεται προσπάθεια προς αυτή την κατεύθυνση, όπως στην Ισπανία, όπου γίνεται στην τρέχουσα δεκαετία μία σημαντική προσπάθεια μετατροπής υπαρχόντων λιμένων σε λιμένες για σκάφη αναψυχής.

## 4.2. ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΥΠΑΡΧΟΝΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Με την δημιουργία ζωνών για σκάφη αναψυχής σε ήδη λειτουργούντα λιμένα ο τελευταίος γίνεται μικτής χρήσεως (αν δεν ήταν ήδη με άλλες χρήσεις). Η συνύπαρξη αυτή χρήσεων έχει τα μειονεκτήματα της, τα οποία μειώνονται όσο πιο απομονωμένη είναι η διαμορφούμενη ζώνη για τα σκάφη αναψυχής. Έχει όμως πολλά πλεονεκτήματα, όπως προαναφέρθηκε και ιδιαίτερα για την Ελλάδα με τις τόσες πολλές υποχρησιμοποιούμενες λιμενικές εγκαταστάσεις. Είναι μία επιλογή που επιβάλλεται να υιοθετηθεί, αρκεί να μελετηθεί κατά περίπτωση δεόντως.

Μια ιδιαίτερα ελκυστική περίπτωση είναι η μικτή χρήση ενός λιμένα από σκάφη αναψυχής και σκάφη ναυταθλητισμού. Δεν υπάρχουν αντικρουόμενες παρενέργειες, αντιθέτως πρόκειται για παράλληλες δραστηριότητες.

Η μικτή χρήση ενός λιμένα από σκάφη αναψυχής και αλιευτικά είναι κατ' αρχήν αποδεκτή, αρκεί να συντρέχουν οι εξής όροι:

(α) Πλήρης διαχωρισμός των δύο ζωνών.

(β) Αστυνόμευση, όσον αφορά την διατήρηση του περιβάλλοντος, την ρύπανση κ.α.  
από τα αλιευτικά σκάφη

## 4.3 ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ως αγκυροβόλιο σκαφών αναψυχής ορίζεται εδώ η λιμενική εγκατάσταση σε φυσικά ή τεχνητά προστατευμένη περιοχή, στην οποία είναι δυνατόν να προσδέσουν σκάφη με πλωτό ή επί του πυθμένα σύστημα προσδέσεως, ώστε να διανυκτερεύσουν, αποφύγουν μία θαλασσοταραχή κ.α.

Διακρίνονται τρεις κατηγορίες αγκυροβολιών Σ.Α.:

<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1:</b>	Αγκυροβόλιο χωρίς κανένα εξοπλισμό, στον οποίο τα σκάφη χρησιμοποιούν αποκλειστικά την άγκυρά τους (mouillage sauvage).
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2:</b>	Αγκυροβόλιο με εξοπλισμό (ρεμέτζα) για πρόσδεση κάθε σκάφους μεμονωμένα (mouillage a corps- morts individuals).
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3</b>	Αγκυροβόλιο με πλωτά κρηπιδώματα (mouillage a pontons flottants).
Η χωρητικότητα διαφορετική: σε σκάφη κάθε κατηγορίας αγκυροβολιού είναι τελείως	
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1:</b>	έως και 20 σκάφη / εκτάριο
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2:</b>	έως και 35 ή 40 σκάφη / εκτάριο
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3:</b>	έως και 100 σκάφη / εκτάριο

Τα αγκυροβόλια είναι δυνατόν να προστατευθούν εποχικώς από την κυματική δράση με πλωτές κατασκευές. Η λύση αυτή έχει σημαντικό κόστος, απαιτεί οργάνωση, ύπαρξη ανθρώπινου δυναμικού κ.α

Τα βασικά πλεονεκτήματα του πλωτού εξοπλισμού, ο οποίος συνήθως τοποθετείται σε αυτού του τύπου τις εγκαταστάσεις είναι:

- **ευκινησία**

Είναι δυνατή η μετακίνησή τους για καλλίτερη προσαρμογή

- **ήπια επίπτωση στο περιβάλλον**

Δεν μεταβάλλουν τους φυσικούς μηχανισμούς, προκαλούν μικρή οπτική ρύπανση, δεν προκαλούν μεγάλη συγκέντρωση ρύπων, είναι εύκολη η κατασκευή, μεταφορά, μετακίνησή τους.

- **μικρό κόστος**

Ακόμη και υπηρεσίες βασικές, όπως η διανομή καυσίμου ή η διοίκηση του λιμένα, μπορεί να οργανωθούν επί πλωτού εξοπλισμού, όπως έγινε μερικώς στους λιμένες Sant Marina, Cowes, Plymouth και Bucklers Hard Harbour του Η.Β

#### 4.4 ΚΕΚΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΠΕΔΑ (“ΓΛΥΣΤΡΕΣ”)

Η είσοδος / έξοδος ενός σκάφους αναψυχής προς / από την θάλασσα μπορεί να γίνει από:

- τις εγκαταστάσεις ενός λιμένα εξειδικευμένου ή όχι
- ένα ιδιωτικό προβλήτα, κρηπίδωμα ή κεκλιμένο επίπεδο
- ένα ορθά κατασκευασμένο κεκλιμένο επίπεδο σε δημόσια χρήση
- όποια ακτή προσφέρει τέτοια δυνατότητα (όπου δημιουργούνται γραφικές τυπικά “Ελληνικές” καταστάσεις)

Η παρούσα μελέτη προφανώς δεν εξετάζει την τελευταία από τις παραπάνω αναφερόμενες δυνατότητες. Επικεντρώνεται κυρίως στην πρώτη (εγκαταστάσεις ενός λιμένα). Ταυτόχρονα όμως τονίζει την αναγκαιότητα υπάρξεως σε μία παραθαλάσσια χώρα ενός μελετημένου δικτύου κεκλιμένων επιπέδων (“γλύστρες”, boat launches ή boat ramps) για δημόσια χρήση. Χαρακτηριστικά αναφέρεται εδώ ότι στην Πολιτεία της Florida, μια πολιτεία με πολύ έντονη ενασχόληση των κατοίκων και των επισκεπτών της, με την ναυσιπλοΐα αναψυχής (υπολογίζεται ότι 4εκ. πολίτες ασχολούνται καθ’ όλη την διάρκεια του έτους με το boating), περίπου τα 2/3 έως 3/4 των ιδιοκτητών σκαφών χρησιμοποιούν κεκλιμένα επίπεδα (F.D.C.A., 1997). Από μία πρόσφατη έρευνα προέκυψε ότι άνω του 50% των ερωτηθέντων πιστεύουν, ότι χρειάζεται ένα ακόμη ευρύτερο δίκτυο δημοσίων κεκλιμένων επιπέδων.

Κρίνονται ως απαραίτητη συνιστώσα ενός Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α. τα κεκλιμένα επίπεδα για σκάφη αναψυχής να είναι ορθά μελετημένα και κατασκευασμένα, εξοπλισμένα με απλά έως σύνθετα μηχανικά μέσα, χωροθετημένα σε σωστά επιλεγμένες θέσεις ανά την Ελλάδα, η χρήση των οποίων (μπορεί να) συνεπάγεται την καταβολή κάποιου τιμήματος από τον χρήστη στον φορέα διαχείρισεως του. Είναι δυνατόν και επιθυμητό να συνδυάζονται με παρακείμενο χώρο στην χερσαία ζώνη, πάρκινγκ σκαφών για αποθήκευση, διαχείριμαση, επισκευές κ.α.

Με τον όρο σωστά επιλεγμένες θέσεις σαφώς δεν εννοείται η κατασκευή Κ.Ε.Σ.Α. οπουδήποτε ή όπου υπάρχει ήδη μία σχετική λειτουργία. Δεν είναι π.χ. νοητή η κατασκευή ενός Κ.Ε.Σ.Α. στην μέση μίας παραλίας λουσιμένων ή σε θέση λόγω της οποίας μπορεί να προκληθούν ατυχήματα στην θάλασσα ή επίγεια κυκλοφορία. Η χωροθέτηση πρέπει να γίνει με κριτήρια συγκοινωνιακά, τεχνικά, θαλάσσιας κυκλοφορίας, οικιστικά, πολεοδομικά, οικονομικά κ.α., κ.α.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΠΟΥ ΒΑΣΙΖΕΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ Ε.ΣΥ.Λ.Α 2001

### 5.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το σύστημα, το οποίο προτείνεται από την παρούσα εργασία, περιλαμβάνει:

- (α) Περιοχές, στις οποίες από τις διαμορφούμενες τάσεις επιβάλλεται η δημιουργία Λιμένων Σκαφών Αναψυχής **ΛΙ.Σ.Α.**
- (β) Συγκεκριμένες υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις, στις οποίες ενδείκνυται η διαμόρφωση Ζωνών για Σκάφη Αναψυχής **ΖΩ.Σ.Α.Υ.Α.Ε.**

Η επιλογή έγινε με βάση τα εξής κριτήρια, στοιχεία:

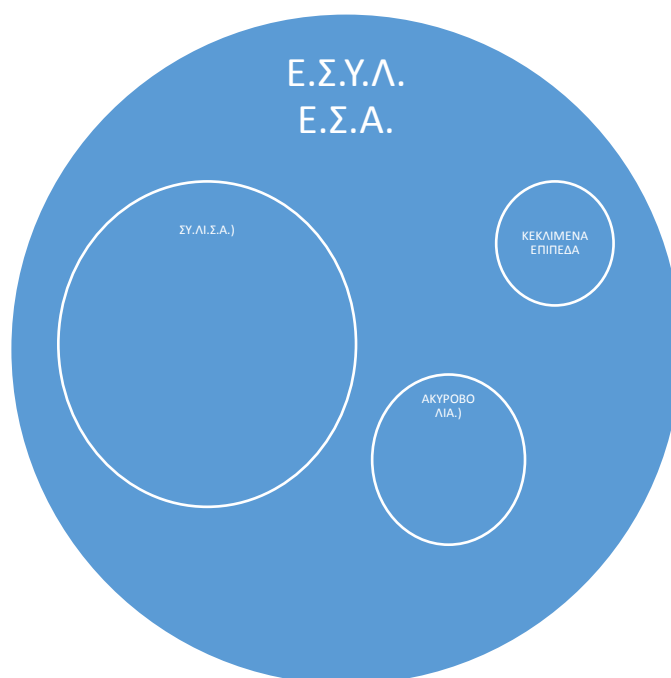
- (α) Την υφιστάμενη υποδομή σε λιμενικές εγκαταστάσεις της χώρας, όπως απογράφηκε.
- (β) Τις πραγματικές ανάγκες.
- (γ) Τον αριθμό σκαφών αναψυχής που προσδέχονται και εξυπηρετούνται στις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις της χώρας.
- (δ) Την τάση εξέλιξης στο μέλλον της κυκλοφορίας σκαφών αναψυχής στις Ζ.Ν.Α.
- (ε) Χωροταξικά κριτήρια.
- (στ) Τις απόψεις τοπικών υπηρεσιακών παραγόντων, οι οποίοι ασχολούνται και με την λιμενική υποδομή της περιοχής και γνωρίζουν τις ανάγκες.

Προτείνεται

>ένα **ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΣΥ.ΛΙ.Σ.Α.)**

>ένα **ΣΥΣΤΗΜΑ ΖΩΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΣΥ.ΖΩ.Σ.ΑΎ.Λ.Ε.)**

Τα δύο αυτά συστήματα αποτελούν τον βασικό κορμό του **ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (Ε.Σ.Υ.Λ.Ε.Σ.Α.)**, το οποίο θα πρέπει να συμπληρωθεί από τα **ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ** και έναν αριθμό οργανωμένων **ΚΕΚΛΙΜΕΝΩΝ ΕΠΙΠΕΔΩΝ** που παριστάνεται παρακάτω Σχηματικά, **Σχήμα 5.1**



**Σχήμα 5.1:** Σχηματική απεικόνιση Ε.Σ.Υ.Λ.Ε.Σ.Α

## 5.2 ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΛΙ.Σ.Α) (2001)

Στον **Πίνακα 5.1** παρουσιάζονται οι επιλεγείσες περιοχές δημιουργίας νέων **Λιμένων Σκαφών Αναψυχής ΛΙ.Σ.Α** σύμφωνα με το Σχέδιο Θεσμοθετήσεως του Ε.Σ.Υ.Λ.Ε.Σ.Α<sup>5</sup>

Στον **Πίνακα 5.2** παρουσιάζεται το διαμορφούμενο με τις παραπάνω προτάσεις **νέο Σύστημα Λιμένων Σκαφών Αναψυχής (ΣΥ.ΛΙ.Σ.Α.)**. Περιλαμβάνονται οι ήδη υπάρχοντες, οι υπό κατασκευήν, οι χωροθετημένοι και οι προτεινόμενοι.

Οι προτεινόμενες εδώ περιοχές (Πίνακας 5.1) είναι για δημιουργία νέων ΛΙ.Σ.Α. σημαντικής δυναμικότητας. Όπως προέκυψε από τις διερευνήσεις για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, η υπάρχουσα σήμερα κατάσταση στην Ελλάδα σε Λιμένες Σκαφών Αναψυχής είτε ήδη λειτουργούντες και υπό κατασκευήν είτε επισήμως χωροθετημένους έχει ως εξής:

- λειτουργούν ή είναι υπό κατασκευή:
  - 44 ΛΙ.Σ.Α. με συνολική δυναμικότητα 11.806 θέσεων
- έχουν χωροθετηθεί με τον Ν.2160/93:
  - 13 ΛΙ.Σ.Α. με συνολική δυναμικότητα 3.356 θέσεων

ήτοι, ένα σύνολο τελικής δυναμικότητας περίπου 15.500 θέσεων. Πρόκειται για σχετικά υψηλό αριθμό σε σύγκριση με τους αριθμούς τους αναφερόμενους στην παρούσα μελέτη για τα

<sup>5</sup> ΣΧΕΔΙΟ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΕΩΣ Ε.Σ.Υ.Λ.Α, 2001, Κ.Ι.Μουτζούρης

προσδένοντα και κυκλοφορούντο στις Ελληνικές θάλασσες σκάφη αναψυχής, ακόμη και με τις προβλέψιμες αυξήσεις των αριθμών.

Μερικά στατιστικά στοιχεία των δυναμικότητων σε Σκάφη Αναψυχής για τους μη ξενοδοχειακούς Λι.Σ.Α. έχουν ως εξής:

**ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΕΣ Ή ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΛΙ.Σ.Α.**

Μέσος όρος δυναμικότητας :	268 σκάφη
Μέγιστη δυναμικότητα:	1.000 σκάφη
Ελάχιστη δυναμικότητα:	70 σκάφη

**ΧΩΡΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΛΙ.Σ.Α.**

Μέσος όρος δυναμικότητας	258	σκάφη
Μέγιστη δυναμικότητα	700	σκάφη
	100	σκάφη

Ελάχιστη δυναμικότητα

Παρατηρείται ότι οι χωροθετημένοι (και συνεπώς νεώτεροι στον σχεδιασμό τους) Λι.Σ.Α. τείνουν να έχουν μικρότερη δυναμικότητα (μέγιστη 700 αντί των 1.000, μ.ο. 258 αντί των 268 σκαφών).

