



# ΑΣΙ Χώρος

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα

Χωρική Ανάπτυξη και Σχεδιασμός,  
Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός  
και Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών

2016

23



Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας  
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα

**Χωρική Ανάπτυξη και Σχεδιασμός,  
Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός  
και Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών**

---

*Επιμέλεια*

Χάρης Κοκκώσης, Ηλίας Μπεριάτος

Επιστημονικό Περιοδικό

---

αιχλώρος

---

Διεύθυνση:  
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας  
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας  
και Περιφερειακής Ανάπτυξης  
Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ  
Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ  
<http://www.aeihoros.gr>, e-mail: [aeihoros@prd.uth.gr](mailto:aeihoros@prd.uth.gr)  
τηλ.: 24210 – 74486

---

Επιμέλεια έκδοσης: Εύη Κολοβού  
Λαγού: Παναγιώτης Μανέτος  
Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς-Παναγιώτης Μανέτος

	<b>Κοκκώσης Χ, Μπεριάτος Η.</b>	<b>4</b>
	Χωρική Ανάπτυξη και Σχεδιασμός, Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών	
	<b>Λαλένης Κ., Παπαθεοχάρης Ι.</b>	<b>12</b>
	Κενά μεταξύ θεσμικών πλαισίων, νόμων και εφαρμογών στη διαχείριση των ακτών της Μεσογείου: Υπάρχουσες πρακτικές και εμπόδια υλοποίησης σε τοπικό επίπεδο.	
	<b>Παπαγεωργίου Μ.</b>	<b>41</b>
	Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Θαλάσσιες Χρήσεις: Εννοιολογικά και θεωρητικά ζητήματα	
	<b>Νιαβής Σ., Παπαθεοχάρη Θ., Κοκκώσης Χ.</b>	<b>64</b>
	Κοινωνικοοικονομικές διαστάσεις της σύνδεσης Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ) και της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ): Εφαρμογή στο πιλοτικό ΘΧΣ της Αδριατικής - Ιονίου.	
	<b>Αρβανίτης Α., Γιαννακοπούλου Σ.</b>	<b>88</b>
	Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός - Θαλάσσιο Κτηματολόγιο: Μια αναγκαία αμφίδρομη σχέση για την Ελλάδα.	
	<b>Παπαθεοχάρη Θ., Κοκκώσης Χ.</b>	<b>108</b>
	Παρακολούθηση και Αξιολόγηση Σχεδίων Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού	
	<b>ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ</b>	
	<b>Στεφανή, Φ., Γεώργιος Τσιλιμίγκας Γ., Γουργιώτης Α.</b>	<b>135</b>
	Ζητήματα σύνταξης ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό.	

## ***Χωρική Ανάπτυξη και Σχεδιασμός, Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών***

### ***Χάρης Κοκκώσης***

*Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας*

### ***Ηλίας Μπεριάτος***

*Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας*

Ο χωρο(σταξ)ικός σχεδιασμός αλλάζει, διευρύνεται, εμπλουτίζεται και προσαρμόζεται συνεχώς στις επιταγές της σύγχρονης κοινωνίας. Άλλωστε ο ρόλος του είναι η συγκρότηση και οργάνωση δράσεων σε μακροχρόνιο ορίζοντα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και προοπτικών της κοινωνίας.

Η χωροταξία είναι αναπόσπαστο στοιχείο του σχεδιασμού για την ανάπτυξη, καθώς δεν νοείται αναπτυξιακή στρατηγική χωρίς χωρική διάσταση, δηλαδή χωρίς να είναι προσαρμοσμένη στα προβλήματα και προοπτικές της περιοχής. Αντίστοιχα, δεν νοείται χωροταξικός σχεδιασμός χωρίς αναπτυξιακή προοπτική, χωρίς αναφορά στην οικονομία, την κοινωνία και τα ειδικά θέματα ανάπτυξης. Από την χωροταξική προοπτική, οι όποιες παρεμβάσεις για ανάπτυξη, θα πρέπει να αποσκοπούν στην ορθολογική οργάνωση στον χώρο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, των υποδομών και των οικισμών, ώστε να διασφαλίζεται ο συντονισμός, η συμπληρωματικότητα και η συνέργεια των πολιτικών και αντίστοιχων δράσεων και να αποφεύγονται ή αμβλύνονται οι συγκρούσεις, καταρχήν ως προς τη χρήση του χώρου, των πόρων, του περιβάλλοντος, των εγκαταστάσεων και δικτύων, κ.λπ. Αυτή η σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ χωροταξίας και αναπτυξιακής στρατηγικής υπάρχει ανεξάρτητα αν έχει τυπικά αποτυπωθεί ή απεικονιστεί και σε «χάρτη-σχέδιο».

Ο σχεδιασμός αποτελεί ενσυνείδητη προσπάθεια της κοινωνίας να αναζητήσει το επιθυμητό και να οργανώσει δράσεις (ρυθμίσεις, κίνητρα, έργα, εκπαίδευση/ ευαισθητοποίηση) ώστε να το επιτύχει. Είναι σαφές ότι το αντικείμενο και περιεχόμενο

του σχεδιασμού αντιπροσωπεύει και προσαρμόζεται στο επιθυμητό και εφικτό, δηλαδή τις συγκεκριμένες συνθήκες και προοπτικές κάθε περιόδου, επομένως εκφράζει και απεικονίζει τις βασικές αξίες και ανάγκες της εποχής. Με την θεώρηση αυτή ο σχεδιασμός, άρα και ο χωρικός σχεδιασμός, εξελίσσεται και διαρθρώνεται σύμφωνα με τις προτεραιότητες (αξίες και ανάγκες) της κοινωνίας σε κάθε χρονική περίοδο και εποχή, πάντα με μια μακροχρόνια προοπτική.

Ήδη τα τελευταία είκοσι ή τριάντα χρόνια η χωροταξία ενσωμάτωσε και ανέδειξε τις αρχές της προστασίας του περιβάλλοντος (φυσικοί πόροι και οικοσυστήματα), όπως είχε και στο παρελθόν εστιαστεί, ενσωματώσει και αναδείξει τα θέματα κοινωνικής δικαιοσύνης (χωρικές ανισότητες, περιφερειακή ανάπτυξη, κ.λπ.). Οι θεωρήσεις αυτές πάντα υπάρχουν στην χωροταξία, ως πλευρά της πολιτικής για την ανάπτυξη, αλλά απλά κατά περιόδους αναδεικνύονται και ενδεχομένως αναθεωρούνται οι εκάστοτε προτεραιότητες που επηρεάζουν τις ειδικές πτυχές του χωροταξικού σχεδιασμού. Οι εστιάσεις και προσαρμογές αυτές συχνά αφορούν όχι μόνο στις επιμέρους διαστάσεις ή συνιστώσες του σχεδιασμού, αλλά και ειδικότερα θέματα χωρικού χαρακτήρα που αποκτούν μια ιδιαίτερη σημασία ή προτεραιότητα, όπως συχνά εκφράζεται και με αντίστοιχες προβλέψεις και αλλαγές και στο θεσμικό πλαίσιο.

Ένα από τα σύγχρονα θέματα που έχει διεθνώς αναδειχθεί ως θέμα προτεραιότητας με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την χωροταξία στη χώρα μας, είναι ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ). Γι' αυτό και το περιοδικό «Αειχώρος» αποφάσισε να αφιερώσει ένα ειδικό τεύχος στο θέμα αυτό. Τα άρθρα που παρουσιάζονται βασίζονται σε εισηγήσεις του πρόσφατου Πανελληνίου Συνέδριου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (Βόλος, 24-27 Σεπτεμβρίου 2015).

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός αναφέρεται ουσιαστικά στην ανάγκη συντονισμού των δράσεων στον θαλάσσιο χώρο σχετικά με τις μεταφορές, την ενέργεια, την αλιεία και φυσικά σε συνδυασμό με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Το τυπικό έναυσμα για την αναζήτηση αυτή προκύπτει από την σχετική Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2014/89 ) που αναζητά κανόνες για το πού και πότε ασκούνται ανθρώπινες δραστηριότητες στη θάλασσα με σκοπό να διασφαλίσει την ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητά τους, αλλά και την αειφόρο χρήση των φυσικών πόρων. Ουσιαστικά όμως η αναζήτηση σχετικών κανόνων και ενδεχομένως ρυθμίσεων ανάγεται στην ανάγκη αποφυγής συγκρούσεων στη χρήση των θαλασσιών πόρων και του θαλάσσιου χώρου επεκτείνοντας την λογική παρέμβασης που υφίσταται για τις ανθρώπινες δραστηριότητες και στον χερσαίο χώρο, δηλαδή της συμβατικής χωροταξίας. Είναι προφανές ότι το είδος και εύρος παρέμβασης μέσω σχεδιασμού δεν μπορεί να είναι ίδιο στον χερσαίο και στον θαλάσσιο χώρο για πολλούς λόγους.

Ήδη, όμως, ένας σχετικός προβληματισμός, έχει απασχολήσει την σύγχρονη κοινωνία τα τελευταία είκοσι και πλέον χρόνια ως προς τις παράκτιες περιοχές, καθώς αποτελούν ένα ιδιαίτερο είδος χώρου με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ως προς τη δομή και δυναμική του που απαιτεί ενδεχομένως και ιδιαίτερη, αν όχι διαφορετική, προσέγγιση ως προς τον χωροταξικό σχεδιασμό. Η αναζήτηση αυτή οδήγησε στην ανάπτυξη του σχεδιασμού ως προς την Ολοκληρωμένη Διαχείριση του Παράκτιου Χώρου (ΟΔΠΧ), όπως αποτυπώνεται στην σχετική Σύσταση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (2002) αλλά και στο 8ο Πρωτόκολλο (του 2008) της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στη Μεσόγειο. Οι παράκτιες περιοχές χαρακτηρίζονται από την δυναμική αλληλεπίδραση της στεριάς και της θάλασσας, όπως αποτυπώνεται στη δυναμική αλληλεξάρτηση των φυσικών οικοσυστημάτων και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις περιοχές αυτές. Επιπλέον, οι παράκτιες περιοχές χαρακτηρίζονται από εντεινόμενη συγκέντρωση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με συγκρούσεις για την χρήση του χώρου, αλλά και πιέσεις με κινδύνους για υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Από πλευράς σχεδιασμού, το ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τις παράκτιες περιοχές προκύπτει όχι μόνο από την πληθώρα δρώντων στον σχετικό χερσαίο και θαλάσσιο χώρο, αλλά κυρίως από την συνθετότητα-και τα κενά ή επικαλύψεις στις αρμοδιότητες-του θεσμικού πλαισίου που διέπει την ανάπτυξη ανθρώπινων δραστηριοτήτων και έργων στον παράκτιο χώρο.

Είναι προφανές ότι δεν έχει νόημα η «προέκταση» των ρυθμίσεων του χερσαίου χώρου στον θαλάσσιο, ούτε καν στο θαλάσσιο μέρος του παράκτιου χώρου. Κατ' αρχήν πρόκειται για δημόσιο χώρο που διέπεται συνήθως και από την έννοια του κοινόχρηστου, δηλαδή της χρήσης από το «κοινό» κατά μια γενική έννοια. Επιπλέον, ακόμα και προς την «χέρσο» το όριο του είναι δυναμικό (αλλάζει συνεχώς) και, παρόλο που διεθνώς χρησιμοποιείται η έννοια του «αιγιαλού» ως συμβολική μετάβαση από την ξηρά στη θάλασσα, αυτό δεν αναιρεί την ιδιαιτερότητα της γειτνίασης αυτής, γι' αυτό και συσχετίζεται με την έννοια της «παραλίας». Εάν δε προστεθεί και η θεώρηση του φυσικού οικοσυστήματος, η σχέση γίνεται ακόμα πιο σύνθετη, λόγω της δομής και αλληλεξάρτησης, αλλά και της δυναμικής των στοιχείων του οικοσυστήματος (π.χ. οργανισμοί, νερά, έδαφος, κ.λπ.) άρα και η δυνατότητα για οριοθετήσεις, εξαιρετικά αμφίβολη και περιορισμένη.

Όσον αφορά στον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, η κατάσταση είναι ακόμα πιο ασαφής. Είναι γνωστόν ότι στον θαλάσσιο χώρο, εκτός από την έντονη δυναμική που τον χαρακτηρίζει, υπάρχει ακόμα ένα ουσιαστικό στοιχείο που τον διαφοροποιεί: η τρίτη διάσταση, οι διαφοροποιήσεις (και σχετική δυναμική) ανάλογα με το βάθος της θάλασσας (π.χ. ρεύματα, υποθαλάσσια κοιτάσματα, βενθικοί οργανισμοί, κ.λπ.). Επομένως, τόσο ο χαρακτήρας των βασικών αρχών οργάνωσης όσο και το είδος των εργαλείων του χωροταξικού σχεδιασμού στη θάλασσα θα πρέπει να είναι διαφορετικός.

Όμως εξακολουθεί να υπάρχει ανάγκη διατύπωσης αρχών και προτεραιοτήτων, καθώς και διευθέτησης κανόνων και διαδικασιών αντιμετώπισης των ενδεχόμενων συγκρούσεων μεταξύ των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και δράσεων (π.χ. υποδομών) στον θαλάσσιο χώρο, δεδομένου του αυξανόμενου ενδιαφέροντος και πιέσεων για «χρήση» του. Γι' αυτό έχει και ενδιαφέρον η αναζήτηση του ρόλου και του χαρακτήρα του θαλασσιού χωροταξικού σχεδιασμού.

Στη χώρα μας, η χωροταξία γενικά, αναπτύχθηκε με κάποια διαφορά φάσεως σε σχέση με τις χώρες της δυτικής Ευρώπης και της βόρειας Αμερικής. Κατά συνέπεια και στα θέματα που αφορούν στο σχεδιασμό του παράκτιου χώρου υπήρξε μια σχετική καθυστέρηση. Πιο συγκεκριμένα, εξετάζοντας την ιστορία του χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα και ιδιαίτερα εκείνου της παράκτιας ζώνης, παρατηρούμε ότι η ρύθμιση για την οργάνωση του χώρου στις ακτές (θεσμικό πλαίσιο, μεθοδολογία, τεχνικές κ.λπ.) ακολούθησε την πορεία του γενικότερου χωροταξικού σχεδιασμού, ο οποίος άρχισε από τα χαμηλότερα επίπεδα και στη συνέχεια επεκτάθηκε στα ανώτερα.

Πρέπει να επισημανθεί εξαρχής ότι το πρόβλημα της προστασίας και γενικότερα της οργάνωσης των ακτών και του ευρύτερου παράκτιου χώρου (στο χερσαίο και θαλάσσιο τμήμα του) δεν υπήρξε αντικείμενο συστηματικής και συνεπούς φροντίδας από την πλευρά της ελληνικής πολιτείας. Αντιθέτως, αποτέλεσε τον στόχο πολλών μικρών και μεγάλων συμφερόντων που αντιστοιχούν σε διάφορες κοινωνικές και επαγγελματικές ομάδες. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με σκοπιμότητες και την πελατειακή υφή του ελληνικού πολιτικού συστήματος, καθώς και τις εγγενείς οργανωτικές αδυναμίες της ελληνικής διοίκησης, είχε ως αποτέλεσμα ένα σημαντικό έλλειμμα στην ολοκληρωμένη διαχείριση και σχεδιασμό της παράκτιας ζώνης, η οποία συνδέεται στενά με ποικίλες κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις.

Η αρχική μέριμνα της πολιτείας ήταν η αντιμετώπιση των προβλημάτων κατά μήκος της ακτογραμμής, προς το χερσαίο χώρο, δηλαδή στη ζώνη του αιγιαλού και της παραλίας, όπου συναντάται το υγρό στοιχείο με τη στεριά (Αναγκαστικός Νόμος 2344/1940, τον οποίο αντικατέστησε μετά από εξήντα χρόνια ο νόμος 2971/2001). Προσφάτως, νέες νομοθετικές διατάξεις (άρθρο 11 του νόμου 4281/2014) για τον αιγιαλό και παραλία έφεραν πάλι στην επικαιρότητα (επιστημονική και πολιτική) το κρίσιμο όσο κι ευαίσθητο ζήτημα του σχεδιασμού και διαχείρισης της παράκτιας ζώνης. Ας σημειωθεί ότι με τον τελευταίο αυτό νόμο έγινε μερική τροποποίηση, η οποία αφορούσε μόνο στον τρόπο χάραξης του αιγιαλού και παραλίας και όχι σε άλλα σημαντικά ζητήματα διαχείρισης, όπως η απόκτηση δημόσιας γης, η ρύθμιση της δόμησης κ.ά.), για τα οποία ισχύουν οι υφιστάμενες διατάξεις του Ν. 2971/2001 και άλλων συναφών νόμων. Ωστόσο, παρά την ύπαρξη της νομοθεσίας αυτής



το πρακτικό αποτέλεσμα της εφαρμογής της, για πάνω από μισό αιώνα, ήταν η χάραξη (τοπογραφική οριοθέτηση) του αιγιαλού στο 12% μόλις της ελληνικής ακτογραμμής.

Εν τω μεταξύ, στις αρχές της δεκαετίας του 1980 η άναρχη δόμηση και η δυσκολία προσπέλασης του κοινού στο κοινόχρηστο χώρο του αιγιαλού έδωσε την αφορμή για τις προβλέψεις του Οικιστικού Νόμου 1337/83 σχετικά με τη θέσπιση ζώνης 500 μέτρων από την ακτογραμμή, μέσα στην οποία ο χώρος οργανώνεται με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και του οικοσυστήματος, αλλά και την βελτίωση της διακίνησης προς τον αιγιαλό. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις αφορούσαν σε κρίσιμα προβλήματα της τότε εποχής, αλλά και σημερινά, όπως: α) την κατά κανόνα αποφυγή άσκοπων περιφράξεων εντός της ζώνης των 500 μέτρων με σκοπό την ελεύθερη πρόσβαση στις ακτές, σύμφωνα με το ειδικά προβλεπόμενο Προεδρικό Διάταγμα (ΠΔ 236/1894), β) την δημιουργία δημοτικών οδών προσπέλασης, κάθετων προς την παραλία και τον αιγιαλό που διαμορφώνονται κυρίως ως πεζόδρομοι, χωρίς τη δυνατότητα παρόδιας κατάτμησης και δόμησης. Το νομοθέτημα όμως αυτό, δεν εφαρμόστηκε καθόλου από όσους είχαν την ευθύνη γι' αυτό, τόσο στην κεντρική διοίκηση όσο και στην τοπική αυτοδιοίκηση.

Τέλος, από την δεκαετία του 1990 και κάτω από την επίδραση των θεσμικών ρυθμίσεων που έλαβαν χώρα τόσο στην Ελλάδα (νόμος 2742/99 για την χωροταξία και την αιεφόρο ανάπτυξη), όσο και στο πλαίσιο του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης και της σύμβασης της Βαρκελώνης «για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου», άρχισε να μελετάται η χωροταξική οργάνωση του ευρύτερου παράκτιου χώρου, (σε χερσαίο και θαλάσσιο τμήμα), με την θέσπιση νέων ζωνών και με στόχο την ολοκληρωμένη διαχείρισή του, μέσα από την άρση των συγκρούσεων των χρήσεων γης και τη λειτουργική ρύθμιση των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων. Εισάγεται η διάκριση του παράκτιου χώρου σε τρεις ζώνες διαχείρισης (κρίσιμη, δυναμική, υπόλοιπη ή μεταβατική) και καθορίζονται όροι δόμησης και χρήσεις γης που επιτρέπονται σε αυτές. Στο πλαίσιο αυτό, εκπονήθηκε ειδικό χωροταξικό σχέδιο για την παράκτια ζώνη, σε επίπεδο εθνικής οδηγίας, το οποίο όμως δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ μέχρι σήμερα.

Η παραπάνω ιστορική προσέγγιση του θέματος (κυρίως στην μεταπολιτευτική περίοδο) φανερώνει τις οργανωτικές αστοχίες και τα αποτελέσματα των όποιων προσπαθειών έγιναν στο παρελθόν. Επισημαίνει ιδιαίτερα τις χαμένες ευκαιρίες, αλλά και τις δυνατότητες που υπήρξαν και οι οποίες εξακολουθούν να υπάρχουν και σήμερα μέσα από τα εθνικά και διεθνή νομικά ντοκουμέντα και εργαλεία για το σχεδιασμό και τη διαχείριση του παράκτιου χώρου. Ωστόσο, εκτός από τη νομοθεσία για τον αιγιαλό και παραλία (η οποία όπως προαναφέρθηκε εφαρμόστηκε σε ελάχιστο βαθμό) και τα άρθρα 23 και 24 περί προστασίας των ακτών του Νόμου 1337/83 (που δεν εφαρμόστηκαν καθόλου), δεν υπάρχει μέχρι σήμερα ολοκληρωμένο πλαίσιο (θεσμικό και προγραμματικό) για την

παράκτια ζώνη, παρ' όλη την υπάρχουσα εμπειρία των αρμόδιων δημόσιων φορέων και τις πιέσεις και προσπάθειες των περιβαλλοντικών ΜΚΟ.

Σε σχέση με τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, πρέπει να σημειωθεί, ότι στην Ελλάδα ο σχετικός προβληματισμός και η ουσιαστική συζήτηση, σε ακαδημαϊκό και διοικητικό επίπεδο, άρχισε πριν δέκα χρόνια με αφορμή τις πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ) και ειδικότερα τον οδικό χάρτη για ΘΧΣ, με αποκορύφωμα την προαναφερθείσα οδηγία 2014/89 που υιοθετήθηκε επί ελληνικής προεδρίας. Ωστόσο, θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς, ότι και πριν από την περίοδο αυτή υπήρχαν άτυπες και έμμεσες μορφές 'θαλάσσιας χωροταξίας' μέσα από την εφαρμογή τομεακών πολιτικών που παρουσιάζουν σημαντικές χωρικές επιπτώσεις, όπως η ναυτιλία και ιδιαίτερα η ακτοπλοΐα, ο θαλάσσιος τουρισμός, η αλιεία, οι υδατοκαλλιέργειες κ.ά. Ειδικά για τις υδατοκαλλιέργειες, πρέπει να αναφερθεί ότι εκπονήθηκε και θεσμοθετήθηκε χωροταξικό σχέδιο εθνικού επιπέδου (ειδικό πλαίσιο) σύμφωνα με το Ν. 2742/99. Επίσης, θεσμοθετήθηκαν και άλλα ειδικά πλαίσια, όπως για τον τουρισμό και τις ΑΠΕ που έχουν επίδραση στο θαλάσσιο χώρο. Στη συνέχεια το 2011 με το άρθρο 41 του Ν.4030/11 έγινε τροποποίηση του Ν. 2742/99 και προστέθηκε ειδική διάταξη που προβλέπει ρητά τη δυνατότητα εκπόνησης και θεσμοθέτησης ειδικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού για τον θαλάσσιο χώρο, χωρίς όμως να κινηθεί η διαδικασία ανάθεσης, εκπόνησης και έγκρισης ενός τέτοιου σχεδίου.

Με την ψήφιση της κοινοτικής οδηγίας για το ΘΧΣ, διαρκούσης ακόμη της οικονομικής κρίσης, παρατηρείται μια νέα κινητικότητα στη χώρα μας μέσα από εκδηλώσεις και δράσεις ακαδημαϊκών ιδρυμάτων, αλλά και άλλων δημόσιων και μη φορέων που θέτουν το ζήτημα της θαλάσσιας χωροταξίας κάτω από διαφορετικές οπτικές (ερευνητικά προγράμματα, επιστημονικά συνέδρια, συμπόσια, ημερίδες κ.λπ.). Παράλληλα, στο αρμόδιο υπουργείο για τη χωροταξία (ΥΠΙΕΝ) έχουν αρχίσει οι διεργασίες για την εφαρμογή της οδηγίας, χωρίς προς το παρόν να έχει φανεί από αποτέλεσμα αν και οι προθεσμίες υλοποίησης είναι συγκεκριμένες και πιεστικές. Διαφαίνεται, ως επιλογή πολιτικής, η πρόθεση να υπάρξει σταδιακή προώθηση του ΘΧΣ με πιλοτικές μελέτες και σχέδια δια-περιφερειακής κλίμακας λόγω και των ιδιαίτερων γεωπολιτικών προβλημάτων που έχει η χώρα.

Παράλληλα τίθεται και το θέμα της συναρμοδιότητας των κυβερνητικών φορέων και υπηρεσιών, εν προκειμένω του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο επίσης δραστηριοποιείται ενεργά στην υπόθεση αυτή. Κατά συνέπεια, καθίσταται φανερό η ανάγκη άμεσης διευθέτησης του προβλήματος μέσα από τη στενότερη συνεργασία των δύο αυτών φορέων, αλλά και άλλων εμπλεκόμενων τομέων και υπηρεσιών (όπως της αλιείας και του τουρισμού) που προϋποθέτει ένα κατάλληλο σχήμα διακυβέρνησης (governance).

Σε κάθε περίπτωση, η διακυβέρνηση παραμένει το κύριο ζητούμενο στην υπόθεση του ΘΧΣ, ειδικά σε μια χώρα κατ' εξοχήν θαλάσσια και παράκτια, όπως η Ελλάδα.

Τα άρθρα που ακολουθούν αναδεικνύουν κύρια θέματα ως προς το ειδικό αντικείμενο και περιεχόμενο του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και την σχέση του με την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων περιοχών. Το αμέσως επόμενο άρθρο (Λαλένης και Παπαθεοχάρης) εστιάζεται στα κενά του θεσμικού πλαισίου και τα εμπόδια εφαρμογής σε τοπικό επίπεδο της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων περιοχών (ΟΔΠΠ) με αναφορά στις εμπειρίες από χώρες της Ευρώπης και της Μεσογείου. Το επόμενο άρθρο (Παπαγεωργίου) εξετάζει ένα βασικό θέμα στον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (ΘΧΣ), τις 'θαλάσσιες χρήσεις', τα μεθοδολογικά θέματα και σχετικές πρακτικές σε διάφορα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού. Το επόμενο άρθρο (Νιαβής, Παπαθεοχάρη και Κοκκώσης) εξετάζει τα κύρια μεθοδολογικά θέματα σε σχέση με τις κοινωνικο-οικονομικές διαστάσεις στον ΘΧΣ και στην ΟΔΠΠ που αποτελούν (μαζί με τον αντίστοιχο προβληματισμό για τα φυσικά οικοσυστήματα) το βασικό πλαίσιο συσχέτισης του ΘΧΣ και ΟΔΠΠ για τον χωρικό σχεδιασμό (σε συνδυασμό με το σχετικό θεσμικό πλαίσιο). Το επόμενο άρθρο (Αρβανίτης και Γιαννακοπούλου) αναφέρεται σε ένα κρίσιμο θέμα θεσμικά για τον ΘΧΣ, το θαλάσσιο κτηματολόγιο, και το απαραίτητο μεθοδολογικό και οργανωτικό πλαίσιο αναφοράς στη χώρα μας. Το τελευταίο άρθρο (Παπαθεοχάρη και Κοκκώσης) αναδεικνύει ένα βασικό εργαλείο για τον ΘΧΣ που αποτελεί και ουσιαστικό στοιχείο της διαδικασίας στον σχεδιασμό, το σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης. Ακολουθεί, τέλος, ένα συγκροτημένο κείμενο πολιτικής (Στεφανή, Τσιλιμίγκας και Γουργιώτης) για το υφιστάμενο θεσμικό καθεστώς που διέπει τον χωρικό σχεδιασμό στην Ελλάδα και την ανάγκη συγκρότησης ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για τον ΘΧΣ.

### **Βιβλιογραφία (βασική)**

- Cicin-Sain, B. and Knecht, R.W. (1998) *Integrated coastal and ocean management: Concepts and practices*. Washington, DC: Island Press.
- Ehler, C. and Douvere, F. (2009) *Marine spatial planning: A step by step approach toward ecosystem-based management*. Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme, IOC Manual and Guides No 53, *ICAM Dossier* No 6. Paris: UNESCO.
- Javier, G.S. (2014) "The scope of marine spatial planning and integrated coastal zone management: New challenges for the future". *Journal of Coastal Zone Management*, 17 (2), pp. 109.

- Meiner, A. (2010) “Integrated maritime policy for the European Union: Consolidating coastal and marine information to support maritime spatial planning”. *Journal of Coastal Conservation*. 14 (1), pp. 1-11.
- Smith, H., Maes, F., Stojanovic, T. and Ballinger, R. (2011) “The integration of land and marine spatial planning”. *Journal of Coastal Conservation and Planning*, 15 (2), pp. 291-303.
- Taussik, R. (2007) “The opportunities of spatial planning for integrated coastal management”. *Marine Policy* 31 (5), pp. 611-618.

### **Εγχειρίδια (Handbooks)**

- Handbook on Integrated Maritime Spatial Planning (2008) Final Report of the INTERREG III B CADES PlanCoast Project.
- MAP/UNEP-PAP/RAC (1995) Guidelines for integrated coastal and marine areas with particular reference to the Mediterranean basin.
- Methodological Handbook on Maritime Spatial Planning in the Adriatic Sea (2014) Final report of the Shape project.