**Πίνακας 5.1:** Επιλεγείσες περιοχές δημιουργίας νέων ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΛΙ.Σ.Α (2001)

α/α	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΥΠΟ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟ
	<b>Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ</b>	
1	ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ (νήσος)	Μόνιμα
	<b>Ν.ΕΥΒΟΙΑΣ</b>	
2	ΕΡΕΤΡΕΙΑΣ	Διερχόμενα Μόνιμα
	<b>Ν. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ</b>	
3	ΑΡΙΛΛΑΣ	Διερχόμενα
	<b>Ν. ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ</b>	
4	ΛΟΥΤΡΩΝ ΩΡΑΙΑΣ ΕΛΕΝΗΣ	Διερχόμενα Μόνιμα
	<b>Ν. ΚΥΚΛΑΔΩΝ</b>	
5	ΚΕΑΣ (νήσος)	
6	ΠΑΡΟΙΚΙΑΣ ΠΑΡΟΥ	Διερχόμενα Μόνιμα
	<b>Ν. ΛΕΣΒΟΥ</b>	
7	ΜΥΡΙΝΑΣ	Διερχόμενα



**Πίνακας 5.2:** Προκύπτων νέο **ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΛΙ.Σ.Α.** στην χώρα (2001)

<b>α/α</b>	<b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b>	<b>α/α</b>	<b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b>
1	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΑΣΙΘΙΟΥ	33	ΛΟΥΤΡΑΚΙ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
2	ΑΓ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ	34	ΜΑΛΛΙΑ
3	ΑΓΙΑ ΓΑΛΛΗΝΗ	35	ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ
4	ΑΓΥΙΑ ΠΑΤΡΑΣ	36	ΜΕΘΑΝΑ
5	ΑΚΤΙΟ (ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ)	37	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ
6	ΛΑΙΜΟΣ	38	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ
7	ΑΜΦΙΛΟΧΙΑ	39	<b>ΜΥΡΙΝΑ ΛΗΜΝΟΥ*</b>
3	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	40	ΜΥΤΙΛΗΝΗ
9	ΑΡΕΤΣΟΥ	41	ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ
10	<b>ΑΡΙΛΑΛΑ *</b>	42	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ
11	ΑΧΙΛΛΙ ΣΚΥΡΟΥ	43	ΠΑΡΟΙΚΙΑ <b>ΠΑΡΟΥ*</b>
12	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	44	ΠΑΤΡΑ
13	ΒΟΥΝΑΚΙ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	45	ΠΗΔΑΛΙ ΣΥΡΟΥ
14	ΓΛΥΦΑΔΑ	46	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ
15	ΓΟΥΒΕΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	47	ΠΟΡΤΟ ΡΑΦΤΗ
16	ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	48	ΠΡΕΒΕΖΑ
17	ΕΡΕΤΡΕΙΑ <sup>π</sup>	49	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ
18	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	50	ΠΥΛΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
19	ΖΕΑ	51	ΡΕΘΥΜΝΟ
20	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	52	ΡΟΔΟΣ
21	ΘΑΣΟΣ	53	<b>ΣΑΛΑΜΙΝΑ *</b>
22	ΙΚΑΡΙΑ	54	ΣΑΝΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ
23	ΙΤΕΑ	55	ΣΚΙΑΘΟΣ
24	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	56	ΤΟΥΡΛΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ
25	ΚΑΜΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	57	ΦΛΟΙΣΒΟΣ
26	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	58	ΦΛΟΙΣΒΟΣ Δ'
27	ΚΕΑ <sup>π</sup>	59	ΧΙΟΣ
28	ΚΥΛΛΗΝΗ	60	CRETA ΡΑΝΟΡΑΜΑ
29	ΚΩΣ	61	ΡΟΡΤΟ BELLO
30	ΛΑΥΡΙΟ (OLYMPIC MARINE)	62	ΡΟΡΤΟ ΕΛΟΥΝΔΑ
31	ΛΕΥΚΑΔΑ	63	ΡΟΡΤΟ ΡΑΡΟΣ
32	<b>ΛΟΥΤΡΑ ΩΡΑΙΑΣ ΕΛΕΝΗΣ*</b>		

### 5.3 ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε) (2001)

Στον **Πίνακα 5.3** παρουσιάζονται οι επιλεγείσες θέσεις διαμορφώσεως νέων **Ζωνών Σκαφών Αναψυχής** σε Υφιστάμενες Λιμενικές Εγκαταστάσεις ΖΩ.Α.Υ.Λ.Ε σύμφωνα με την μελέτη 2001

Στον **Χάρτη 51** απεικονίζονται όλες οι θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής που καταγράφονται στους Πίνακες 5.2 και 5.2..

**Πίνακας 5.3: Επιλεγείσες θέσεις διαμορφώσεως νέων ΖΩΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.**

<b>α/α</b>	<b>ΘΕΣΗ</b>	<b>α/α</b>	<b>ΘΕΣΗ</b>
1	ΑΒΔΗΡΑ	37	ΒΑΘΥ ΚΑΛΥΜΝΟΥ
2	ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΤΗΛΟΥ	38	ΒΑΘΥ ΣΙΦΝΟΥ
3	ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑ	39	ΒΑΡΚΙΖΑ
4	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΩΝ	40	ΒΛΥΧΑΔΑ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ
5	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	41	ΒΟΛΟΣ
6	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΑΦΗΣ	42	ΒΟΥΡΚΑΡΙ ΚΕΑΣ
7	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΛΙΜΩΝ	43	ΓΑΛΑΤΑΣ
3	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑΣ	44	ΓΑΥΡΙΟ ΑΝΔΡΟΥ
9	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΑΙΓΙΝΗΣ	45	ΓΙΑΛΙΣΚΑΡΙ
10	ΑΓΙΑ ΡΟΥΜΕΛΗ	46	ΓΥΘΕΙΟ
11	ΑΓΙΟΙ ΠΑΝΤΕΣ	47	ΔΗΛΕΣΙ
12	ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	48	ΔΙΑΚΟΠΤΟ
13	ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	49	ΔΙΑΚΟΦΤΙ ΚΥΘΗΡΩΝ
14	ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	50	ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ
15	ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ	51	ΕΛΟΥΝΤΑ
16	ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	52	ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ
17	ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	53	ΕΡΜΙΟΝΗ
18	ΑΔΑΜΑΣ ΜΗΛΟΥ	54	ΕΥΔΗΛΟΣ
19	ΑΙΓΙΝΑ	55	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
20	ΑΙΓΙΟ	56	ΘΕΟΛΟΓΟΣ
21	ΑΙΔΗΨΟΣ	57	ΘΕΡΜΗ ΛΕΣΒΟΥ
22	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	58	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ
23	ΑΛΙΒΕΡΙ	59	ΙΕΡΙΣΣΟΣ
24	ΑΛΟΠΡΟΝΟΙΑ ΣΙΚΙΝΟΥ	60	ΙΜΕΡΟΣ
25	ΑΛΥΚΕΣ ΚΑΤΩ ΑΧΑΪΑΣ	61	ΚΑΒΑΛΑ
26	ΑΛΥΚΗ	62	ΚΑΛΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ
27	ΑΜΟΥΛΙΑΝΗ	63	ΚΑΜΑΡΙΩΤΙΣΣΑ
28	ΑΝΤΙΚΥΡΑ	64	ΚΑΜΑΤΕΡΟ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
29	ΑΝΤΙΠΑΞΟΙ	65	ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΥ
30	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	66	ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ
31	ΑΡΚΟΙ	67	ΚΑΡΔΑΜΥΛΗ
32	ΑΡΚΟΥΔΙ	68	ΚΑΡΥΣΤΟΣ
33	ΑΣΠΡΟΒΑΛΤΑ	69	ΚΑΣΣΙΟΠΗ
34	ΑΣΤΑΚΟΣ	70	ΚΑΤΩ ΑΣΣΟΣ
35	ΒΑΘΥ	71	ΚΕΡΚΥΡΑ
36	ΒΑΘΥ	72	ΚΕΦΑΛΟΣΚΩ
		73	ΚΙ ΑΤΟ (ΚΕΝΤΡ. ΛΙΜΕΝΑΣ)
		74	ΚΙΟΝΙ ΙΘΑΚΗΣ
		75	ΚΙΣΑΜΟΣ
		76	ΚΟΚΚΑΡΙ
		77	ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΠΥΡΓΟΣ
		78	ΚΟΛΠΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ

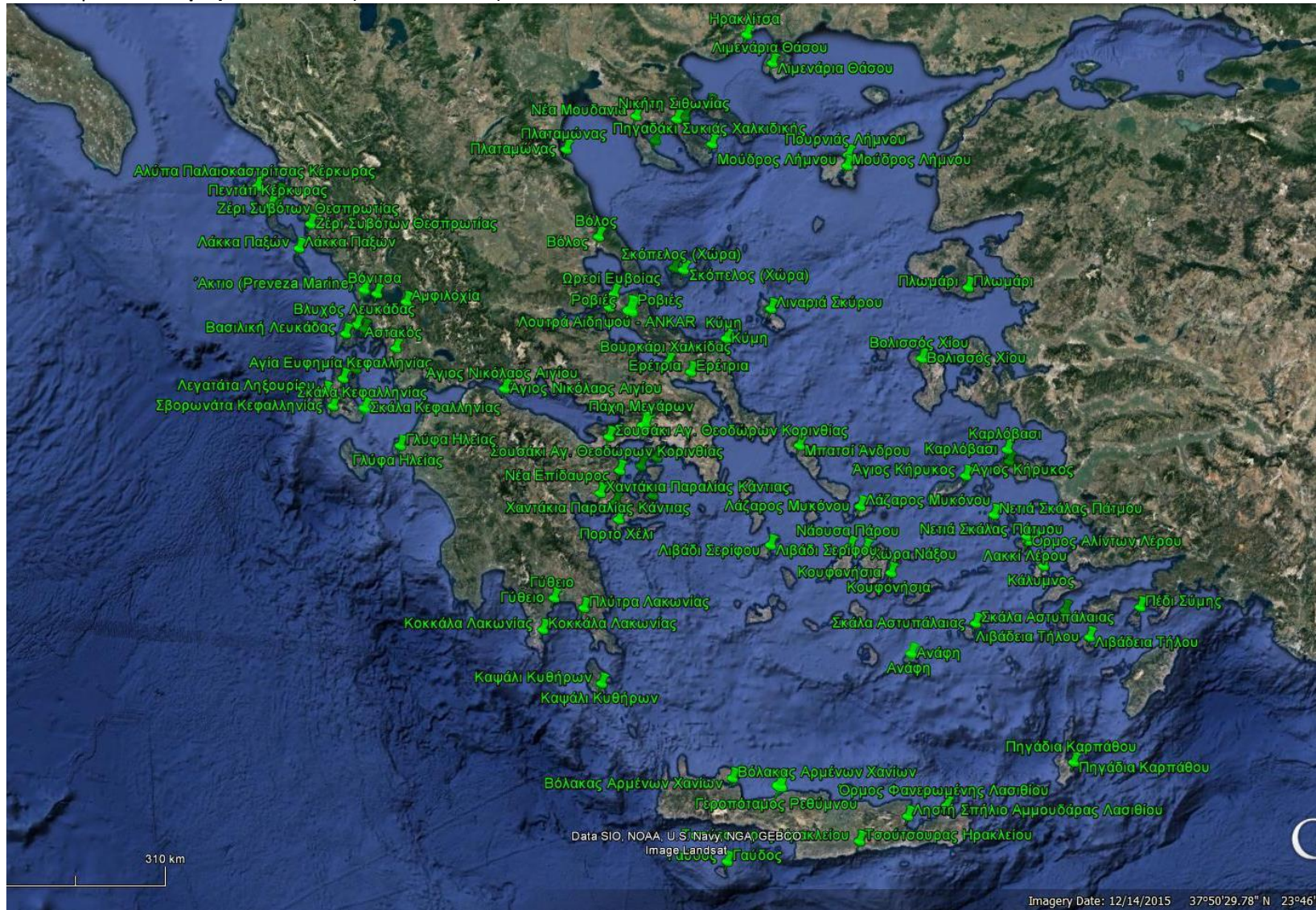
<b>α/α</b>	<b>ΘΕΣΗ</b>
79	<b>ΚΟΛΥΜΒΑΡΙ</b>
80	<b>ΚΟΡΗΣΣΙΑ ΚΕΑΣ</b>
81	<b>ΚΟΡΘΙ ΑΝΔΡΟΥ</b>
82	<b>ΚΟΡΩΝΗ</b>
83	<b>ΚΟΤΣΙΝΑ ΛΗΜΝΟΥ</b>
84	<b>ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ</b>
85	<b>ΚΥΜΗ</b>
86	<b>ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ</b>
87	<b>ΚΩΣ ΛΙΜΑΝΙ</b>
88	<b>ΛΑΓΚΑΔΑΣ</b>
89	<b>ΛΑΡΔΟΣ ΡΟΔΟΥ</b>
90	<b>ΛΑΥΡΙΟ</b>
91	<b>ΛΕΙΨΟΙ</b>
92	<b>ΛΕΥΚΙΜΜΗ</b>
93	<b>ΛΙΒΑΔΙ ΣΕΡΙΦΟΥ</b>
94	<b>ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ ΘΑΣΟΥ</b>
95	<b>ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΕΣΤΩΝ</b>
96	<b>ΛΙΝΑΡΙΑ ΣΚΥΡΟΥ</b>
97	<b>ΛΙΤΟΧΩΡΟ</b>
98	<b>ΛΙΧΑΔΑ</b>
99	<b>ΛΟΥΤΡΑΚΙ</b>
100	<b>ΛΟΥΤΡΟ ΣΦΑΚΙΩΝ</b>
101	<b>ΜΑΘΡΑΚΙ</b>
102	<b>ΜΑΚΡΥΠΑΛΟΣ</b>
103	<b>ΜΑΛΤΕΖΑΝΑ ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ</b>
104	<b>ΜΑΝΔΡΑΚΙΝΙΣΥΡΟΥ</b>
105	<b>ΜΑΡΑΘΙΑΣ</b>
106	<b>ΜΑΡΑΟΙΟ</b>
107	<b>ΜΑΡΑΘΟΚΑΜΠΟΣ</b>
108	<b>ΜΑΡΜΑΡΟ ΚΑΡΔΑΜΥΛΩΝ</b>
109	<b>ΜΑΡΩΝΕΙΑ</b>
110	<b>ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ ΚΩ</b>

110	<b>ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ ΚΩ</b>
111	<b>ΜΑΤΙ</b>
112	<b>ΜΑΥΡΑ ΛΙΘΑΡΙΑ</b>
113	<b>ΜΑΥΡΗ ΛΙΜΝΩΝΑ</b>
114	<b>ΜΕΓΙΣΤΗ</b>
115	<b>ΜΕΡΙΧΑΣ ΚΥΘΝΟΥ</b>
116	<b>ΜΕΣΟΓΑΙΑ</b>
117	<b>ΜΗΘΥΜΝΑ ΛΕΣΒΟΥ</b>
118	<b>ΜΗΛΙΝΑ</b>
119	<b>ΜΠΑΛΙ</b>
120	<b>ΜΠΑΛΤΙΖΑ ΣΠΕΤΣΩΝ</b>

α/α	ΘΕΣΗ	α/α	ΘΕΣΗ
121	<b>ΜΠΑΤΣΪ ΑΝΔΡΟΥ</b>	163	<b>ΠΙΣΩ ΛΙΒΑΔΙ ΠΑΡΟΥ</b>
122	<b>ΜΥΚΟΝΟΣ</b>	164	<b>ΠΛΑΚΑ ΛΕΩΝΙΔΙΟΥ</b>
123	<b>ΜΥΡΤΟΣ</b>	165	<b>ΠΛΑΚΑ ΛΗΜΝΟΥ</b>
124	<b>ΜΥΤΙΚΑΣ</b>	166	<b>ΠΛΑΚΙΑΣ</b>
125	<b>ΝΑΥΠΛΙΟ</b>	167	<b>ΠΛΑΤΑΜΩΝΑΣ</b>
126	<b>ΝΕΑΠΟΛΗ</b>	168	<b>ΠΛΑΤ ΑΡΙΑ</b>
127	<b>ΝΕΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ</b>	169	<b>ΠΛΥΜΜΗΡΙ ΡΟΔΟΥ</b>
128	<b>ΝΕΑ ΗΡΑΚΛΕΙΤΣΑ</b>	170	<b>ΠΟΛΗ ΣΤΑΥΡΟΥ</b>
129	<b>ΝΕΑ ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΑ</b>	171	<b>ΠΟΡΟΣ</b>
130	<b>ΝΕΑ ΜΑΚΡΗ</b>	172	<b>ΠΟΡΟΣ</b>
131	<b>ΝΕΑ ΜΟΥΔΑΝΙΑ</b>	173	<b>ΠΟΡΤΟ ΚΟΥΦΟ</b>
132	<b>ΝΕΑ ΠΟΤΙΔΑΙΑ</b>	174	<b>ΠΟΡΤΟΛΑΓΟΣ</b>
133	<b>ΝΕΑ ΡΟΔΑ</b>	175	<b>ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ</b>
134	<b>ΝΕΟΙ ΕΠΙΒΑΤΑΙ</b>	176	<b>ΠΟΣΕΙΔΩΝΕΙΟ</b>
135	<b>ΝΕΟΣ ΜΑΡΜΑΡΑΣ</b>	177	<b>ΠΟΤΟΣ</b>
136	<b>ΝΙΚΗΤΗ</b>	178	<b>ΠΟΥΛΙΘΡΑ</b>
137	<b>ΝΙΚΙΑΝΑ</b>	179	<b>ΡΑΦΗ ΝΑ</b>
138	<b>ΝΥΔΡΙ</b>	180	<b>ΡΙΒΑ ΘΗΡΑΣΙΑΣ</b>
139	<b>ΞΗΡΟΚΑΜΠΟΣΛΕΡΟΥ</b>	181	<b>ΡΟΔΑ</b>
140	<b>ΘΘΩΝΟΙ</b>	182	<b>ΣΑΓΙΑΔΑ</b>
141	<b>ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ</b>	183	<b>ΣΑΜΗ</b>
142	<b>ΟΡΜΟΣ ΙΟΥ</b>	184	<b>ΣΗΤΕΙΑ</b>
143	<b>ΟΡΜΟΣ ΚΑΛΥΔΩΝΑΣ</b>	185	<b>ΣΙΓΓΪ ΛΕΣΒΟΥ</b>
144	<b>ΟΡΜΟΣ ΠΑΝΑΓΙΑΣ</b>	186	<b>ΣΚΑΛΑ ΑΓΚΙΣΡΤΙΟΥ</b>
145	<b>ΠΑΛΑΙΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ</b>	187	<b>ΣΚΑΛΑ ΚΑΛΛΙΡΑΧΗΣ</b>
146	<b>ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΟ</b>	188	<b>ΣΚΑΛΑ ΚΑΛΛΟΝΗΣ ΛΕΣΒΟΥ</b>
147	<b>ΠΑΛΛΑΙΡΟΣ</b>	189	<b>ΣΚΑΛΑ ΜΑΡΙΩΝ</b>
148	<b>ΠΑΝΑΓΙΟΥΔΑ ΛΕΣΒΟΥ</b>	190	<b>ΣΚΑΛΑ ΠΟΤΑΜΙΑΣ</b>
149	<b>ΠΑΝΟΡΜΟ</b>	191	<b>ΣΚΑΛΑ ΡΑΧΩΝΙΟΥ</b>
150	<b>ΠΑΝΟΡΜΟΣΤΗΝΟΥ</b>	192	<b>ΣΚΑΛΑ ΣΩΤΗΡΟΣ</b>
151	<b>ΠΑΝΤΕΛΙ ΛΕΡΟΥ</b>	193	<b>ΣΚΑΛΑ ΩΡΩΠΟΥ</b>
152	<b>ΠΑΞΟΙ</b>	194	<b>ΣΚΟΠΕΛΟΣ</b>
153	<b>ΠΑΡΑΛΙΑ ΑΥΛΙΔΑΣ</b>	195	<b>ΣΟΥΔΑ</b>
154	<b>ΠΑΡΑΛΙΑ ΡΑΧΩΝ</b>	196	<b>ΣΤΑΥΡΟΣ</b>
155	<b>ΠΑΡΑΛΙΑ ΣΑΡΑΝΤΗ</b>	197	<b>ΣΥΒΟΤΑ</b>
156	<b>ΠΑΡΑΛΙΟ ΑΣΤΡΟΣ</b>	198	<b>ΣΥΒΟΤΑ</b>
157	<b>ΠΑΡΓΑ</b>	199	<b>ΣΥΜΗ</b>
158	<b>ΠΑ ΤΗΤΗΡΙΑΛΛΟΝΗΣΟΥ</b>	200	<b>ΤΗΝΟΣ</b>
159	<b>ΠΑΤΜΟΣ ΣΚΑΛΑ</b>	201	<b>ΤΟΛΟ</b>
160	<b>ΠΕΡΔΙΚΑ ΑΙΓΙΝΗΣ</b>	202	<b>ΤΣΙΒΙΛΗ</b>
161	<b>ΠΕΡΙΣΣΑ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ</b>	203	<b>ΤΥΡΟΣ</b>
162	<b>ΠΕΤΡΙΤΗ</b>	204	<b>ΥΔΡΑ</b>

<b>α/α</b>	<b>ΘΕΣΗ</b>
205	ΥΨΟΣ
206	<b>ΦΑΝΑΡΙ</b>
207	<b>ΦΙΣΚΑΡΔΟ</b>
208	<b>ΦΟΙΝΙΚΟΥΝΤΑ</b>
209	ΦΟΥΡΝΟΙ
210	<b>ΦΡΙΚΕΣ ΙΘΑΚΗΣ</b>
211	<b>ΦΡΥΚΑΣΟΥ</b>
212	ΧΑΛΚΗ
213	ΧΑΛΚΙΔΑ
214	<b>ΧΕΡΣ. ΑΓ. ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΣΙΦΝΟΥ</b>
215	<b>ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ</b>
216	<b>ΧΩΡΑ ΑΝΔΡΟΥ</b>
217	<b>ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ</b>
218	<b>ΧΩΡΙΟ ΑΓΑΘΟΝΗΣΙΟΥ</b>
219	ΨΑΡΑ
220	<b>ΩΡΕΟΙ</b>

Στον παρακάτω **Χάρτη 5.1** απεικονίζονται οι θέσεις των **Πινάκων 5.2** και **5.3**.



**Χάρτης 5.1:** Υφιστάμενοι τουριστικοί λιμένες (Λι.Σ.Α & ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε)

## 6. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

### 6.1 ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

**Πίνακας 6.1:** Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών στις λειτουργούσες ελληνικές Μαρίνες.<sup>6</sup>  
Περιφέρεια Αττικής

Όνομα	Νομός	Θέση	Χωρητικότητα
Μαρίνα Ζέας	Αττικής	Πειραιάς	670
Μαρίνα Αλίμου	Αττικής	Άλιμος	1039
Μαρίνα Φλοίσβου	Αττικής	Φλοίσβος	303
Olympic Marine	Αττικής	Λαυρεωτική	685
Μαρίνα Αγίου Κοσμά	Αττικής	Άγιος Κοσμάς	337
Athens Marine	Αττικής	Στάδιο Ειρήνης & Φιλίας	130
Μαρίνα Γλυφάδας	Αττικής	Γλυφάδα	852
Μαρίνα Βουλιαγμένης	Αττικής	Βουλιαγμένη	103
<b><u>Συνολική Χωρητικότητα</u></b>		<b><u>4119</u></b>	
<b>Βορείου Αιγαίου</b>			
Μαρίνα Σάμου	Σάμου	Πυθαγόρεια Σάμου	225
Μαρίνα Μυτιλήνης	Λέσβου	Μυτιλήνη	222
<b><u>Συνολική Χωρητικότητα</u></b>		<b><u>447</u></b>	
<b>Δυτικής Ελλάδας</b>			
Μαρίνα Μεσολόγγι	Αιτωλοακαρνανίας	Μεσολόγγι	180
Vounaki Beach	Αιτωλοακαρνανίας	Παραλία Αιτωλοακαρνανίας	70
Cleopatra	Αιτωλοακαρνανίας	Άκτιο Αιτωλοακαρνανίας	88
<b><u>Συνολική Χωρητικότητα</u></b>		<b><u>338</u></b>	
<b>Ήπειρος</b>			
Μαρίνα Πρέβεζας	Πρέβεζας	Πρέβεζα	297
<b><u>Συνολική Χωρητικότητα</u></b>		<b><u>297</u></b>	
<b>Ιονίων Νήσων</b>			
Μαρίνα Λευκάδας	Λευκάδας	Λευκάδα Αλυκές	609
Μαρίνα Γουβιών	Κέρκυρας	Γουβιά	1235
<b><u>Συνολική Χωρητικότητα</u></b>		<b><u>1844</u></b>	
<b>Κεντρικής Μακεδονίας</b>			
Μαρίνα Αρεστού	Θεσσαλονίκης	Καλαμαριά	242
Sani Marine	Χαλκιδικής	Σάνη Κασσάνδρας	215
Μαρίνα Πόρτο Καρράς	Χαλκιδικής	Πόρτο Καρράς	315
<b><u>Συνολική Χωρητικότητα</u></b>		<b><u>772</u></b>	
<b>Κρήτης</b>			
Μαρίνα Αγίου Νικολάου		Λασιθίου	Άγιος Νικόλαος
Μαρίνα Γούβες	Ηρακλείου	Γούβες Πεδιάδας	72
Μαρίνα Παλαιοχώρας	Χανίων	Παλαιοχώρα	140
Μαρίνα Αγία Γαλήνη	Ρεθύμνου	Αγία Γαλήνη	112
<b><u>Συνολική Χωρητικότητα</u></b>		<b><u>579</u></b>	
<b>Νοτίου Αιγαίου</b>			

<sup>6</sup> [Πηγή: Διαμαντίδης, 2016 «Βάση δεδομένων Μαρινών Ελλάδος», Διπλωματική Εργασία, Εργαστήριο Λιμενικών Εργων ΕΜΠ]



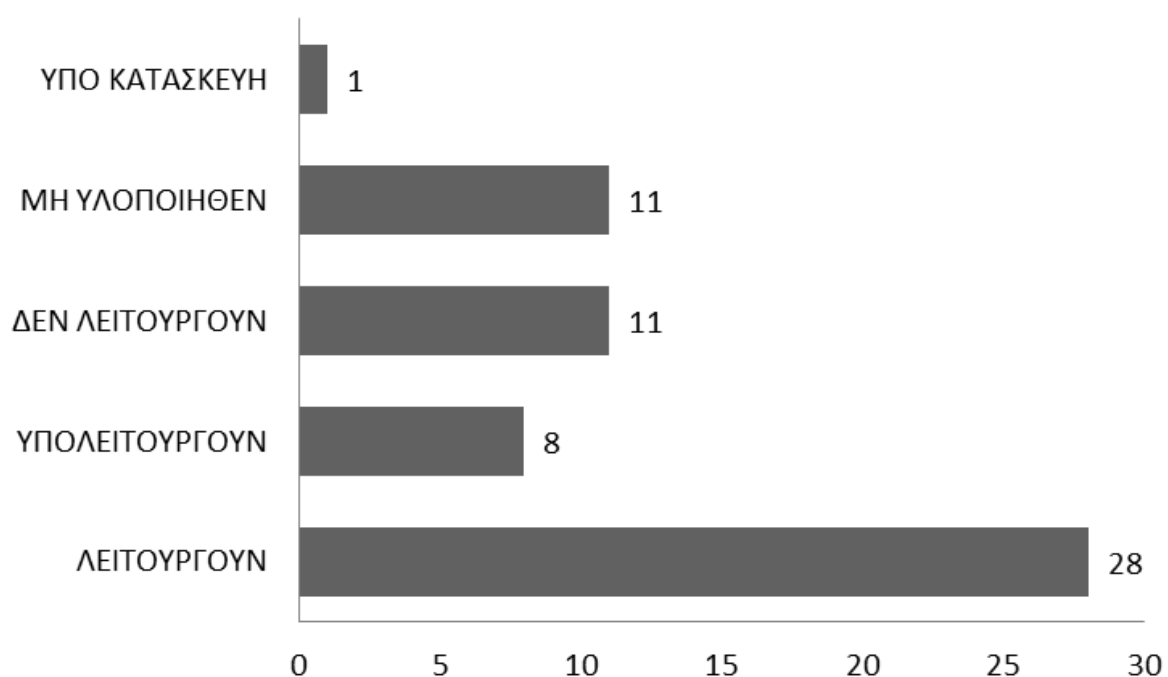
Μαρίνα Κω	Δωδεκανήσων	Κως	250
Μαρίνα Ρόδου	Δωδεκανήσων	Μανδράκι Ρόδου	600
<b>Συνολική Χωρητικότητα</b>		<b>850</b>	
<b>Πελοποννήσου</b>			
Μαρίνα Καλαμάτας	Μεσσηνία	Καλαμάτας	250
Μαρίνα Ξυλοκάστρου	Κορινθίας	Ξυλόκαστρο	220
<b>Συνολική Χωρητικότητα</b>		<b>470</b>	
<b>Στερεάς Ελλάδας</b>			
Μαρίνα Ιτέας	Φακίδας	Ιτέα	146
<b>Συνολική Χωρητικότητα</b>		<b>146</b>	