### **Ισχύον θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα για τον παράκτιο χώρο**

- ΦΕΚ 33Α (Ν 1337/1983) άρθρα 23 και 24: Προστασία ακτών/ Δρόμοι προς τις ακτές
- ΦΕΚ 95/1984 (ΠΔ 236/1984) Περιφράξεις παραλιακών γηπέδων
- ΦΕΚ 285Α/2001 (Ν 2971/2001) Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις (αντικατέστησε τον Α.Ν 2344/1940 περί αιγιαλού και παραλίας)
- ΦΕΚ 160Α (Νόμος4281/2014) Μέτρα στήριξης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, οργανωτικά θέματα Υπουργείου Οικονομικών και άλλες διατάξεις (άρθρο 11, Χάραξη αιγιαλού και παραλίας- μερική τροποποίηση του Ν 2971/2001)

Χάρης Κοκκώσης  
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,  
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,  
e-mail: hkok(AT)uth.gr

Ηλίας Μπεριάτος  
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,  
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,  
e-mail: beriatos(AT)uth.gr

## **Κενά μεταξύ θεσμικών πλαισίων, νόμων και εφαρμογών στη διαχείριση των ακτών της Μεσογείου: Υπάρχουσες πρακτικές και εμπόδια υλοποίησης σε τοπικό επίπεδο.**

**Κωνσταντίνος Λαλένης**

*Αναπληρωτής Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας*

**Ιωάννης Παπαθεοχάρης**

*Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, M.Sc.*

### **Περίληψη**

Το άρθρο αναφέρεται στην ανάλυση των «κενών» μεταξύ θεσμικών πλαισίων και εφαρμογής των δράσεων ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου. Επικεντρώνεται στο τοπικό επίπεδο και ειδικότερα σε μελέτες περίπτωσης δήμων χωρών της Μεσογείου. Η σχετική έρευνα έγινε στο πλαίσιο του προγράμματος *Mare Nostrum*. Πρωταρχικός στόχος του Προγράμματος, που χρηματοδοτείται από το Πρόγραμμα Εδαφικής Συνεργασίας ENPI CBC-MED, είναι να συμβάλει στη βελτίωση των διαδικασιών εφαρμογής και υλοποίησης της πολιτικής που αναφέρεται στην Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ) κατά μήκος των μεσογειακών ακτών σε τοπικό, εθνικό και διασυνοριακό επίπεδο, προκειμένου να ολοκληρωθεί η ενσωμάτωση των πολιτικών της παράκτιας ζώνης στις ευρύτερες κοινωνικοοικονομικές και χωροταξικές πολιτικές. Ο στόχος επιτυγχάνεται με τον εντοπισμό και την αξιολόγηση των υφιστάμενων νομικών και θεσμικών μέσων που είναι διαθέσιμα για την εφαρμογή του ορθολογικού χωροταξικού σχεδιασμού και της ΟΔΠΖ στους συμμετέχοντες από τις χώρες του Ισραήλ, της Ελλάδας, της Μάλτας και της Ισπανίας. Εργαλεία παράκτιου σχεδιασμού και διαχείρισης - τόσο για τις χερσαίες όσο και τις θαλάσσιες ζώνες - αντιμετωπίζονται ως μέσα που είναι ενσωματωμένα στο ευρύτερο νομικό, θεσμικό, διοικητικό και οικονομικό πλαίσιο. Το πρόγραμμα θα οδηγήσει σταδιακά στην ανάπτυξη κοινών νομικών-διοικητικών εργαλείων που θα διευκολύνουν τη ρεαλιστική υλοποίηση της ΟΔΠΖ εντός και εκτός των εθνικών συνόρων.

## **Λέξεις κλειδιά**

ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών, πολεοδομικός σχεδιασμός, διασυνοριακή συνεργασία

## ***Gaps between legal – institutional frameworks and implementations in Mediterranean coastline management. Existing practices and impediments to implementation at the local level.***

### **Abstract**

*This article refers to the analysis of "gaps" between institutional frameworks and implementation of actions for the integrated management of the Mediterranean coastal zones and focuses on the local level, dealing particularly with case studies in Mediterranean municipalities. The research was done as part of the Mare Nostrum Project. The primary objective of the project - funded by the European Neighbourhood and Partnership Instrument of Cross Border Cooperation in the Mediterranean Programme - is to contribute in the improvement of policy implementation procedures referred to ICZM along the Mediterranean coast, at local, national and cross border level, and in the integration of coastal zone policies to the wider socio-economic and spatial policies. This objective is carried out by identifying and analyzing existing legal and institutional tools for spatial planning and ICZM in the case studies. Coastal planning and management tools - both for inland and maritime zones - are treated as instruments that are embedded in the broader legal, institutional, administrative and economic framework. The project aims to gradually lead to the development of common legal-administrative tools in the Mediterranean that will facilitate the realistic implementation of ICZM within and across national borders.*

### **Keywords**

*integrated coastal zone management, urban planning, cross-border cooperation*

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σε όλο τον κόσμο, οι ακτογραμμές βρίσκονται υπό τεράστια και πρωτοφανή πίεση από την αύξηση του πληθυσμού και την ανάπτυξη. Ιστορικά, οι πολιτισμοί έχουν την τάση να συγκεντρώνονται γύρω από τις ακτές και στο σημερινό όλο και πιο αστικοποιημένο κόσμο, οι παράκτιες πόλεις αποτελούν κομβικά σημεία για την καινοτομία, την ανάπτυξη και την οικονομική μεγέθυνση. Αυτό τις καθιστά πιο ευάλωτες στις επιπτώσεις της παγκόσμιας κλιματικής αλλαγής, οι οποίες αναμένεται να επηρεάσουν εκατοντάδες εκατομμυρίων ανθρώπων που ζουν στις πόλεις τις επόμενες δεκαετίες.

Υπάρχει ήδη μια πληθώρα εργαλείων για το σχεδιασμό και τη διαχείριση των παράκτιων περιοχών, τα οποία είναι γνωστά ως Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ). Ωστόσο, και σαν απόρροια των παραπάνω συνθηκών, το πεδίο αυτό εξακολουθεί να είναι ένας έντονα αναπτυσσόμενος τομέας.

Στην περιοχή της Μεσογείου, επικρατεί πληθώρα νομικών, θεσμικών και πολιτικών καθεστώτων, πολιτισμών και γλωσσών, αλλά και κοινωνικοοικονομικών συνθηκών. Οι εξειδικευμένες ανά χώρα δομές διαχείρισης των ακτών καθορίζονται από μια σειρά παραγόντων, που συμπεριλαμβάνουν τα πολιτικά, πολιτιστικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά κάθε συγκεκριμένης περίπτωσης. Παρά την ύπαρξη ενός από τα πιο ολοκληρωμένα, υπερεθνικά, ρυθμιστικά πλαίσια στον κόσμο για την ΟΔΠΖ, η πραγματικότητα σε τοπικό επίπεδο ακόμα χαρακτηρίζεται από μεγάλες αποκλίσεις σε σχέση με την ενσωμάτωση του πλαισίου αυτού στα εθνικά, περιφερειακά, και τοπικά πλαίσια, αλλά και σε σχέση με την εφαρμογή των κατά τόπους σχετικών νομικών και ρυθμιστικών πλαισίων (MARE NOSTRUM Project, 2013).

Η «από πάνω προς τα κάτω» διασφάλιση της εφαρμογής των περιφερειακών, εθνικών, και διεθνών κανόνων και πολιτικών στη λεκάνη της Μεσογείου παραμένει δύσκολο να επιτευχθεί. Ωστόσο, υπάρχει μια αυξανόμενη συναίνεση ότι η ορθολογική και ολοκληρωμένη διαχείριση, καθοδηγούμενη από την αρχή της αειφόρου ανάπτυξης, είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματική διακυβέρνηση της παράκτιας ζώνης. Το πρόγραμμα MARE NOSTRUM (ENPI CBC MSB I-A/1.3/093) διερευνά τα στοιχεία που συνθέτουν μια διαχείριση με τα παραπάνω χαρακτηριστικά. Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού επιχειρείται η δημιουργία ειδικών εργαλείων τα οποία θα βοηθήσουν να ξεπεραστούν τα εμπόδια για την επιτυχή εφαρμογή της τοπικής διαχείρισης των παράκτιων ζωνών και να μειωθούν οι αποκλίσεις ως προς την ικανότητα εφαρμογής και ως προς το βαθμό συμμόρφωσης. Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή, η στρατηγική της έρευνας ακολουθεί μια πορεία «από κάτω προς τα πάνω» – «από την εφαρμογή, στη βελτίωση χάραξης πολιτικής». Αυτό, αρχικά, επιτυγχάνεται με την ανάλυση και αξιολόγηση της τοπικής γνώσης και των αντίστοιχων πρακτικών σε θέματα ΟΔΠΖ, εντοπίζοντας ένα κοινό επίπεδο αφετηρίας

μεταξύ τοπικών περιπτώσεων μελέτης στη Μεσόγειο. Οι χώρες που επιλέχθηκαν για το σκοπό αυτό ήταν η Ελλάδα, το Ισραήλ, η Μάλτα και η Ισπανία.

## **2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ**

Αρχικά, η επιλογή των μελετών περίπτωσης για κάθε χώρα έγινε με τέτοιο τρόπο, ώστε να περιλαμβάνει παραδείγματα διαχείρισης παράκτιας ζώνης (ΔΠΖ) σε δύο διαστάσεις. Η πρώτη αφορούσε σε διαφορετικούς βαθμούς αποτελεσματικότητας του νομικού και διοικητικού συστήματος για ικανοποιητική ρύθμιση και επιβολή. Η δεύτερη αφορούσε σε συγκρουσιακές ή μη διασυννοριακές σχέσεις. Στις υπό μελέτη περιπτώσεις στην Ισπανία, τη Μάλτα, και στα περισσότερα μέρη στην Ελλάδα και το Ισραήλ, οι διασυννοριακές σχέσεις είναι ομαλές. Στις πόλεις κατά μήκος των συνόρων Ελλάδας – Τουρκίας και Ισραήλ – αραβικών γειτονικών κρατών, πάντως, οι σχέσεις αυτές είναι ιδιαίτερες. Με βάση αυτά τα κριτήρια επιλέχθηκαν οι πόλεις Αλεξανδρούπολη και Καβάλα από την Ελλάδα, η Χάιφα από το Ισραήλ, η Βαλέτα από τη Μάλτα, και δύο περιπτώσεις από την ευρύτερη περιοχή της Βαλένθια από την Ισπανία (MARE NOSTRUM Project, 2015).

Στο πρώτο στάδιο της μεθοδολογίας, προτεραιότητα ήταν ο θεματικός ή/και χωρικός προσδιορισμός των περιπτώσεων μελέτης για κάθε συμμετέχουσα χώρα. Οι παράγοντες για την επιλογή ήταν η ανάγκη να καλύπτουν διαφορετικούς τύπους παράκτιου περιβάλλοντος (αστικές, αγροτικές, λιμάνι, κ.λπ.) και διαφορετικά επίπεδα διασυννοριακής συνεργασίας. Η τελική επιλογή αφορούσε στις παρακάτω περιπτώσεις:

1. Το ζήτημα των αυθαίρετων κατασκευών στο Δέλτα του Έβρου στην περιοχή του Δήμου Αλεξανδρούπολης.
2. Την χάραξη του αιγιαλού σε μια συνοικία στην ακτογραμμή της πόλης του Δήμου Καβάλας.
3. Την αξιοποίηση για την χρήση από το κοινό της νότιας παραλιακής ζώνης στη Χάιφα.
4. Την αστική αναβάθμιση της περιοχής του λιμανιού της Βαλέτα.
5. Την περιβαλλοντική αποκατάσταση της παράκτιας περιοχή L' Albufera, νότια της Βαλένθια.
6. Την διαχείριση των χρήσεων γης στην περιοχή του κόλπου της πόλης Αλικάντε.

Το δεύτερο στάδιο περιελάμβανε τη συλλογή δεδομένων για κάθε περιοχή ή περίπτωση μελέτης. Η συλλογή είχε δύο στόχους:

1. Τη δημιουργία ενός καταλόγου με στοιχεία ανάλυσης στις τοπικές περιοχές μελέτης. Ένα σύνολο προτύπων πινάκων επελέγη ως εργαλείο για το σκοπό αυτό.
2. Τη διεξαγωγή στις παραπάνω περιοχές μιας δημοσκοπήσης μεταξύ τοπικών φορέων, φορέων λήψης αποφάσεων και εμπλεκομένων σε θέματα ΟΔΠΖ. Ένα ανοικτό ερωτηματολόγιο επιλέχθηκε ως εργαλείο για το σκοπό αυτό.



Για τον πρώτο στόχο, καταρτίστηκε ένα σύνολο τριών προτύπων πινάκων. Οι πίνακες περιελάμβαναν περιβαλλοντικές, δημογραφικές, κοινωνικοοικονομικές, διοικητικές, νομικές και θεσμικές πληροφορίες, καθώς και τις πιθανές διασυννοριακές συνεργασίες. Οι στόχοι της απογραφής ήταν, αφενός να δοθεί μια άμεση εικόνα των περιοχών μελέτης περίπτωσης, και αφετέρου, να δημιουργηθεί ένα είδος ετικέτας-ταυτότητας (ID card) για κάθε περιοχή, η οποία στη συνέχεια θα ήταν χρήσιμη για την σχεδίαση χαρτών από τα GIS συμμετοχικού σχεδιασμού (MARE NOSTRUM Project, 2015).

Για το δεύτερο στόχο, αναζητήθηκαν άτομα για συνέντευξη από αρμόδιους τοπικούς φορείς από την διοίκηση, από εκλεγμένα όργανα που είχαν σχέση με την ΟΔΠΖ ή/και με τον χωροταξικό σχεδιασμό, από φορείς της κοινωνίας των πολιτών (ΜΚΟ), από δημόσιες ομάδες (επιτροπές ή ενώσεις πολιτών) που δραστηριοποιούνται εντός των πόλεων και περιφερειών, και από άλλα όργανα ή ομάδες με ενεργό ρόλο στις συμμετοχικές διαδικασίες. Οι ερωτήσεις των ερωτηματολογίων των συνεντεύξεων αποσκοπούσαν στο να καταγράψουν προσωπικές απόψεις και αξίες σχετικές με παράκτια ζητήματα, ενώ δεν αποτελούσαν τρόπο εκπαίδευσης των ερωτώμενων ή αλλαγής των απόψεών τους. Οι 13 προτεινόμενες ερωτήσεις της συνέντευξης έθεταν την απαραίτητη βάση για την έρευνα. Οι συνεντευκτές ήταν ελεύθεροι να αναδιατυπώσουν ένα ερώτημα ή να ρωτήσουν πρόσθετες σε αυτές, προκειμένου να αποσπάσουν την κατάλληλη απάντηση (MARE NOSTRUM Project, 2015). Οι ερωτήσεις που συμπεριλήφθηκαν στο ερωτηματολόγιο φαίνονται παρακάτω.

1. Πώς θα ορίζατε τον οργανισμό που εκπροσωπείτε; Κυβερνητική, μη κυβερνητική ή άλλη; (Ρωτήστε μόνο στις σπάνιες περιπτώσεις που αυτό δεν είναι σαφές)
2. Ποιος είναι ο ρόλος / αρμοδιότητες του οργανισμού σας; (Ρωτήστε μόνο στις σπάνιες περιπτώσεις που αυτό δεν είναι σαφές)
3. Ποια είναι η πρώτη εικόνα στο μυαλό σας, αφού ακούσετε τη λέξη "ακτή";
4. Σε ποιο βαθμό ο οργανισμό σας σχετίζεται με τα παράκτια ζητήματα; Με ποιους τρόπους;
5. Ποια θεωρείτε ως τα τρία μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζει η παράκτια περιοχή σας;
6. Ποιος ή τι νομίζετε ότι είναι υπεύθυνο για τη δημιουργία αυτών των προβλημάτων;
7. Ποιος πιστεύετε ότι είναι υπεύθυνος για την επίλυση αυτών των προβλημάτων;
8. Ποιοι κατά τη γνώμη σας, είναι οι τρεις βασικοί φορείς (διοικητικές υπηρεσίες ή οργανισμοί) στην περιοχή σας για τη διαχείριση των ακτών;
9. Σε ποιο βαθμό και σε ποιες περιπτώσεις νομίζετε ότι οι παράκτιες περιοχές θα πρέπει να είναι προσβάσιμες στο κοινό;

10. Σε ποιο βαθμό η τοπική κοινότητα και άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς συμπεριλαμβάνονται επί του παρόντος στη διαδικασία λήψης αποφάσεων; Κατά τη γνώμη σας, γίνεται αυτό στο σωστό βαθμό και για τα σωστά ζητήματα; Θα κάνατε αλλαγές στην συμμετοχικές διαδικασίες;
11. Πόσο αποτελεσματικοί πιστεύετε ότι είναι οι νόμοι, οι πολιτικές και τα σχέδια που διέπουν την παράκτια ζώνη στην περιοχή σας;
12. Σε ποιο βαθμό είστε εξοικειωμένοι με τα ακόλουθα:
  - i) Την έννοια της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών; (Μόλις, σε γενικές γραμμές ή εξαιρετικά εξοικειωμένοι;).
  - ii) Το Πρωτόκολλο Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης της Σύμβασης της Βαρκελώνης; (Μόλις, σε γενικές γραμμές ή εξαιρετικά εξοικειωμένοι;).
  - iii) Την προτεινόμενη οδηγία της ΕΕ για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών και το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό; (Μόλις, σε γενικές γραμμές ή εξαιρετικά εξοικειωμένοι;).
13. Ποιοι είναι οι κρίσιμοι παράγοντες κατά τη γνώμη σας, για την επιτυχή εφαρμογή της πολιτικής/στρατηγικής διαχείρισης των παράκτιων ζωνών;

Η έρευνα απόψεων στους ιθύνοντες και άλλους ενδιαφερόμενους αποδείχθηκε πολύ σημαντική, δεδομένου ότι προσδιόρισε τον βαθμό συνειδητοποίησης σχετικά με τα τοπικά εργαλεία ΟΔΠΖ. Αυτό αποτελεί και έναν κοινό παρονομαστή αναφορικά με την ΟΔΠΖ μεταξύ των περιπτώσεων μελέτης, ο οποίος χρησιμεύει ως σημείο αναφοράς για τη μέτρηση της βελτίωσης (ή υποχώρησης) σε πρακτικές ΟΔΠΖ. Παράλληλα, βασικά αποτελέσματα της έρευνας είναι επίσης ο εντοπισμός των υφιστάμενων κενών μεταξύ των τοπικών εργαλείων και των πρακτικών της ΟΔΠΖ και των πρωτοβουλιών υπερεθνικής πολιτικής (Πρωτόκολλα και Οδηγίες της ΕΕ) (MARE NOSTRUM Project, 2015).

Τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου διαμόρφωσαν σε μεγάλο βαθμό τις εικόνες των περιπτώσεων μελέτης που αναφέρονται παρακάτω και χρησίμευσαν ως εισροές στα συμπεράσματα που εξήχθησαν.

### **3. ΟΙ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

#### **3.1 Ελλάδα**

##### **3.1.1. Δέλτα του Έβρου, Δήμος Αλεξανδρούπολης**

Στο Δήμο Αλεξανδρούπολης αποφασίστηκε να μελετηθεί το ζήτημα των αυθαίρετων κατασκευών στο Δέλτα του Έβρου.

**Σχήμα 1.** «Καλύβες» στο Δέλτα του ποταμού Έβρου



Πηγή: kynoclub.gr

Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 1, στο Δέλτα του ποταμού Έβρου υπάρχουν αυθαίρετες κατασκευές / «καλύβες» που χρησιμοποιούνται από κυνηγούς, ψαράδες, αλλά και επισκέπτες. Οι πρώτες τέτοιες κατασκευές άρχισαν να εμφανίζονται στην περιοχή από το τέλος της δεκαετίας του 1940. Οι κάτοχοί τους ισχυρίζονται ότι εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από ντόπιους κυνηγούς και ψαράδες, ενώ για την διατήρησή τους προβάλλουν και λόγους εθνικής ασφάλειας, έχοντας σχέση με τις ροές των παράτυπων μεταναστών στην συγκεκριμένη περιοχή, από την Τουρκία. Περιβαλλοντικές οργανώσεις αντιτείνουν ότι πολλές από αυτές διατίθενται έναντι υψηλού ενοικίου σε επισκέπτες (κυρίως κυνηγούς) από την υπόλοιπη Ελλάδα, ενώ ροές μεταναστών δεν υπάρχουν στις συγκεκριμένες περιοχές λόγω μεγάλου πλάτους του ποταμού. Νομικά, το φαινόμενο αυτό αντιμετωπίζεται με την Κοινή Υπουργική Απόφαση για το Εθνικό Πάρκο του Έβρου (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007), τη νομοθεσία για τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό (Ν. 2508/1997 και Ν. 2742/1999), το Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας ΑΜΘ (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2003) που βρίσκεται υπό αναθεώρηση και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αλεξανδρούπολης που εκπονείται. Όλα τα παραπάνω είναι νομικά

**Πίνακας 1.** Χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης (παράκτια ζώνη Δήμου Αλεξανδρούπολης)<sup>1</sup>

<i>Τυπολογία</i>	<i>Προστατευμένο Φυσικό Πάρκο</i>
Πληθυσμός	60.000 κάτοικοι <sup>2</sup>
Πυκνότητα	158 κάτοικοι /km <sup>2</sup>
Κοινωνική σύνθεση	98,3% Έλληνες, 0,4% εθνικότητες ΕΕ, 1,1% εθνικότητες εκτός ΕΕ, 0,2% άλλες εθνικότητες
Επίπεδο εκπαίδευσης	27,6% πρωτοβάθμια, 37,2% δευτεροβάθμια, 18,5% τριτοβάθμια
Ανεργία	55% (2012)
Οικονομία (ανά τομέα)	8,5% πρωτογενής, 17,5% δευτερογενής, 74% τριτογενής
Απασχόληση (ανά τομέα)	12% πρωτογενής, 19% δευτερογενής, 69% τριτογενής
Επισκέπτες (χρόνο/εποχή)	160.000 επισκέπτες/έτος (2011)
Επιφάνεια	378 km <sup>2</sup>
Μήκος ακτογραμμής	65 km
Ανάγλυφο	100% επίπεδο
Κάλυψη γης	1,3% δομημένη, 86,2% αγροτική, 12,5% φυσική
Χρήσεις γης	1,3% αστικές, 86,2% αγροτικές, 12,5% δασικές
Αιτίες αλλαγής τοπίου	Παράνομη δόμηση
Γεωμορφολογία ακτών	15% βραχώδεις, 36% αμμώδεις, 49% άλλο (δέλτα Έβρου)
Επίπεδο διοίκησης	Δημοτικό
Ζώνη αιγιαλού και παραλίας	100 / 50 m (εκτός της περιοχής του δέλτα)
Εργαλεία ελέγχου / επιβολής	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ. Αλεξανδρούπολης, Πολεοδομική Μελέτη Αλεξανδρούπολης, Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου Δυτικά της Αλεξανδρούπολης, Στρατηγικό Σχέδιο Οργανισμού Λιμένα Αλεξανδρούπολης, ΚΥΑ 4110/2007
Φορείς υλοποίησης πολιτικών	Αποκεντρωμένη Διοίκηση Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, Περιφέρεια ΑΜ – Θ, Δήμος Αλεξανδρούπολης, Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης, Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Πάρκου Δέλτα Έβρου

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

δεσμευτικά, δεν επιτρέπουν κατασκευές ή ιδιωτικές παρεμβάσεις οποιουδήποτε είδους και απαιτούν άμεση κατεδάφιση των «καλυβών». Σε εφαρμογή τους κατά καιρούς

<sup>1</sup> Όπου τα δεδομένα δεν είναι διαθέσιμα έχουν γίνει αναγωγές σε επίπεδο Δήμου.

<sup>2</sup> Τα δεδομένα αφορούν στην παραλιακή ζώνη 500 μέτρων του Δήμου Αλεξανδρούπολης.

επιβάλλονται πρόστιμα. Ωστόσο, τα πρόστιμα που εκδίδονται για το σκοπό αυτό ποτέ δεν πληρώνονται, καμία καλύβα δεν καταδαφίστηκε, και πρωτοβουλίες για την φιλική προς το περιβάλλον μεταμόρφωση της περιοχής, που εντάχθηκαν στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, δεν εφαρμόστηκαν ποτέ.

### **3.1.2. Παραλιακή συνοικία «500», Δήμος Καβάλας**

Στο Δήμο Καβάλας επιλέχθηκε να μελετηθεί μια συνοικία στην ακτογραμμή της πόλης.

**Σχήμα 2.** Η γειτονιά «500» στην παραλιακή ζώνη της Καβάλας



Πηγή: wikimapia.org

Το θέμα τριβής είναι οι νομικές διαφωνίες μεταξύ των ιδιοκτητών ακινήτων στην περιοχή αυτή και της διοίκησης, για τον ακριβή προσδιορισμό των ζωνών αιγιαλού και παραλίας. Τα όρια των ζωνών αυτών στη συγκεκριμένη περίπτωση έχουν προσδιοριστεί έτσι που αφήνουν εντός της ζώνης αιγιαλού πολλές κατοικίες, οι ιδιοκτήτες των οποίων πληρώνουν για δεκαετίες σχετικά πρόστιμα, χωρίς προοπτική νομιμοποίησης των κατοικιών τους. Νομικά, τα θέματα αυτά αντιμετωπίζονται με τον νόμο 2971/2001 για τις ζώνες αιγιαλού και παραλίας στις ελληνικές ακτές. Σχετικές διατάξεις υπάρχουν και

**Πίνακας 2.** Χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης (παράκτια ζώνη Δήμου Καβάλας)<sup>3</sup>

Τυπολογία	Πόλη – Λιμάνι
Πληθυσμός	65.000 κάτοικοι <sup>4</sup>
Πυκνότητα	1.375 κάτοικοι /km <sup>2</sup>
Κοινωνική σύνθεση	93,6% Έλληνες, 4,0% εθνικότητες εκτός ΕΕ, 1,6% εθνικότητες ΕΕ, 0,9% άλλες εθνικότητες
Επίπεδο εκπαίδευσης	35,2% πρωτοβάθμια, 43,4% δευτεροβάθμια, 14,0% τριτοβάθμια
Ανεργία	33 % (2013)
Οικονομία (ανά τομέα)	7% πρωτογενής, 21% δευτερογενής, 72% υπηρεσίες, 5% τουρισμός
Απασχόληση (ανά τομέα)	3% πρωτογενής, 26% δευτερογενής, 71% υπηρεσίες
Επισκέπτες (χρόνο/εποχή)	110.000 επισκέπτες/έτος (2006)
Επιφάνεια	40 km <sup>2</sup>
Μήκος ακτογραμμής	35 km
Ανάγλυφο	35% επίπεδο, 65 % λοφώδες
Κάλυψη γης	5% δομημένη, 15% αγροτική, 80% φυσική
Χρήσεις γης	45% αστικές, 15% αγροτικές, 2% δασικές, 2% εξορύξεις, 1% αρχαιολογικοί χώροι, 0,2% στρατόπεδα, 2% βιομηχανίες, 2% μεταφορές, 2% τουρισμός
Αιτίας αλλαγής τοπίου	Αστική εξάπλωση
Γεωμορφολογία ακτών	25% βραχώδεις, 25% αμμώδεις, 10% βότσαλα, 40% άλλο
Επίπεδο διοίκησης	Δημοτικό
Ζώνη αιγιαλού και παραλίας	100 / 50 m
Εργαλεία ελέγχου / επιβολής	Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο ΑΜ – Θ, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ. Καβάλας, Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου Καβάλας, Στρατηγικό Σχέδιο Οργανισμού Λιμένα Καβάλας, Πολεοδομική Μελέτη Καβάλας
Φορείς υλοποίησης πολιτικών	Αποκεντρωμένη Διοίκηση Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, Περιφέρεια ΑΜ – Θ, Δήμος Καβάλας, Οργανισμός Λιμένος Καβάλας

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

στη νομοθεσία για τον χωρικό σχεδιασμό, ενώ στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Καβάλας (2013), οι συγκεκριμένες κατοικίες μένουν εκτός των ορίων του σχεδίου προς την θάλασσα και εντός της γραμμής αιγιαλού. Όλα τα παραπάνω είναι νομικά δεσμευτικά. Ωστόσο, έχει συχνά σχολιαστεί η έλλειψη πλήρους και σαφούς επιστημονικής τεκμηρίωσης

<sup>3</sup> Όπου τα δεδομένα δεν είναι διαθέσιμα έχουν γίνει αναγωγές σε επίπεδο Δήμου.

<sup>4</sup> Τα δεδομένα αφορούν στην παραλιακή ζώνη 500 μέτρων του Δήμου Αλεξανδρούπολης.

της διαδικασίας αντικειμενικού προσδιορισμού του αιγιαλού και της παραλίας στην παράκτια ζώνη από την εθνική νομοθεσία, που δημιουργεί το κενό σε αυτή την περίπτωση. Μοντέλο προσδιορισμού των ορίων της ζώνης αιγιαλού βασισμένο σε επιστημονικά δεδομένα έχει αναπτυχθεί πρόσφατα (Sylaios et al., 2015), με την εφαρμογή του οποίου στην συγκεκριμένη περιοχή αναδείχθηκαν οι αστοχίες της μέχρι τώρα χρησιμοποιούμενης εμπειρικής μεθόδου προσδιορισμού αιγιαλού.