**Γενικό Σύνολο**

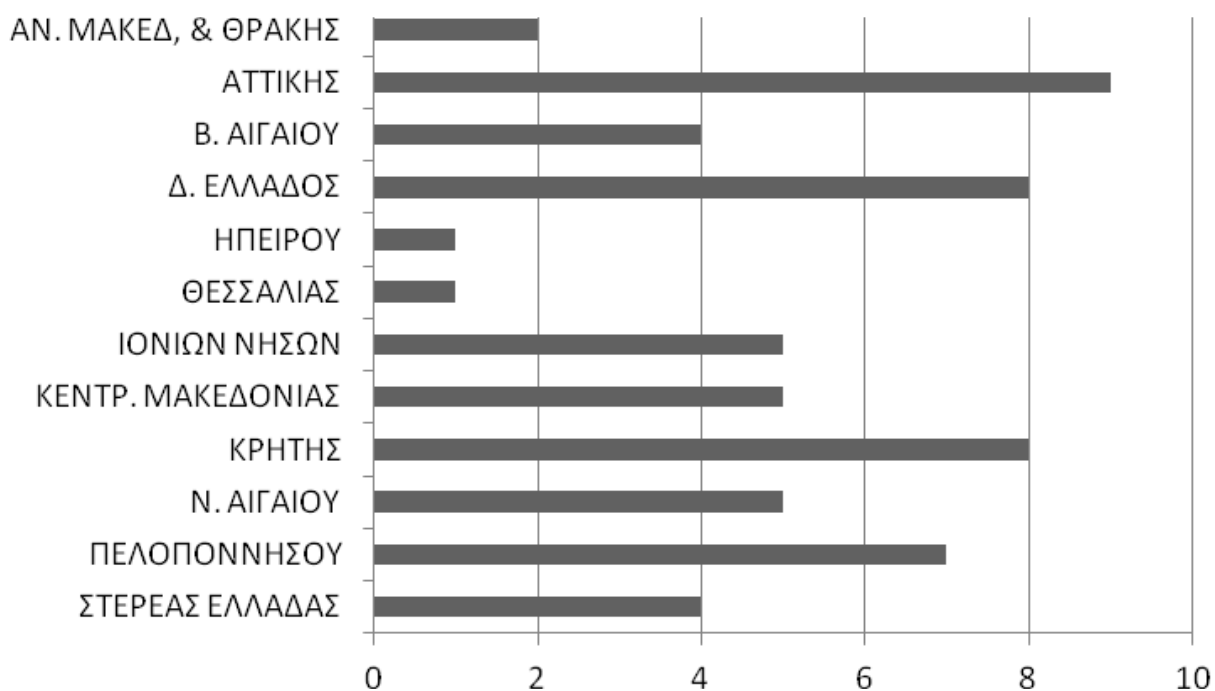
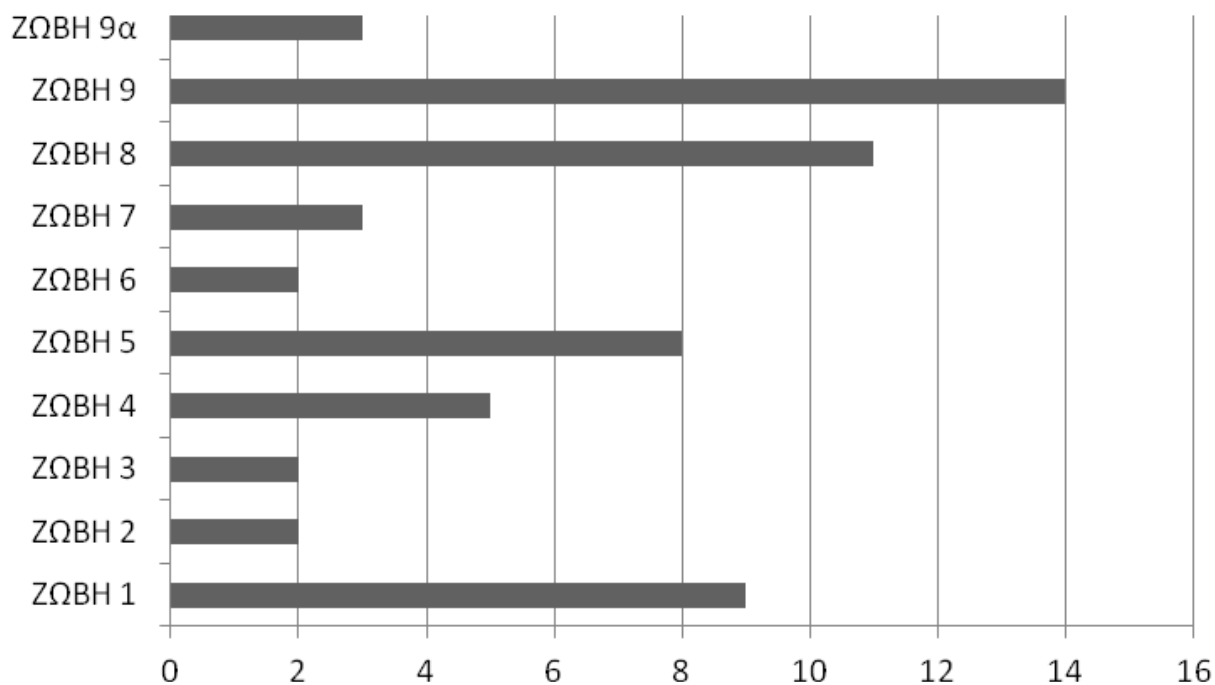
**9862**

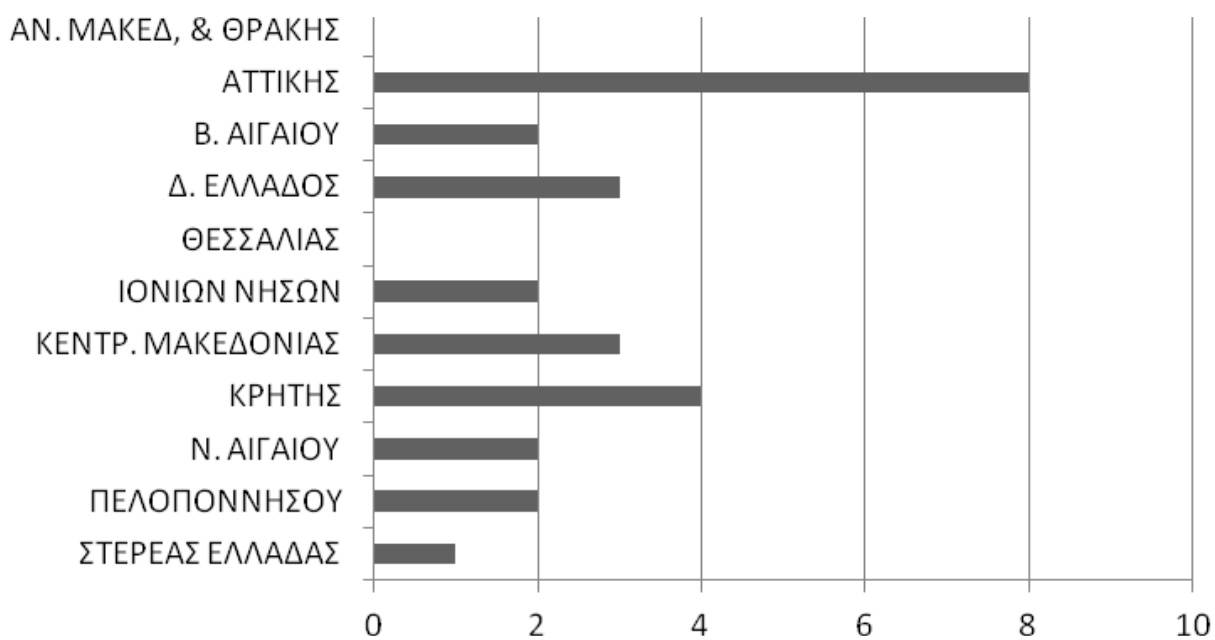
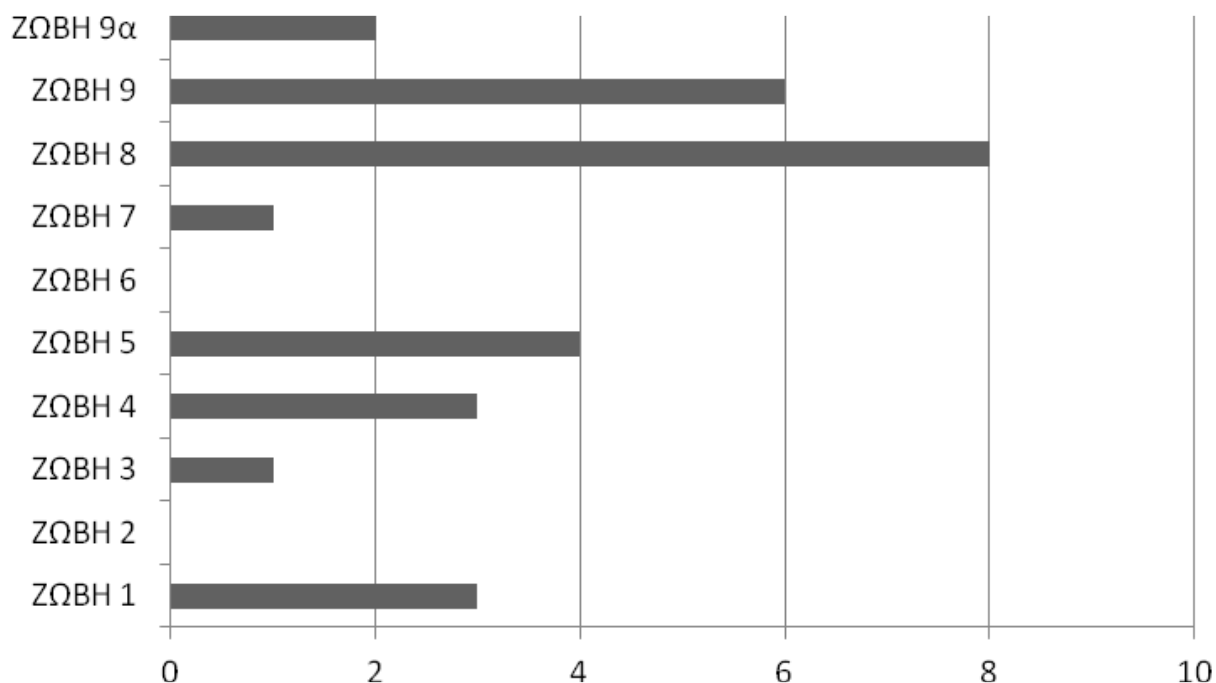
Στην Ελλάδα σήμερα οι χωροθετημένες μαρίνες είναι 59 εκ των οποίων 35 είναι σε λειτουργία, εξ' αυτών οι 28 λειτουργούν πλήρως και οι 8 υπολειτουργούν (Διάγραμμα 6.1). Από τις μαρίνες σε λειτουργία, οι 22 έχουν συστήσει την “Ένωση Μαρινών Ελλάδος”. Από αυτές 7 μαρίνες χωροθετούνται στην περιοχή της Αττικής. Η συνολική δυναμικότητα τους ανέρχεται στις 8.497 θέσεις ελλιμενισμού. Οι θέσεις διαχείμασης εν ξηρό (dry docking) υπολογίστηκαν περίπου στις 4.180, ενώ οι 7 από τις 22 μαρίνες έχουν βραβευτεί με Γαλάζια Σημαία. Με βάση τα στοιχεία του Υπουργείου Τουρισμού στα **Διαγράμματα 6.2α και 6.3β** παρουσιάζονται οι χωροθετημένες μαρίνες ανά περιφέρεια και ζώνη Ναυσιπλοΐας, ενώ στο **Διάγραμμα 6.3** παρουσιάζονται οι λειτουργούσες μαρίνες ανά περιφέρεια και στο **Διάγραμμα 6.3.β** οι λειτουργούσες μαρίνες ανά ζώνη ναυσιπλοΐας.

**Διάγραμμα 6.1:** Κατάσταση τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα<sup>7</sup>



<sup>7</sup> Πηγή: Υπουργείο Τουρισμού (2016)

**Διάγραμμα 6.2α:** Χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες, ανά περιφέρεια.<sup>8</sup>**Διάγραμμα 6.2β:** Χωροθετημένες μαρίνες, ανά ζώνη ναυσιπλοΐας.<sup>9</sup><sup>8</sup> Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2016)<sup>9</sup> Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού (2016)

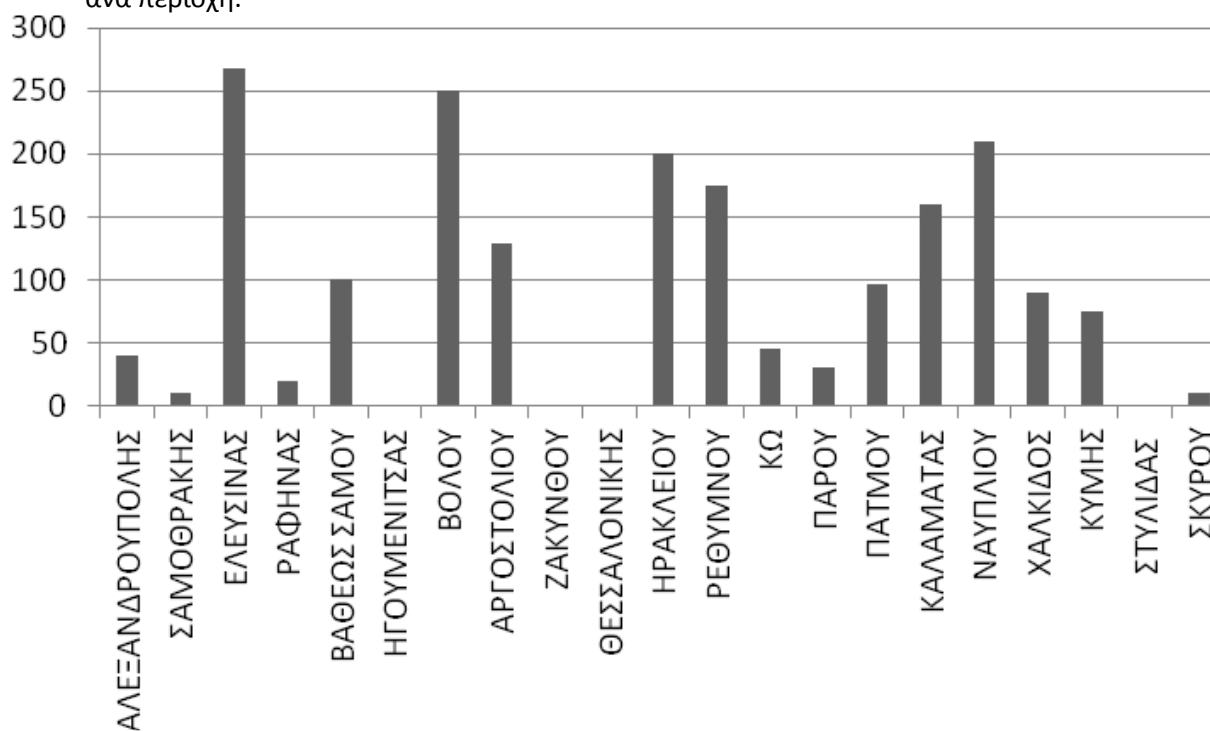
**Διάγραμμα 6.3α:** Λειτουργούσες μαρίνες, ανά περιφέρεια.<sup>10</sup>**Διάγραμμα 6.3β:** Λειτουργούσες μαρίνες, ανά ζώνη ναυσιπλοΐας.<sup>11</sup><sup>10</sup> Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού<sup>11</sup> Πηγή: Στοιχεία Υπουργείου Τουρισμού

**Πίνακας 6.2:** Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενους εμπορικούς λιμένες.<sup>12</sup>

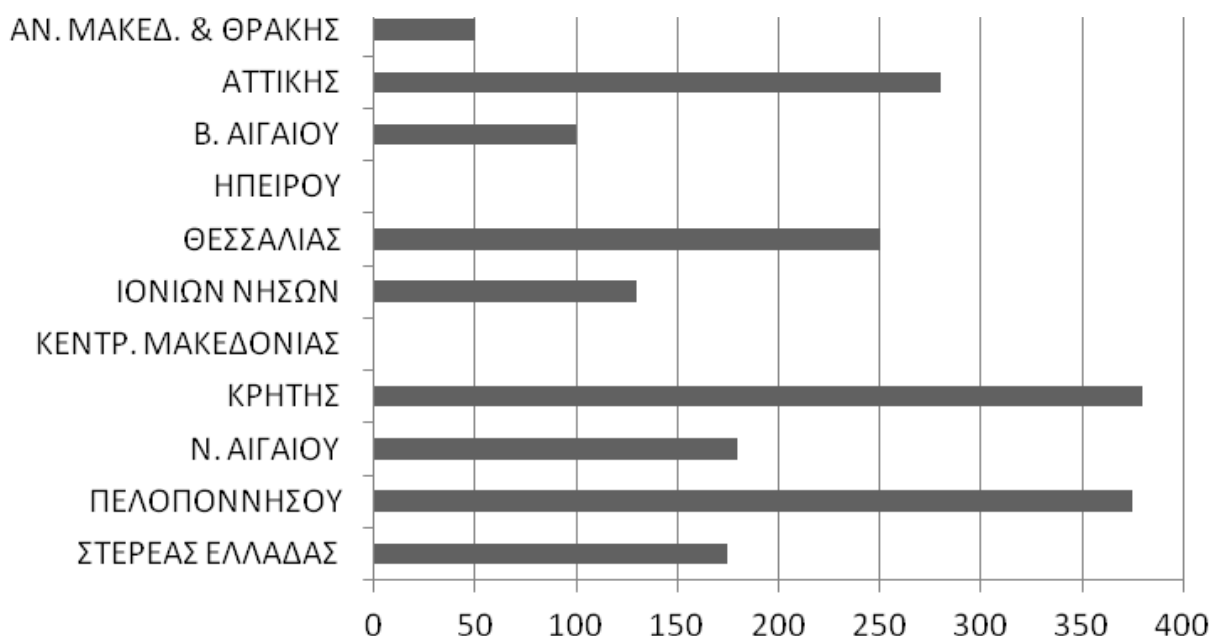
	Διατίθεται χώρος για ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής εντός λιμένα;		Υπάρχει parking σκαφών (dry storage);		Θέσεις ελλιμενισμού	
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	ΟΧΙ	
Αλεξανδρούπολης		X		X		40
Σαμοθράκης		X		X		10
Ελευσίνας		X		X		270
Ραφήνας		X		X		15
Βαθέως Σάμου		X		X		100
Ηγουμενίτσας		X	X			
Βόλου		X		X		250
Αργοστολίου		X	130			
Ζακύνθου		X	X			
Θεσσαλονίκης						
Ηρακλείου		X		X		200
Ρεθύμνου		X		X		172
Κω		X		X		47
Πάρου		X		X		32
Πάτμου		X		X		97
Καλαμάτας		X		X		160
Ναυπλίου		X		X		210
Χαλκίδος		X		X		93
Κύμης		X		X		70
Στυλίδας		X			X	
Σκύρου		X		X		11
<b>Σ</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>1,907</b>
<b>Υ</b>						
<b>Ν</b>						
<b>Ο</b>						
<b>Λ</b>						
<b>Ο</b>						

<sup>12</sup> **Πηγή:** Μάντζιος, Κ., (2016), «Βάση δεδομένων Ζωνών Σκαφών Αναψυχής σε Υφιστάμενους Λιμένες», *Διπλωματική Εργασία*, Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ.

**Διάγραμμα 6.4:** Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενους εμπορικούς λιμένες, ανά περιοχή.<sup>1</sup>



**Διάγραμμα 6.5:** Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενους εμπορικούς λιμένες ανά περιφέρεια.



### 6.3 ΑΛΛΑΓΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Βάσει των υφισταμένων στοιχείων έχουν χωροθετηθεί 54 Μαρίνες, 73 καταφύγια (62+11 ΞΛ) και 22 Αγκυροβόλια. Από τις 54 Μαρίνες λειτουργούν και υπολειτουργούν ~ 28 Μαρίνες. Από τις υπόλοιπες, μερικές είναι κατασκευασμένες και κενές π.χ. μαρίνα Χίου, αναμένοντας από το ΤΑΙΠΕΔ την πώλησή τους και μερικές δεν έχουν καν κατασκευασθεί π.χ. Μαρίνα Αγ. Κηρύκου (όρμου Λευκάδος) Ικαρίας. Παραπλήσια είναι η κατάσταση και στα Καταφύγια. Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής προσφέρουν και οι περισσότεροι ακτοποιοί και εμπορικοί λιμένες της χώρας.

Βασικές επιδιώξεις του κράτους όσον αφορά τους Τουριστικούς Λιμένες ήταν:

- Η εκχώρησή τους σε ιδιώτες μέσω του ΤΑΙΠΕΔ
- Η δημιουργία θέσεων ελλιμενισμού με την αξιοποίηση υφισταμένων εγκαταστάσεων.
- Η μείωση του χρόνου αδειοδοτήσεων.

Με την πληθώρα των νόμων που εκδόθηκαν έγινε σημαντική προσπάθεια για την απελευθέρωση της αγοράς.

Οι βασικές αλλαγές που έγιναν κατά τα τελευταία χρόνια στην χωροθέτηση και αδειοδότηση Τουριστικών Λιμένων είναι οι παρακάτω:

- Σε ειδικές περιπτώσεις η χωροθέτηση των Μαρινών γίνεται σε 2 φάσεις. Διαδικασία ή οποία αν και φαίνεται πιο χρονοβόρα επιτρέπει την πιο σωστή αντιμετώπιση της ωρίμανσης των έργων.
- Στην κατηγορία των Καταφυγίων κατατάσσονται πλέον τουριστικοί λιμένες με εμβαδόν κτισμάτων μέχρι 200m<sup>2</sup> αντί των 100 m<sup>2</sup> που ίσχυε. Με τον τρόπο αυτό απλοποιούνται οι διαδικασίες χωροθέτησης και αδειοδότησης και μειώνονται οι απαιτήσεις ως προς εξοπλισμό και λιμενική υποδομή.
- Καταργήθηκε η κατηγορία Ξενοδοχειακών Λιμένων οι οποίοι εντάχθηκαν αναλόγως του μεγέθους τους σε μια από τις 3 κατηγορίες Τουριστικών Λιμένων. Με τον τρόπο αυτό αποδεδμεύτηκε εν μέρει η χωρητικότητα των ξενοδοχειακών τουριστικών λιμένων από την δυναμικότητα κλινών των ξενοδοχείων.
- Υπάρχει δυνατότητα χωροθέτησης Τουριστικού Λιμένα με ιδιωτική πολεοδόμηση υπό προϋποθέσεις.
- Διευκολύνσεις στην αδειοδότηση των κτιριακών έργων χρήσης αιγιαλού και παραλίας κλπ
- Αναιρέθηκαν περιορισμοί στον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενους λιμένες. Με τον τρόπο αυτό δίνεται η δυνατότητα στην αξιοποίηση υφιστάμενων

υποδομών και την αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής χωρίς σημαντικό κόστος υποδομών.

- Θεσμοθετήθηκαν τα ναύδετα ως θέσεις ελλιμενισμού, αν και δεν έχει εκδοθεί ακόμη η ΚΥΑ που θα καθορίζει την αδειοδότησή τους και την λειτουργία τους.
- Απλοποιείται η διαδικασία λήψης άδειας λειτουργίας σε υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες
- Απλοποιείται η διαδικασία έγκρισης του Τιμολογίου των Τουριστικών λιμένων.

Δημιουργούνται συνθήκες ανταγωνισμού, επιτρέποντας τις θέσεις ελλιμενισμού, εντός υφιστάμενων λιμένων, επί ναυδέτων και εντός των Τουριστικών λιμένων.

Η αξιοποίηση από το ΤΑΙΠΕΔ δεν φαίνεται να έχει αποδώσει καρπούς ακόμη. Η έκδοση Προεδρικών Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων καθυστερεί με συνέπεια την καθυστέρηση εφαρμογής των νέων νόμων.

Δεν έχουν γίνει βήματα συνεργασίας μεταξύ των τουριστικών λιμένων. Προτάσεις έχουν γίνει από το ΤΑΙΠΕΔ και το Υπουργείο Τουρισμού, χωρίς αποτέλεσμα. Δεν έχουν δοθεί κίνητρα για τέτοιου είδους συνεργασίες, ούτε υπάρχει θεσμοθετημένο όργανο για να συντονίσει τυχούσες ιδιωτικές πρωτοβουλίες.

## 6.4 ΙΣΧΥΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

### 6.4.1 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Η δημιουργία του λιμένα σκαφών αναψυχής μπορεί να ξεκινήσει με πρωτοβουλία της Γραμματείας Στήριξης Τουριστικών Λιμένων ή οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, αρκεί αυτό να τυγχάνει κύριος ή επικαρπωτής του παράκτιου ακινήτου μπροστά από το οποίο πρόκειται να κατασκευαστεί ο λιμένας (παρ. 1 άρθρου 31). Επομένως, δύο περιπτώσεις εξετάζονται ως προς το καθεστώς νομιμοποίησης της ιδιοκτησίας:

Η 1<sup>η</sup>, όταν η παράκτια έκταση ανήκει γενικά στο Δημόσιο.

Η 2<sup>η</sup>, αφορά την περίπτωση που ιδιώτες - φυσικά ή νομικά πρόσωπα -έχουν την κυριότητα ή επικαρπία του παράκτιου ακινήτου.

**Και στις δύο περιπτώσεις, η χερσαία ζώνη του λιμένα αποτελείται από το τμήμα του αιγιαλού και τους υπόλοιπους συνεχόμενους χερσαίους χώρους που είναι αναγκαίοι για την ανάπτυξη των απαιτούμενων εγκαταστάσεων του λιμένα.**

Ο αιγιαλός - το τμήμα της χερσαίας ζώνης που περιβάλλει τη θάλασσα όπου φθάνουν τα κύματα στις συνήθεις κακοκαιρίες - ανήκει στο Δημόσιο (Α.Ν 2344/40, Ν.2971/2001)

Ο σκοπός δημιουργίας αυτής της ζώνης, σύμφωνα με τον ισχύοντα Νόμο, είναι η επικοινωνία από τη θάλασσα στην ξηρά και αντίστροφα και μπορεί να χρησιμεύει και για άλλους σκοπούς, όπως

συγκοινωνίας και λοιπούς κοινωφελείς σκοπούς. Όπου το τμήμα αυτό του αιγιαλού, λόγω της μορφολογίας της ξηράς δεν μπορεί να εξυπηρετεί αυτό το σκοπό, επιτρέπεται η διαπλάτυνσή του προς την ξηρά με λωρίδα γης, μέχρι πλάτους 10μ. όπου δεν επιτρέπεται να οικοδομηθεί και ονομάζεται παραλία. Η ζώνη της παραλίας θεωρείται ως παραλιακή οδός ή πρασιά και οι τυχόν ιδιοκτήτες υποχρεούνται να συνεισφέρουν για τη δημιουργία της, ζώνη μέχρι πλάτους 15μ. χωρίς αποζημίωση. Όταν βρίσκεται σε κατοικημένη περιοχή και δεν υπάρχει Λιμενικό Ταμείο παραχωρείται κατά χρήση στους Δήμους και θεωρείται κοινόχρηστος χώρος.

Οι γραμμές αιγιαλού και παραλίας καθορίζονται από Επιτροπή που ορίζεται από τον ίδιο νόμο.

Στις περιπτώσεις δημιουργίας νέων λιμένων κατά κανόνα απαιτούνται προσχώσεις στη θάλασσα ή στον αιγιαλό και έργα απαραίτητα για τη λειτουργία τους. Τα τυχόν γήπεδα που θα προκόψουν από τις παραπάνω εργασίες πρόσχωσης - τεχνητής ή φυσικής - ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο.

Η Γραμματεία υποχρεούται να μεριμνήσει για τον οριστικό καθορισμό της νέας οριογραμμής αιγιαλού και παραλίας και για την καταγραφή του δημοσίου κτήματος που δημιουργήθηκε με την ολοκλήρωση των έργων του τουριστικού λιμένα.

Ο εκτάσεις αυτές του Δημοσίου περιλαμβάνονται βέβαια στη ζώνη του λιμένα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες του και την εκτέλεση έργων και κατασκευών με παραχώρηση της χρήσης και της εκμετάλλευσής τους στον φορέα διαχείρισης του λιμένα σκαφών αναψυχής (παρ. 2 Άρθρο 32 του Ν.2160/93). Όμως, τα έργα και οι εγκαταστάσεις που κατασκευάζονται σ' αυτούς καθώς και στον αιγιαλό και παραλία ανήκουν επίσης κατά κυριότητα στο Δημόσιο.

Στην 1<sup>η</sup> περίπτωση, που η παράκτια έκταση ανήκει στο Δημόσιο και την πρωτοβουλία χωροθέτησης του νέου τουριστικού λιμένα έχει η Γραμματεία, μπορεί η ζώνη του λιμένα να παραχωρείται σε επιχειρήσεις (δημόσιες ή ιδιωτικές) που συστήνουν Ανώνυμη Εταιρεία και από καλούνται Φορέας Διαχείρισης του τουριστικού, λιμένα για την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση του, μετά από σύναψη σύμβασης με το Δημόσιο, κατόπιν διαγωνισμού.

Η παραχώρηση αυτή γίνεται έναντι χρηματικού ανταλλάγματος προς το Δημόσιο και δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 99 έτη κατ' ανώτατο όριο. Μετά τη λήξη της σύμβασης, η ζώνη του λιμένα και όλες οι εγκαταστάσεις περιέρχονται στο Δημόσιο, χωρίς καμία αποζημίωση του φορέα.

Ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς, το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση παραχώρησης της χρήσης και εκμετάλλευσης προστατευόμενων όρμων έναντι ανταλλάγματος, προκειμένου να διαμορφωθούν θαλάσσιες ζώνες αγκυροβολιού με ελαφρό εξοπλισμό. Τα έργα και οι εγκαταστάσεις που θα κατασκευάσει ο ανάδοχος ανήκουν κατά κυριότητα στο δημόσιο. Δεν ορίζεται όμως η χρονική διάρκεια παραχώρησης.



Στη 2<sup>η</sup> περίπτωση που η παράκτια έκταση ανήκει σε ιδιώτες οι οποίοι έχουν και την πρωτοβουλία της δημιουργίας του νέου λιμένα σκαφών αναψυχής, δεν γίνεται στο Ν.2160/93 ειδική μνεία ως προς τους όρους παραχώρησης της ζώνης που ανήκει στο Δημόσιο και των εγκαταστάσεων πάνω σ'αυτή.

#### 6.4.2 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ

Για τη χωροθέτηση νέου λιμένα σκαφών αναψυχής καθώς και για την επέκταση ή την μετατροπή υπάρχοντος σε λιμένα σκαφών αναψυχής εφαρμόζονται αποκλειστικά οι διατάξεις του Ν.2160/93 και των μετέπειτα τροποποιήσεων, ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς.

Την κίνηση της διαδικασίας χωροθέτησης λιμένα σκαφών αναψυχής μπορεί να την κάνει ιδιώτης ή επιχείρηση που κατέχει παράκτια έκταση (είναι κύριος ή επικαρπωτής) ή Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου εφόσον διαθέτει την κατάλληλη έκταση ή η Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων.

Τα δικαιολογητικά που απαιτούνται σε όλες τις περιπτώσεις για την άδεια χωροθέτησης λιμένων σκαφών αναψυχής είναι τα ίδια και περιγράφονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 31.

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην καταλληλότητα της θέσης και κατά πόσο είναι συμβατή με Πολεοδομικές και άλλες Αποφάσεις, Διατάγματα, Νόμους και μελέτες. Πρέπει να εξεταστεί κατά περίπτωση

##### 1) Εάν βρίσκεται σε εντός Σχεδίου περιοχή

- Εφόσον υπάρχει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο να εναρμονίζεται με τις προβλεπόμενες χρήσεις
- Όπου υπάρχει εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο, η εσωτερική οριακή γραμμή της χερσαίας ζώνης δεν μπορεί να υπερβεί την πλησιέστερη ρυμοτομική γραμμή. Ειδάλλως, εάν υπάρχει ανάγκη επέκτασης της ζώνης, μπορεί να γίνει κατόπιν τροποποίησης του Ρυμοτομικού Σχεδίου.
- Στις περιπτώσεις κηρυγμένων παραδοσιακών οικισμών είναι δυνατόν να απαιτούνται έλεγχοι και εγκρίσεις και από άλλα αρμόδια Υπουργεία (ΥΠ.ΠΟ, ΥΠ.Ε.Κ.Α)

##### 2) Εάν βρίσκεται σε εκτός Σχεδίου περιοχή

- Σε περίπτωση που εμπίπτει σε περιοχή που προστατεύεται από το Ν. 1650/86,

εφόσον ορίζεται ως απόλυτης προστασίας, δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί. Σε περιοχές μερικής προστασίας πρέπει να προβλέπεται στις επιτρεπόμενες δραστηριότητες. Το ίδιο ισχύει και για τις περιοχές που προστατεύονται από Διεθνείς Συμβάσεις.