Σε ό,τι αφορά στις συμμετοχικές διαδικασίες, όπως προέκυψε από τα ερωτηματολόγια και για τις δύο ελληνικές περιπτώσεις, πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση κατά τις διαδικασίες εκπόνησης και έγκρισης των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, των πολεοδομικών μελετών και των σχεδίων δράσης των Δήμων. Στην πράξη, όμως -με εξαίρεση τους οργανισμούς του ευρύτερου δημόσιου τομέα που λόγω αντικείμενου ενασχόλησης συμμετείχαν με σχετικό ενδιαφέρον- δεν υπήρχε ουσιαστική, ενεργή συμμετοχή του τοπικού πληθυσμού, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που το συγκεκριμένο σχέδιο ή έργο ή δραστηριότητα επηρέαζε άμεσα ιδιωτικές περιουσίες ή συμφέροντα. Τέτοιες περιπτώσεις ήταν για την Αλεξανδρούπολη οι κάτοχοι των «καλυβιών» κυνηγοί και ψαράδες, που οργανώθηκαν σε σχετικό σύλλογο και για την Καβάλα, οι ιδιοκτήτες ακινήτων της συγκεκριμένης περιοχής. Οι παραπάνω ομάδες του κοινού είχαν ενεργή συμμετοχή, που στην περίπτωση της Αλεξανδρούπολης είχε αποτέλεσμα, ακυρώνοντας στην ουσία την επιβολή προστίμων και τις κατεδαφίσεις, ενώ στην περίπτωση της Καβάλας δεν είχε αποτέλεσμα, εφόσον τα επιβληθέντα πρόστιμα πληρώθηκαν, ενώ δεν υπήρξαν άρσεις του καθορισμού αιγιαλού. Γενικά, ο ρόλος του κοινού από την νομοθεσία προβλέπεται συμβουλευτικός, ενώ το εάν θα είναι καθοριστικός, φαίνεται ότι εξαρτάται από τις ιδιαίτερες συνθήκες κάθε περίπτωσης. Περισσότερο φαίνεται πάντως να επηρεάζει την εφαρμογή ή όχι της νομοθεσίας το σύστημα πελατειακών σχέσεων και πολιτικών πιέσεων που παραδοσιακά λειτουργεί στην ελληνική πραγματικότητα, παρά οι γνώσεις του ευρύτερου κοινού και το ενδιαφέρον του για την προστασία των ακτών.

### **3.2. Ισραήλ**

Στο Δήμο της Χάιφα επιλέχθηκε η περιοχή των νότιων παραθαλάσσιων αστικών γειτονιών.

Η Χάιφα είναι μια παραλιακή πόλη με παραδοσιακά πολύ ενεργό λιμάνι, στα βόρεια του Ισραήλ. Η ιδιαιτερότητα της πόλης έγκειται στο ότι η σύνδεση και αλληλεπίδρασή της με την παραλιακή ζώνη είναι ιδιαίτερα περιορισμένη. Η πόλη με το εμπορικό κέντρο της είναι προσανατολισμένη προς το όρος Καρμέλ, ενώ οι προσβάσεις προς την ακτή εμποδίζονται από ζώνες μεταφορών (αυτοκινητόδρομος και σιδηροδρομικές γραμμές), στρατιωτικές και ναυτικές εγκαταστάσεις και τις εμπορικές λειτουργίες του λιμανιού. Η μοναδική περιοχή κατοικίας με άμεση γειτνίαση με το θαλάσσιο μέτωπο είναι υποβαθμισμένη, με

υψηλό βαθμό εγκαταλειμμένων κτισμάτων και πληθυσμό μεγάλης ηλικίας και χαμηλών εισοδημάτων.

**Σχήμα 3.** Η Bat Galim και οι νότιες παράκτιες γειτονιές στη Χάιφα



Πηγή: [travelthemiddleeast.com](http://travelthemiddleeast.com), 2015

Οι πιέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων και των μεταφορικών υποδομών στην παραλιακή ζώνη της Χάιφα συνυπάρχουν με την διαπιστωμένη ανάγκη για την προστασία των παράκτιων οικολογικών συστημάτων και την πρόσβαση του κοινού στην ακτή για αναψυχή. Το υπάρχον σχετικό νομικό πλαίσιο περιλαμβάνει το Νόμο Προστασίας του Παράκτιου Περιβάλλοντος (Ministry of the Environment of Israel, 2004), το Εθνικό Σχέδιο Περίγραμμα 13 (Israel's National Planning and Building Council, 2012) που εγκρίθηκε το 1983, και την τροπολογία 3 σε αυτό (που εγκρίθηκε το 2007). Ο Νόμος για τις Τοπικές Αρχές (Israeli Parliament, 2008) παρέχει εξουσίες επιβολής στους τοπικούς επιθεωρητές σε θέματα που καλύπτονται από το νόμο και δεν καλύπτονται από τοπικές διατάξεις. Η διαχείριση της παράκτιας ζώνης είναι από



τα σημαντικότερα και πλέον επείγοντα τέτοια θέματα. Παρόλα αυτά, ο Δήμος της Χάιφα δεν έχει ακόμη διορίσει επιθεωρητές.

**Πίνακας 3.** Χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης (Bat Galim και νότιες παράκτιες γειτονιές στη Χάιφα)

Τυπολογία	Πόλη – Λιμάνι
Πληθυσμός	13.790 κάτοικοι
Πυκνότητα	4.596 κάτοικοι /km <sup>2</sup>
Κοινωνική σύνθεση	Οι περισσότεροι κάτοικοι είναι Ισραηλινοί, εκτός από τη γειτονιά Einy Hayam (45% Χριστιανοί Άραβες) στις άλλες γειτονιές γύρω στο 80% είναι Εβραίοι (οι υπόλοιποι είναι Χριστιανοί και Μουσουλμάνοι)
Επίπεδο εκπαίδευσης	40% πρωτοβάθμια, 26% δευτεροβάθμια, 21% τριτοβάθμια
Ανεργία	43%
Οικονομία (ανά τομέα)	Μη διαθέσιμα στοιχεία
Απασχόληση (ανά τομέα)	Μη διαθέσιμα στοιχεία
Επισκέπτες (χρόνο/εποχή)	700.000 επισκέπτες το καλοκαίρι, 900.000 επισκέπτες ετήσια <sup>5</sup>
Επιφάνεια	2,88 km <sup>2</sup>
Μήκος ακτογραμμής	9 km
Ανάγλυφο	80% επίπεδο, 20% λοφώδες
Κάλυψη γης	80% δομημένη, 20% φυσική
Χρήσεις γης	100% αστικές, 10% προστατευμένες, 10% στρατιωτικές
Αιτίας αλλαγής τοπίου	μεταφορικές υποδομές και κατάληψη γης από άλλες χρήσεις
Γεωμορφολογία ακτών	20% βραχώδεις, 80% αμμώδεις
Επίπεδο διοίκησης	Εθνικό <sup>6</sup> , Δημοτικό
Ζώνη αιγιαλού και παραλίας	300 m
Εργαλεία ελέγχου / επιβολής	Νόμος Σχεδιασμού και Δόμησης και Δημοτικές Κανονιστικές Διατάξεις
Φορείς υλοποίησης πολιτικών	Δήμος Χάιφα

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 2015

Το Περιφερειακό Σχέδιο και το Σχέδιο Πόλης είναι τα κύρια εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού που ενσωματώνουν τις κατευθυντήριες γραμμές του Εθνικού Σχεδίου / Περίγραμμα 13, και της τροποποίησής του, χαράσσοντας την παράκτια ζώνη, παρέχοντας

<sup>5</sup> Τα δεδομένα είναι εκτιμήσεις και αφορούν στις παραλίες Zamir και Dado.

<sup>6</sup> Για την τμήμα της ακτής που προστατεύεται σε εθνικό επίπεδο.

προστασία του παράκτιου περιβάλλοντος και στοχεύοντας στην βελτίωση πρόσβασης του κοινού και στην οργάνωση και αναβάθμιση ανοιχτών χώρων με θέα τη θάλασσα (MARE NOSTRUM Project, 2015). Παρόλα αυτά, η περιορισμένη σύνδεση μεταξύ των παράκτιων γειτονιών και της παραλίας, σε συνδυασμό με την προηγούμενη εμπειρία από Σχέδια Αστικής Ανάπτυξης τα οποία προωθούσαν συγκεκριμένα έργα στην παράκτια ζώνη, αντίθετα από τις επιθυμίες του κοινού για χρήση της παράκτιας ζώνης από το κοινό, είναι ενδεικτικά των διαχρονικών αντιφάσεων στη διαδικασία σχεδιασμού και εφαρμογών. Οι αντιφάσεις αυτές αναδείχθηκαν με έντονο τρόπο και στα ερωτηματολόγια. Ωστόσο, από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, τα εργαλεία σχεδιασμού που δημιουργήθηκαν ήταν όλο και περισσότερο προσανατολισμένα προς την προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και της ιστορικής κληρονομιάς, το άνοιγμα των ακτών, τη δίωξη της παράνομης δόμησης και τη διευκόλυνση και διασφάλιση πρόσβασης του κοινού προς τη θάλασσα. Στη δεκαετία του 2000, ο χωρικός σχεδιασμός περιελάμβανε μεταξύ των κύριων σκοπών του, την οριοθέτηση του λιμανιού, και την μεταφορά τμημάτων του προς βορρά, κάτι που θα ελευθέρωνε μεγάλα τμήματα της ακτογραμμής για περίπατο και αναψυχή (MARE NOSTRUM Project, 2015).

Όσον αφορά στην συμμετοχή του κοινού, η διαδικασία έγκρισης του Εθνικού Σχεδίου/Περιγράμματος απαιτεί δημόσια διαβούλευση. Σύμφωνα με τα ερωτηματολόγια, αυτό επέτρεψε ήσσοнос σημασίας συμμετοχή του κοινού μέσα από την υποβολή αντιρρήσεων εγγράφως, και αξιολόγηση και κρίση επί των αντιρρήσεων από το συμβούλιο σχεδιασμού (MARE NOSTRUM Project, 2015).

Τέλος, η διασυνοριακή συνεργασία περιορίζεται κυρίως σε πολιτιστικές δραστηριότητες και δεν επεκτείνεται σε άλλους τομείς, λόγω της ιδιαιτερότητας της εκεί πολιτικής κατάστασης.

### **3.3. Μάλτα**

Σε συνεργασία με την Εταιρεία Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Πόρων επιλέχθηκε να εξεταστεί για τη Μάλτα η περιοχή του λιμανιού της Βαλέτα.

Το «Μεγάλο Λιμάνι» (Grand Harbour) της Μάλτας είναι το κύριο λιμάνι του νησιού, στην καρδιά της πρωτεύουσας της Μάλτας, Βαλέτα, με υψηλότερες πυκνότητες πληθυσμού και χρήσεων, συχνά ανταγωνιστικών και ασύμβατων / αντικρουόμενων. Οι πιέσεις από την ανάπτυξη του τουρισμού και της βιομηχανίας επηρεάζουν αρνητικά την ιστορικής σημασίας περιοχή του λιμανιού. Οι πιέσεις ασύμβατων μεταξύ τους χρήσεων γης επιχειρήθηκε να αντιμετωπιστούν, αφενός, με την Πράξη Αναπτυξιακού Σχεδιασμού (Maltese State, 1992), η οποία εισήγαγε το Δομικό Σχέδιο (Ministry of Environment and Infrastructure of Malta, 1990) ως το κύριο νομικό δεσμευτικό εργαλείο για το χωροταξικό

σχεδιασμό και τον έλεγχο της ανάπτυξης και αφετέρου, με την Πράξη Περιβάλλοντος και Αναπτυξιακού Σχεδιασμού (Maltese State, 2010), η οποία εισήγαγε το Στρατηγικό Σχέδιο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (SPED), διάδοχο του Δομικού Σχεδίου. Ωστόσο, όπως προέκυψε και από τα ερωτηματολόγια, παρά τις προσπάθειες των ελεγκτικών μονάδων της Αρχής Περιβάλλοντος και Χωροταξίας και της Αρχής Τουρισμού να εφαρμόσουν όλες τις νομικές διαδικασίες, οι δράσεις δεν είναι αποτελεσματικές. Τέλος, η περιοχή μελέτης καλύπτεται και από Τοπικά Σχέδια (Malta Environment and Planning Authority, 2002), με λεπτομερείς εξειδικεύσεις μέσω Θεματικών Σχεδίων, Σχεδίων Δράσης, Οδηγιών για το περιβάλλον και την ανάπτυξη και συμπληρωματικών εγγράφων προσανατολισμού σχεδιασμών.

**Σχήμα 4.** Η περιοχή των λιμανιών στη Μάλτα



Πηγή: [www.britannica.com](http://www.britannica.com), 2015

**Πίνακας 4.** Χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης (γειτονιές γύρω από τα λιμάνια)

Τυπολογία	Πόλη – Λιμάνι
Πληθυσμός	68.264 κάτοικοι (2011)
Πυκνότητα	4.521 κάτοικοι/km <sup>2</sup> (2011)
Κοινωνική σύνθεση	95% Μαλτέζοι & 5% άλλοι (2011), 94% Ρωμαιοκαθολικοί (2006)
Επίπεδο εκπαίδευσης	Νότια περιοχή Λιμανιού (2005): 30,4% πρωτοβάθμια, 47,4% δευτεροβάθμια, 5,7% τριτοβάθμια / Βόρεια περιοχή Λιμανιού (2005): 23,7% πρωτοβάθμια, 45,1% δευτεροβάθμια, 11,5% τριτοβάθμια.
Ανεργία	4,6% στη νότια περιοχή Λιμανιού, 3,2% στη βόρεια περιοχή Λιμανιού (2005)
Οικονομία (ανά τομέα)	1,9% πρωτογενής, 17,2% δευτερογενής, 80,9% τριτογενής (2011) <sup>7</sup>
Απασχόληση (ανά τομέα)	Νότια περιοχή Λιμανιού (2005): 1,1% πρωτογενής, 33,1% δευτερογενής, 59,3% υπηρεσίες, 6,6% τουρισμός / Βόρεια περιοχή Λιμανιού (2005): 1,0% πρωτογενής, 21,8% δευτερογενής, 68,2% υπηρεσίες, 8,9% τουρισμός
Επισκέπτες (χρόνο/εποχή)	1.411.748 επισκέπτες σε όλη τη Μάλτα (2011)
Επιφάνεια	15,1 km <sup>2</sup>
Μήκος ακτογραμμής	περίπου 32 km
Ανάγλυφο	15% επίπεδο, 85% λοφώδες
Κάλυψη γης	85% δομημένη, <10 % αγροτική, <5 % φυσική
Χρήσεις γης	50% αστικές, 10% αγροτικές, 5% προστατευμένες, 5% αρχαιολογικοί χώροι, 20% βιομηχανία, 10% υποδομές, 15% τουριστικές (αλληλεπικάλυψη με αστικές, προστατευμένες και αρχαιολογικούς χώρους)
Αιτίας αλλαγής τοπίου	Αστική εξάπλωση, ανεξέλεγκτη και έντονη τουριστική ανάπτυξη
Γεωμορφολογία ακτών	33% βραχώδεις, 2% αμμώδεις, 65% άλλο (δομημένος χώρος)
Επίπεδο διοίκησης	Εθνικό, Περιφερειακό <sup>8</sup> , Δημοτικό
Ζώνη αιγιαλού και παραλίας	Μη προσδιορισμένη
Εργαλεία ελέγχου / επιβολής	Δομικό Σχέδιο, Τοπικά Σχέδια
Φορείς υλοποίησης πολιτικών	Office of the Prime Minister, Ministry for Sustainable Development, the Environment and Climate Change, Ministry for Tourism, Ministry for Infrastructure and Transport, Malta Environment and Planning Authority (MEPA), Malta Tourism Authority (MTA), Transport Malta, Local councils (Valletta, Floriana, Marsa, Paola, Isla, Bormla, Birgu, Kalkara, Pietà, Msida, Gżira, Ta' Xbiex and Sliema)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

<sup>7</sup> Σε εθνικό επίπεδο.

<sup>8</sup> Δεν υπάρχει περιφερειακή αρχή, αλλά Τοπικά Σχέδια που καλύπτουν περιφέρειες.

Όσον αφορά στις συμμετοχικές διαδικασίες, το Δομικό Σχέδιο τονίζει τη σημασία του ενεργού ρόλου των μέσων μαζικής ενημέρωσης, των ΜΚΟ, των τοπικών συμβουλίων, των επίσημων φορέων, των εμπειρογνομόνων και του ευρέος κοινού, καθώς και την εξασφάλιση και διασφάλιση της πρόσβασής τους στην ενημέρωση. Όλες οι συνεδριάσεις της Επιτροπής Περιβάλλοντος και Χωροταξίας και του Σώματος Αναθεώρησης για το Περιβάλλον και τη Χωροταξία είναι ανοικτές και όλες οι αποφάσεις πρέπει να είναι προσβάσιμες από το κοινό (MARE NOSTRUM Project, 2015). Κατά την διαδικασία των ερωτηματολογίων επισημάνθηκε ακόμη ότι η ασάφεια ορισμένων νομικών διατάξεων έχει οδηγήσει σε συγκρούσεις πάνω στο επίπεδο της συμμετοχής του κοινού στις δημόσιες διαβουλεύσεις και την αξιολόγηση των αιτήσεων για έργα ανάπτυξης.

### 3.4. Ισπανία

Στην Ισπανία, σε συνεργασία με το Λιμενικό Ινστιτούτο Μελετών και Συνεργασίας, εξετάστηκαν δύο περιπτώσεις μελέτης.

#### 3.4.1. L' Albufera, Βαλένθια

Η πρώτη περίπτωση αφορούσε στην παράκτια περιοχή L' Albufera, νότια της Βαλένθια.

**Σχήμα 5.** Η παράκτια ζώνη της περιοχής L' Albufera



Πηγή: [www.pickupvalencia.com](http://www.pickupvalencia.com)

Στην περίπτωση αυτή φαίνεται έντονα η αντίθεση μεταξύ πολιτικών διαχείρισης της παράκτιας ζώνης, σε διαφορετικές χρονικές περιόδους και η προσπάθεια των τοπικών αρχών να ανατρέψουν τα δεδομένα του παρελθόντος. Η ένταση των χρήσεων της παραλίας για τουρισμό και αναψυχή που δημιουργήθηκε από την δεκαετία του '60, έχοντας ως στόχο την αύξηση του μαζικού τουρισμού, έρχεται σε σύγκρουση με την περιβαλλοντική σημασία της περιοχής, η οποία αναγνωρίστηκε τις τελευταίες δεκαετίες και είναι απόρροια μίας νέας πολιτικής χωρικού σχεδιασμού, με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος. Η στροφή αυτή ήταν η συνισταμένη φιλικών προς το περιβάλλον επιλογών σε εθνικό, περιφερειακό, τοπικό, αλλά και υπερεθνικό (ευρωπαϊκό) επίπεδο. Οι συγκρούσεις χρήσεων γης αυτού του είδους αντιμετωπίζονται σε εθνικό επίπεδο από το Νόμο 2/2013 (Spanish Government, 2013), σχετικά με την προστασία και την αιεφόρο χρήση της ακτογραμμής και σε τοπικό επίπεδο από το διάταγμα Διακήρυξης για τα Εθνικά Πάρκα που εκδίδεται από την Περιφέρεια (Regional Authority of Valencia, 1986), τον περιφερειακό νόμο 4/2004 σχετικά με τη χωροταξία και την προστασία των τοπίων (Regional Authority of Valencia, 2004) και τον Δημοτικό Κανονισμό σχετικά με τη χρήση των παραλιών της Βαλένθια και των γειτονικών περιοχών (Valencia City Council, 2010). Η Περιφερειακή Αρχή της Βαλένθια προστάτευε τους φυσικούς πόρους της περιοχής μελέτης μέσω διαταγμάτων (89/1986, 71/1993, 96/1995, 259/2004) και εκπόνησε τρία τοπικά σχέδια, το Ειδικό Σχέδιο για την Προστασία της περιοχής, το Σχέδιο Διαχείρισης Φυσικών Πόρων, και το Στρατηγικό Σχέδιο Χρήσης και Διαχείρισης των Πόρων της περιοχής. Συγκροτήθηκαν για τον ίδιο σκοπό και δύο συμβούλια, το Εκτελεστικό και το Διοικητικό Συμβούλιο του Εθνικού Πάρκου L'Albufera, με ευρεία εκπροσώπηση διοίκησης, πολιτών και φορέων, προκειμένου να διαχειριστούν καλύτερα την περιοχή. Στο πλαίσιο των διαδικασιών πολεοδομικού σχεδιασμού, η Περιφερειακή Χωρική Στρατηγική της Βαλένθια, η οποία είναι μη δεσμευτική, είναι αφιερωμένη στην ακτή (MARE NOSTRUM Project, 2015). Η εφαρμογή των νέων πολιτικών υπήρξε δραστική, καθώς ξηλώθηκε μεγάλο μέρος από την τεχνική υποδομή που είχε δημιουργηθεί για την υποδοχή του μαζικού τουρισμού (μεγάλοι χώροι στάθμευσης, δίκτυα υποδομών κ.λπ.) και δημιουργήθηκαν και πάλι αμμοθίνες που παλιότερα είχαν ισοπεδωθεί, από υλικά που μεταφέρθηκαν στην περιοχή. Η νέα νομοθεσία των κατευθύνσεων που περιγράφησαν παραπάνω, σε συνδυασμό με φαινόμενα διάβρωσης των ακτών, προκάλεσαν την μετατόπιση της γραμμής αιγιαλού στο εσωτερικό της παραλιακής ζώνης, με συμπερίληψη στο εσωτερικό της και περιοχών με κατοικίες και εγκαταστάσεις, νόμιμα προϋφιστάμενες. Το πρόβλημα που προέκυψε δεν έχει ακόμη βρει οριστική λύση, και είναι σε εξέλιξη διαδικασία διαπραγματεύσεων αρχών και ιδιοκτητών, με επάλληλες περιόδους «χάριτος» για τις κατασκευές αυτές, και με κλίμα όμως διαπραγματεύσεων μάλλον αρνητικό.

**Πίνακας 5.** Χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης (ευρύτερη παράκτια περιοχή L' Albufera)<sup>9</sup>

<i>Τυπολογία</i>	<i>Προστατευμένο Φυσικό Πάρκο</i>
Πληθυσμός	4.472 κάτοικοι
Πυκνότητα	303 κάτοικοι /km <sup>2</sup>
Κοινωνική σύνθεση	Γεννημένοι στη Βαλένθια: 3284 (73%), γεννημένοι στην Ισπανία: 532 (12%), Γεννημένοι εκτός Ισπανίας: 656 (15%) / Ευρωπαίοι 80%; Αφρικανοί 3%; Αμερικανοί 17%
Επίπεδο εκπαίδευσης	25% πρωτοβάθμια, 48% δευτεροβάθμια, 15% τριτοβάθμια, 12% χωρίς μόρφωση
Ανεργία	10%
Οικονομία (ανά τομέα)	1% πρωτογενής, 3% δευτερογενής, 96% τριτογενής
Απασχόληση (ανά τομέα)	3% πρωτογενής, 26% δευτερογενής, 71% τριτογενής
Επισκέπτες (χρόνο/εποχή)	51.000 επισκέπτες/έτος <sup>9</sup>
Επιφάνεια	9,25 km <sup>2</sup>
Μήκος ακτογραμμής	13,5 km
Ανάγλυφο	100% επίπεδο
Κάλυψη γης	26% δομημένη, 13% αγροτική, 61% φυσική
Χρήσεις γης	8% αστικές, 13% αγροτικές, 49% δασικές / 92% προστατευμένες, 8% τουριστικές
Αιτίας αλλαγής τοπίου	Δομημένο περιβάλλον (αρχικά), Επαναφορά φυσικού τοπίου (συνέχεια)
Γεωμορφολογία ακτών	100% αμμώδεις
Επίπεδο διοίκησης	Άλλο (Κατώτερο από δημοτικό)
Ζώνη αιγιαλού και παραλίας	100 m (με εξαιρέσεις όταν η περιοχή προστασίας είναι 20m)
Εργαλεία ελέγχου / επιβολής	Το Δ.Σ. του Πάρκου L' Albufera, το Εκτελεστικό Σώμα του Πάρκου, το Σύμφωνο Συνεργασίας για την υλοποίηση των υποδομών στην περιοχή του Πάρκου, υπογεγραμμένο το Μάιο 1994 από την Περιφέρεια και το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Περιβάλλοντος
Φορείς υλοποίησης πολιτικών	Περιφέρεια της Βαλένθια, Δήμος Βαλένθια

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 2015

<sup>9</sup> Τα δεδομένα αντιστοιχούν στον αριθμό επισκεπτών του Πάρκου.

### 3.4.2. Κόλπος του Αλικάντε

Η δεύτερη περίπτωση αφορούσε στην περιοχή του κόλπου του Αλικάντε.

Σχήμα 6. Ο κόλπος του Αλικάντε



Πηγή: FEPORTS

Μια περίπλοκη κατάσταση με αντικρουόμενες χρήσεις γης και ανταγωνιστικά συμφέροντα χαρακτηρίζει την περιοχή, η οποία είναι αστική περιοχή με υψηλές πυκνότητες, και καθιστά την κατάσταση δύσκολη να αντιμετωπιστεί. Οι υποδομές και η αξιοποίηση ακινήτων μόλις που αφήνουν κάποιο ελεύθερο χώρο στην παραλιακή ζώνη, που συνεχώς μειώνεται και υποβαθμίζεται. Η υπάρχουσα κατάσταση στον τομέα αυτό έχει κοινά στοιχεία με την αντίστοιχη του Μεγάλου Λιμανιού της Μάλτας. Η περιφερειακή αρχή, κάνοντας χρήση του περιφερειακού νόμου 4/2004 (Region of Valencia, 2004) και της περιφερειακής χωρικής στρατηγικής της Βαλένθια, κάνει μια προσπάθεια να ελέγξει την κατάσταση. Το Δημοτικό Γενικό Σχέδιο Αστικής Ανάπτυξης, ένα μη δεσμευτικό και



υπό έγκριση ακόμη εργαλείο σχεδιασμού, μαζί με το Δημοτικό Διάταγμα «για τις παραλίες και τους όρμους..» ολοκληρώνουν την δέσμη των εργαλείων διαχείρισης του χώρου, που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν για παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτης.

**Πίνακας 6.** Χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης (παράκτια περιοχή κόλπου Αλικάντε)

Τυπολογία	Πόλη – Διμάνι
Πληθυσμός	27.486 κάτοικοι
Πυκνότητα	6.250 κάτοικοι/km <sup>2</sup>
Κοινωνική σύνθεση	86,08% Ισπανοί, 8,25% από χώρες ΕΕ, 3,63% Αμερικανοί, 0,89% Αφρικανοί, 0,72% από χώρες εκτός ΕΕ, 0,42% Ασιάτες
Επίπεδο εκπαίδευσης	36,7% πρωτοβάθμια, 26,5% δευτεροβάθμια, 9,9% τριτοβάθμια, 26,9% χωρίς εκπαίδευση
Ανεργία	18%
Οικονομία (ανά τομέα)	0,5% πρωτογενής, 5,6% δευτερογενής, 93,9% τριτογενής <sup>10</sup>
Απασχόληση (ανά τομέα)	0,9% πρωτογενής, 5,7% δευτερογενής, 93,4% τριτογενής
Επισκέπτες (χρόνο/εποχή)	624.220 επισκέπτες/έτος
Επιφάνεια	4.5 km <sup>2</sup>
Μήκος ακτογραμμής	9 km
Ανάγλυφο	40% επίπεδο, 48% λοφώδες, 12% ορεινό
Κάλυψη γης	80% δομημένη, 20% φυσική
Χρήσεις γης	77,5% αστικές, 20% προστατευμένες, 2,5% αρχαιολογικοί χώροι, 1% υποδομές μεταφορών
Αιτίες αλλαγής τοπίου	Δομημένο περιβάλλον, αστική εξάπλωση, υπερβολική τουριστική ανάπτυξη
Γεωμορφολογία ακτών	50% βραχώδεις, 20% αμμώδεις, 30% άλλο
Επίπεδο διοίκησης	Άλλο
Ζώνη αιγιαλού και παραλίας	100 m (με εξαιρέσεις όταν η περιοχή προστασίας είναι 20m)
Εργαλεία ελέγχου / επιβολής	Σύμφωνο Συνεργασίας για ολοκληρωμένες δράσεις στον κόλπο του Αλικάντε (2010)
Φορείς υλοποίησης πολιτικών	Τοπικά γραφεία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Αγροτικών και Θαλάσσιων Θεμάτων, Περιφέρεια Βαλένθια, Δήμος Αλικάντε

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 2015

Έτσι, οργανώθηκε μια συλλογική προσπάθεια που κατέληξε στην υπογραφή ενός γενικού πρωτοκόλλου για ολοκληρωμένες δράσεις στο βόρειο κόλπο του Δήμου του Αλικάντε, υπογεγραμμένου από όλα τα διοικητικά επίπεδα και ιδρύθηκαν τρεις επιτροπές για θέματα

<sup>10</sup> Δεδομένα διαθέσιμα για το σύνολο της πόλης.