- Σε περιοχές με αξιόλογο φυσικό περιβάλλον ή οικολογικού ενδιαφέροντος (υγροβιότοποι, δίκτυ Natura 2000 κ.λ.π.), όπου συντάσσονται και Ειδικές Περιβαλλοντικές Μελέτες, προκύπτουν κατά κανόνα πολλοί περιορισμοί και δεσμεύσεις για την πραγματοποίησή τους.
- Εφόσον εμπίπτει σε Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου καθορισμού χρήσεων γης πρέπει να εναρμονίζεται με τις διατάξεις της.

Οι περιπτώσεις που αναφέρονται είναι ενδεικτικές και θα έπρεπε να συμπεριλαμβάνονται και να εξειδικεύονται στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Σήμερα, με βάση τις ισχύουσες διατάξεις, η Επιτροπή μπορεί να διενεργεί αυτοψίες καθώς και να ζητά πληροφορίες από την οικεία Νομαρχία προκειμένου να εγκρίνει την χωροθέτηση. Αλλά όπως φαίνεται εκ των πραγμάτων, αυτό δεν αρκεί και υπάρχουν προβλήματα μη αναγνώρισης από το ΥΠΕΧΩΔΕ της αρμοδιότητας χωροθέτησης, καθόσον όπως προβλέπεται στο άρθρο 36 παρ. 5, οι θέσεις των λιμένων σκαφών αναψυχής που δημιουργούνται με το Ν. 2160/93 εντάσσονται στο γενικό χωροταξικό σχέδιάσμα της Χώρας και καταργείται κάθε διάταξη νόμου που ρυθμίζει πολεοδομικά ζητήματα των παραπάνω θέσεων.

Η έγκριση χωροθέτησης γίνεται με Απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας μετά από γνώμη της Επιτροπής (που ορίζεται στο άρθρο 30) και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Εκτός από την έγκριση χωροθέτησης στη συγκεκριμένη θέση της λειτουργίας του λιμένα, η Απόφαση περιλαμβάνει τα όρια της χερσαίας ζώνης, τις απαιτούμενες προσχώσεις, τις χρήσεις αυτών, τις χρήσεις γης όλης της χερσαίας ζώνης και τους όρους και περιορισμούς δόμησης σε όλη τη ζώνη και κατά κατηγορία χρήσεων. Δηλαδή :

- το Μέγιστο Συντελεστή Δόμησης και το ποσοστό κάλυψης επί της συνολικής χερσαίας έκτασης
- τα ύψη των κτιρίων
- τις ελάχιστες αποστάσεις από τα όρια και τον αιγιαλό
- τις κατηγορίες χρήσεων γης
- το μέγιστο Συντελεστή Δόμησης ανά κατηγορία.

Στην περίπτωση χωροθέτησης του λιμένα σκαφών αναψυχής μέσα σε ζώνη υφιστάμενου εμπορικού λιμένα, η Επιτροπή πρέπει να έχει και τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας,

προς το οποίο διαβιβάζει και το σχετικό φάκελο, (παρ.6, άρθ. 30).

Μετά την έκδοση της Υπ. Απόφασης χωροθέτησης υπογράφεται η όποια σύμβαση παραχώρησης από το Δημόσιο στο φορέα διαχείρισης του λιμένα, όπου στην περίπτωση που έχει τη πρωτοβουλία χωροθέτησης η Γραμματεία, γίνεται με δημόσιο διαγωνισμό. Στη συνέχεια, και σε διάστημα οκταμήνου, υποβάλλονται τα δικαιολογητικά, οι μελέτες και τα Σχέδια για την έκδοση των οικοδομικών αδειών για τα πάσης φύσης έργα του λιμένα και τις κτιριακές εγκαταστάσεις που προβλέπονται στην Υπ. Απόφαση και στην παρ. 5 του άρθρου 31 του νόμου.

Η Γραμματεία προωθεί τις μελέτες και Σχέδια στις αρμόδιες Υπηρεσίες για να εκδοθούν οι πολεοδομικές και λοιπές άδειες που οφείλουν, να χορηγηθούν σε διάστημα δύο μηνών.

#### 6.4.3 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Η άδεια λειτουργίας του λιμένα σκαφών αναψυχής, όπως περιγράφεται στην παρ. 8 του άρθρου 31 εκδίδεται από τη Γραμματεία μετά την ολοκλήρωση των έργων του λιμένα από το φορέα διαχείρισης.

Στην αίτηση του φορέα επισυνάπτεται τοπογραφικό διάγραμμα και σχέδια των εγκαταστάσεων όπως κατασκευάστηκαν τα οποία ελέγχονται από τη Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών του ΕΟΤ.

Η χωροθέτηση και αδειοδότηση των τουριστικών λιμένων (Μαρίνες - Καταφύγια - Αγκυροβόλια) ακολουθεί την διαδικασία όπως περιγράφεται παρακάτω. Η συνολική διαδικασία ωρίμανση των έργων μπορεί να διαιρεθεί σε 3 επιμέρους φάσεις: Η χωροθέτηση μεγάλων Μαρινών ή ευρισκομένων κάτω από ειδικές συνθήκες, (χωρικές, περιβαλλοντικές γίνεται σε 2 στάδια, ενώ των υπολοίπων τουριστικών λιμένων σε 1 στάδιο.

#### 6.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ

**ΦΑΣΗ 1<sup>α</sup> (σε 2 στάδια):** Σχεδιασμός του έργου, Περιβαλλοντική αδειοδότηση και Χωροθέτηση

##### ΣΤΑΔΙΟ Ι

- Υποβολή αιτήματος χωροθέτησης
  - Δικαιολογητικά για μαρίνες
- Έλεγχος πληρότητας φακέλου
- Γνωμοδότηση συναρμόδιων Φορέων - Δημοσιοποίηση - Αναρτήσεις

- Γνωμοδότηση Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων
- Εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
- Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων Χωροθέτησης (ΚΥΑ)
- Προεδρικό Διάταγμα Χωροθέτησης

## ΣΤΑΔΙΟ II

- Σχεδιασμός Λιμενικών και Κτιριακών Έργων
- Εκπόνηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων λιμενικών και κτιριακών έργων
- Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων Κατασκευής και Λειτουργίας.
- Χωροθέτηση λιμενικών και κτιριακών έργων (Υπουργική Απόφαση)

### ΦΑΣΗ 1β (σε 1 στάδιο): Σχεδιασμός του έργου, Περιβαλλοντική αδειοδότηση και Χωροθέτηση

- Υποβολή αιτήματος χωροθέτησης
  - Δικαιολογητικά για μαρίνες
  - Δικαιολογητικά για καταφύγια-αγκυροβόλια
- Έλεγχος πληρότητας φακέλου
- Γνωμοδότηση συναρμόδιων Φορέων - Δημοσιοποίηση - Αναρτήσεις
- Γνωμοδότηση Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων
- Εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και έγκριση

#### Περιβαλλοντικών Όρων

- Προεδρικό Διάταγμα Χωροθέτησης
- Σχεδιασμός Λιμενικών και Κτιριακών Έργων
- Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων Κατασκευής και Λειτουργίας.(ΚΥΑ)
- Χωροθέτηση (Υπουργική Απόφαση) (ΚΥΑ)

### ΦΑΣΗ 2: Παραχώρηση χρήσης και εκμετάλλευσης- Κατασκευή των έργων

- Διαγωνιστική διαδικασία
- Παραχώρηση χρήσης και εκμετάλλευσης
- Υποβολή φακέλου με σειρά παραστατικών
- Κατασκευή χερσαίων και λιμενικών έργων

### ΦΑΣΗ 3: Έναρξη λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα

- Άδεια Λειτουργίας (Υπουργική Απόφαση)

- Ειδικός Κανονισμός Λειτουργίας (Υπουργική Απόφαση)
- Τιμολόγια ελλιμενισμού (έγκριση από το Υπουργείο Τουρισμού )

Σημειώνεται ότι οι Τουριστικοί λιμένες εποπτεύονται από το Υπουργείο Τουρισμού και όχι από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας όπως οι υπόλοιποι λιμένες. Σήμερα αποτελεί Υπουργείο. Οι εμπλεκόμενοι φορείς του Δημοσίου για την αδειοδότηση των Τουριστικών Λιμένων είναι περί τους 20. Ενδεικτικά παρουσιάζονται οι κύρια εμπλεκόμενοι παρακάτω. Σε ορισμένους φορείς οι εμπλεκόμενες διευθύνσεις είναι περισσότερες της μιας.

- Υπουργείο Τουρισμού
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- Λιμενικό Σώμα
- Κτηματική Υπηρεσία
- Υπουργείο Περιβάλλοντος
- Υπουργείο Υποδομών κλπ
- Τοπική Αυτοδιοίκηση
- Περιφέρεια
- Υπουργείο Πολιτισμού (Εφορίες Αρχαιοτήτων κλπ)

Η διάρκεια της Φάσεως 1 κυμαίνεται από 3 έως και 5 έτη εφόσον δεν προκύψουν σημαντικά προβλήματα. Η γραφειοκρατία και η πληθώρα των εμπλεκομένων φορέων λειτουργεί αποθαρρυντικά για νέες επενδυτικές πρωτοβουλίες. Επίσης η δυσκολία μεταβολής των περιβαλλοντικών όρων και της χωροθέτησης των έργων δημιουργούν σημαντικά προβλήματα σε περίπτωση που αλλάξουν οι συνθήκες ή διαπιστωθούν ελλείψεις ή αδυναμίες ή ακόμη και λάθη στον αρχικό σχεδιασμό με αποτέλεσμα την χρονική καθυστέρηση στην έναρξη της κατασκευής του έργου. Σήμερα υπάρχουν υποδομές σε τουριστικούς λιμένες οι οποίες δεν έχουν αξιοποιηθεί. Ορισμένες από τις υποδομές έχουν κατασκευασθεί, άλλες απλώς χωροθετηθεί.

## 6.6 ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η υποβολή αιτήματος Χωροθέτησης προς τη Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου θα πρέπει να συνοδεύεται από μία σειρά μελετών και δικαιολογητικών που περιγράφονται στα άρθρα 31 και 34 του Ν.2160/1993, όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν. Σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση 11214/2012 (ΦΕΚ 2339/Β/21.08.2012), για τη δημιουργία και χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται ανά κατηγορία λιμένα. Αναλυτικότερα:

**α) Οι κατ' ελάχιστον απαιτήσεις της μαρίνας είναι οι εξής:**

1. Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του λιμένα συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων άλλων συναφών αρχών.
2. Θέση πρόσδεσης σκάφους του λιμενικού σώματος.
3. Εγκατάσταση σταθμού πρώτων βοηθειών (γραφείο, κ.λπ.).
4. Δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών, κ.λπ.).
5. Εγκαταστάσεις συλλογής προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των Βιολογικών και των πετρελαιοειδών - ελαιωδών καταλοίπων.
6. Χώροι στάθμευσης.
7. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α.
8. Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια της ζώνης του λιμένα, συστήματα επίβλεψης των εγκαταστάσεων, κ.λπ.).
9. Εγκαταστάσεις αποθηκών.
10. Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

**β) Οι κατ' ελάχιστον απαιτήσεις του καταφυγίου είναι οι εξής:**

1. Βασικές κτιριολογικές υποδομές εξυπηρέτησης - παροχής υπηρεσιών 300m<sup>2</sup>.
2. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α
3. Δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών, κ.λπ.).
4. Πρόβλεψη - εξασφάλιση συλλογής προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και πετρελαιοειδών - ελαιωδών καταλοίπων
5. Αποθήκες.
6. Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια, κ.λπ.).

**γ) Οι κατ' ελάχιστον απαιτήσεις του αγκυροβολίου είναι οι εξής:**

1. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α.
2. Δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών, κ.λπ.).
3. Πρόβλεψη - εξασφάλιση συλλογής προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και πετρελαιοειδών - ελαιωδών καταλοίπων
4. Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια, κ.λπ.).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΥΠΟΔΟΧΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

### 7.1 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Όπως αναλύεται στην παρούσα εργασία, έγιναν πολλές προσπάθειες κατά την τελευταία κυρίως δεκαετία για την ανάπτυξη ενός λιμενικού συστήματος εξυπηρέτησεως των σκαφών αναψυχής στην χώρα μας. Είναι, όμως, κοινή διαπίστωση ότι έγιναν και σημαντικές λανθασμένες επιλογές όσον αφορά τις στρατηγικές επιλογές, την επιλογή θέσεων, τον τρόπο συλλήψεως και την κατασκευή των λιμενικών εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των Σ.Α. Απαιτείται μία αλλαγή στρατηγικής για την επίτευξη του στόχου της εξυπηρέτησεως των σκαφών αναψυχής. Ένας διαφορετικός στρατηγικός Σχεδιασμός που θα περιλαμβάνει την αναβάθμιση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών ανάλογα με τις ανάγκες και τους στόχους κάθε Ζώνης Ναυσιπλοΐας. Διακριτά τμήματα υφιστάμενων λιμένων που σήμερα υποχρησιμοποιούνται να ενταχθούν σε ένα Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α όπως αναπτύχθηκε στο Κεφάλαιο 4 και ειδικά στην Ενότητα 4.3 μετά από κατάλληλη προσαρμογή της υποδομής και ανωδομής τους. Όπως περιγράφεται στο Σχέδιο Θεσμοθετήσεως του Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α (2001) που αναπτύχθηκε διεξοδικά στο Κεφάλαιο 6, προτάθηκαν 220 υφιστάμενοι ελληνικοί λιμένες επιβατικοί, εμπορικοί, αλιευτικοί κ.α για το σκοπό αυτό. Στο Σχήμα 7.1 φαίνεται η κατανομή στην ελληνική επικράτεια (βλ.επίσης Πίνακα 6.2)



**Σχήμα 7.1:** Υφιστάμενοι λιμένες προταθέντες από μελέτη Ε.ΣΥ.Ι.Ε..Σ.Α (2001)

Η πυκνή κατανομή των λιμενικών εγκαταστάσεων αποδεικνύει ότι η Ελλάδα μπορεί να αποκτήσει ένα εκτεταμένο και πυκνό δίκτυο εξυπηρέτησης σ.α., αξιοποιώντας στον δέοντα βαθμό υπάρχουσα λιμενική υποδομή της.

Αρκετές Ζώνες Σκαφών Αναψυχής εντός Υφιστάμενων Λιμενικών Εγκαταστάσεων - ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε. υπάρχουν ήδη στην χώρα μας (βλ. επίσης Πίνακα 5.3) όπου παρατίθεται θέσεις διαμορφώσεως ζωνών.

## 7.2 ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε

Η επιλογή των απαραίτητων παρεμβάσεων εξαρτάται τόσο από την σχεδιαζόμενη δυναμικότητα ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης Σ.Α., όσο και από την υφιστάμενη κατάσταση των προς προσαρμογή λιμενικών εγκαταστάσεων.



Κύριες παράμετροι σχεδιασμού είναι:

- την ασφάλεια,
- λειτουργικότητα,
- οικονομικότητα
- ενίσχυση της τοπικής και εθνικής οικονομίας και
- εναρμόνιση με το περιβάλλον και προστασία του.

Όσον αφορά τον βασικό εξοπλισμό, κατάλληλα εξαρτήματα ανωδομής και δίκτυα παροχής υπηρεσιών τοποθετούνται κατά μήκος των κρηπιδωμάτων της διαμορφούμενης ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε. Στις περιπτώσεις δε που το μέγεθος της λιμενολεκάνης και η κυματική διαταραχή εντός της το επιτρέπουν, συνιστάται η τοποθέτηση και συναρμολόγηση συστημάτων προκατασκευασμένων πλωτών προβλητών και γεφυρών πρόσβασης σε αυτούς. Οι προκατασκευασμένοι προβλήτες είναι εφοδιασμένοι με δέστρες ή κρίκους πρόσδεσης σκαφών, ενώ κατά μήκος της περιμέτρου τους τοποθετούνται προσκρουστήρες. Κάτω από το κατάστρωμα και κατά μήκος των προβλητών εγκαθίστανται δίκτυα εξυπηρέτησης. Για την πλήρη αξιοποίηση λιμενολεκάνων, όταν οι θέσεις πρόσδεσης σε κρηπιδώματα και προβλήτες δεν επαρκούν και οι διαστάσεις της λεκάνης το επιτρέπουν, είναι δυνατή η τοποθέτηση και συστημάτων πρόσδεσης τουριστικών σκαφών (ρεμέτζα).