τεχνικά, συντονιστικά και ενημέρωσης του κοινού για την αντιμετώπιση του ζητήματος (MARE NOSTRUM Project, 2015).

Όσον αφορά στη συμμετοχή του κοινού, από τα ερωτηματολόγια εξάγεται ότι το Συμμετοχικό Συμβούλιο για το χώρο και τα τοπία έδρασε -όπως προβλέπεται από το θεσμικό πλαίσιο που το αφορά- ως άμεσο κανάλι για δημόσια παρέμβαση και οργάνωσε τις διαδικασίες δημόσιας συμμετοχής για τα σχέδια και προγράμματα με σημαντικές επιπτώσεις στο τοπίο. Η συμμετοχή του κοινού υλοποιήθηκε μέσα από τη διαδικασία των περιβαλλοντικών εκτιμήσεων και του πολεοδομικού σχεδιασμού. Ωστόσο, όπως επισημάνθηκε, δεν υπάρχουν μηχανισμοί για την συμμετοχή του κοινού, ειδικά προσανατολισμένοι στην ΟΔΠΖ, λόγω της έλλειψης παράδοσης στις διαδικασίες συμμετοχής του κοινού στην περιοχή (MARE NOSTRUM Project, 2015).

#### **4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Το πρώτο βήμα για τον προσδιορισμό ενός βασικού επιπέδου αναφοράς και συσχετισμού των περιπτώσεων μελέτης, προκύπτει από τα μέσα και τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται σε τοπικό επίπεδο και έχει αναλυθεί παραπάνω. Μία πρώτη διαπίστωση είναι ότι υπάρχουν πρακτικές στη διαχείριση της παράκτιας ζώνης οι οποίες είναι κοινές για όλες τις περιπτώσεις που εξετάστηκαν. Τα χωροταξικά, πολεοδομικά και τα περιβαλλοντικά σχέδια, οι κανονισμοί και οι στρατηγικές είναι κοινά βασικά εργαλεία για την προστασία της παράκτιας ζώνης, τη διατήρηση της φύσης, τον έλεγχο της ρύπανσης και της υποβάθμισης του παράκτιου περιβάλλοντος. Όλα αυτά καθορίζονται κυρίως από τις κεντρικές κυβερνήσεις, μέσω των νόμων και θεσμικών πλαισίων που καθοδηγούν τις τοπικές αρχές να τα εφαρμόσουν και να τα αξιολογήσουν. Η προσέγγιση από «πάνω προς τα κάτω» είναι εμφανής. Οι περιφερειακές αρχές στην Ισπανία -με τις αποκεντρωμένες νομικές εξουσίες τους- είναι η μόνη εξαίρεση στον κανόνα. Επίσης, φαίνεται να υπάρχουν κάποια εργαλεία με θετικό αντίκτυπο για την ΟΔΠΖ στις περιπτώσεις μελέτης, ακόμη και αν σε ορισμένες από αυτές, η εφαρμογή τους δεν ήταν πλήρης, για πολιτικούς, κυρίως, λόγους. Επίσης, οι δημοτικές αρχές, σε όλες τις περιπτώσεις, ασχολούνται με τα ζητήματα της ΟΔΠΖ μέσω παρόμοιων αρμόδιων υπηρεσιών και με τη χρήση πολεοδομικών σχεδίων και δημοτικών κανονισμών ως εργαλεία για έλεγχο και επιβολή. Τα ζητήματα αυτά αφορούν κυρίως στις χρήσεις γης ή τις συγκρούσεις έγγειων ιδιοκτησιακών δικαιωμάτων και τις περισσότερες φορές δεν υπάρχουν άμεσα / διακριτά αποτελέσματα από τις παρεμβάσεις των δημοτικών αρχών. Τέλος, η διασυνοριακή συνεργασία φαίνεται ιδιαίτερα ισχυρή σε θέματα ΟΔΠΖ. Δεν υπάρχουν κατάλληλα νομικά ή θεσμικά μέσα σε τοπικό επίπεδο προκειμένου να αξιοποιηθούν, αλλά ούτε και φαίνεται άμεση προοπτική δημιουργίας τους.

Το δεύτερο βήμα για να προσδιοριστεί ένα βασικό επίπεδο αναφοράς μεταξύ των μελετών περίπτωσης προκύπτει από την αναγνώριση των εμποδίων για την εφαρμογή των προαναφερθέντων νομικών ή θεσμικών εργαλείων σε τοπικό επίπεδο.

Στην περίπτωση της Ελλάδας, η διαχείριση των παράκτιων ζωνών ήταν πάντα ένα ζήτημα που αντιμετωπιζόνταν κεντρικά. Ακόμα και σήμερα, οι διαδικασίες ΟΔΠΖ δεν αφήνουν καμία εξουσία στην τοπική αυτοδιοίκηση. Οι αργές διαδικασίες σχετικά με την προετοιμασία και την έγκριση των χωρικών σχεδίων καθιστούν ανεπίκαιρα τα δεδομένα και τις προτάσεις τους και δημιουργούν προβλήματα εφαρμογής. Δεν υπάρχουν αποτελεσματικοί τρόποι αστυνόμευσης των παράκτιων ζωνών και η επιβολή του νόμου συνήθως προκαλείται μετά από παράπονα και παρεμβάσεις των πολιτών για παράνομη κατοχή και χρήση γης στις ακτές. Τα προβλήματα γίνονται όλο και πιο σοβαρά, αν λάβει κανείς υπόψη τη μακρόχρονη απουσία κονδυλίων ή ανθρώπινων πόρων, ιδίως όσον αφορά στο τοπικό επίπεδο διοίκησης. Οι τοπικές αρχές έχουν συνήθως ελλιπή γνώση για τις πολιτικές και τις πρωτοβουλίες για ΟΔΠΖ που προέρχονται κυρίως από διεθνείς οργανισμούς και θεσμούς (ΕΕ, ΟΗΕ κ.λπ.), ενώ και οι αρμόδιες διοικητικές υπηρεσίες δεν έχουν σχεδόν καμία εκπαίδευση σε αυτά τα θέματα. Επιπλέον, η συνεργασία και ο συντονισμός των σχετικών ΜΚΟ και άλλων οργανώσεων σε τοπικό επίπεδο είναι συχνά περιορισμένος ή ανύπαρκτος, λόγω διαφορών, ανταγωνισμού και συγκρούσεων σχετικά με τα δικαιώματα διαχείρισης των παράκτιων ζωνών.

Στις ελληνικές περιπτώσεις, ένα θετικό στοιχείο είναι ότι υπάρχουν νομικά δεσμευτικά έγγραφα και εργαλεία σχεδιασμού σε τοπικό -δημοτικό και περιφερειακό- επίπεδο. Επίσης, υπάρχουν προβλέψεις για την ΟΔΠΖ σε εργαλεία χωροταξικού σχεδιασμού σε περιφερειακό επίπεδο. Τα θεσμικά όργανα περιβαλλοντικής φύσεως (Φορείς Διαχείρισης) καλύπτουν μέρος της ΟΔΠΖ. Υπάρχουν επίσημες διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού στον αστικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, καθώς και οι σχετικές πληροφορίες είναι προσβάσιμες στο κοινό μέσω διαδικτυακών εφαρμογών (Διαύγεια, πύλη ηλεκτρονικής διακυβέρνησης). Ωστόσο, όπως προκύπτει και από τα ερωτηματολόγια, η συμμετοχή του κοινού στον σχεδιασμό παραμένει ως ένα βαθμό στο γράμμα του νόμου, χωρίς ουσιαστικό και συνεχή χαρακτήρα. Τέλος, οι τοπικές ΜΚΟ φαίνεται να είναι γνώστες των ζητημάτων της ΟΔΠΖ.

Σε σχέση με το τεχνικό τμήμα της ΟΔΠΖ τώρα, υπάρχουν λίγες πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα ιδιοκτησίας παράκτιων εκτάσεων. Στην πραγματικότητα, μόνο ένα πολύ μικρό μέρος της εγγεγραμμένης στο Εθνικό Κτηματολόγιο έκτασης είναι παραθαλάσσια περιοχή (η οποία, ως γνωστόν, στην περίπτωση της Ελλάδας είναι ιδιαίτερα εκτεταμένη). Επίσης, η καταχώριση της γης στο Κτηματολόγιο και η οριοθέτηση της γραμμής αιγιαλού

είναι δύο διαφορετικές και πολλές φορές αλληλοαναιρούμενες διαδικασίες, ενώ δεν υπάρχει ακόμα καμία επιστημονική μέθοδος καθορισμού των ορίων του αιγιαλού.

Κενά και ασάφειες στους νόμους και αδύναμη πολιτική βούληση για την υλοποίησή τους είναι συνήθη φαινόμενα, τα οποία φαίνεται να εξυπηρετούν το υπάρχον σύστημα πολιτικών πελατειακών σχέσεων, αλλά κοστίζουν ακριβά από την άποψη της αποτελεσματικότητας της ΟΔΠΖ. Τέλος, η εφαρμογή ΟΔΠΖ στις διασυνοριακές περιοχές είναι σχεδόν ανύπαρκτη, λόγω ανεπίλυτων ζητημάτων εθνικής κυριαρχίας σε ακτές και θάλασσες μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας.

Στην περίπτωση του Ισραήλ, ένα σημαντικό θετικό στοιχείο είναι ο καθορισμός των ζωνών αιγιαλού και παραλίας ως δημόσια γη, με το πλάτος της ζώνης παραλίας να είναι καθορισμένο σε 100 μέτρα. Υπάρχουν πολλές ΜΚΟ που ασχολούνται με περιβαλλοντικά θέματα, όντας αρκετά καλά ενημερωμένες για την ΟΔΠΖ. Η ΟΔΠΖ περιλαμβάνεται στο χωροταξικό σχεδιασμό σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης. Ωστόσο, ο πιο σημαντικός παράγοντας που διευκολύνει την εφαρμογή σε θέματα ΟΔΠΖ είναι η σαφώς καθορισμένη, άνευ εξαιρέσεων, ζώνη παραλίας.

Η αποκέντρωση διαδικασιών είναι ισχνή, καθώς οι κεντρικά οριζόμενες διαδικασίες ΟΔΠΖ δεν αφήνουν καμία εξουσία στα τοπικά συμβούλια. Η επιβολή των νόμων και των κανονισμών σχεδιασμού από τους τοπικούς επιθεωρητές είναι περιορισμένη, και οι κανονιστικές διατάξεις των δημοτικών συμβουλίων είναι συνήθως ξεπερασμένες. Ο συντονισμός και η συνεργασία των πολιτικών φορέων και οργανώσεων σε τοπικό επίπεδο, καθώς και μεταξύ των επιπέδων διοίκησης είναι συχνά δύσκολη, ειδικά αν τα συμφέροντα των Διμενικών Αρχών σχετικά με την ΟΔΠΖ, διαφέρουν από εκείνα των άλλων οργανισμών στην περιοχή (περιβαλλοντικών οργανώσεων, δημοτικών αρχών).

Κενά, ασάφειες στη νομοθεσία, πολιτικές πελατειακές σχέσεις και αδύναμη πολιτική βούληση για την εφαρμογή της νομοθεσίας, είναι φαινόμενα τα οποία επηρεάζουν συχνά την ΟΔΠΖ με αρνητικό τρόπο. Από την άλλη πλευρά, η ανυπαρξία αναδρομικής ισχύος στους νόμους σχεδιασμού αφήνει ανέπαφα τα λάθη και ατιμώρητες τις παρανομίες του παρελθόντος, ενθαρρύνοντας έτσι την ευκαιριακή ευνοιοκρατία.

Στην περίπτωση της Μάλτας, ένας θετικός παράγοντας είναι η ύπαρξη μιας εθνικής στρατηγικής ΟΔΠΖ και, ειδικότερα, μιας επίσημης έκθεσης για την εφαρμογή της Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης. Επίσης, υπάρχουν νομικά δεσμευτικά έγγραφα και εργαλεία σχεδιασμού σε εθνικό επίπεδο (εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι λόγω του μεγέθους της Μάλτας, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο δεν είναι εύκολα διακριτά). Υπάρχει νομική διάταξη για τον διορισμό Ελεγκτών Περιβάλλοντος. Επιπλέον, ο νόμος περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες συμμετοχικές διαδικασίες στο σχεδιασμό και

φαίνεται ότι οι τοπικές ΜΚΟ έχουν μια καλή γνώση του νομικού θεσμικού συστήματος και των διαδικασιών του.

Παρόλα αυτά, το σύστημα σχεδιασμού της Μάλτας χαρακτηρίζεται για τις διακρίσεις του υπέρ ορισμένων πολιτικά ισχυρών ομάδων, και την συνεπαγόμενη πολιτική του φύση. Όλες οι νομικές και θεσμικές διαδικασίες ΟΔΠΖ ξεκινούν από το κράτος. Υπάρχει περιορισμένη συνεργασία και συντονισμός των υπηρεσιών και οργανισμών σε τοπικό επίπεδο, καθώς και μεταξύ των διαφόρων διοικητικών επιπέδων. Ανθρώπινοι πόροι έχουν κατανεμηθεί για την επιβολή της νομοθεσίας και των πολιτικών σχετικά με την ΟΔΠΖ, αλλά δεν επαρκούν. Τα τοπικά σχέδια είναι δεσμευτικά, αλλά όχι νομικής φύσης, και με τον τρόπο αυτό μπορούν εύκολα να τροποποιηθούν. Επιπλέον, οι πελατειακές σχέσεις είναι υπαρκτές και ενθαρρύνονται από την αδυναμία πολιτικής βούλησης για την εφαρμογή των νόμων, τα κενά, και τις ασάφειες στους νόμους, και τις ιδιαίτερα μεγάλες καθυστερήσεις στις δικαστικές διαδικασίες. Όσον αφορά στη συμμετοχή του κοινού, υπάρχουν σχετικές διατάξεις στη διαδικασία σχεδιασμού, αλλά το περιορισμένο χρονικό περιθώριο που παραχωρείται για την υποβολή των ενστάσεων, μειώνει την αποτελεσματικότητα των συμμετοχικών διαδικασιών.

Η αντίληψη της ακτής ως ζώνη που ο καθένας μπορεί να καταλάβει ή/και να εκμεταλλευτεί, οδηγεί συχνά στην υπερβολική εκμετάλλευση των φυσικών πόρων - το ίδιο πρόβλημα που η ΟΔΠΖ επιδιώκει να διορθώσει. Τέλος, η έλλειψη ενός πλήρως λειτουργικού κτηματολογίου, που θα εξασφάλιζε την παροχή πληροφοριών σχετικά με την ιδιοκτησία της γης στις παράκτιες ζώνες, δημιουργεί μεγάλα εμπόδια στην εφαρμογή των μέτρων πολιτικής.

Οι περιπτώσεις της Ισπανίας έχουν, ως θετική πλευρά, μια εθνική στρατηγική για την ΟΔΠΖ, καθώς είναι η μόνη χώρα που πράγματι πέτυχε την επικύρωση του Πρωτοκόλλου ΟΔΠΖ -η οποία τέθηκε σε ισχύ το 2011. Η αποκέντρωση στη διοίκηση είναι συγκριτικά βελτιωμένη, καθώς οι περιφερειακές αρχές έχουν την δικαιοδοσία έκδοσης νόμων και νομικών εγγράφων. Έτσι, οι θεσμικές διατάξεις σε θέματα σχεδιασμού προέρχονται από τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές. Τα νομικά και θεσμικά πλαίσια προβλέπουν επίσης τον διορισμό Επιθεωρητών Περιβάλλοντος με υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης σχετικής με ΟΔΠΖ. Στους επιθεωρητές αυτούς οφείλεται σε μεγάλο βαθμό το ότι η οριοθέτηση των παράκτιων ζωνών είναι σχεδόν πλήρης. Το 2010, όλα τα επίπεδα διοίκησης υπέγραψαν ένα Πρωτόκολλο Συνεργασίας, το οποίο εφαρμόστηκε μερικώς, κυρίως λόγω της έλλειψης οικονομικών πόρων για την ΟΔΠΖ σε τοπικό επίπεδο.

Γενικά, εξακολουθούν να υπάρχουν συγκρούσεις μεταξύ της οριοθέτησης και της καταχώρισης των τίτλων της ιδιόκτητης παράκτιας γης, κυρίως λόγω των τροποποιήσεων και εξαιρέσεων στη νομοθεσία. Η ΟΔΠΖ αποθαρρύνεται περαιτέρω από την καθυστερημένη

ένταξη σχετικών εργαλείων στο νομικό πλαίσιο, καθώς και τον αργό ρυθμό εφαρμογής τους. Και στις δύο περιπτώσεις, ο υπερβολικός βαθμός οικιστικής ανάπτυξης από την δεκαετία του '60, η οποία έλαβε χώρα χωρίς μέτρα παρακολούθησης και ελέγχου, κάνει ακόμα πιο δύσκολη την εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας. Τέλος, δεν υπάρχει επαρκής γνώση και εμπειρία σχετικά με την ΟΔΠΖ και την επίδρασή της στις ανθρώπινες δραστηριότητες, τόσο από την πλευρά του κοινού όσο και από αυτή των δημοσίων υπαλλήλων.

**Πίνακας 7.** Εμπόδια Εφαρμογής

	Ελλάδα	Ισραήλ	Μάλτα	Ισπανία
Περιορισμένες εξουσίες τοπικής αυτοδιοίκησης	✓	✓	✓	
Απουσία κονδυλίων & ανθρώπινων πόρων	✓	✓	✓	
Ελλιπής εκπαίδευση σε θέματα ΟΔΠΖ	✓		✓	✓
Ελλιπής συντονισμός φορέων	✓	✓	✓	✓
Μειωμένη αποτελεσματικότητα συμμετοχικών διαδικασιών	✓		✓	✓
Τεχνικός προσδιορισμός αιγιαλού (+κτηματολόγιο)	✓		✓	
Κενά στο νομικό πλαίσιο	✓	✓	✓	✓
Αδύναμη πολιτική βούληση	✓	✓	✓	✓
Ζητήματα εθνικής κυριαρχίας	✓			
Αργοπορία εφαρμογής εργαλείων σχεδιασμού	✓	✓		✓

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, 2015

Σε γενικές γραμμές, οι περιπτώσεις μελέτης δείχνουν ότι οι τοπικές αρχές αναγνωρίζουν την μεγάλη σημασία των ακτών για την αστική ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος. Αλλά ακόμη και αν οι παράκτιες περιοχές είναι νομικά αναγνωρισμένες ως δημόσιο αγαθό, τα υπάρχοντα θεσμικά όργανα χωρικού σχεδιασμού και ΟΔΠΖ βελτιώνονται, και οι οργανώσεις πολιτών περιβαλλοντικού αντικειμένου βαθμιαία ισχυροποιούνται, ωστόσο εξακολουθεί να μην υπάρχει κάποιο εργαλείο/μέσο ΟΔΠΖ σε τοπικό επίπεδο.

Οι τοπικές αρχές φαίνεται να αντιμετωπίζουν ένα «επικοινωνιακό χάσμα» μεταξύ των υπηρεσιών τους και των διοικητικών επιπέδων της κεντρικής, κυρίως, διοίκησης. Επιπλέον, η αλληλεπικάλυψη δικαιοδοσιών και αρμοδιοτήτων διαφόρων τομέων διοίκησης

σε ένα σύνθετο περιβάλλον, όπως είναι η παράκτια ζώνη, εμποδίζει τις περισσότερες προσπάθειες συντονισμού.

**Πίνακας 8.** Θετικά Στοιχεία

	Ελλάδα	Ισραήλ	Μάλτα	Ισπανία
Δεσμευτικά εργαλεία σχεδιασμού	✓ (νομικά)	✓ (νομικά)	✓	✓ (νομικά)
Ενημερωμένες ΜΚΟ σε θέματα ΟΔΠΖ	✓	✓	✓	✓
Ενεργές συμμετοχικές διαδικασίες	✓	✓	✓	✓
Οριστικός καθορισμός αιγιαλού		✓		✓
Ορισμός ακτών ως δημόσια γη	✓	✓		✓
Εθνική στρατηγική για ΟΔΠΖ	?		?	?
Ύπαρξη δομών/σωμάτων επιβολής και παρακολούθησης		✓	✓	✓
Δυνατότητα νομοθέτησης σε τοπικό επίπεδο				✓

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, 2015

Τα κενά, οι ασαφείς ορισμοί, οι «γκρίζες ζώνες» των τοπικών νόμων και σχεδίων σε συνδυασμό με την απροθυμία των τοπικών αρχών να εφαρμόσουν τα «μη δημοφιλή» ή «άβολα» τμήματα της νομοθεσίας, οι περιορισμένες γνώσεις τους για την ΟΔΠΖ και οι περιορισμένοι οικονομικοί πόροι τους σε μέτρα παρακολούθησης και επιβολής για την προστασία των ακτών, είναι εμπόδια για την χάραξη και την εφαρμογή των πολιτικών μιας ΟΔΠΖ, καθώς αφήνουν πάντα χώρο για εκτενή και ζημιογόνα εκμετάλλευση των ακτών και μεταφέρουν τα αναπτυξιακά «λάθη» του παρελθόντος στο μέλλον.

Σε πολλές περιπτώσεις, οι τοπικές αρχές επικεντρώνονται σε διαδικασίες σχεδιασμού, οι οποίες στοχεύουν σε «ανάπτυξη», χωρίς ταυτόχρονα να τηρείται το δικαίωμα του κοινού να γνωρίζει και να συμμετάσχει στις διαδικασίες αυτές. Εάν μια από «κάτω προς τα πάνω» προσέγγιση θεωρείται απαραίτητη, οι διαδικασίες συμμετοχής του κοινού θα πρέπει να αναβαθμιστούν και να ενισχυθούν.

Τέλος, η διασυνοριακή συνεργασία στις περιπτώσεις μελέτης απουσιάζει, ιδιαίτερα σε θέματα ΟΔΠΖ.

## 5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η παρούσα έρευνα, εκτός από την δημιουργία της απαραίτητης βάσης για την εφαρμογή ενός εργαλείου GIS συμμετοχής των πολιτών σε ΟΔΠΖ και για την ανάπτυξη μιας εργαλειοθήκης εναλλακτικών μέσων σχετικής πολιτικής, μπορεί με τη διάδοσή της να ωφελήσει πολλούς τοπικούς παράγοντες για τους οποίους η ΟΔΠΖ εντάσσεται στο πεδίο αρμοδιοτήτων τους. Οι φορείς αυτοί μπορεί να είναι: 1) οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης που αντιμετωπίζουν την εντατικοποίηση των πιέσεων για παράκτια ανάπτυξη και ανησυχούν για τους αυξανόμενους κινδύνους από φυσικές καταστροφές, 2) άλλα κυβερνητικά και εκλεγμένα όργανα σχετικά με την ΟΔΠΖ γενικά και με τον χωροταξικό σχεδιασμό ειδικότερα και 3) φορείς κοινωνικού χαρακτήρα (ΜΚΟ) που δραστηριοποιούνται μέσα στις πόλεις, περιφέρειες και σε εθνικό επίπεδο.

Οι πληροφορίες που παρουσιάζονται στην παρούσα έρευνα αντιπροσωπεύουν τα αποτελέσματα μιας αρχικής συνοπτικής ανάλυσης. Μια λεπτομερέστερη συγκριτική ανάλυση θα περιλαμβάνεται στην επόμενη έκθεση του Προγράμματος MARE NOSTRUM. Η επόμενη αυτή έκθεση θα εκδοθεί σε μεταγενέστερα στάδια του έργου.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση

- ΥΠΕΧΩΔΕ (1997) Ν. 2508/1997 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ Α' 124/13.06.1997
- ΥΠΕΧΩΔΕ (1999) Νόμος 2742/1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις», ΦΕΚ Α' 207/7.10.1999
- ΥΠΕΧΩΔΕ (2001) Νόμος 2971/2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ Α' 285/19.12.2001
- ΥΠΕΧΩΔΕ κ.ά. (2007), Κ.Υ.Α. 4110/2007 «Χαρακτηρισμός της χερσαίας και θαλάσσιας περιοχής των υγροτόπων του Δέλτα στις εκβολές του ποταμού Έβρου και της ευρύτερης περιοχής του ως Εθνικό Πάρκο με την ονομασία Εθνικό Υγροτοπικό Πάρκο Δέλτα Έβρου», ΦΕΚ Δ' 102/16.03.2007

### Ξενόγλωσση

- Israeli Parliament (2008) *Local authorities law*. Israel
- Malta Environment and Planning Authority (2002) *Grand harbour local plan*. Malta.
- Maltese State (1992) *Development Planning Act*. Cap. 356 of the Laws of Malta.



- Maltese State (2010) *Environment and Development Planning Act*. Cap. 504 of the Laws of Malta.
- MARE NOSTRUM Project (2013) First Report: *Legal-institutional frameworks for coastline management: The international, EU and national levels*. ENPI CBC MED.
- MARE NOSTRUM Project (2015) *Second report: Existing practices and impediments to implementation: The local and cross national level*. ENPI CBC MED.
- Ministry for Development of Infrastructure of Malta (1990) *Structure Plan Malta*. Malta: Environment and Planning Authority (MEPA).
- Ministry of Environment of Israel (2004) *Coastal environment protection law*. Israel National Planning and Building Council of Israel (2012) *National outline plan for the Mediterranean Coast (NOP 13)*. Israel.
- Regional Authority of Valencia (1986) *Decree 89/1986 on the Legal Regime of L'Albufera Natural Park*. Valencia, Spain.
- Regional Authority of Valencia (2004) *Law 4/2004 on territorial planning and landscape Protection*. Valencia, Spain.
- Valencia City Council (2010) *Municipal bylaw on the use of Valencia's beaches and adjacent areas*. Valencia, Spain
- Spanish Government (2013) *Law 2/2013 on protection and sustainable use of the coastline and modification of the Coastal Act*. Spain
- Sylaios, G., et al. (2015) "A tool for coastal setbacks demarcation over rough, impermeable shores: The test case of Kavala coastline (Northern Greece)". *Coastal Management*, 43 (5), pp. 519-538.

Κωνσταντίνος Λαλένης  
 Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,  
 Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, Βόλος, 383 34  
 e-mail: klalenis(AT)prd.uth.gr

Ιωάννης Παπαθεοχάρης  
 Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, M.Sc.,  
 Καρδίτσα, 43100  
 e-mail: ioannis.papath(AT)gmail.com

## **Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Θαλάσσιες Χρήσεις: Εννοιολογικά και Θεωρητικά ζητήματα**

**Μαριλένα Παπαγεωργίου**

*Εντεταλμένη Επίκουρη Καθηγήτρια, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας*

### **Περίληψη**

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός-ΘΧΣ, αποτελεί μια εξαιρετικά κρίσιμη διαδικασία, η οποία -εκτός από το να δώσει λύση στα ήδη συσσωρευμένα προβλήματα υποβάθμισης των θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων, ευελπιστεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά και όλα εκείνα τα σύγχρονα ζητήματα που άπτονται της ανταγωνιστικότητας των πολλαπλών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται πλέον στη θάλασσα, αλλά και του κινδύνου υπέρβασης της φέρουσας ικανότητας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Το παρόν άρθρο εξετάζει ζητήματα ΘΧΣ και ειδικότερα ζητήματα οργάνωσης και ρύθμισης των χρήσεων στο χώρο της θάλασσας. Ύστερα από τις απαραίτητες αναλύσεις, το άρθρο διαπιστώνει ότι οι βασικότερες διαφορές μεταξύ θαλάσσιου χώρου και στεριάς (και οι οποίες επηρεάζουν σημαντικά τη λογική του σχεδιασμού των θαλάσσιων χρήσεων) σχετίζονται με το ιδιοκτησιακό και το θεσμικό καθεστώς, αλλά και τη σύσταση και την κάλυψη του θαλάσσιου χώρου. Το άρθρο συμπεραίνει ότι ο ΘΧΣ και η ρύθμιση των θαλάσσιων χρήσεων θα πρέπει να γίνεται σε πολλαπλές κλίμακες (τοπική, περιφερειακή και εθνική), ενώ ειδικά στην τοπική κλίμακα δεν θα πρέπει να περιορίζεται αποκλειστικά στο χώρο της θάλασσας, αλλά να συμπεριλαμβάνει και χερσαίο χώρο, όπως ισχύει κατά την ΟΔΠΧ. Το άρθρο καταλήγει ότι για την καλύτερη εφαρμογή της Οικοσυστημικής Προσέγγισης, ο ΘΧΣ δεν θα πρέπει να περιορίζεται στα Χωρικά Ύδατα ενός παράκτιου κράτους, αλλά να εξαντλεί ει δυνατόν τα όρια της ΑΟΖ, ώστε να συμπεριλάβει σύνολα οικοσυστημάτων (και όχι απλώς υποδιαίρέσεις αυτών).

### **Λέξεις κλειδιά**

*Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, θαλάσσιες χρήσεις, σχεδιασμός θαλάσσιων χρήσεων*

## ***Marine Spatial Planning and Sea Uses: conceptual and theoretical approaches***

### ***Abstract***

*Marine Spatial Planning - MSP is an emerging procedure and tool, aiming to confront continuous decline of oceans and seas, as well as to deal with constantly growing user-user conflicts and user-environment conflicts taking place at the marine environment, resulting in the loss of marine biodiversity and the ability of marine ecosystems to deliver services. The present paper deals with theoretical issues on MSP, as well as with issues related to the sea-uses and sea-use planning. The paper indicates that -even if sharing common philosophy and methodology- sea-use and land-use planning may differ, due to the differences (between sea and land) related to the legal and property status and the sea-cover and the composition of the marine space. The paper also argues that MSP must adapt to a multi-scalar approach (as does terrestrial spatial planning with national, regional and local plans) whilst in the local scale these plans should cover land parts as well, so as to achieve integrated coastal and marine management. Finally, the paper suggests that optimal adaptation to the Ecosystem Approach, can only be achieved if MSP extends to marine spaces beyond the Territorial Waters of a coastal state (ideally up to the EEZ), so as to include entities of ecosystems and not just their subdivisions.*

### **Keywords**

*Marine Spatial Planning, sea uses, sea-use planning*

#### **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Όπως επιβεβαιώνει σειρά μελετών (π.χ. Millennium Ecosystem Assessment, 2005), η διαρκώς αυξανόμενη εκμετάλλευση των πόρων της θάλασσας των τελευταίων δεκαετιών, σε συνδυασμό με τη διαρκή αύξηση των θαλάσσιων χρήσεων και δραστηριοτήτων (εκτατικά και αριθμητικά) (Maes, 2008), έχουν προκαλέσει σοβαρές απώλειες στη βιοποικιλότητα των θαλασσών και μη αναστρέψιμες βλάβες στο θαλάσσιο περιβάλλον. Μια εξέλιξη, η οποία εκτός από επιβάρυνση και υποβάθμιση των ωκεανών (Smith κ.ά., 2011; Douvère, 2008), συνεπάγεται επιπλέον σοβαρές επιπτώσεις στη δυνατότητα των θαλάσσιων οικοσυστημάτων να παρέχουν υπηρεσίες προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον (Gilliland και Laffoley, 2008).

Στο πλαίσιο αυτό, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) αποτελεί μια σχετικά πρόσφατη, αλλά εξαιρετικά κρίσιμη διαδικασία, η οποία -εκτός από το να δώσει λύση στα ήδη συσσωρευμένα προβλήματα υποβάθμισης του θαλάσσιου και παράκτιου οικοσυστήματος- ευελπιστεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά και όλα εκείνα τα σύγχρονα ζητήματα που άπτονται της σύγκρουσης των πολλαπλών δραστηριοτήτων που πλέον αναπτύσσονται στη θάλασσα (user-user conflicts), αλλά και τον κίνδυνο υπέρβασης της φέρουσας ικανότητας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, λόγω της εντατικής ανάπτυξης των διάφορων δραστηριοτήτων (user-environment conflicts) (Ehler και Douvere, 2009).

Γενικότερα, η προστασία των θαλασσών, καθώς και η θέσπιση κανόνων και αρχών για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα, αποτελούν ζητήματα τα οποία απασχολούν τις τελευταίες δεκαετίες έναν διαρκώς αυξανόμενο αριθμό διεθνών οργανισμών και κρατών (Μπεριάτος και Παπαγεωργίου, 2010). Αναμφίβολα, ανάμεσα στους βασικότερους οργανισμούς χάραξης πολιτικής για την προστασία και τη διαχείριση των θαλασσών, συγκαταλέγεται ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών -που αποτελεί και τον κυριότερο εκφραστή πολιτικών σε παγκόσμια κλίμακα- αλλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία συχνά πρωτοπορεί (έναντι άλλων υπερεθνικών φορέων) σε θέματα περιβαλλοντικού σχεδιασμού της Ευρωπαϊκής Ηπείρου. Παρ' όλη τη δραστηριοποίηση όμως, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός εξακολουθεί να βρίσκεται σε πολύ πρώιμο στάδιο έρευνας, με περιορισμένες εφαρμογές, γι' αυτό και απαιτείται συστηματικότερη μελέτη και διερεύνηση (Beriatos και Parageorgiou, 2011).

**Πίνακας 1.** Κύρια διεθνή και ευρωπαϊκά κείμενα για το θαλάσσιο χώρο και σχεδιασμό

<i>Κείμενα και Συμβάσεις παγκόσμιας εμβέλειας (O.H.E.)</i>
• Διεθνής Σύμβαση της Βαρκελώνης (1975) για την προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη ρύπανση, στο πλαίσιο της οποίας υπογράφηκε το Πρωτόκολλο της Μαδρίτης (2008) για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση του Παράκτιου Χώρου (ICZM Protocol)
• Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982)
• «Agenda 21», Παγκόσμια Διάσκεψη για το Περιβάλλον, Ρίο ντε Τζανέιρο (1992)
• Διεθνής Σύμβαση για τη Βιολογική Ποικιλότητα (Convention on Biological Diversity – CBD), Παγκόσμια Διάσκεψη για το Περιβάλλον, Ρίο ντε Τζανέιρο (1992)
<i>Κείμενα και Οδηγίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο (E.E.)</i>
• Οδηγία 2008/56/ΕΚ για τη Θαλάσσια Στρατηγική (Marine Strategy Framework Directive)
• Οδηγία 2014/89/ΕΚ για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό – ΘΧΣ (Maritime Spatial Planning – MSP)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, 2015

Στο πλαίσιο αυτό, το παρόν άρθρο εξετάζει ζητήματα θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και ειδικότερα ζητήματα οργάνωσης και ρύθμισης του θαλάσσιου χώρου και των θαλάσσιων χρήσεων. Ειδικότερα, αφού παρουσιαστούν κάποια θεωρητικά και εννοιολογικά ζητήματα για τις θαλάσσιες χρήσεις, σε σχέση με τις συνέργειες και τις ασυμβατότητες, καθώς και σε σχέση με τα συναφή εργαλεία για την καλύτερη οργάνωση των θαλάσσιων χρήσεων, το άρθρο εστιάζει σε ζητήματα θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Ειδικότερα, τίγονται ζητήματα μεθοδολογικών προσεγγίσεων κατά το σχεδιασμό (οικοσυστημική προσέγγιση έναντι του τομεακού σχεδιασμού), ζητήματα κλίμακας σχεδιασμού, διαφορών αλλά και συσχετισμών μεταξύ χερσαίου και θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, καθώς και θέματα γεω-χωρικών δεδομένων. Απώτερος σκοπός του άρθρου είναι να κωδικοποιήσει θεωρητικά ζητήματα για τον Θ.Χ.Σ., αλλά και να συμβάλει γενικότερα στο διάλογο που έχει πρόσφατα ξεκινήσει και διαρκώς εξελίσσεται σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο σε θέματα θαλάσσιας χωροταξίας.

## **2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

### **2.1 Θεωρητικές και εννοιολογικές διευκρινήσεις**

Έως και το πρόσφατο παρελθόν, οι δραστηριότητες που λάμβαναν χώρα στη θάλασσα, εκτός από ιδιαίτερα περιορισμένες ήταν και απόλυτα συνυφασμένες με το υδάτινο στοιχείο (π.χ. ναυσιπλοΐα, αλιεία κ.λπ.). Ωστόσο, οι τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων δεκαετιών -που έδωσαν τη δυνατότητα ανάπτυξης και άλλων δραστηριοτήτων στη θάλασσα- συνέβαλαν σημαντικά στη διεύρυνση των χρήσεων που δυνητικά μπορούν να χωροθετηθούν στον παράκτιο, αλλά και υπεράκτιο χώρο.

Επιχειρώντας κανείς μια ιστορική αναδρομή στις δραστηριότητες που φιλοξένησε και εξακολουθεί να φιλοξενεί ο χώρος της θάλασσας, δεν μπορεί παρά να ξεκινήσει καταγράφοντας την αλιεία και τη ναυσιπλοΐα ως τις αρχαιότερες από αυτές. Έκτοτε -και μόλις τον περασμένο αιώνα- καταγράφονται για πρώτη φορά οι εξορύξεις, αρχικά αδρανών υλικών (αρχές 20ού αι.) και στη συνέχεια υδρογονανθράκων (μετά το 1960), ενώ αρκετά πιο πρόσφατα οι οργανωμένες υδατοκαλλιέργειες και η παραγωγή ΑΠΕ από την αξιοποίηση των ανέμων και των κυμάτων.

Συνολικά, οι δραστηριότητες και οι χρήσεις που έως και σήμερα καταγράφονται στο χώρο της θάλασσας είναι οι:

- Ναυσιπλοΐα και θαλάσσιες μεταφορές
- Αλιεία
- Εξόρυξη υδρογονανθράκων και αδρανών υλικών

- Παραγωγή και μεταφορά ενέργειας
- Υδατοκαλλιέργειες
- Τουρισμός / Αναψυχή
- Έρευνα και προστασία του θαλάσσιου οικοσυστήματος και των ενάλιων αρχαιοτήτων
- Στρατιωτικές χρήσεις και δραστηριότητες

Σύμφωνα με τους Smith κ.ά. (2011), οι χρήσεις και δραστηριότητες που δύνανται να ασκηθούν στο χώρο της θάλασσας μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις κατηγορίες:

- δραστηριότητες που σχετίζονται με τη ναυτιλία και τη ναυσιπλοΐα, τόσο για εμπορικούς και μεταφορικούς σκοπούς, όσο και για στρατιωτικούς λόγους.
- παραγωγικές δραστηριότητες που ως σκοπό έχουν την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων (όπως είναι η αλιεία, η εξόρυξη υδρογονανθράκων κ.ο.κ.).
- δραστηριότητες που σχετίζονται με την αναψυχή, την έρευνα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Παράλληλα, όσον αφορά σε άλλες κατηγοριοποιήσεις που γίνονται, αυτές στηρίζονται σε χωρο-χρονικά κριτήρια και χαρακτηριστικά. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τους Gramolini κ.ά. (2013), οι χρήσεις και δραστηριότητες της θάλασσας μπορούν να διακριθούν:

α) με βάση την οριζόντια θέση τους, σε:

- χρήσεις που αναπτύσσονται στην υδάτινη στήλη και την επιφάνεια της θάλασσας (pelagic sea uses)
- χρήσεις που αναπτύσσονται επί του βυθού της θάλασσας (benthic sea uses)
- χρήσεις που διατρέχουν όλα τα επίπεδα της θάλασσας (whole water column sea uses)

β) με βάση την επιφάνεια που καταλαμβάνουν, σε<sup>1</sup>:

- χρήσεις που καταλαμβάνουν μικρή έκταση
- χρήσεις που καταλαμβάνουν μεσαία έκταση
- χρήσεις που καταλαμβάνουν μεγάλη έκταση

γ) με βάση τη διάρκεια και περιοδικότητα της δραστηριότητας, σε:

- μικρής διάρκειας / περιοδικές χρήσεις (π.χ. αλιεία)
- μεσαίας ή/και ετήσιας διάρκειας χρήσεις
- μεγάλης διάρκειας ή/και μόνιμες χρήσεις (π.χ. θαλάσσια αιολικά πάρκα, υποθαλάσσιοι αγωγοί)

<sup>1</sup> Σημειώνεται ότι στην κατηγοριοποίηση των Gramolini κ.ά. (2013), με βάση το κριτήριο της επιφάνειας που καταλαμβάνουν οι θαλάσσιες χρήσεις, δεν έχει ληφθεί υπόψη η περίπτωση των γραμμικών επιφανειών (π.χ. διάδρομοι ναυσιπλοΐας, διάδρομοι/αγωγοί μεταφοράς ενέργειας κ.λπ.).

Τέλος, σύμφωνα με τους Gramolini κ.ά. (2013) Smith κ.ά. (2011) και Maes (2008), μια τέταρτη κατηγοριοποίηση, μπορεί επίσης να γίνει<sup>2</sup>:

δ) με βάση την «κινητικότητα», σε:

- στατικές δραστηριότητες (fixed activities), στις οποίες περιλαμβάνονται όλες εκείνες οι δραστηριότητες που σχετίζονται με το βυθό και το υπέδαφος της θάλασσας (π.χ. εξορύξεις),
- μη στατικές/κινητές δραστηριότητες (mobile activities), στις οποίες περιλαμβάνονται όσες δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα στην υδάτινη στήλη (π.χ. αλιεία), αλλά και την επιφάνεια της θάλασσας (π.χ. ναυσιπλοΐα).

Ωστόσο, παρατηρώντας κανείς ειδικά την τελευταία κατηγοριοποίηση σε «στατικές» ή «κινητές» δραστηριότητες, θα διαπιστώσει ότι η διάκριση αυτή μάλλον είναι παραπλανητική και άστοχη, καθώς εστιάζει αποκλειστικά και μόνο στο εάν μια δραστηριότητα συνοδεύεται από την ύπαρξη -ή μη- μιας μόνιμης εγκατάστασης. Ωστόσο, το γεγονός ότι μια θαλάσσια δραστηριότητα/χρήση δεν συνοδεύεται από κάποια μόνιμη εγκατάσταση, δεν αναιρεί το γεγονός ότι η δραστηριότητα αυτή, για την άσκηση της δεν δεσμεύει σε μόνιμη βάση κάποιο χώρο (π.χ. διάδρομοι ναυσιπλοΐας). Η σύγχυση, ίσως να έχει επικρατήσει λόγω της αδυναμίας αντιστοίχισης των θαλάσσιων χρήσεων με ένα συγκεκριμένο/διακριτό είδος κάλυψης (όπως ισχύει στη στεριά με τις καλύψεις γης), αφού στην περίπτωση της θάλασσας, η υδάτινη επιφάνεια αποτελεί τη μία και μοναδική/αδιαφοροποίητη κάλυψη, πάνω στην οποία ασκούνται όλων των ειδών οι δραστηριότητες. Ενδεχομένως λοιπόν, η ανάγκη για διαχωρισμό/διάκριση των δραστηριοτήτων σε στατικές ή μη, να έχει να κάνει με την ανάγκη να υπερτονιστεί ο πολυεπίπεδος/τετραδιάστατος χαρακτήρας της θάλασσας (επιφάνεια, υδάτινη στήλη, βυθός, υπέδαφος), αλλά και να αναδειχθεί η δυνατότητα χωρο-χρονικού σχεδιασμού των θαλάσσιων χρήσεων (εκ περιτροπής ή/και συνδυαστικά στον ίδιο χώρο).

Σε κάθε περίπτωση -και δεδομένου ότι ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο- αυτό που απαιτείται, είναι: α) η περαιτέρω αποσαφήνιση των σχετικών όρων και ορολογίας, προκειμένου να αποφεύγονται εννοιολογικές συγχύσεις και παρεξηγήσεις και β) η περαιτέρω διερεύνηση των συσχετισμών ή/και ενδεχόμενα διαφοροποιήσεων σε σχέση με τη μεθοδολογία του χωρικού σχεδιασμού μεταξύ θαλάσσιων χρήσεων και χρήσεων γης.

<sup>2</sup> Δεδομένου ότι οι Gramolini κ.ά. (2013), ασχολούνται με τις χρήσεις στον παράκτιο χώρο, προβλέπεται και μια 5η κατηγοριοποίηση, με βάση την οριζόντια θέση μιας χρήσης ή δραστηριότητας, δηλαδή εάν εντοπίζεται στη στεριά ή τη θάλασσα.

## 2.2 Συνέργειες και ασυμβατότητες στο χώρο της θάλασσας

Είναι γεγονός ότι ο πολυδιάστατος/πολυεπίπεδος χαρακτήρας της θάλασσας αποτελεί ένα εξαιρετικά κομβικό χαρακτηριστικό το οποίο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά το Θ.Χ.Σ., καθώς εξαιτίας αυτής της ιδιαιτερότητας δίνεται η δυνατότητα αξιοποίησης της ίδιας θαλάσσιας περιοχής για την ανάπτυξη περισσότερων της μιας χρήσης (Smith κ.ά., 2011; Douvère, 2010 κ.λπ.). Όμως, το ερώτημα είναι: ποιές είναι οι χρήσεις αυτές που δύνανται να συνυπάρξουν στην ίδια θαλάσσια περιοχή, έστω και ετεροχρονισμένα ή/και ταυτόχρονα, αλλά σε διαφορετικό επίπεδο (από το υπέδαφος του βυθού έως και την επιφάνεια της θάλασσας);

**Πίνακας 2.** Συμβατές και ασύμβατες θαλάσσιες χρήσεις (εκτίμηση)

	Θάλασσα Αιολικά Πάρκα	Προστατευόμενες Περιοχές	Αλιευτικές Ζώνες	Θάλασσα ως δημόσιο αγαθό	Καλώδια και αγωγοί	Τουρισμός	Θαλάσσιες Μεταφορές/ Διαδρομές	Λιμάνια και Μώλοι	Απορροές από γεωργία	Εξαγωγή Άμμου και Αμμοχάλικου	Εξόρυξη (Πετρέλαιο/ΦυσικόΑέριο)	Απόθεση υλικών	Υδατοκαλλιέργειες	Κέντρα Παράκτιων υπηρεσιών	Περιοχές διατήρησης της φύσης	Προστατευόμενες Ακτές	Στρατιωτική χρήση
Θάλασσα Αιολικά Πάρκα																	
Προστατευόμενες Περιοχές																	
Αλιευτικές Ζώνες																	
Θάλασσα ως δημόσιο αγαθό																	
Καλώδια και αγωγοί																	
Τουρισμός																	
Θαλάσσιες Διαδρομές																	
Λιμάνια και Μώλοι																	
Απορροές από γεωργία																	
Εξαγωγή Άμμου & Αμμοχάλικου																	
Εξόρυξη(Πετρέλαιο/ΦυσικόΑέριο)																	
Απόθεση υλικών																	
Υδατοκαλλιέργειες																	
Κέντρα Παράκτιων υπηρεσιών																	
Περιοχές διατήρησης της φύσης																	
Προστατευόμενες Ακτές																	
Στρατιωτική χρήση																	
		Ασύμβατες χρήσεις					Συμβατές χρήσεις υπό προϋποθέσεις						Συμβατές χρήσεις				

Πηγή: Gee et al., 2006



Η συζήτηση περί συμβατών και ασύμβατων χρήσεων στο χώρο της θάλασσας, ενώ έχει ξεκινήσει από την περασμένη δεκαετία (2000), ακόμη βρίσκεται σε αρκετά πρώιμο στάδιο. Ανάμεσα στις πρώτες προσπάθειες καταγραφής ασύμβατων χρήσεων συγκαταλέγεται αυτή από τους Gee κ.ά. (το 2006) – με αρκετές ωστόσο εννοιολογικές αστοχίες, αλλά και υποκειμενικότητα κατά τον προσδιορισμό των ασύμβατων χρήσεων (βλέπε Πίνακα 2).

Λίγα χρόνια μετά (το 2009), μια ακόμη προσπάθεια που επιχειρήθηκε από τους Ehler και Douvere (στο πλαίσιο σύνταξης ενός Οδηγού για Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό από την UNESCO), ενώ ήταν σαφώς πιο προσεγμένη και αναλυτική, κατέληξε τελικά να καταγράφει μεθόδους άσκησης των διαφόρων δραστηριοτήτων της θάλασσας -άρα όχι χρήσεις- διαπιστώνοντας αυτονόητες ασυμβατότητες (π.χ. ότι ο καταδυτικός τουρισμός είναι ασύμβατος με την αλιεία με δίχτυα ή ότι δεν μπορούν να συνυπάρξουν οι διάδρομοι ναυσιπλοΐας με τις εγκαταστάσεις ιχθυοκαλλιεργειών...). Στον Πίνακα 3, καταγράφονται αναλυτικά το σύνολο των θαλάσσιων δραστηριοτήτων (με τις διάφορες μεθόδους άσκησης τους) που περιλαμβάνονται στον διπλής εισόδου Πίνακα matrix των Ehler και Douvere (2009).

**Πίνακας 3.** Κατηγορίες και υποκατηγορίες θαλασσιών δραστηριοτήτων

1) εμπορική αλιεία: δίχτυα,	16) αναψυχή: μικρά σκάφη,	28) αγωγοί/ καλώδια,
2) εμπορική αλιεία: γάντζος,	17) αναψυχή: καταδύσεις,	29) εξόρυξη αμμοχάλικου,
3) εμπορική αλιεία :παγίδες,	18) αναψυχή: παρατήρηση άγριας	30) υπεράκτιες ΑΠΕ:
4) εμπορική αλιεία: καμάκια,	ζωής,	ανεμογεννήτριες,
5) εμπορική αλιεία: τράτες με	19) ναυσιπλοΐα,	31) υπεράκτιες ΑΠΕ: κυματική
εκσκαφείς	20) λιμάνια και μώλοι,	ενέργεια,
6) εμπ. αλιεία: τράτες με δίχτυα,	21) βυθοκόρηση πυθμένα	32) υπεράκτιες ΑΠΕ: παλιρροϊκή
7) εμπ. αλιεία: δίχτυα γρι-γρι,	λιμανιού,	ενέργεια,
8) εμπ. αλιεία: πεζότρατες,	22) εναπόθεση υλικών	33) υπεράκτιες ΑΠΕ: ρεύματα,
9) εμπ. αλιεία: γρι-γρι,	βυθοκόρησης,	34) εγκαταστάσεις αφαλάτωσης,
10) υπεράκτιες υδατοκαλλιέργειες,	23) υπεράκτια αεροδρόμια,	35) δέσμευση άνθρακα,
11) ερασιτεχνική αλιεία: γάντζος,	24) υπεράκτιες βιομηχανικές	36) στρατιωτικές λειτουργίες,
12) ερασιτ. αλιεία: παγίδες,	εγκαταστάσεις,	37) Ζώνες Προστασίας,
13) ερασιτ. αλιεία: όστρακα	25) υπεράκτιοι σταθμοί άντλησης	38) Θαλάσσια Θεματικά Πάρκα,
14) αναψυχή: ιστιοπλοΐα,	πετρελαίου,	39) Επιστ. Έρευνα,
15) αναψυχή: κρουαζιέρες,	26) έρευνα για υδρογονάνθρακες	40) ενάλιες αρχαιότητες
	27) εκμ/λευση υδρογονανθράκων,	

Πηγή: Προσαρμογή από Ehler και Douvere, 2009

Παρατηρώντας κανείς προσεκτικά και τις δύο παραπάνω προσπάθειες από τους Gee et al. και τους Ehler και Douvere, πέραν από τυχόν ελλείψεις ή αστοχίες, αυτό που διαπιστώνει είναι ότι και στις δύο περιπτώσεις εξετάζεται η συμβατότητα ή ασυμβατότητα μεταξύ δύο και μόνον θαλάσσιων χρήσεων, δηλαδή ανά ζεύγος χρήσεων. Τι γίνεται όμως στην περίπτωση που την ίδια θαλάσσια περιοχή «διεκδικούν» περισσότερες των δύο χρήσεων, κάτι το οποίο άλλωστε είναι και το συνηθέστερο στην πράξη; Εκ των πραγμάτων, σε τέτοιες περιπτώσεις, λύση δεν μπορεί να δώσουν απλοί Πίνακες, όπως είναι οι διπλής εισόδου (Matrices), αλλά πολύ πιο σύνθετες αναλύσεις, όπως είναι οι (Smith κ.ά., 2011):

- Εκτίμηση Σωρευτικών Επιπτώσεων (Cumulative Impact Assessment), η οποία επιτυγχάνεται με την ποσοτικοποίηση, χαρτογράφηση και αξιολόγηση της συχνότητας και έντασης των θαλάσσιων χρήσεων που συνυπάρχουν σε μια περιοχή, σε διαδοχικές χρονικές στιγμές (χωρο-χρονική ανάλυση) (Evans και Klingner, 2008).
- Εκτίμηση Τρωτότητας (Vulnerability Analysis/Assessment) του οικοσυστήματος, η οποία αξιολογείται βάσει της ευαισθησίας που επιδεικνύουν τα διάφορα στοιχεία του οικοσυστήματος σε διάφορες απειλές (Zacharias και Gregr, 2005). Η αξιολόγηση στηρίζεται στη χρήση αντιπροσωπευτικών δεικτών, σε σχέση με τις επιπτώσεις των ανθρωπογενών απειλών στο οικοσύστημα (Halpern κ.ά., 2007).

Συμπερασματικά ωστόσο, θα πρέπει να τονιστεί ότι τα παραπάνω εργαλεία και αναλύσεις, ενώ είναι αναγκαία κατά το σχεδιασμό των θαλάσσιων χρήσεων, σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να θεωρηθούν ικανά και αξιόπιστα ώστε να δώσουν όλες τις απαραίτητες λύσεις/απαντήσεις κατά το σχεδιασμό των θαλάσσιων χρήσεων. Αυτό συμβαίνει καθώς πολλά από τα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για να είναι ακριβείς οι αναλύσεις αυτές είτε είναι ανύπαρκτα, είτε ανεπίκαιρα, είτε διατίθενται σε ακατάλληλη κλίμακα ανάλυσης. Επίσης, οι μέθοδοι ανάλυσης που χρησιμοποιούνται στα εργαλεία αυτά, δεν λαμβάνουν υπόψη τις κοινωνικο-οικονομικές ιδιαιτερότητες μιας περιοχής (π.χ. τη συμβολή μιας δραστηριότητας στην τοπική οικονομία κ.λπ.). Επομένως, μόνον επικουρική μπορεί να είναι η συμβολή τους κατά τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό.

### **3. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

#### **3.1 Από τον τομεακό σχεδιασμό στην οικοσυστημική προσέγγιση**

Αν και σε αρκετά πρώιμο στάδιο εφαρμογής σε παγκόσμιο επίπεδο (Douvere 2010), ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός εικάζεται ότι ξεκίνησε να εφαρμόζεται για πρώτη φορά κάπου τη δεκαετία του 1970 (Douvere και Ehler, 2009; Douvere, 2008; Maes, 2008)

και συγκεκριμένα με αφορμή τη δημιουργία Θαλάσσιων Προστατευόμενων Περιοχών<sup>3</sup>. Ωστόσο, το γεγονός ότι μέχρι σήμερα υπάρχουν ελάχιστα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια, δεν σημαίνει ότι ο χώρος της θάλασσας χαρακτηρίζεται από έλλειψη σχεδιασμού. Αντίθετα, σχεδιασμός στο χώρο της θάλασσας υπάρχει εδώ και αιώνες.

Οι πρώτες, πρώιμες απόπειρες σχεδιασμού στο χώρο της θάλασσας αφορούν στην αλιεία<sup>4</sup>, αλλά και τη ναυσιπλοΐα σε συνδυασμό με τις σχετικές λιμενικές υποδομές<sup>5</sup> (Smith κ.ά., 2011). Έκτοτε, η διαρκώς αυξανόμενη κίνηση στη θάλασσα έκανε απαραίτητη τη δημιουργία δικτύου διαδρόμων ναυσιπλοΐας, η οποία πιο πρόσφατα συνδυάστηκε με τον προσδιορισμό των Εξαιρετικά Ευαίσθητων Θαλάσσιων Περιοχών (Particularly Sensitive Sea Area - PSSA, International Maritime Organization) προκειμένου να περιοριστούν οι επιπτώσεις της ναυσιπλοΐας στο θαλάσσιο περιβάλλον. Και για τις εξορύξεις όμως -αρχικά αδρανών υλικών και αργότερα υδρογονανθράκων- υπήρξε ενδιαφέρον και πρώιμος σχεδιασμός. Μάλιστα, ειδικά στην περίπτωση της ενέργειας -πέραν της εξόρυξης υδρογονανθράκων από το υπέδαφος του βυθού- οι ανάγκες για υποθαλάσσιους αγωγούς και καλώδια, καθώς και για παραγωγή ενέργειας (αιολική, κυματική ενέργεια κ.λπ.)- οδήγησε εδώ και δεκαετίες σε περαιτέρω ρυθμίσεις στο χώρο της θάλασσας. Τέλος, στα αρκετά πιο πρόσφατα χρόνια, ενδιαφέρον υπήρξε και για τις Θαλάσσιες Προστατευόμενες Περιοχές και τις υδατοκαλλιέργειες που, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, αποτελούν και τις πρώτες απόπειρες για χωροταξία στο θαλάσσιο χώρο (Smith κ.ά., 2011).

Ωστόσο, ενώ ο τομεακός σχεδιασμός στο χώρο της θάλασσας αποτελεί την πλέον διαδεδομένη πρακτική εδώ και αιώνες, τις τελευταίες δεκαετίες άρχισε να διαπιστώνεται η ανάγκη για μια πιο οικοσυστημική προσέγγιση κατά το σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου (Ecosystem Approach - ECAP). Με άλλα λόγια, άρχισε να επιχειρείται μια στροφή από τον τομεακό σχεδιασμό (και τα τομεακά σχέδια για την αλιεία, τις ΑΠΕ, τις υδατοκαλλιέργειες κ.ο.κ.) σε μια πιο τοπο-κεντρική θεώρηση της διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου (area-based ή space-based management), επ' ωφελεία των φυσικών οικοσυστημάτων.