Άλλη κατηγορία βασικών παρεμβάσεων για να καταστεί ένας λιμένας λειτουργικός για τον εν λόγω σκοπό αφορά την χερσαία ζώνη του. Απαραίτητοι χώροι για την εξυπηρέτηση σ.α. είναι το γραφείο υποδοχής και οι χώροι υγιεινής (ντους και WC). Εάν υπάρχουν διαθέσιμα κτίρια σε άμεση επαφή με την λιμενολεκάνη των σ.α., διαμορφώνονται κατάλληλα για να στεγάσουν τις συγκεκριμένες λειτουργίες. Στην αντίθετη περίπτωση ενδείκνυται η κατασκευή νέων για τον σκοπό αυτό.

Άλλες συνιστώμενες παρεμβάσεις στην χερσαία ζώνη σχετίζονται με τον επαρκή φωτισμό του λιμένα, με παρεχόμενες διευκολύνσεις προς τους χρήστες (χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, πλυντήρια, Wifi, ATM, κλπ) και με μέριμνες όπως η πρόληψη και αντιμετώπιση φαινομένων ρύπανσης, η πυρασφάλεια, η παροχή πρώτων βοηθειών και η προσβασιμότητα των χώρων του λιμένα σε ΑΜΕΑ. Τέλος, η δημιουργία ενός σταθμού ανεφοδιαμού καυσίμων δίνει σε έναν λιμένα σημαντικό πλεονέκτημα όσον αφορά την εξυπηρέτηση των σ.α. Ο συγκεκριμένος μπορεί να εγκατασταθεί επί των κρηπιδωμάτων του λιμένα ή επί πλωτής διάταξης.



**Εικόνες 7.1:** 1. Πίλαρ παροχής νερού και ρεύματος, 2. Προσκρουστήρες, 3. Ράμπα ανέλκυσης – καθέλκυσης σκαφών, 4. Στύλοι φωτισμού, 5. Χώροι υγιεινής, 6. Πλωτοί προβλήτες

Η ένταξη πολλών ελληνικών λιμένων στο Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α. απαιτεί ορισμένες μόνο από τις ήδη παρατεθείσες παρεμβάσεις, οι οποίες είναι στην πλειονότητά τους οικονομικά προσιτές. Βεβαίως, υπάρχουν και λιμένες στους οποίους ενδεχομένως να απαιτηθούν πρόσθετα κατασκευαστικά έργα

ή έργα επισκευής - συντήρησης, προκειμένου να επέλθει η άρση των σημερινών τους προβλημάτων ή / και να είναι δυνατή η πλήρης αξιοποίηση των δυνατοτήτων τους.

Έργα υποδομής, όπως αναδιαμόρφωση και αναβάθμιση εξωτερικών και εσωτερικών λιμενικών έργων που λόγω του κυματικού κλίματος απαιτείται για την πρόσδεση και την παραμονή σ.α. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το συστηνόμενο ως οριακά αποδεκτό χαρακτηριστικό ύψος κύματος  $H_s$  σε θέσεις πρόσδεσης μικρών σ.α. είναι 0.15 m, ενώ σε θέσεις παραβολής επιβατικών πλοίων 0.70 m (Thoresen, 2006). Η διενέργεια τέτοιων παρεμβάσεων μπορεί να είναι ιδιαίτερα ελκυστική στις περιπτώσεις λιμένων που διαθέτουν μεγάλες μη προστατευμένες από τους συνήθεις κυματισμούς της περιοχής ζώνες, με αποτέλεσμα την περιορισμένη χρήση των κρηπιδωμάτων των τελευταίων ή και την σταδιακή εγκατάλειψή τους.

Πρόσθετα έργα για την πλήρη αξιοποίηση πλεονεκτικών όσον αφορά την χερσαία ζώνη τους λιμένων είναι η κατασκευή ή επισκευή ράμπας ανέλκυσης - καθέλκυσης σκαφών και την (ανα)διαμόρφωση χερσαίων χώρων για εναπόθεση και παροχή υπηρεσιών συντήρησης στα σ.α.

Στις απαιτούμενες παρεμβάσεις ενδέχεται να συμπεριλαμβάνονται και εργασίες εκβάθυνσης λιμενολεκάνης ή / και διαύλου προσέγγισης. Σκόπιμο, τέλος, είναι να εξεταστεί η ανάγκη κατασκευής ανοιγμάτων για την επαρκή ανανέωση των υδάτων του λιμένα και την αποφυγή της συσσώρευσης φερτών υλικών στο εσωτερικό του.

### 7.3 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ

Υπάρχουν και λιμένες στους οποίους ενδεχομένως να απαιτηθούν πρόσθετα κατασκευαστικά έργα ή έργα επισκευής - συντήρησης της λιμενικής υποδομής, προκειμένου να επέλθει η άρση των σημερινών προβλημάτων τους ή / και να είναι δυνατή η πλήρης αξιοποίηση των δυνατοτήτων τους ως έργα

Στην παρούσα εργασία εξετάστηκαν παραδείγματα από τον ελλαδικό χώρο: ο λιμένας τη Σκοπέλου και ο παλαιός λιμένας Σπετσών. Πρόκειται για λιμένες που ανήκουν στις επιλεγείσες θέσεις νέων ΖΩ.ΣΥ.Υ.Ε.Σ.Α. Επίσης και οι δύο λιμένες διαθέτουν εκτεταμένες λιμενικές υποδομές αναλογικά του μεγέθους τους και εντάσσονται στα δημοφιλή νησιά όπου έχουν δημιουργήσει οι νέες τάσεις του θαλάσσιου τουρισμού.

### 7.3.1 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ

Η νήσος Σκόπελος ανήκει γεωγραφικά στο κεντρικό- βορειοδυτικό Αιγαίο, ανατολικά από την χερσόνησο του Πηλίου και βόρεια της Εύβοιας, με γεωγραφικό πλάτος 38°. Στα δυτικά γειτνιάζει με τη Σκιάθο και ανατολικά με την Αλόνησο και εντάσσεται στη Ζ.Ν.Α 1.

Ο κεντρικός λιμένας της Σκοπέλου βρίσκεται σε επαφή με την πόλη (Χώρα) της Σκοπέλου και εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο το νησί.

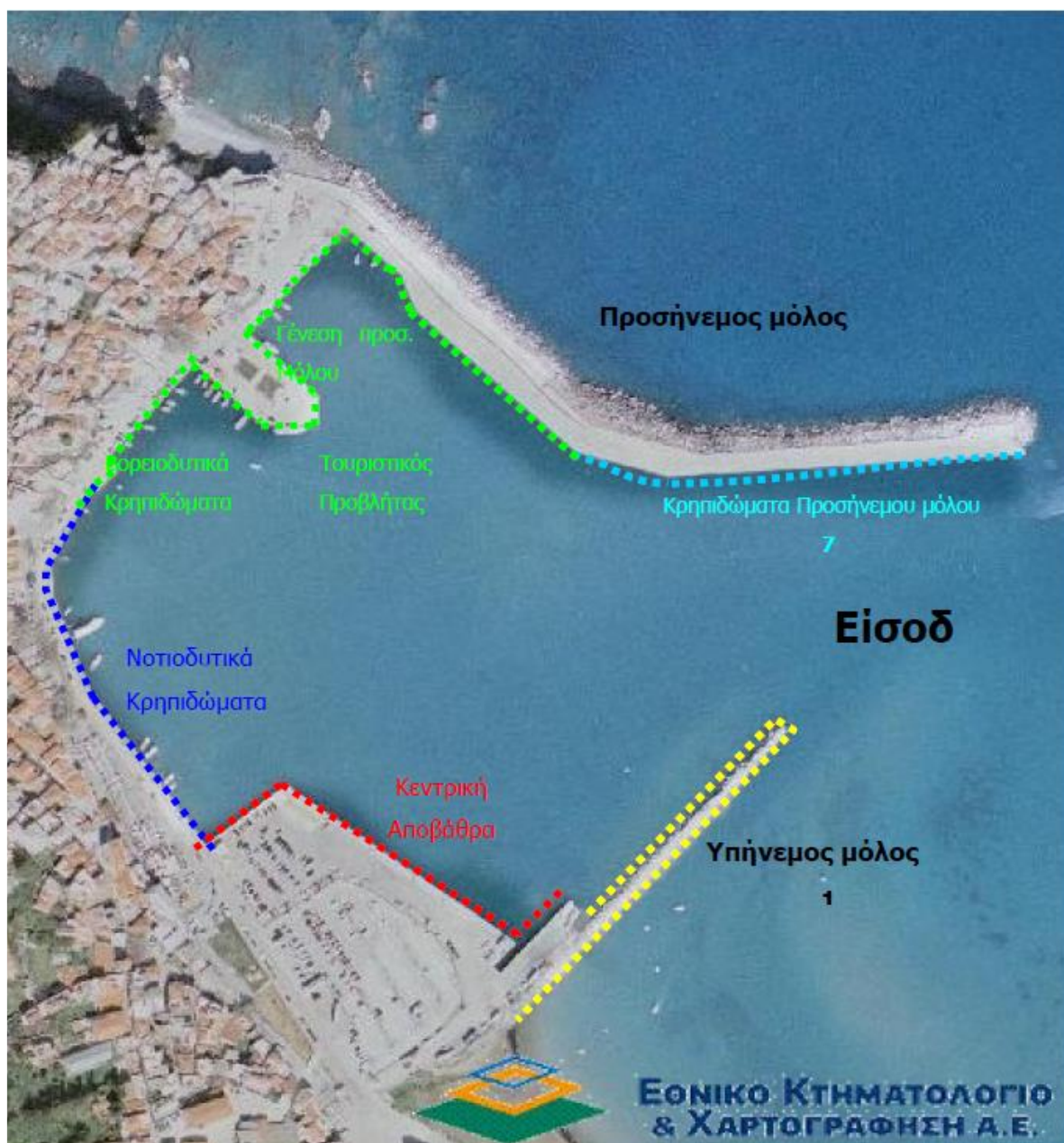
Στα υφιστάμενα λιμενικά έργα του κεντρικού λιμένα συμπεριλαμβάνονται:

- Προσήνεμος Μόλος
- Υπήνεμος Μόλος
- Αποβάθρα Πρυμνοδέτησης Επιβατηγών
- Παραλιακά κρηπιδώματα

Δεδομένης της υφιστάμενης κατάστασης, πραγματοποιήθηκε διαχωρισμός της λιμενικής ζώνης σε επιμέρους, βασικές και διακριτές περιοχές, προκειμένου να συστηματοποιηθούν οι επεμβάσεις και τα προτεινόμενα έργα.

Ο εν λόγω διαχωρισμός είναι ο εξής (βλ. Εικόνα 7.2):

1. Ο υπήνεμος μόλος του λιμένα και η περιοχή πέριξ της γένεσής του
2. Η κεντρική αποβάθρα του λιμένα
3. Τα παραλιακά κρηπιδώματα στη νοτιοδυτική πλευρά του λιμένα
4. Τα βορειοδυτικά κρηπιδώματα του λιμένα, ο τουριστικός προβλήτας και η γένεση του προσήνεμου μόλου.
5. Ο προσήνεμος μόλος του λιμένα Σκοπέλου



**Εικόνα 7.2:** Λιμένας Σκοπέλου- Διαχωρισμός περιοχών μελέτης (Πηγή υποβάθρου: <http://gis.klimanet.gr>)

Για τη δημιουργία τουριστικού καταφυγίου εντός του υφιστάμενου λιμένα, προτάθηκε η ΖΩΝΗ της βόρειας λιμενολεκάνης, εσωτερικά του προσήνεμου μόλου όπου το σημείο είναι ιδιαίτερα γραφικό για την πόλη και τον λιμένα. (βλ. Εικόνα 7.3)

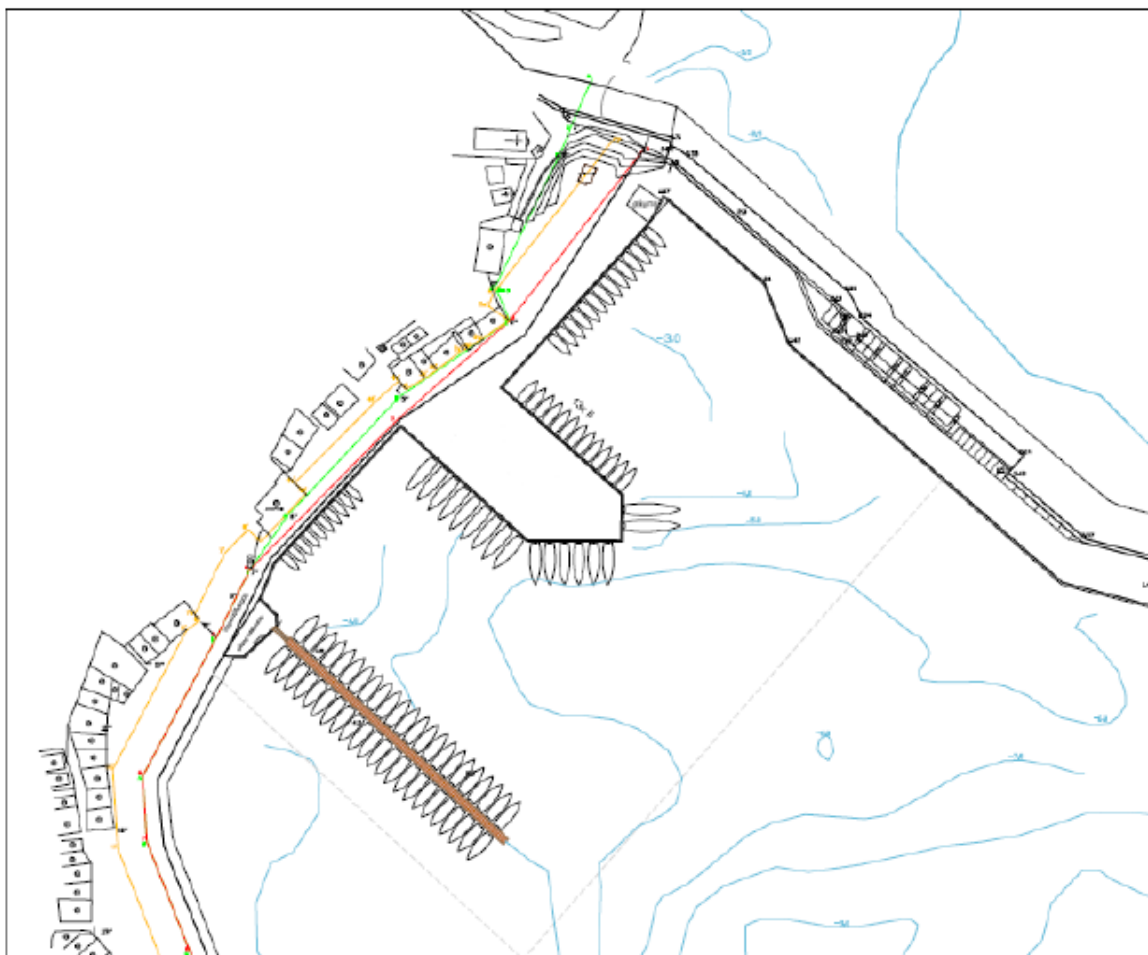
Η θέση είναι η πλέον κατάλληλη, καθώς η περιοχή είναι ανεξάρτητη από τις δραστηριότητες της ακτοπλοΐας και διαθέτει χερσαίο τμήμα, ώστε να χωροθετηθούν οι ελάχιστες απαιτούμενες χερσαίες κτιριακές εγκαταστάσεις του καταφυγίου. Επίσης η ανάπτυξη του τουριστικού λιμένα στην εν λόγω θέση μπορεί να αποτελεί ένα από τα πλέον ελκυστικά σημεία για κατοίκους και επισκέπτες, λόγω της εγγύτητάς του με το κέντρο αναψυχής της πόλης. Από λιμενικής άποψης, εφόσον υλοποιηθούν τα έργα ενίσχυσης θωράκισης και η επέκταση του προσήνεμου μόλου που έχουν προγραμματιστεί, θα βελτιωθούν τόσο οι συνθήκες υπερπήδησης του μόλου από τους έντονους

κυματισμούς του βόρειου τομέα όσο και η διαταραχή εντός της λιμενολεκάνης.