Η οικοσυστημική προσέγγιση -αν και ιδιαίτερα διαδεδομένη από τη δεκαετία του 1980 ανάμεσα στους θαλάσσιους βιολόγους και ιχθυολόγους- αποτελεί μια έννοια που ακόμη δεν έχει επιτυχώς εφαρμοστεί (Katsanevakis κ.ά., 2011; Douvere και Ehler, 2009).

3 Το Great Barrier Reef Marine Park αποτελεί το πρώτο Θαλάσσιο Πάρκο που δημιουργήθηκε το 1975 στην Αυστραλία.

4 Ήδη από την προ-βιομηχανική Ευρώπη, καταγράφονται προσπάθειες χωρικής κατανομής των ζωνών αλιείας, με σκοπό να ελεγχθεί η χρήση διχτύων αλλά και σταθερών εργαλείων αλίευσης (Mead, 1958 στο Smith κ.ά., 2011).

5 Μάλιστα, ειδικά στην περίπτωση των μεγάλων λιμένων, ήδη από το 19ο αιώνα, ο σχεδιασμός ήταν τόσο εκτεταμένος που περιλάμβανε, εκτός από θαλάσσιο και χερσαίο χώρο (ζώνη λιμένα), προκειμένου να επιτευχθεί ο συνδυασμός των μεταφορών (με το σιδηρόδρομο κ.λπ.).

Γι' αυτό και αρκετοί είναι εκείνοι (Foley κ.ά., 2010; Maes, 2008; Crowder et al, 2006 κ.ο.κ.) που εξακολουθούν να θεωρούν ότι η διαχείριση των θαλασσών, αλλά και η αντιμετώπιση συγκρούσεων μεταξύ θαλάσσιων χρήσεων, επιτυγχάνεται καλύτερα μέσω του τομειακού σχεδιασμού των δραστηριοτήτων.

Βασικές αρχές από τις οποίες πρέπει να διέπεται η οικοσυστημική προσέγγιση, σύμφωνα με τους Foley κ.α. (2010), είναι οι ακόλουθες:

- Διατήρηση της ποικιλότητας των θαλάσσιων ειδών
- Διατήρηση της ποικιλότητας και ετερογένειας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων
- Διατήρηση των πληθυσμών των θαλάσσιων ειδών
- Διατήρηση της συνεκτικότητας (connectivity)

Σε κάθε περίπτωση -και ανεξάρτητα από την προσέγγιση που θα επιλεγεί (τομειακή ή οικοσυστημική)- βασικοί στόχοι κατά το Θ.Χ.Σ. πρέπει να είναι η επίτευξη οικολογικής, οικονομικής και κοινωνικής ισορροπίας (Ehler, 2008) – ή αλλιώς της επονομαζόμενης γαλάζιας μεγέθυνσης (“blue growth”) κατά την Ευρωπαϊκή Ένωση, κάτι το οποίο προϋποθέτει οργάνωση των θαλάσσιων χρήσεων και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, με τρόπο ώστε να μην συγκρούονται μεταξύ τους, αλλά και με το θαλάσσιο περιβάλλον, διαταράσσοντας την ικανότητα του οικοσυστήματος να παρέχει υπηρεσίες (Ehler και Douvere, 2009; Douvere, 2008).

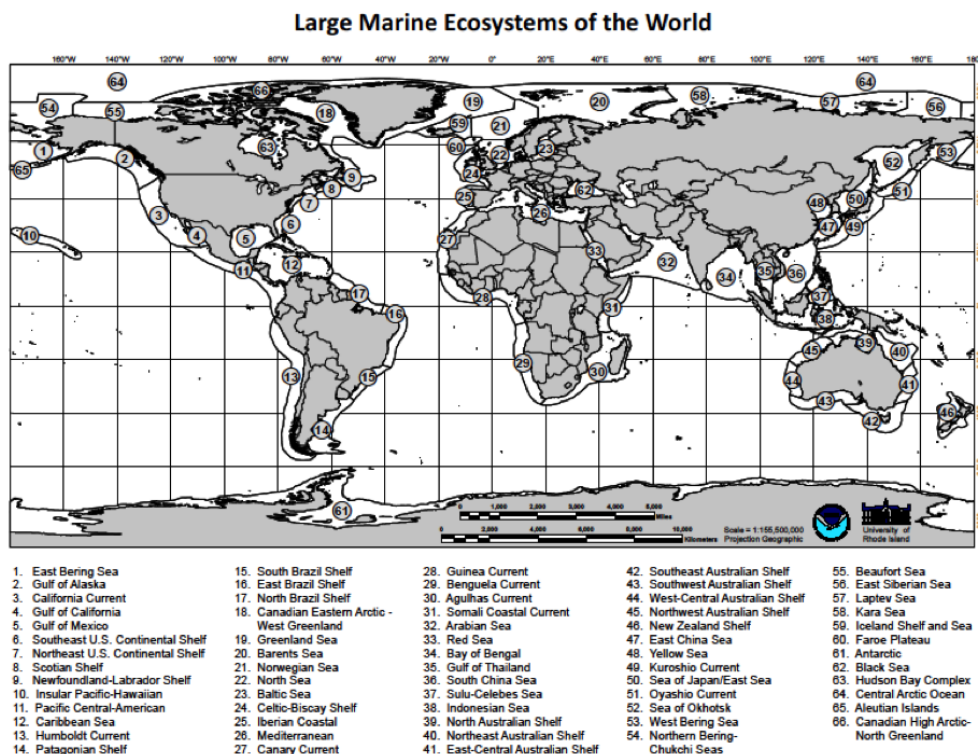
### **3.2 Προσδιορίζοντας τις κατάλληλες διαχειριστικές ενότητες και κλίμακες σχεδιασμού με βάση την οικοσυστημική προσέγγιση**

Ο προσδιορισμός της κατάλληλης διαχειριστικής ενότητας, αποτελεί πρωταρχικής σημασίας ζητούμενο κατά το Θ.Χ.Σ., αφού συνδέεται άρρηκτα με το γεωγραφικό επίπεδο και την κλίμακα του σχεδιασμού και επομένως, με το είδος των κατευθύνσεων που θα διατυπωθούν (στρατηγικές, κανονιστικές κ.ο.κ). Εκ των πραγμάτων, στην περίπτωση της οικοσυστημικής θεώρησης, ο προσδιορισμός των διαχειριστικών ενότητων, δεν μπορεί παρά να συμπίπτει με τα όρια των θαλάσσιων οικοσυστημάτων ή/και τις υποδιαιρέσεις αυτών (Gilliland και McLaffoley, 2008).

Ανάμεσα στις διάφορες απόπειρες που έχουν γίνει διαχρονικά για τον προσδιορισμό των ορίων των οικοσυστημάτων στο χώρο της θάλασσας, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η προσπάθεια μιας ομάδας Αμερικανών επιστημόνων που έγινε τη δεκαετία του 1980 και η οποία σε παγκόσμιο επίπεδο εντόπισε 64 Μεγάλα Θαλάσσια Οικοσυστήματα (“Large

Marine Ecosystems” - LMEs)<sup>6</sup> (Smith κ.ά., 2011). Τα οικοσυστήματα αυτά, τα οποία είναι αρκετά μεγάλης έκτασης (περίπου 200.000 τ.χλμ. έκαστο), περιλαμβάνουν χερσαίο και θαλάσσιο χώρο. Συγκεκριμένα, ξεκινούν από την κορυφή μιας λεκάνης απορροής και καταλήγουν στο όριο της οικείας υφαλοκρηπίδας, το οποίο και θεωρείται ότι αποτελεί το όριο εντός του οποίου παράγεται πάνω από το 95% των αλιευμάτων των θαλασσών και των ωκεανών (The encyclopedia of Earth).

Χάρτης 1. Τα Μεγάλα Θαλάσσια Οικοσυστήματα



Πηγή: Large Marine Ecosystems of the World (<http://lme.edc.uri.edu/>)

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αντίστοιχα ενδιαφέρουσες προσπάθειες, με σκοπό τον προσδιορισμό οικοσυστημικών ενότητων στο χώρο της θάλασσας, είναι αυτές που

6 Η έννοια των Μεγάλων Θαλάσσιων Οικοσυστημάτων (LMEs) διατυπώθηκε κατά τη διάρκεια ενός αμερικανικού Συμποσίου για την πρόοδο της επιστήμης, κάτω στα μέσα της δεκαετίας του 1980, με εμπνευστές τους Dr. Kenneth Sherman (National Oceanic and Atmospheric Administration's (NOAA) and National Marine Fisheries Service – U.S.A.) και του Dr. Lewis Alexander από το University of Rhode Island (Kingston, U.S.A.). Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη διαίρεση, την Ευρώπη περιβάλλουν 13 Μεγάλα Θαλάσσια Οικοσυστήματα.

έγιναν μόλις την περασμένη δεκαετία, αρχικά στο πλαίσιο της αλιευτικής πολιτικής και στη συνέχεια στο πλαίσιο της Θαλάσσιας Στρατηγικής (Marine Strategy 2008/56/EU). Οι (ευρωπαϊκές) Θαλάσσιες Οικο-περιφέρειες (Marine Regions ή Eco-regions) έγιναν με σκοπό να διευκολυνθεί η εφαρμογή της ECAP στον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο, αλλά και να αναπτυχθούν περαιτέρω οι διακρατικές συνεργασίες ανάμεσα στις χώρες-μέλη. Ο προσδιορισμός των Θαλάσσιων Οικο-περιφερειών<sup>7</sup>, στηρίχτηκε κυρίως σε βιο-γεωγραφικά και ωκεανογραφικά χαρακτηριστικά, αλλά και στις υπάρχουσες γεωπολιτικές και κοινωνικές-οικονομικές συνθήκες στο επίπεδο της Ευρώπης (Douve και Ehler, 2009).

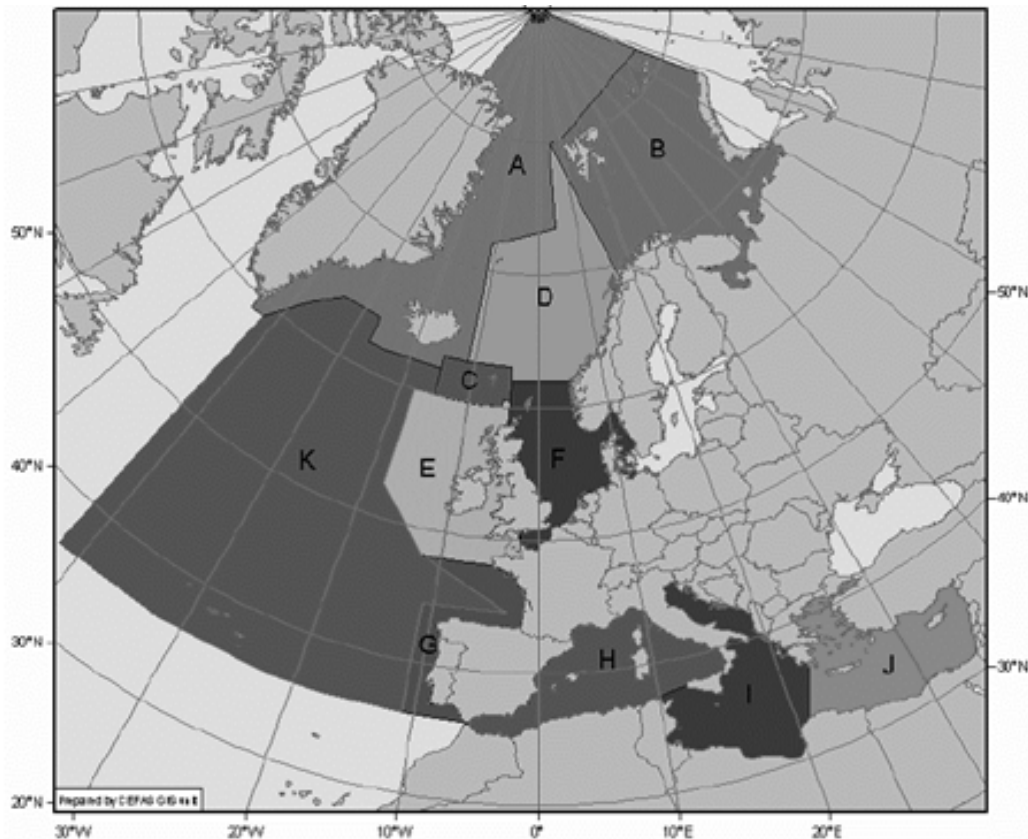
Αν και τα οικοσυστημικά όρια αποτελούν βασική παράμετρο που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό των βέλτιστων διαχειριστικών ενοτήτων για την υλοποίηση Θ.Χ.Σ., εντούτοις δεν αποτελούν και τη μοναδική, αφού όπως είναι λογικό τα όρια των οικοσυστημάτων σε καμία περίπτωση δεν συμπίπτουν με τα όρια των παράκτιων κρατών (εθνικά, περιφερειακά ή/και τοπικά). Για το λόγο αυτό, άλλες -σημαντικές- παράμετροι, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη κατά τον προσδιορισμό των διαχειριστικών ενοτήτων είναι τα διοικητικά/αυτοδιοικητικά όρια κάθε παράκτιου κράτους (όπως αυτά εκτείνονται στο χώρο της θάλασσας), καθώς και το όριο δικαιοδοσίας, όπως αυτά προσδιορίζονται κυρίως μέσα από το Διεθνές Δίκαιο για τη Θάλασσα (UNCLOS)<sup>8</sup> (Μπериάτος, 2012).

7 Οι Οικο-περιφέρειες μπορούν περαιτέρω να υποδιαιρεθούν σε: βιο-γεωγραφικές περιοχές (bio-geographic regions), οι οποίες με τη σειρά τους υποδιαιρούνται σε συμπλέγματα οικοτόπων (multiple types of habitats) (Foley κ.ά., 2010).

8 Σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο για τη Θάλασσα του Ο.Η.Ε. (UNCLOS, 1982), εντός των Χωρικών Υδάτων το παράκτιο κράτος έχει πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα, με την εξαίρεση ότι οφείλει να επιτρέπει την αβλαβή διέλευση ξένων πλοίων, τα οποία οφείλουν να συμμορφώνονται πλήρως με τους κανόνες που επιβάλλει το κυρίαρχο κράτος. Έως και το όριο της Υφαλοκρηπίδας, το οποίο αντιστοιχεί σε γεωλογικό όριο κυμαινόμενης απόστασης από την ακτή (έως και το σημείο κατά το οποίο ο βυθός αποκτά απότομη κλίση 300 – 450: υφαλοπρανές) το εκάστοτε παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα εκμετάλλευσης μόνο επί των «νεκρών» πόρων του βυθού, χωρίς να αποκλείεται εντός της ζώνης και η διέλευση υποβρύχιων αγωγών και καλωδίων άλλων χωρών.

Στην περίπτωση που ένα παράκτιο κράτος έχει κηρυγμένη Α.Ο.Ζ., τα δικαιώματα αυτά πολλαπλασιάζονται σημαντικά και σχεδόν αγγίζουν αυτά των Χωρικών Υδάτων. Συγκεκριμένα, εντός των ορίων της ΑΟΖ, εκτός από νεκρούς (non-living) πόρους επί του βυθού και του υπεδάφους (που ισχύει για την υφαλοκρηπίδα), μια χώρα έχει κυριαρχικά δικαιώματα σε όλους τους θαλάσσιους πόρους (ζωντανούς και νεκρούς) του υπεδάφους, του βυθού καθώς και της άμεσα υπερκείμενης του βυθού υδάτινης στήλης. Παράλληλα, έχει δικαιώματα διαχείρισης, προστασίας των θαλάσσιων πόρων, αλλά και ανάπτυξης οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως είναι για παράδειγμα η παραγωγή ενέργειας από το νερό, τα κύματα, τους ανέμους κ.ο.κ. Επιτρέπεται επίσης η κατασκευή τεχνητών νησίδων, η έρευνα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (με σεβασμό πάντοτε στα δικαιώματα των άλλων χωρών για διελεύσεις πλοίων, αγωγών κ.λπ.). Εντός της ΑΟΖ επίσης, το παράκτιο κράτος έχει τη δυνατότητα δημιουργίας ζωνών προστασίας εγκαταστάσεων (buffer zones), οι οποίες δεν μπορεί να υπερβαίνουν τα 500μ. ή να καλύπτουν διεθνείς διαδρόμους ναυσιπλοΐας.

**Χάρτης 2.** Οι Οικο-περιοχές της Ευρώπης βάσει της Θαλάσσιας Στρατηγικής



Πηγή: European Commission, 2006

Αν και τα οικοσυστημικά όρια αποτελούν βασική παράμετρο που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό των βέλτιστων διαχειριστικών ενοτήτων για την υλοποίηση Θ.Χ.Σ., εντούτοις δεν αποτελούν και τη μοναδική, αφού όπως είναι λογικό τα όρια των οικοσυστημάτων σε καμία περίπτωση δεν συμπίπτουν με τα όρια των παράκτιων κρατών (εθνικά, περιφερειακά ή/και τοπικά). Για το λόγο αυτό, άλλες -σημαντικές- παράμετροι, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη κατά τον προσδιορισμό των διαχειριστικών ενοτήτων είναι τα διοικητικά/αυτοδιοικητικά όρια κάθε παράκτιου κράτους (όπως αυτά εκτείνονται στο χώρο της θάλασσας), καθώς και το όρια δικαιοδοσίας, όπως

αυτά προσδιορίζονται κυρίως μέσα από το Διεθνές Δίκαιο για τη Θάλασσα (UNCLOS)<sup>9</sup> (Μπεριάτος, 2012).

Συνοψίζοντας, είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι, η υιοθέτηση των αρχών της ECAP κατά τον προσδιορισμό των κατάλληλων διαχειριστικών ενοτήτων, δεν πρέπει να συνεπάγεται υλοποίηση ΘΧΣ σε ένα επίπεδο μόνον, και μάλιστα εθνικό ή/και υπερεθνικό. Αντίθετα, αποτελεσματική και ουσιαστική εφαρμογή της ECAP κατά το Θ.Χ.Σ. μπορεί να υπάρξει μόνον με την υλοποίηση Θαλάσσιων Χωροταξικών Σχεδίων και σε άλλες κλίμακες (Agardy, Notarbartolo di Sciara και Christie, 2011 ; Maes, 2008), όπως άλλωστε ισχύει και στο χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό. Άρα θα πρέπει εκτός από εθνικής, διακρατικής ή/και υπερεθνικής κλίμακας (όπου ο σχεδιασμός είναι στρατηγικός), ΘΧΣ να γίνεται και σε πιο λεπτομερείς κλίμακες (περιφερειακή και τοπική), που οι ρυθμίσεις είναι πιο κανονιστικές και δεσμευτικές. Σε κάθε περίπτωση, και ανεξάρτητα της κλίμακας σχεδιασμού, επιθυμητό είναι η εκάστοτε διαχειριστική ενότητα να λαμβάνει υπόψη τα οικοσυστημικά όρια (οικοσυστημικές ενότητες ή υποδιαίρεσεις αυτών), καθώς και τα εκάστοτε διοικητικά όρια και γεωπολιτικές συνθήκες και δεσμεύσεις.

### 3.3 Ιδιαιτερότητες και μοντέλα χωρικού σχεδιασμού στο χώρο της θάλασσας

Αν και ο χώρος της θάλασσας αποτελεί προέκταση της στεριάς, στην πράξη ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, η μεθοδολογία και ο τρόπος προσέγγισής του, διαφέρει σε αρκετά σημεία από τον χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό. Ουσιαστικές διαφορές, που επηρεάζουν

9 Σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο για τη Θάλασσα του Ο.Η.Ε. (UNCLOS, 1982), εντός των Χωρικών Υδάτων το παράκτιο κράτος έχει πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα, με την εξαίρεση ότι οφείλει να επιτρέψει την αβλαβή διέλευση ξένων πλοίων, τα οποία οφείλουν να συμμορφώνονται πλήρως με τους κανόνες που επιβάλλει το κυρίαρχο κράτος. Έως και το όριο της Υφαλοκρηπίδας, το οποίο αντιστοιχεί σε γεωλογικό όριο κυμαινόμενης απόστασης από την ακτή (έως και το σημείο κατά το οποίο ο βυθός αποκτά απότομη κλίση 300 – 450: υφαλοπρανές) το εκάστοτε παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα εκμετάλλευσης μόνο επί των «νεκρών» πόρων του βυθού, χωρίς να αποκλείεται εντός της ζώνης και η διέλευση υποβρύχιων αγωγών και καλωδίων άλλων χωρών.

Στην περίπτωση που ένα παράκτιο κράτος έχει κηρυγμένη Α.Ο.Ζ., τα δικαιώματα αυτά πολλαπλασιάζονται σημαντικά και σχεδόν αγγίζουν αυτά των Χωρικών Υδάτων. Συγκεκριμένα, εντός των ορίων της ΑΟΖ, εκτός από νεκρούς (non-living) πόρους επί του βυθού και του υπεδάφους (που ισχύει για την υφαλοκρηπίδα), μια χώρα έχει κυριαρχικά δικαιώματα σε όλους τους θαλάσσιους πόρους (ζωντανούς και νεκρούς) του υπεδάφους, του βυθού καθώς και της άμεσα υπερκείμενης του βυθού υδάτινης στήλης. Παράλληλα, έχει δικαιώματα διαχείρισης, προστασίας των θαλάσσιων πόρων, αλλά και ανάπτυξης οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως είναι για παράδειγμα η παραγωγή ενέργειας από το νερό, τα κύματα, τους ανέμους κ.ο.κ. Επιτρέπεται επίσης η κατασκευή τεχνητών νησίδων, η έρευνα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (με σεβασμό πάντοτε στα δικαιώματα των άλλων χωρών για διελεύσεις πλοίων, αγωγών κ.λπ.). Εντός της ΑΟΖ επίσης, το παράκτιο κράτος έχει τη δυνατότητα δημιουργίας ζωνών προστασίας εγκαταστάσεων (buffer zones), οι οποίες δεν μπορεί να υπερβαίνουν τα 500μ. ή να καλύπτουν διεθνείς διαδρόμους ναυσιπλοΐας.



σημαντικά τη λογική του σχεδιασμού μεταξύ θάλασσας και στεριάς, είναι (Παπαγεωργίου, 2015):

- α) το ιδιοκτησιακό καθεστώς,
- β) το θεσμικό καθεστώς,
- γ) η σύσταση του χώρου και
- δ) η κάλυψη του χώρου

Όσον αφορά στο ιδιοκτησιακό καθεστώς, ενώ στη στεριά ποικίλει σημαντικά (ιδιωτικές, δημόσιες ιδιοκτησίες κ.λπ.), το γεγονός ότι στο θαλάσσιο χώρο δεν απαντώνται οι ιδιωτικές ιδιοκτησίες (τουλάχιστον στα περισσότερα παράκτια κράτη προς το παρόν), συνεπάγεται πολύ λιγότερους περιορισμούς στο σχεδιασμό, άρα και πολύ λιγότερες δυσκολίες στην εφαρμογή των κατευθύνσεων των Θαλάσσιων Χωροταξικών Σχεδίων.

Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά στο θεσμικό καθεστώς, ενώ η ζώνη έως και τα Χωρικά Ύδατα - Αιγιαλίτιδα Ζώνη (12 ν.μ. γενικά και 6ν.μ. για την Ελλάδα) υπάγεται στην απόλυτη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους (άρα δεν τίθεται κανείς περιορισμός κατά τον Θ.Χ.Σ), ο χώρος που εκτείνεται από εκεί και πέρα, ρυθμίζεται σχεδόν αποκλειστικά από το Διεθνές Δίκαιο για τη Θάλασσα (UNCLOS) , κάτι το οποίο συνεπάγεται συγκεκριμένους περιορισμούς κατά το χωροταξικό σχεδιασμό, τόσο έως τη Ζώνη της Υφαλοκρηπίδας όσο και ως την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη – Α.Ο.Ζ. (200ν.μ.) (Maes, 2008).

Σε σχέση με τη σύσταση, το γεγονός ότι η θάλασσα αποτελεί μια συμπαγή υδάτινη στήλη, από τη μια πλευρά θέτει εμπόδια στο σχεδιασμό -αφού εξαιρεί πολλές περιοχές από την αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων (ιδιαίτερα αυτές σε μεγάλα βάθη) και προϋποθέτει άλλου είδους μέσα για την καταγραφή και κατόπτευση της υπάρχουσας κατάστασης (πέρα από τις συμβατικές επιτόπιες ή και δορυφορικές έρευνες)- από την άλλη πλευρά όμως, διευκολύνει το σχεδιασμό, αφού ευνοεί τη συνδυαστική ανάπτυξη διαφόρων χρήσεων στην ίδια περιοχή (από την επιφάνεια έως και το βυθό της θάλασσας).

Αντίστοιχα, σε σχέση με την κάλυψη του θαλάσσιου χώρου, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, πρόκειται για μια ενιαία και αδιαφοροποίητη υδάτινη επιφάνεια, πάνω στην οποία αναπτύσσονται, ανεξαιρέτως, όλων των ειδών οι χρήσεις. Ταυτόχρονα, το γεγονός ότι από τη θάλασσα απουσιάζει παντελώς η δόμηση (πέραν κάποιων ελάχιστων εξαιρέσεων που αφορούν κυρίως εγκαταστάσεις/υποδομές, π.χ. για άντληση πετρελαίου κ.ο.κ.), συνεπάγεται σημαντική ευκολία κατά τον σχεδιασμό, αφού δεν απαντώνται όλα εκείνα τα πολύπλοκα φαινόμενα που συνδέονται με την αστική διάχυση, την άναρχη δόμηση κ.ο.κ.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω ιδιαιτεροτήτων και ιδίως εξαιτίας της έλλειψης κόμβων και πόλων ανάπτυξης στο χώρο της θάλασσας (ρόλο που στη στεριά συνήθως επιτελούν τα αστικά κέντρα κ.ο.κ.), το μόνο μοντέλο σχεδιασμού που φαίνεται να ταιριάζει

στο χώρο της θάλασσας είναι αυτό της ζωνοποίησης. Χαρακτηριστικά, κωδικοποιώντας αρκετά από τα παραδείγματα Θ.Χ.Σ. που περιγράφονται στη διεθνή βιβλιογραφία (Agardy, 2010; Douvere, 2008; Gee, 2007), προκύπτει ότι οι ζώνες που συνήθως χρησιμοποιούνται στο χώρο της θάλασσας εμπίπτουν σε τέσσερις κατηγορίες και συγκεκριμένα τις ακόλουθες:

- *Ζώνες προστασίας* (της φυσικής ή πολιτιστικής κληρονομιάς): όπου τίθενται πολύ αυστηροί περιορισμοί στην άσκηση των δραστηριοτήτων, αλλά και την ανάπτυξη θαλάσσιων χρήσεων.
- *Ζώνες αποκλεισμού/απαγόρευσης*: είτε για στρατιωτικούς λόγους, είτε λόγω εκδήλωσης επικίνδυνων φαινομένων (ρουφήχτρες, ρεύματα κ.λπ.), είτε ακόμη και για δημιουργία “αποθεματικών περιοχών” για μελλοντική χρήση.
- *Ζώνες ανάπτυξης οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων*: οι οποίες προβλέπονται και προσφέρονται για την ανάπτυξη θαλάσσιων χρήσεων και δραστηριοτήτων γενικά.
- *Γραμμικές Ζώνες (Δίκτυα)*: για την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας, τα ενεργειακά δίκτυα κ.ο.κ.

Συμπερασματικά, αυτό που πρέπει να ειπωθεί είναι ότι παρ’ ότι ο χώρος της θάλασσας παρουσιάζει αρκετές διαφορές και άλλου είδους ιδιαιτερότητες από τη στεριά -που άλλοτε συνεπάγονται περιορισμούς και άλλοτε ευκολίες για το σχεδιασμό- οι αρχές από τις οποίες πρέπει να διέπεται ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός δε διαφέρουν σε τίποτε από αυτές που ισχύουν για το χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό (Kidd και Ellis, 2012). Έτσι, πρώτο βήμα και κατά το ΘΧΣ πρέπει να αποτελεί ο εντοπισμός των ευαίσθητων περιοχών και των ζωνών απαγόρευσης/αποκλεισμού δραστηριοτήτων και μετά η χωροθέτηση των υπόλοιπων αναπτυξιακών και οικονομικών ζωνών. Αντίστοιχα, στόχος και ζητούμενο κατά το ΘΧΣ πρέπει να είναι η εξειδίκευση των όρων και περιορισμών άσκησης των δραστηριοτήτων και των θαλάσσιων χρήσεων, με τρόπο ώστε να μην συγκρούονται μεταξύ τους, να μην επιβαρύνουν το περιβάλλον, αλλά και να μην υπερβαίνουν τη φέρουσα ικανότητα των οικοσυστημάτων.

### **3.4. Συσχετισμοί και συμπληρωματικότητες χερσαίου και θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού**

Όπως ο χώρος της θάλασσας αποτελεί φυσική προέκταση της στεριάς, άλλο τόσο και ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός οφείλει να αποτελεί συνέχεια και να συνδέεται με το χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό. Προκειμένου όμως να καταστεί κάτι τέτοιο εφικτό, η συσχέτιση θα πρέπει να συντελεστεί ταυτόχρονα σε δύο επίπεδα:

- σε επίπεδο Σχεδίων (μεταξύ στεριάς και θάλασσας) και
- σε επίπεδο Σχεδιασμού (πάλι μεταξύ στεριάς και θάλασσας)

Είναι γεγονός ότι σύμφωνα με πολλούς συγγραφείς, ο παράκτιος χώρος αποτελεί το σημείο τομής, αλλά και σύγκλισης μεταξύ χερσαίου και θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού (Κοκκώσης και Παπαθεοχάρη, 2015; Μπεριάτος, 2012; Beriatos και Parageorgiou, 2011 κ.λπ.). Μάλιστα, αρκετοί από αυτούς προκρίνουν την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιου Χώρου (ΟΔΠΧ) ως την πλέον αρμόζουσα για να επιτευχθεί η σύνδεση αυτή. Άλλοι πάλι (Smith κ.ά., 2011), πιστεύουν ότι η έως τώρα εμπειρία, αναιρεί την πρακτικότητα και το ρεαλισμό της ΟΔΠΧ, παρ' ότι και η Ε.Ε. υιοθέτησε τις αρχές της (Recommendation on ICZM, 2002).

Στην περίπτωση ωστόσο, που δεν επιλεγεί η ΟΔΠΧ (δηλαδή η ενιαία αντιμετώπιση και σχεδιασμός στεριάς και θάλασσας), αλλά προτιμηθεί η ξεχωριστή υλοποίηση θαλάσσιων και χερσαίων χωροταξικών σχεδίων, θα πρέπει τα Σχέδια αυτά κατά το δυνατόν να «κουμπώσουν» μεταξύ τους. Κάτι το οποίο προϋποθέτει τη διαμόρφωση ενός συστήματος θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού που θα αντιστοιχίζεται και θα αποτελεί κατά το δυνατόν προέκταση του αντίστοιχου συστήματος χερσαίων χωροταξικών σχεδίων (εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο σχεδιασμού).

Ωστόσο, ακόμη και εάν επιτευχθεί η διασύνδεση μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων Σχεδίων, η συμπληρωματικότητα αυτή δεν θα είναι ουσιαστική και άρα αποτελεσματική, εάν δεν αντιμετωπιστούν από κοινού συγκεκριμένα ζητήματα σχεδιασμού -που επηρεάζουν ταυτόχρονα στεριά και θάλασσα- και τα όποια σχετίζονται με:

- φυσικά φαινόμενα που λαμβάνουν χώρα στο κρίσιμο σημείο τομής μεταξύ στεριάς και θάλασσας και κατά κύριο λόγο σχετίζονται με το φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής (π.χ. άνοδος στάθμης της θάλασσας) και τις φυσικές καταστροφές (τσουνάμι, διάβρωση των ακτών κ.λπ.) και τα οποία επηρεάζουν ταυτόχρονα και το φυσικό περιβάλλον (π.χ. ακτές, υδροβιότοπους κ.λπ.), αλλά και τον ανθρωπογενή χώρο (π.χ. παράκτιες πόλεις, λιμάνια, υδατοκαλλιέργειες)
- ανθρωπογενείς παρεμβάσεις που λαμβάνουν χώρα είτε στο χερσαίο παράκτιο χώρο, είτε στο θαλάσσιο παράκτιο χώρο και επηρεάζουν είτε άλλες δραστηριότητες και υποδομές (χερσαίες και θαλάσσιες), είτε το ίδιο το οικοσύστημα (χερσαίο και θαλάσσιο).

Σε κάθε περίπτωση, όπως γίνεται εμφανές από τα παραπάνω, «κλειδί» για την ουσιαστική διασύνδεση του χερσαίου με τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό αποτελεί ο «αμφίβιος» παράκτιος χώρος, ο οποίος πρέπει να παρακολουθείται στενά σε διαρκή και συστηματική βάση, ώστε ο σχεδιασμός και η χωροθέτηση των δραστηριοτήτων να γίνεται με τρόπο που να αποτρέπει τις συγκρούσεις μεταξύ δραστηριοτήτων μεταξύ τους, αλλά και με το περιβάλλον (user-user conflicts και user-environment conflicts).

### 3.5. Οι νέες ανάγκες σε γεω-χωρικά δεδομένα

Είναι γεγονός ότι για να είναι ρεαλιστικές οι χωροταξικές κατευθύνσεις στο χώρο της θάλασσας θα πρέπει να στηρίζονται σε αξιόπιστα και επαρκή γεω-χωρικά δεδομένα. Ωστόσο, είναι επίσης γεγονός ότι λόγω της τεράστιας έκτασης που καλύπτουν οι ωκεανοί, είναι σχεδόν αδύνατον να μελετηθούν ή να χαρτογραφηθούν με την ίδια λεπτομέρεια που έχει χαρτογραφηθεί ο χερσαίος χώρος. Αυτός είναι και ο λόγος άλλωστε για τον οποίο από πολλούς μέχρι και σήμερα, ο θαλάσσιος χώρος θεωρείται “terra incognita”, με άλλα λόγια αχαρτογράφητος χώρος.

Αν και πολλά από τα γεω-χωρικά δεδομένα που απαιτούνται για το Θ.Χ.Σ. είναι κοινά με το χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό (π.χ. Προστατευόμενες Περιοχές φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, παραγωγικές ζώνες, ζώνες ορυκτών πόρων κ.λπ.), αρκετά είναι και εκείνα τα δεδομένα που αφορούν μόνο στο θαλάσσιο χώρο. Στις γραμμές που ακολουθούν, παρουσιάζονται ανά κατηγορία τα γεω-χωρικά δεδομένα που απαιτούνται κατά το Θ.Χ.Σ. και τα οποία διαφέρουν από τη στεριά:

- Διεθνείς και εθνικές οριοθετήσεις – σημαντικά γεωφυσικά όρια: χωρικά ύδατα, υφαλοκρηπίδα, Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, ισοβαθής των 50μ. (όριο Ποσειδωνίας), ισοβαθής 200μ. (όριο δικαιωμάτων αλιείας) κ.λπ.
- Γεωφυσικά δεδομένα: ανάγλυφο βυθού, υποθαλάσσια σπήλαια, σεισμικά τόξα, γεωλογικά σχίσματα, ισχυρά θαλάσσια ρεύματα, ισχυροί κυματισμοί, ρουφήχτρες, ισχυρά ρεύματα αέρα κ.λπ.
- Θαλάσσια οικοσυστήματα και θαλάσσιοι πόροι: λιβάδια Ποσειδωνίας, κοραλλιογενείς ύφαλοι, περιοχές αναπαραγωγής γόνου, ορυκτοί πόροι κ.λπ.
- Ζώνες Ναυσιπλοΐας και Ναυτιλίας
- Ζώνες Απαγόρευσης: για στρατιωτικούς λόγους, για λόγους έρευνας (αρχαιολογικής, επιστημονικής κ.λπ.).
- Υποβαθμισμένες περιβαλλοντικά περιοχές: πετρελαιοκηλίδες, περιοχές απορροής γεωργίας, «νεκροταφεία» τοξικών ουσιών κ.λπ.

Πέραν αυτών όμως, αντίστοιχα σημαντικά κατά τη χαρτογράφηση είναι και τα γεω-χωρικά δεδομένα του χερσαίου παράκτιου χώρου, όπως είναι για παράδειγμα: οι οικισμοί, οι χερσαίες υποδομές που επηρεάζουν τη θάλασσα (λιμάνια, βιολογικοί καθαρισμοί, παράκτιες βιομηχανίες, παράκτιες υποδομές απόθεσης απορριμμάτων κ.ο.κ.), γεωργία, ζώνες απειλούμενες από φυσικές καταστροφές ή φυσικά φαινόμενα (διάβρωση ακτών, άνοδος στάθμης της θάλασσας, τσουνάμι) κ.λπ.

Συμπερασματικά, είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι η απόκτηση των παραπάνω γεω-χωρικών δεδομένων (ενδεικτικός κατάλογος) αποτελεί βασικό και προαπαιτούμενο βήμα κατά το Θ.Χ.Σ., καθώς μόνον έτσι μπορεί να εξασφαλιστεί η βέλτιστη αντίληψη

του υπό μελέτη θαλάσσιου χώρου και κατ' επέκταση να επιτευχθεί η διαμόρφωση των καταλληλότερων χωρικών κατευθύνσεων / ζωνοποιήσεων. Επειδή όμως -όπως αναφέρθηκε και παραπάνω- η θάλασσα αποτελεί έναν αχαρτογράφητο χώρο, πολλά από τα παραπάνω δεδομένα είτε δεν είναι διαθέσιμα, είτε -εάν υπάρχουν- δεν είναι ούτε σε ψηφιακή μορφή, ούτε σε επαρκή ψηφιακή ανάλυση ούτε και ανά επαρκή χωρο-χρονικά διαστήματα. Γι' αυτό και είναι άμεση ανάγκη, όλα τα παράκτια κράτη να προχωρήσουν το συντομότερο δυνατό τόσο στη χαρτογράφηση του παράκτιου χώρου (τουλάχιστον έως και τα Χωρικά τους Ύδατα), όσο και στη σχετική επεξεργασία των απαραίτητων γεω-χωρικών δεδομένων, ώστε να είναι το συντομότερο δυνατόν αξιοποιήσιμα για Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό.

#### 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι γεγονός ότι η θαλάσσια χωροταξία αποτελεί ένα ανερχόμενο πεδίο έρευνας αλλά και εφαρμογών, έλκοντας το ενδιαφέρον ολοένα και περισσότερων ερευνητών αλλά και κρατών. Παρ' όλα αυτά, τα βήματα και η διερεύνηση που πρέπει να γίνουν, τόσο σε θεωρητικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο εφαρμογής, εξακολουθούν να είναι πολλά.

Ύστερα από την εξέταση σειράς ζητημάτων, διαπιστώθηκε ότι παρά τις όποιες διαφορές μεταξύ θαλάσσιου και χερσαίου χώρου, οι αρχές, οι μέθοδοι και οι στόχοι μεταξύ θαλάσσιου και χερσαίου χωροταξικού σχεδιασμού παραμένουν σε μεγάλο βαθμό κοινές, όπως κοινοί και αλληλένδετοι θα πρέπει να είναι και οι δύο σχεδιασμοί, τουλάχιστον στο επίπεδο του παράκτιου χώρου. Γι' αυτό και ιδανικά, ο ΘΧΣ θα πρέπει να μην περιορίζεται αποκλειστικά στο χώρο της θάλασσας, αλλά να εκτείνεται και να συμπεριλαμβάνει και χερσαίο χώρο, όπως ισχύει κατά την ΟΔΠΧ (Ολοκληρωμένη Διαχείριση του Παράκτιου Χώρου). Μια ανάγκη, η οποία γίνεται ακόμη πιο επιτακτική ειδικά στην τοπική κλίμακα, όπου άλλωστε ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός οφείλει να είναι πιο λεπτομερής, αλλά και δεσμευτικός/κανονιστικός.

Κλείνοντας, αυτό που είναι σημαντικό να ειπωθεί είναι ότι η πολυεπίπεδη προσέγγιση του ΘΧΣ είναι επιτακτική, όχι απλώς για την αποτελεσματική συσχέτιση με τον χερσαίο χώρο, αλλά και για την ουσιαστικότερη εφαρμογή της Οικοσυστημικής Προσέγγισης (EcAp) στο χώρο της θάλασσας. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι για να γίνει εφικτή η εφαρμογή της Οικοσυστημικής Προσέγγισης, θα πρέπει η δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών κατά το ΘΧΣ να μην περιορίζεται στα Χωρικά Ύδατα, αλλά να εκτείνεται και πέρα από αυτά, ιδανικά έως και το όριο της ΑΟΖ (200ν.μ.), καθώς έτσι μόνον έτσι θα καταστεί εφικτό ο σχεδιασμός να συμπεριλάβει σύνολα οικοσυστημάτων (και όχι απλώς υποδιαιρέσεις αυτών), που είναι και το ζητούμενο για την αποτελεσματικότερη και ολοκληρωμένη διαχείριση στο χώρο της θάλασσας.

## **Βιβλιογραφία**

### **Ελληνόγλωσση**

- Κοκκώσης, Χ. και Παπαθεοχάρη, Θ. (2015) «Σύνδεση θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιου χώρου». Στο *Πρακτικά 4ου Πανελλήνιου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περ. Ανάπτυξης*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Μπεριάτος, Η. (2012) «Θαλάσσια χωροταξία: Μια νέα πρόκληση για την Ελλάδα». Στο *3<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Μπεριάτος, Η. και Παπαγεωργίου, Μ. (2010) «Η χωροταξία του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου: Η περίπτωση της Ελλάδας στη Μεσόγειο». Στο Μπεριάτος, Η. και Παπαγεωργίου, Μ. (επιμ.) *Χωροταξία – Πολεοδομία – Περιβάλλον στον 21ο αιώνα: Ελλάδα – Μεσόγειος*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σελ. 189-204.
- Παπαγεωργίου, Μ. (2015) «Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός και θαλάσσιες χρήσεις: Εφαρμογές και πρακτικές στην Ελλάδα». Στο *Πρακτικά 4ου Πανελλήνιου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περ. Ανάπτυξης*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

### **Ξενόγλωσση**

- Agardy, T., Notarbartolo, G. και Christie, P. (2011) “Mind the gap: Addressing the shortcomings of marine protected areas through large scale marine spatial planning”. *Marine Policy* (35) 2, pp. 226-232.
- Agardy, T. (2010) *Ocean zoning: Make marine management more effective*. London: Routledge.
- Beriatos, E. και Papageorgiou, M. (2011) “Maritime and coastal spatial planning: The case of Greece and the Mediterranean”. In Brebbia, C.A. and Beriatos, E. (eds.) *Sustainable development and planning V*. Southampton: WIT Press, pp. 3-17.
- Crowder, L.B., Osherenko, G., Young, O.R., Airamé, S., Norse, E.A., Baron, N., Day, J.C., Douvere, F., Ehler, C.N., Halpern, B.S., Langdon, S.J., McLeod, K.L, Ogden, J.C., Peach, R.E., Rosenberg, A.A. και Wilson, J.A. (2006) “Resolving mismatches in U.S. ocean governance”. *Science*, 313 (5787), pp. 617-618.
- Douvere, F και Ehler, C. (2009) “New perspectives on sea use management: Initial findings from European experience with marine spatial planning”. *Journal of Environmental Management* (90), 1, pp.77-80.

- Douvere F. (2008), “The importance of marine spatial planning in advancing ecosystem-based sea use management”. *Marine Policy*, (32) 5, pp. 762-771.
- Ehler, C. και Douvere, F. (2009) “Marine Spatial Planning: A step by step approach toward ecosystem-based management”. Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme, *IOC Manual and Guides No 53, ICAM Dossier No 6*. Paris: UNESCO.
- Ehler C. (2008), “Conclusions: Benefits, lessons learned and future challenges of marine spatial planning”. *Marine Policy* (32) 5, pp. 840-843.
- Evans, K.E. και Klinger, T. (2008) “Obstacles to bottom-up implementation of marine ecosystem management”. *Conservation Biology*, 22 (5), pp. 1135-1143.
- European Commission (2006) *EU marine strategy: The story behind the strategy*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- Foley, M., Halpern, B., Micheli, F., Armsby, M., Caldwell, M., Crain, C., Prahler, E., Rohr, N., Sivas, D., Beck, M., Carr, M., Crowder, L., Duffy, J.E., Hacker, S., McLeod, K., Palumbi, S., Peterson, C., Regan, H., Ruckelshaus, M., Sandifer, P. and Steneck, R. (2010) “Guiding ecological principles for marine spatial planning”. *Marine Policy*, 34 (5), pp. 955-966.
- Gee, K. (2007) *Marine spatial planning: A theoretical overview*. UNEP / MAP, PAP/RAC – PlanCoast.
- Gee, K., Kannen, A., Licht-Eggert, K., Glaeser, B. και Sterr, H. (2006) *Integrated Coastal Zone Management (ICZM): Strategies for coastal and marine spatial planning: The role of spatial planning and ICZM in the sustainable development of coasts and seas*. Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs (BMVBS) and Federal Office for Building and Spatial Planning (BBR). Final Report, Berlin, October 2006. Available at [http://www.bbr.bund.de/cln\\_005/nn\\_62854/EN/ResearchProgrammes/GeneralDepartmentalResearch/SpatialPlaning/ICZM/05\\_\\_\\_Publikation.html](http://www.bbr.bund.de/cln_005/nn_62854/EN/ResearchProgrammes/GeneralDepartmentalResearch/SpatialPlaning/ICZM/05___Publikation.html)
- Gilliland, P. και Laffoley, D. (2008) “Key elements and steps in the process of developing ecosystem-based marine spatial planning”. *Marine Policy* (32) 5, pp. 787-796.
- Gramolini, R., Grati, F., Fabi, G και Schulze, T. (2013) *COEXIST (FP7/2007-2013, project number 245178), Deliverable D3.9*. GRID GeoReference Interactions Database, 30 pp.
- Halpern, B.S., Selkoe, K.A., Micheli, F. και Kappel, C.V. (2007) “Evaluating and ranking the vulnerability of global marine ecosystems to anthropogenic threats”. *Conservation Biology*, 21 (5), pp. 1301-1315.

- Katsanevakis, S., Stelzenmüller, V., South, A., Kirk, Sørensen, Jones, P.J.S, Kerr, S., Badalamenti, F., Anagnostou, C., Breen, P., Chust, G., D'Anna, G., Duijn, M., Filatova, T., Fiorentino, F., Hulsman, H., Johnson, K., Kerageorgis, A., Kröncke Mirto S., Pipitone, C., Portelli, S., Qiu, W., Reiss, H., Sakellariou, D., Salomidi, M., Hoof, L., Vassilopoulou, V., Fernández, T.V., Vöge, S. και Weber, A. (2011) “Ecosystem-based marine spatial management: review of concepts, policies, tools and critical issues”. *Ocean and Coastal Management*, 54 (11), pp. 807-820.
- Kidd, S. και Ellis, G (2012) “From the land to the sea and back again? Using terrestrial planning to understand the process of Marine Spatial Planning”. *Journal of Environmental Policy and Planning*, (14) 1, p.p.49-66.
- Martin, K. και Hall-Arber, M. (2008) “The missing layer: Geo-technologies, communities and implementations for Marine Spatial Planning”. *Marine Policy* (32) 5, pp. 779-786.
- Maes, F. (2008) “The international legal framework for marine spatial planning”. *Marine Policy*, (32) 5, pp. 797-810.
- Smith, H., Maes, F., Stojanovic, T. και Ballinger, R. (2011) “The integration of land and marine spatial planning”. *Journal of Coastal Conservation and Planning*, (15) 2, pp. 291-303.
- Zacharias, M.A., και Gregr, E.J. (2005) “Sensitivity and vulnerability in marine environments: An approach to identifying vulnerable marine areas”. *Conservation Biology*, 19 (1), pp. 86-97.

### **Θεσμικά Κείμενα**

EU Directive 2014/89 on Maritime Spatial Planning (MSP).

U.N. (1982), United Nations’ Convention on the Law of the Sea.

UNEP/MAP/PAP (2008), *Protocol on Integrated Coastal Zone Management in the Mediterranean* - Priority Actions Programme Regional Activity Centre (2008) Split

EU 2008/56 Directive on Marine Strategy

Μαριλένα Παπαγεωργίου

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,

e-mail: [marparageo\(AT\)uth.gr](mailto:marparageo(AT)uth.gr)



## ***Κοινωνικοοικονομικές διαστάσεις της σύνδεσης Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ) και της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ): Εφαρμογή στο πιλοτικό ΘΧΣ της Αδριατικής - Ιονίου.***

### ***Σπύρος Νιαβής***

*Δρ. Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,  
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας*

### ***Θεοδώρα Παπαθεοχάρη***

*Υπ. Διδάκτορας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας*

### ***Χάρης Κοκκώσης***

*Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας*

### ***Περίληψη***

*Παρά τις επιμέρους διαφορές δομής και διαδικασιών μεταξύ του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ) και της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ), βασικό στόχο των δύο ειδών σχεδιασμού αποτελεί η εξασφάλιση της βιωσιμότητας των δράσεων οι οποίες αναπτύσσονται στον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο. Στο πλαίσιο αυτό, οι έννοιες της οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας αποκτούν θεμελιώδη σημασία, καθώς μαζί με την περιβαλλοντική προστασία αποτελούν τους πυλώνες της βιωσιμότητας των θαλάσσιων και παράκτιων χρήσεων. Συνεπώς, η επιτυχής κατάρτιση και εφαρμογή των προαναφερθέντων σχεδιασμών απαιτεί την εις βάθος κατανόηση του οικονομικού και κοινωνικού περιβάλλοντος στο οποίο αναπτύσσονται οι θαλάσσιες χρήσεις. Σκοπός του παρόντος άρθρου είναι η καταγραφή των εναλλακτικών στρατηγικών ενσωμάτωσης της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης στη διαδικασία σύνταξης και εφαρμογής των σχεδίων ΘΧΣ και ΟΔΠΖ. Αρχικώς, πραγματοποιείται μια ανασκόπηση των κυριότερων μεθόδων ανάλυσης και ενσωμάτωσης των κοινωνικοοικονομικών δεδομένων στη σύνταξη των σχεδίων. Έπειτα, αναπτύσσεται ένα εναλλακτικό μεθοδολογικό πλαίσιο αξιολόγησης των θαλάσσιων χρήσεων το οποίο δύναται να ενσωματωθεί σε σχέδια όπου παρατηρείται σχετική έλλειψη δεδομένων κοινωνικού και οικονομικού χαρακτήρα. Το πλαίσιο οδηγεί στην*

ανάπτυξη ενός Δείκτη Κοινωνικοοικονομικής Βιωσιμότητας των Θαλάσσιων Χρήσεων (ΔΚΒ), ο οποίος στη συνέχεια χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση των θαλάσσιων χρήσεων στο πλαίσιο σύνταξης ενός πιλοτικού σχεδίου ΘΧΣ στην περιφέρεια της Αδριατικής και του Ιονίου<sup>1</sup>.

### **Λέξεις κλειδιά**

*Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης, Κοινωνικοοικονομική Αξιολόγηση, Γαλάζια Ανάπτυξη, Βιωσιμότητα Θαλάσσιων και Παράκτιων Χρήσεων, Αδριατική-Ιόνιο*

### ***Exploring the socioeconomic dimensions within the link of Maritime Spatial Planning and Integrated Coastal Zone Management: The case of the Adriatic-Ionian region***

#### **Abstract**

*Despite the differences between Maritime Spatial Planning (MSP) and Integrated Coastal Zone Management (ICZM), both concepts share the common target of promoting the sustainable development of human uses. Within this target, social and economic prosperity acquires a fundamental role as, together with environmental protection, they form the three pillars of sustainable development. Therefore, the economic and social environment, in which maritime uses are being developed, should be recognized and evaluated. The aim of the present paper is to evaluate the socioeconomic significance of maritime and coastal uses in a comparative context. Initially, the challenges of data unification and integration into the planning process are addressed and then a methodological framework for the socioeconomic evaluation coastal and maritime uses is being developed. The proposed framework results in the development of a Socioeconomic Maritime Index (SMI) which is used further in order to assess the socioeconomic significance of the uses within a pilot MSP action developed for the Adriatic-Ionian Macroregion.*

#### **Keywords**

*Maritime Spatial Planning, Integrated Coastal Zone Management, Socioeconomic Assessment, Blue Growth, Maritime and Coastal Uses' Sustainability, Adriatic-Ionian*

---

<sup>1</sup> Το άρθρο βασίζεται στο πρόγραμμα Adriatic Ionian Maritime Spatial Planning (Adriplan), το οποίο χρηματοδοτείται από τη Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι παράκτιες περιοχές θεωρούνται ιδιαιτέρως ελκυστικές για την ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, ιδίως αυτών που επωφελούνται από την αλληλεπίδραση ξηράς και θάλασσας. Η θάλασσα προσφέρει πολλαπλές δυνατότητες ανάπτυξης όσον αφορά στους φυσικούς πόρους, τις μεταφορές και την προσβασιμότητα, καθώς και ένα πλούσιο περιβάλλον που περιλαμβάνει σημαντικά φυσικά οικοσυστήματα. Η αλληλεπίδραση γης / θάλασσας είναι ισχυρή και συχνά χαρακτηρίζεται από συγκέντρωση δραστηριοτήτων, από σημαντικές επιπτώσεις για τους φυσικούς πόρους και τα οικοσυστήματα, καθώς και από συγκρούσεις ή συνέργειες μεταξύ των δραστηριοτήτων. Η σύγκρουση μεταξύ της συσσώρευσης των κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων και των παράκτιων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων έχει δημιουργήσει την ανάγκη για μια κοινή προσέγγιση. (EC, 2012; Morrissey κ.ά., 2011). Οι παραπάνω διαπιστώσεις οδήγησαν στην ανάπτυξη των πρωτοβουλιών του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ) και της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ), των οποίων στόχος είναι η εξασφάλιση της βιωσιμότητας των δράσεων οι οποίες αναπτύσσονται στον υπό ρύθμιση θαλάσσιο και παράκτιο χώρο. Στο πλαίσιο αυτό, οι έννοιες της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής ευημερίας αποκτούν θεμελιώδη σημασία, καθώς μαζί με την περιβαλλοντική προστασία αποτελούν τους πυλώνες της βιωσιμότητας των θαλάσσιων και παράκτιων χρήσεων. Συνεπώς, η επιτυχής κατάρτιση και εφαρμογή των προαναφερθέντων σχεδιασμών απαιτεί την εις βάθος κατανόηση του οικονομικού και κοινωνικού περιβάλλοντος στο οποίο αναπτύσσονται οι θαλάσσιες χρήσεις, καθώς και τη μέτρηση του κοινωνικοοικονομικού αντικτύπου αυτών (Douve, 2010).

Σκοπός του παρόντος άρθρου είναι να αναδειχτεί η σημασία ενσωμάτωσης της κοινωνικοοικονομικής διάστασης κατά την προετοιμασία των σχεδιασμών του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου. Για το λόγο αυτό αναπτύσσεται ένα πλαίσιο αξιολόγησης των χρήσεων το οποίο δύναται να χρησιμοποιηθεί τόσο κατά τη σύνταξη των σχεδίων ΘΧΣ, όσο και αυτών της ΟΔΠΖ. Στην Ενότητα 2 καταγράφονται οι γενικές αρχές του ΘΧΣ και της ΟΔΠΖ και ο τρόπος με τον οποίο προσεγγίζουν το ζήτημα της βιώσιμης ανάπτυξης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Στην Ενότητα 3 παρατίθενται κάποιες γενικές κατευθύνσεις σχετικά με τις μεθόδους ενσωμάτωσης των κοινωνικοοικονομικών δεδομένων στα σχέδια ΘΧΣ και ΟΔΠΖ. Στην Ενότητα 4, λαμβάνοντας υπόψη τις δυσκολίες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των διαφορετικών περιοχών εφαρμογής των σχεδίων, προτείνεται ένα μεθοδολογικό πλαίσιο το οποίο δύναται να εφαρμοστεί σε περιοχές όπου η συγκέντρωση ποσοτικών στοιχείων για τις αναπτυσσόμενες χρήσεις είναι σχετικά δύσκολη. Κύριος σκοπός του προτεινόμενου πλαισίου αποτελεί η συγκριτική αξιολόγησή της σημασίας των κλάδων για τις τοπικές οικονομίες μέσω της χρήσης ενός σύνθετου Δείκτη Κοινωνικοοικονομικής

Βιωσιμότητας των Θαλάσσιων Χρήσεων. Στην Ενότητα 5, παρατίθενται τα αποτελέσματα εφαρμογής του πλαισίου κατά την εκπόνηση ενός πιλοτικού σχεδίου ΘΧΣ στην περιφέρεια της Αδριατικής και του Ιονίου. Τέλος, στην 6η Ενότητα καταγράφονται τα κυριότερα ευρήματα της έρευνας και παρατίθενται προτάσεις για τη βελτίωση και ανάπτυξη του προτεινόμενου μεθοδολογικού πλαισίου.