Επομένως το καταφύγιο θα είναι ασφαλές για τον ελλιμενισμό των σκαφών καθ' όλη σχεδόν τη διάρκεια του χρόνου. (βλ. Εικόνα 7.4)



**Εικόνα 7.3:** Ζώνη σκαφών αναψυχής λιμένα Σκοπέλου (Διαγράμμιση)



**Εικόνα 7.4:** Προτεινόμενο Τουριστικό Καταφύγιο

### 7.3.2 Ο ΠΑΛΑΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΠΕΤΣΩΝ

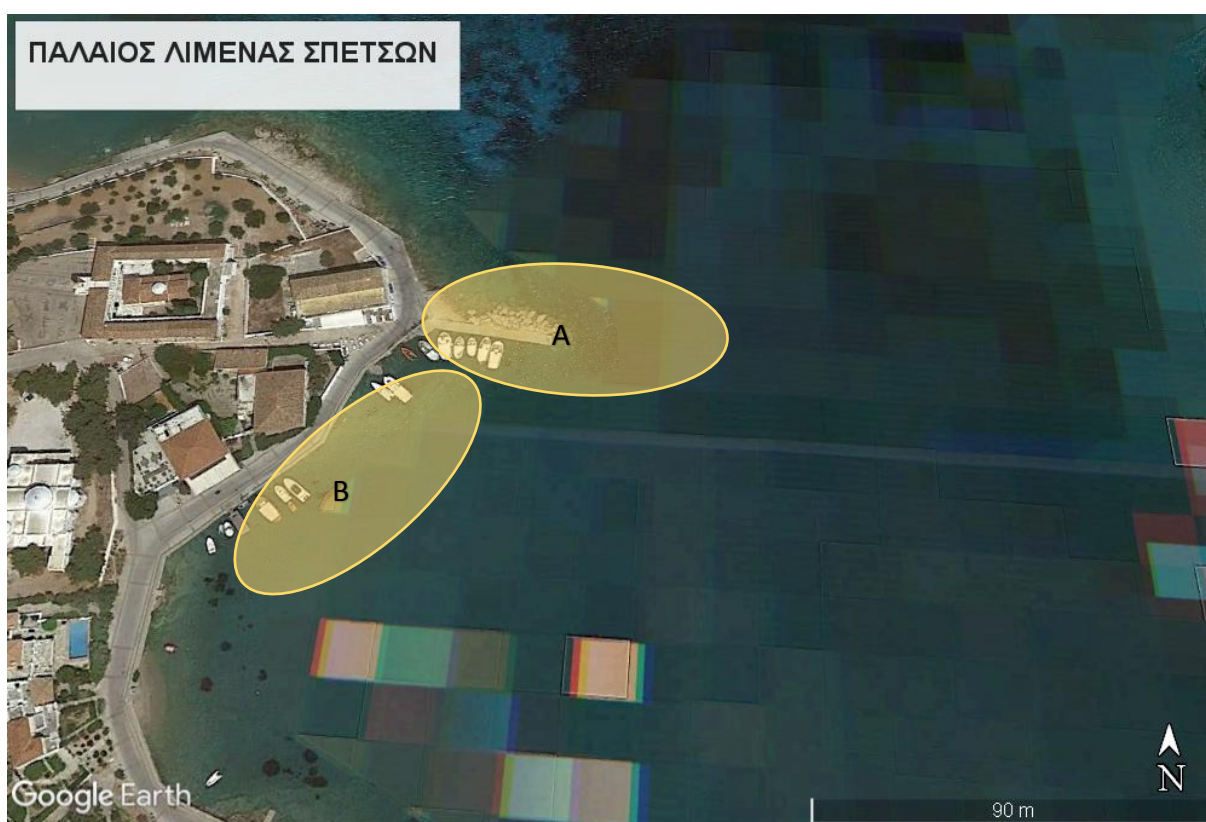
Ο παλιός Λιμένας Σπετσών (Μπάλιτζα) βρίσκεται προ του οικισμού Σπετσών, στη ΒΑ απόληξη του νησιού. Η περιοχή των Σπετσών με την ονομασία "Μπάλιτζα", αποτελεί έναν φυσικό βαθύ κόλπο δυτικά του ακρωτηρίου "Φανάρι", με βόρειο προσανατολισμό. Η "Μπάλιτζα" βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της νήσου και απέχει περί το 1,5 χλμ. από το κέντρο του οικισμού και τον εμπορικό και επιβατικό λιμένα της «Ντάπιας»

Συνοπτικά 4 είναι οι υφιστάμενες δραστηριότητες στον χώρο του λιμένα είναι:

- (α) Ελλιμενισμός σκαφών
- (β) Παραδοσιακά νεωλκεία (8 τον αριθμό)
- (γ) Κέντρα αναψυχής υγειονομικού ενδιαφέροντος (9 τον αριθμό)
- (δ) Κατοικία

Δεδομένου ότι υπάρχει αυξημένη ζήτηση για ελλιμενισμό, από διερχομένους και μόνιμους

κατοίκους (εντάσσεται στη Ζ.ΝΑ 8: «Ο Σαρωνικός Κόλπος και ευρύτερα η περιοχή του Αργοσαρωνικού, λόγω της μικρής αποστάσεως από την πρωτεύουσα με τον μισό πληθυσμό της Ελλάδας και των σχετικά εύκολων συνθηκών ναυσιπλοΐας, παρουσιάζει μία σημαντικότερη κίνηση σκαφών αναψυχής»), οι λιμενικές υποδομές χρίζουν αναβάθμισης και αξιοποίησης ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των διαθέσιμων θέσεων ελλιμενισμού και να βελτιωθεί σημαντικά η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ο ελλιμενισμός των σκαφών που εξυπηρετούνται σήμερα κρίνεται σκόπιμο να συνεχίσει να γίνεται στον παλιό λιμένα γιατί ο κύριος λιμένας δεν διαθέτει χώρο για μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού για τις χρήσεις που εξυπηρετούνται. Ο παλιός λιμένας προσφέρει καλή φυσική προστασία ενώ οι λειτουργίες του δεν πρέπει να μεταφερθούν σε άλλον όρμο για λόγους περιβαλλοντικούς και έλξης επισκεπτών.



**Εικόνα 7.5:** Ζώνη σκαφών αναψυχής παλαιού λιμένα Σπετσών

Προκειμένου να επιτευχθεί η αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού εντός του υφιστάμενου λιμένα με τις λιγότερο δυνατές παρεμβάσεις δύναται να η επεκταθεί η υφιστάμενη προβλήτα Τσαλδάρη κατά 60 m προς Ανατολή (βλ. **Εικόνα 7.5**, Διαγράμμιση Α).

Η προτεινόμενη επέκταση θα έχει όπως και η υφιστάμενη μικτή διατομή, με κατακόρυφο μέτωπο από τεχνητούς ογκολίθους εκ σκυροδέματος εσωτερικά και προστασία με κατάλληλη λιθορριπή εξωτερικά.



Με την τοποθέτηση επιμήκων πλωτών προβλητών Ανατολή (βλ. **Εικόνα 7.5**, Διαγράμμιση Β) στο εσωτερικό του υπό μελέτη παλαιού λιμένα Σπετσών (Μπάλιτζα) για την πρόσδεση σκαφών, αποφεύγεται η αλλοιώσει στην μορφολογία και την αισθητική της ακτογραμμής. Οι προβλήτες δύναται να εδράζονται επί μεταλλικών πασσάλων, θα είναι παράλληλες στην ακτή και θα απέχουν ανάλογα με τα υφιστάμενα βάθη.

Οι προβλήτες θα επικοινωνούν με την ακτή μέσω διαδρόμων εδραζομένων επίσης επί πασσάλων και θα διαθέτουν περιμετρικά ελαστικό προσκρουστήρα, θα είναι εξοπλισμένες με δέστρες και σώματα παροχής νερού και ρεύματος (PILLAR).

## 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το υφιστάμενο δίκτυο λιμενικών υποδομών της χώρας δύναται διαμορφούμενο να υποστηρίξει την λειτουργία ενός εκτεταμένου εθνικού συστήματος εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής.

Το συγκριτικό πλεονέκτημα των υφιστάμενων λιμένων είναι το μεγάλο μήκος των κρηπιδωμάτων τα οποία σήμερα είναι ανενεργά, η μεγάλη σε έκταση της λιμενολεκάνη και η γειτνίαση με τον αστικό ιστό.

Βασικός τρόπος της ανάπτυξης ενός σύγχρονου συστήματος λιμένων αναψυχής αποτελεί η εγκατάσταση / τοποθέτηση εξοπλισμού και κατασκευή υποδομής, ανωδομής σε ειδικές ζώνες υφιστάμενων και λειτουργούντων μικτών λιμένων, ώστε να εξυπηρετούν άρτια καταφεύγοντα εκεί για οποιονδήποτε λόγο (από ανάγκη, για ανάπαυση, για επίσκεψη κ.α) σκάφη αναψυχής. Η ζώνη μπορεί να είναι για λίγα έως πολλά (π.χ. 80) σκάφη, αναλόγως με τον υπάρχοντα χώρο, την οικονομική δυνατότητα, τον αναμενόμενο αριθμό σκαφών αναψυχής.

Η βασική διαφορά από έναν Λιμένα Σκαφών Αναψυχής (ΛΙ.Σ.Α) είναι ότι πρόκειται κυρίως για θαλάσσια ζώνη για σκάφη αναψυχής εντός ενός μικτού λιμένα, όπου τα υποχρησιμοποιούμενα κρηπιδώματά των λιμένων, ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών θα δίνουν τη δυνατότητα να υποδεχτούν σκάφη αναψυχής και να αποτελέσουν μοχλό ανάπτυξης για τις τοπικές οικονομίες.

Όπως προκύπτει από την παρούσα εργασία, η αναβάθμιση και προσαρμογή της υποδομής και ανωδομής υπάρχουσών λιμενικών εγκαταστάσεων και η δημιουργία Ζωνών εντός υφιστάμενων λιμένων για να υποδέχονται και να εξυπηρετούν σκάφη αναψυχής συμβάλουν:

1. Να αυξηθεί ο αριθμός θέσεων εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, των οποίων το πλήθος αυξάνει συνεχώς.
2. Να βελτιώσει την εικόνα παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων.
3. Να διατηρήσει και συντηρήσει υπάρχοντα ακριβά έργα υποδομής, ορισμένα των οποίων κινδυνεύουν με κατάρρευση.
4. Να φέρει στην καρδιά του αστικού ιστού νέους επισκέπτες και καταναλωτές.
5. Να μεγιστοποιήσει το οικονομικό όφελος, μειώνοντας το κόστος επενδύσεως.

Επίσης απαιτείται η θεσμοθέτηση ενός πρότυπου σχεδίου οργάνωσης του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη περιηγήσης που να ενσωματώνει κατευθύνσεις για την τουριστική ανάπτυξη λαμβάνοντας υπόψη τον ιδιαίτερο χαρακτήρα και τις ανάγκες των διαφορετικών περιοχών της χώρας.

Θα πρέπει οι διαφορετικές περιοχές της χώρας να αποκτήσουν μια χωρική έκφραση στον τρόπο με τον οποίο να μπορούν να αναπτυχθούν με κριτήρια συνύπαρξης και λιγότερο αποκλειστικής

προσέγγισης με έμφαση στα ζητήματα των κρίσιμων μεγεθών τα οποία αντέχει κάθε φορά ο τόπος και με μία χαρτογραφική απεικόνιση με τρόπο ώστε η χωροταξία και ο επιτελικός της κατευθυντήριος χαρακτήρας να καταγράφεται σε τέτοιο επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού, όπως αυτό το οποίο ανήκει στο ειδικό χωροταξικό σχέδιο του τουρισμού.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αντωνόπουλος Χ., 2006, «Οδηγός Ωρίμανσης Έργων Τουριστικών Λιμένων», Μ.Ο.Δ. Α.Ε.
- Έδρα Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π., 1982, «Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (ΣΕΣΥΛΑ)», Ε.Ο.Τ.
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2014 «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ»
- Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, 2011, ΟΔΗΓΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ για τα Σκάφη
- ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (YACHTING), ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ, Αγγ. Παρδάλη, Θ.Γιαντσή, (2015)
- Αντωνόπουλος Χ., 2006, «Οδηγός Ωρίμανσης Έργων Τουριστικών Λιμένων», Μ.Ο.Δ. Α.Ε.
- Έδρα Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π., 1982, «Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α)», Ε.Ο.Τ.
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2014 «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ»
- Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, 2011, ΟΔΗΓΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ για τα Σκάφη
- ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (YACHTING), ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ, Αγγ. ΠΑΡΔΑΛΗ, Θ.ΓΙΑΝΤΣΗ, (2015)
- ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΚΩΝ. ΜΑΝΩΛΗΣ «ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ», ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝ, ΑΘΗΝΑ 2000.
- ECORYS, «STUDY IN SUPPORT OF POLICY MEASURES FOR MARITIME AND COASTAL TOURISM AT E.U. LEVEL», ROTTERDAM/BRUSSELS, SEPTEMBER 2013
- «THE SUPERYACHT», THE YACHT REPORT GROUP, LONDON 2011
- ΓΙΑΝΤΣΗ ΘΕΟΔΩΡΑ. ΚΑΙ ΠΑΡΔΑΛΗ Α., «ΘΕΣΜΙΚΟΣ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟ (YACHTING) ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΑΓΟΡΑΣ», ΠΡΩΤΟ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ,- ΜΑΡΙΝΕΣ (ΕΜΠ), ΑΘΗΝΑ 12-14 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2015
- Σχέδιο Θεσμοθετήσεως του Ε.ΣΥ.Λ.Ε.Σ.Α, 2001, Καθ. Κ.Ι Μουτζούρης

- Αναστασάκη Ε. Ν. και Μουτζούρης Κ. Ι., 2010. “ΖΩνες Σκαφών Αναψυχής εντός Υφιστάμενων Λιμενικών Εγκαταστάσεων - ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.”, 5 ο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων, Αθήνα.
  - Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π., 2001. “1η Πρόταση για Συμπλήρωση Μελέτης Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής”, Αθήνα.
  - Anastasaki E. N. and Moutzouris C. I., 2012. “A new strategy for yacht ports in Greece under austerity programmes”, *Int. J. Ocean Systems Management*, Vol. 1, Nos. 3/4, pp. 420 - 435.
  - Thoresen C. A., 2006. *Port Designer’s Handbook: Recommendations and Guidelines*, Thomas Telford Publishing, London, US Coast Guard (USCG).
-