## **2. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣ ΘΧΣ ΚΑΙ ΟΔΠΖ**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ορίζει ως ΘΧΣ το σχεδιασμό που αποφασίζει το πότε και πού λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα οι ανθρώπινες δραστηριότητες ώστε να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα και βιωσιμότητά τους, ενώ παράλληλα προωθεί τη συμμετοχή φορέων στο σχεδιασμό των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με τον πλέον διαφανή τρόπο (EC, 2014). Αντίστοιχα, σύμφωνα με τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ) στην Ευρώπη (2002/413 / ΕΚ), στόχος της ΟΔΠΖ είναι η συντονισμένη εφαρμογή των διαφόρων πολιτικών που επηρεάζουν την παράκτια ζώνη και που σχετίζονται με δραστηριότητες, όπως η προστασία της φύσης, η υδατοκαλλιέργεια, η αλιεία, η γεωργία, η βιομηχανία, η ενέργεια, η ναυτιλία, ο τουρισμός, η ανάπτυξη των υποδομών και η προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, διαφαίνεται πως ο ΘΧΣ έχει περισσότερο χωρικό χαρακτήρα, ενώ η ΟΔΠΖ διαχειριστικό. Πέρα από τη βασική αυτή διαφορά, τα δύο σχέδια παρουσιάζουν ομοιότητες και διαφορές σε επιμέρους στοιχεία της δομής τους. Στον Πίνακα 1 παρουσιάζονται σε συγκριτική μορφή η δομή και οι διαδικασίες υλοποίησης των δύο σχεδίων. Όπως διαφαίνεται από τον Πίνακα 1, τα δύο σχέδια παρουσιάζουν κοινούς στόχους, ενώ στηρίζονται στην ενεργή συμμετοχή των τοπικών φορέων. Επίσης, ο χρονικός ορίζοντας των δύο σχεδίων είναι παρόμοιος, καθώς και τα δύο σχέδια παρουσιάζουν μακροπρόθεσμη προοπτική. Ωστόσο, σημαντικές διαφορές εντοπίζονται στη δομή, καθώς και στον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιείται η κατάρτισή τους. Πιο συγκεκριμένα, ο ΘΧΣ περιλαμβάνει 10 στάδια ενώ η ΟΔΠΖ πέντε. Επιπρόσθετα, σε χωρικούς όρους, ο ΘΧΣ ρυθμίζει κυρίως χρήσεις που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο χώρο, ενώ η ΟΔΠΖ στοχεύει σε χρήσεις του παράκτιου χώρου. Επιπλέον, ο ΘΧΣ έχει ένα τρισδιάστατο χαρακτήρα καθώς ρυθμίζει και ζητήματα χρήσεων που εντοπίζονται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, ο οποίος δε συναντάται στα σχέδια ΟΔΠΖ. Επίσης, η κλίμακα σχεδιασμού στο ΘΧΣ είναι μεγαλύτερη αυτής των σχεδίων ΟΔΠΖ, καθώς ο ΘΧΣ καλύπτει τη ρύθμιση χρήσεων σε εθνική ακόμη και διεθνή κλίμακα. Για το λόγο αυτό, την ευθύνη υλοποίησης των σχεδίων ΘΧΣ έχουν οι εθνικές αρχές, ενώ αυτή των σχεδίων ΟΔΠΖ αναλαμβάνουν κυρίως τοπικές

αρχές. Τέλος, ο ΘΧΣ έχει μεγαλύτερη νομική δεσμευτικότητα από τα σχέδια ΟΔΠΖ τα οποία χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερη ευελιξία.

**Πίνακας 1.** Σύγκριση του ΘΧΣ και της ΟΔΠΖ

<i>Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ)</i>	<i>Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ)</i>
Συνεχής, συμμετοχική και προσαρμοστική διαδικασία	
Κοινωνικοί, οικονομικοί και περιβαλλοντικοί στόχοι προς την βιώσιμη ανάπτυξη	
Ολοκλήρωση μεταξύ τομέων, επιπέδων διακυβέρνησης, ξηράς-θάλασσας, ανάμεσα σε διαφορετικές αρχές και χώρες	
Μακροπρόθεσμη προσέγγιση	
Δέκα φάσεις (UNESCO-IOC, 2009: (1) Εντοπισμός και καθιέρωση της υπεύθυνης αρχής (2) Εξασφάλιση οικονομικής στήριξης (3) Οργάνωση της διαδικασίας μέσω ενός προ-σχεδιασμού (4) Οργάνωση συμμετοχικής διαδικασίας (5) Ορισμός και ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης (6) Ορισμός και ανάλυση μελλοντικών συνθηκών (7) Προετοιμασία και έγκριση ενός χωρικού διαχειριστικού σχεδίου (8) Εφαρμογή και ενδυνάμωση του χωρικού διαχειριστικού σχεδίου (9) Παρακολούθηση και αξιολόγηση της αποδοτικότητας του σχεδίου (10) Προσαρμογή του σχεδίου	Πέντε φάσεις (UNEP-MAP/PAP-RAC, 2012: (1) Καθιέρωση της υπεύθυνης αρχής για την εφαρμογή της ΟΔΠΖ (2) Ανάλυση των υπαρχόντων και μελλοντικών δεδομένων (3) Ορισμός του οράματος (4) Σχεδιασμός του μέλλοντος (5) Πραγματοποίηση του οράματος
Υλοποίηση από εθνικές αρχές	Υλοποίηση από τοπικές αρχές
Μεγάλη κλίμακα (διεθνής και διασυνοριακή συνεργασία)	Τοπική κλίμακα
Θαλάσσιες χρήσεις	Παράκτιες χρήσεις
Νομικά δεσμευτικό	Ευέλικτο και άτυπο
Τρεις διαστάσεις	Δύο διαστάσεις

Πηγή: EC, 2008; 2014; Ιδία επεξεργασία

**Πίνακας 2.** Χρήσεις θαλάσσιου και παράκτιου χώρου με κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο

Χρήση	Τύπος	
	Θαλάσσια	Παράκτια
<i>A. Άμεσος Κοινωνικοοικονομικός Αντίκτυπος</i>		
Αλιεία	+	+
Ιχθυοκαλλιέργεια	+	
Θαλάσσιες Μεταφορές	+	
Λιμενικές Δραστηριότητες		+
Τουρισμός-Αναψυχή	+	+
Στέγαση		+
Αμμοληψία	+	+
Έρευνες και Εξόρυξη υδρογονανθράκων	+	
Βυθοκόρηση και Απόρριψη Υλικών	+	
Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας	+	
Αγωγοί και Καλώδια	+	
Γεωργία		+
Βιομηχανία		+
Δραστηριότητες Αφαλάτωσης		+
<i>B. Έμμεσος Κοινωνικοοικονομικός Αντίκτυπος</i>		
Θαλάσσιες Προστατευόμενες Περιοχές	+	+
Στρατιωτικές Ζώνες	+	+
Προστατευόμενες Περιοχές	+	+

Πηγή: Colgan, 2003; Ehler και Douvere 2009; Ίδια Επεξεργασία

Παρά τις επιμέρους διαφορές τους, τα δύο εργαλεία σχεδιασμού έχουν ως κοινό στόχο την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης των ανθρώπινων χρήσεων στο θαλάσσιο και παράκτιο χώρο. Συνεπώς, για περιοχές όπου καταρτίζονται ή ισχύουν σχέδια ΘΧΣ και ΟΔΠΖ τα δύο σχέδια θα πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται, καθώς πολλές από τις χρήσεις αναπτύσσονται τόσο στο θαλάσσιο, όσο και στον παράκτιο χώρο (Douvere, 2010; EC, 2014). Πιο συγκεκριμένα, στον Πίνακα 2 παρουσιάζονται οι κυριότερες θαλάσσιες και παράκτιες χρήσεις οι οποίες λαμβάνονται υπόψη κατά την κατάρτιση των δύο σχεδίων. Όπως μπορεί να φανεί από τον Πίνακα 2, υπάρχουν αρκετές χρήσεις, όπως η αλιεία και ο τουρισμός όπου αναπτύσσονται τόσο στη θάλασσα, όσο και στην ακτή. Επιπλέον, χρήσεις όπως η ναυτιλία και οι λιμενικές υπηρεσίες, δρουν συμπληρωματικά. Συνεπώς, η μονομερής εξέταση μιας

χρήσης ως θαλάσσιας ή παράκτιας δύναται να καταστήσει το σχεδιασμό ανεπιτυχή. Για το λόγο αυτό, όταν εξετάζεται ο κοινωνικοοικονομικός αντίκτυπος των χρήσεων στα σχέδια ΘΧΣ θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι παράκτιες δραστηριότητες, ενώ στα αντίστοιχα ΟΔΠΖ θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι θαλάσσιες χρήσεις της ευρύτερης περιοχής.

### **3. ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ**

Η διεθνής βιβλιογραφία περιέχει ένα μεγάλο αριθμό άρθρων στα οποία εκτιμάται η κοινωνικοοικονομική συνεισφορά των χρήσεων που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο και παράκτιο χώρο (EU/EUNETMAR 2014; Morrissey και O'Donoghue, 2013). Στο πλαίσιο σύνταξης των σχεδίων ΘΧΣ και ΟΔΠΖ η εκτίμηση της παραγόμενης αξίας κάθε χρήσης είναι σημαντική για δύο βασικούς λόγους. Πρώτον, με την εκτίμηση της κοινωνικοοικονομικής αξίας των χρήσεων, οι έχοντες την ευθύνη του σχεδιασμού δύναται να κατανοήσουν τις βασικές κινητήριες δυνάμεις των αλλαγών στην περιοχή όπου εφαρμόζονται τα σχέδια. Δεύτερον, η αξία των χρήσεων αποτελεί μια χρήσιμη συμβολή κατά τη φάση εκπόνησης των μελλοντικών σεναρίων και την ανάπτυξη των μελλοντικών επιλογών σχεδιασμού (Ehler και Douvere, 2009).

Η συνεισφορά των χρήσεων στις τοπικές οικονομίες δύναται να εκτιμηθεί με τη χρήση κατάλληλων δεικτών. Ωστόσο, η κατασκευή των δεικτών αυτών και η αποτελεσματικότητα των μετρήσεων υπόκεινται στην ποιότητα και τη διαθεσιμότητα των δεδομένων που θα χρησιμοποιηθούν ως βάση των εκτιμήσεων. Στις γραμμές που ακολουθούν παρουσιάζεται μια σειρά από διαφορετικές επιλογές για το είδος των δεδομένων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την ποσοτικοποίηση της συνεισφοράς των χρήσεων:

1. Φυσικές Ποσότητες. Ένας από τους πιθανούς τρόπους για να μετρηθεί το επίπεδο δραστηριότητας των παράκτιων και θαλάσσιων χρήσεων είναι η κατασκευή δεικτών που στηρίζονται σε φυσικές μονάδες παραγωγής. Το μεγάλο πλεονέκτημα υιοθέτησης δεικτών φυσικών μονάδων είναι η διαθεσιμότητα των δεδομένων. Το επίπεδο της δραστηριότητας κάθε χρήσης μπορεί εύκολα να περιγράψει με φυσικές μονάδες, καθώς αυτές παρατηρούνται άμεσα. Ως εκ τούτου, η εκτίμηση του επιπέδου δραστηριότητας είναι άμεση. Οι δείκτες αυτοί ενδείκνυται για την διαχρονική εκτίμηση των επιπέδων δραστηριότητας μιας χρήσης καθώς και για τη σύγκριση μεταξύ ομοειδών χρήσεων διαφορετικών περιοχών. Ωστόσο, η χρήση αυτών των δεικτών ως βάση σύγκρισης διαφορετικών χρήσεων είναι αναποτελεσματική λόγω της αναντιστοιχίας των μονάδων μέτρησης (Ehler και Douvere, 2009; UNEP/RSP, 2006).

2. Προστιθέμενη Αξία. Οι δείκτες αυτής της κατηγορίας αποτυπώνουν τη συνεισφορά της κάθε χρήσης με βάση την οικονομική αξία που δημιουργούν. Οι δείκτες αυτοί εκφράζονται με νομισματικές μονάδες και τα δεδομένα για την κατασκευή τους καθίστανται διαθέσιμα μέσω δύο εναλλακτικών στρατηγικών. Η πρώτη στηρίζεται στη συλλογή πρωτογενών δεδομένων τα οποία δύνανται να συλλεχθούν μέσω εξειδικευμένων, αλλά και χρονοβόρων ερευνών. Η δεύτερη επιλογή βασίζεται κυρίως στις εκτιμήσεις μέσω δευτερογενών πηγών δεδομένων, όπως οι πίνακες εισροών-εκροών. Ο βασικός δείκτης για τη μέτρηση της αξίας της παραγωγής είναι η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ). Ωστόσο, όταν τα σχέδια εφαρμόζονται σε περιοχές όπου περιλαμβάνουν διαφορές χώρες, ο δείκτης θα πρέπει να προσαρμόζεται με τρόπο που να αντανάκλα τις διαφορές που προκύπτουν από το διαφορετικό νόμισμα που δύνανται να χρησιμοποιούν οι χώρες (Bateman κ.ά. 2011; EU / EUNETMAR, 2014; Holland κ.ά. 2010; MMO, 2013; Morrissey και O'Donoghue, 2013).
3. Απασχόληση. Ένας διαφορετικός τύπος δεδομένων με τον οποίο δύνανται να προσδιοριστεί ποσοτικά η συμβολή των χρήσεων για τις τοπικές οικονομίες είναι η απασχόληση που δημιουργείται από κάθε χρήση. Οι δείκτες που βασίζονται σε στοιχεία για την απασχόληση αποτελούν ένα ισχυρό εργαλείο για την αξιολόγηση, όχι μόνο της οικονομικής συνεισφοράς της κάθε χρήσης, αλλά και του κοινωνικού αντίκτυπου των χρήσεων, καθώς η απασχόληση συνδέεται και με προσωπικά οφέλη για τον εργαζόμενο. Τα οφέλη αυτά αφορούν στη συμβολή του στην κοινωνία, την κατάκτηση της προσωπικής ανεξαρτησίας και την προσωπική ανάπτυξη (EU/EUNETMAR, 2014; MMO, 2013; Morrissey και O'Donoghue, 2013; Pugh, 2008).
4. Ποιοτικά Δεδομένα. Μια άλλη επιλογή αποτίμησης της αξίας των χρήσεων είναι η χρησιμοποίηση ποιοτικών δεδομένων. Αυτού του είδους η προσέγγιση είναι προτιμότερη όταν η εκπόνηση των σχεδίων αντιμετωπίζει χρονικούς περιορισμούς, περιορισμούς χρηματοδότησης ή περιορισμούς από την έλλειψη πηγών ποσοτικών δεδομένων. Τα ποιοτικά δεδομένα δύνανται να στηριχθούν, είτε σε γνώμες εμπειρογνομόνων, είτε να εξαχθούν μέσω μεθόδων παρατήρησης ή σχετικών εγγράφων στρατηγικής (MMO, 2013; NOAA-SAB, 2011).
5. Συγκριτικά Δεδομένα. Η συγκριτική αξιολόγηση των επιπέδων δραστηριότητας των χρήσεων θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στην εκτίμηση της αξίας της κάθε χρήσης. Η βάση σύγκρισης θα μπορούσε να είναι η συνολική παραγωγή κάθε μονάδας εκφραζόμενη, είτε σε φυσικές, είτε νομισματικές μονάδες. Η σύγκριση δύναται να πραγματοποιηθεί, είτε απευθείας μεταξύ των χρήσεων, είτε με τη χρήση ενός εξωτερικού σημείου αναφοράς. Η δεύτερη επιλογή είναι ιδιαίτερα χρήσιμη όταν οι φυσικές ποσότητες αποτελούν τη βάση των δεικτών. Αυτό το είδος των δεικτών



προτιμάται επίσης όταν οι εκροές των χρήσεων δε δύνανται να αποτιμηθούν με μία κοινή μονάδα μέτρησης. Επιπλέον, όταν η περιοχή αναφοράς που αποτελεί τη βάση σύγκρισης είναι μεγαλύτερη από την περιοχή όπου απευθύνεται το σχέδιο τότε μέσω της συγκριτικής αξιολόγησης παρέχεται η δυνατότητα εκτίμησης, τόσο της κοινωνικοοικονομικής αξίας της κάθε χρήσης, όσο και της ανταγωνιστικής της θέσης σε ένα ευρύτερο γεωγραφικό πλαίσιο. Το μεγάλο πλεονέκτημα αυτού του είδους των δεικτών είναι ότι είναι ανεξάρτητοι από μονάδες μέτρησης (UNEP/RSP, 2006).

6. Μέθοδοι Περιβαλλοντικής Αποτίμησης. Ο προσδιορισμός οικονομικής αξίας στα αποτελέσματα των χρήσεων των οποίων τα προϊόντα είναι εμπορεύσιμα είναι μια σχετικά απλή διαδικασία. Ωστόσο, η ποσοτικοποίηση των εκροών των χρήσεων που δεν εμπεριέχουν εμπορευματική αξία είναι μία σύνθετη διαδικασία (Holland κ.ά. 2010; Sexton, 2012). Η διεθνής βιβλιογραφία με αντικείμενο την ολοκληρωμένη διαχείριση οικοσυστημάτων και την περιβαλλοντική οικονομία, περιλαμβάνει μια σειρά από διαφορετικές προσεγγίσεις που μπορεί να ακολουθηθούν προς την κατεύθυνση της εκτίμησης της αξίας των μη εμπορεύσιμων αγαθών. Η βασική μέθοδος είναι η χρήση της έννοιας Ολικής Οικονομικής Αξίας (ΟΟΑ) (Total Economic Value - TEV). Η ΟΟΑ αποτυπώνει τη συνεισφορά των φυσικών πόρων στην κοινωνική ευημερία και συντίθεται από δύο επιμέρους δείκτες: την αξία χρήσης και την αξία μη-χρήσης (Holland κ.ά. 2010; Kildow και McIlgorm, 2010; Sexton, 2012).

Μια σημαντική πρωτοβουλία προσδιορισμού του βαθμού ενσωμάτωσης της κοινωνικοοικονομικής διάστασης σε προηγούμενα προγράμματα θαλάσσιου σχεδιασμού προήλθε από τη Επιστημονική Συμβουλευτική Επιτροπή της Εθνική Υπηρεσίας Ωκεανών και Ατμόσφαιρας (National Oceanic και Atmospheric Administration Science Advisory Board – NOAA SAB). Σε σχετική έρευνα της επιτροπής (NOAA SAB, 2011) εξετάστηκε η δομή 17 σχεδίων ΘΧΣ εκ των οποίων τα 13 στηρίχθηκαν σε οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα ώστε να αξιολογηθεί το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον της περιοχής του σχεδιασμού και να εκτιμηθεί η συνεισφορά της κάθε χρήσης.

#### **4. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Η ανάλυση που προηγήθηκε ανέδειξε μια σειρά εναλλακτικών τρόπων μέτρησης της οικονομικής και κοινωνικής αξίας των χρήσεων, ώστε να καθίσταται δυνατή η ενσωμάτωση της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης στο πλαίσιο εκπόνησης σχεδίων ΘΧΣ και ΟΔΠΖ. Ωστόσο, η ανάπτυξη χρήσεων στο θαλάσσιο και παράκτιο χώρο πέραν της αξίας που δημιουργούν για την τοπική οικονομία ενέχει και άλλες παραμέτρους που επηρεάζουν το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον της περιοχής. Το παρόν μεθοδολογικό πλαίσιο βασίζεται σε έναν πίνακα ολοκληρωμένης αξιολόγησης των θαλάσσιων και παράκτιων χρήσεων

στηριζόμενο σε τρία βασικά κριτήρια που ποσοτικοποιούνται βάσει αντίστοιχων δεικτών και αφορούν στην αξία των χρήσεων, στην ένταση των δραστηριοτήτων και στις ροές που συνδέονται με κάθε χρήση.

Αναφορικά με το πρώτο κριτήριο, η αξία των χρήσεων θα μπορούσε να εκφραστεί μέσα από δείκτες όπως η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία, η απασχόληση, η πολιτιστική αξία και το δημιουργηθέν εισόδημα κάθε χρήσης. Επιπρόσθετα, το κριτήριο της έντασης ποσοτικοποιεί την έκταση που καταλαμβάνουν οι χρήσεις σε όρους χωρικούς, οικονομικούς και χρονικούς. Σχετικοί δείκτες έντασης έχουν χρησιμοποιηθεί στο έργο COEXIST (2013) και στο έργο Mapping Workshop of American Samoa Islands (NOAA, 2012). Οι χρήσεις μεγάλης έντασης είναι πιθανό να ασκούν αυξημένη πίεση στο κοινωνικό και φυσικό περιβάλλον (European Environmental Agency 1999; 2013). Ενδεικτικά, αναφέρεται πως για τη μέτρηση της έντασης μπορούν να χρησιμοποιηθούν έννοιες όπως η εποχικότητα, η ένταση του χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου και η χωρική ολοκλήρωση (όταν μια χρήση αναπτύσσεται τόσο στο θαλάσσιο όσο και στον παράκτιο χώρο). Τέλος, οι ροές εκφράζουν τη δυνατότητα της κάθε χρήσης να κινητοποιεί κεφάλαιο (ανθρώπινο και οικονομικό) βελτιώνοντας την ανταγωνιστική θέση της χρήσης και της περιοχής όπου αναπτύσσεται, ως προς το διεθνές περιβάλλον (Lall, 2002; Slaughter 1997). Στους σχετικούς δείκτες του κριτηρίου δύνανται να περιληφθούν οι ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις που απορροφά κάθε χρήση, το ποσοστό των μετακινούμενων εργαζόμενων που απασχολούν σε σχέση με το συνολικό προσωπικό που κατανέμεται σε κάθε χρήση και ο βαθμός προσανατολισμού τους σε εξαγωγικές δραστηριότητες. Η γενική μορφή του προτεινόμενου πίνακα αξιολόγησης παρουσιάζεται στο Σχήμα 1.

**Σχήμα 1.** Προτεινόμενος Πίνακας Αξιολόγησης Κοινωνικοοικονομικού Αντικτύπου Θαλάσσιων και Παράκτιων Χρήσεων

Χρήσεις	Αξία		Ένταση		Ροές		Άθροισμα
	Δείκτες↓	Άθροισμα	Δείκτες→	Άθροισμα	Δείκτες→	Άθροισμα	
Χρήση 1							
Χρήση 2							
.....							
Μέσος							

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, 2015

Δεδομένων των κριτηρίων που επιλέχθηκαν για να αξιολογηθεί η σημαντικότητα των χρήσεων, η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας αξιολόγησης εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα των δεδομένων που θα απαιτηθούν για την κατασκευή των δεικτών. Το κυριότερο ζήτημα διαθεσιμότητας στοιχείων ανακύπτει κατά την κατασκευή των δεικτών

βαθμολόγησης της παραγόμενης αξίας των χρήσεων. Όταν τα στοιχεία που αφορούν στην απασχόληση ή την ΑΠΑ είναι διαθέσιμα, τότε η αξιολόγηση μπορεί να προχωρήσει απρόσκοπτα. Ωστόσο, πρέπει να αναφερθεί, πως στις περισσότερες περιπτώσεις κατά τη διαδικασία σύνταξης των σχεδίων χρονικοί, οικονομικοί και χωρικοί λόγοι καθιστούν την εκτίμηση της αξίας μια περίπλοκη διαδικασία. Αναφορικά με τους χωρικούς λόγους, αυτοί εμφανίζονται κυρίως σε σχέδια όπου η περιοχή εφαρμογής καλύπτει είτε πολύ μεγάλες εκτάσεις, είτε περιλαμβάνει εκτάσεις διαφορετικών χωρών. Οι περιπτώσεις αυτές απαιτούν σημαντική προσπάθεια ώστε να καταστεί δυνατή η συγκέντρωση, καθώς και η ενοποίηση των δεδομένων για ένα μεγάλο αριθμό διαφορετικών χρήσεων. Από την άλλη, συνήθως τα χρονικά όρια ολοκλήρωσης των σχεδίων δεν επιτρέπουν τη διεξαγωγή εκτεταμένων αναζητήσεων για τη λήψη δεδομένων, ενώ τέλος τα υψηλά κόστη διεξαγωγής σχετικών ερευνών για σημαντικό αριθμό χρήσεων δε μπορεί να χρηματοδοτηθεί στο στενό πλαίσιο ενός σχεδίου. Για το λόγο αυτό το προτεινόμενο μεθοδολογικό πλαίσιο δύναται να τροποποιείται ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες των περιοχών όπου εφαρμόζονται τα σχέδια ΘΧΣ και ΟΔΠΖ. Στην Ενότητα 5 παρουσιάζεται η προσαρμογή του προτεινόμενου πλαισίου αξιολόγησης στις ιδιαίτερες συνθήκες κατάρτισης ενός σχεδίου ΘΧΣ στην περιοχή της Αδριατικής και Ιονίου.

## **5. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΜΑΚΡΟΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΙΟΝΙΟΥ (ΜΑΙ)**

### **5.1 Προσαρμόζοντας το Πλαίσιο Αξιολόγησης**

Κατά τη φάση συλλογής δεδομένων στο πλαίσιο του ΘΧΣ στη ΜΑΙ, πραγματοποιήθηκε μια μεγάλη προσπάθεια ώστε να δημιουργηθεί μια ολοκληρωμένη βάση δεδομένων, προκειμένου να αξιολογηθεί η κοινωνικοοικονομική δυναμική των χρήσεων που αναπτύσσονται στην περιοχή. Παρά την ποσότητα των δεδομένων που συγκεντρώθηκαν, αυτά δεν κατέστη δυνατόν να εισαχθούν απευθείας στον Πίνακα Αξιολόγησης, καθώς ο κύριος τύπος των δεδομένων αναφέρεται σε μετρήσεις της παραγωγής που εκφράζονται σε μη υπαγόμενες σε σύγκριση φυσικές μονάδες. Επιπλέον, η ΑΠΑ ήταν διαθέσιμη για ορισμένες μόνο χρήσεις, ενώ για άλλες ήταν αδύνατο να εκτιμηθεί. Ακόμη και η χρήση των πινάκων εισροών-εκροών για την έμμεση εκτίμηση των πολλαπλασιαστών απασχόλησης και ΑΠΑ δεν θα μπορούσε να οδηγήσει σε ερμηνεύσιμα αποτελέσματα, καθώς χώρες της ΜΑΙ όπως η Κροατία και η Αλβανία δεν έχουν δημοσιεύσει πρόσφατους σχετικούς πίνακες. Επιπρόσθετα, οι εκτιμήσεις της ΑΠΑ και της απασχόλησης των χρήσεων που εμπεριέχονται στο κείμενο στρατηγικής για τη γαλάζια ανάπτυξη της ΜΑΙ (ΕΕ / EUNETMAR, 2014) δε δύνανται να αποτελέσουν βάση σύγκρισης των χρήσεων χωρίς την υιοθέτηση παραδοχών

που ενέχουν σημαντικούς κινδύνους σφαλμάτων (ΕΕ / EUNETMAR, 2014), καθώς το ΘΧΣ της ΜΑΙ αναφέρεται σε διαφορετική γεωγραφική κλίμακα από την αντίστοιχη της στρατηγικής γαλάζιας ανάπτυξης. Συνεπώς, η πρόκληση της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης στο πλαίσιο του ΘΧΣ της ΜΑΙ ήταν να αναπτυχθεί ένα σύστημα αξιολόγησης που, ενώ θα είναι απαλλαγμένο από μονάδες μέτρησης, θα χρησιμοποιεί και δεδομένα που βασίζονται στις διαφορετικές φυσικές μονάδες μέτρησης της εκροής κάθε χρήσης.

Ως εκ τούτου, ένας σύνθετος δείκτης αναπτύχθηκε με σκοπό να ποσοτικοποιηθεί η αξία κάθε χρήσης ο οποίος δε στηρίζεται στη χρήση απόλυτων αριθμών, αλλά σχετικών δεδομένων. Δύο είναι τα κρίσιμα ζητήματα που ανακύπτουν σχετικά με την κατασκευή του δείκτη της αξίας. Το πρώτο αφορά στη μέθοδο που θα υιοθετηθεί για να προκύψουν τα συγκριτικά δεδομένα. Η γεωγραφική θέση της ΜΑΙ η οποία περικλείεται από μέλη της ΕΕ, αλλά και από κράτη των οποίων οι διαπραγματεύσεις ένταξης έχουν ήδη ξεκινήσει, οδήγησε στο να υιοθετηθεί η ΕΕ ως σημείο αναφοράς των συγκρίσεων των επιπέδων δραστηριότητας των χρήσεων. Συνεπώς, η ανάπτυξη κάθε χρήσης δεν αξιολογείται σε απόλυτους όρους, αλλά σε όρους συγκριτικούς ως προς την ανάπτυξη της αντίστοιχης χρήσης στο σύνολο της ΕΕ. Επιπλέον, προκειμένου η αξιολόγηση να αναφέρεται και σε μικρότερες χωρικές κλίμακες, η συνολική δραστηριότητα της κάθε περιοχής μαζί με τη συνολική δραστηριότητα που παρατηρείται στην ΕΕ ανάγεται σε επίπεδο NUTS III. Τα αποτελέσματα της σύγκρισης αντιστοιχούν σε διαφορετικά επίπεδα σχετικής δραστηριότητας και αντίστοιχες βαθμολογίες που παρουσιάζονται στον Πίνακα 3.

**Πίνακας 3.** Βαθμολόγηση Επίπεδων Δραστηριότητας Χρήσεων ΜΑΙ

ΜΑΙ/ΕΕ (%)	1-20	21-40	41-60	61-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181+
Βαθμός	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία, 2015

Όπως διαφαίνεται από τα στοιχεία του Πίνακα 3, υπάρχουν δέκα διαφορετικά επίπεδα δραστηριότητας που αντιστοιχούν σε δέκα διαφορετικές βαθμολογίες για κάθε χρήση. Το χαμηλότερο σκορ που δύναται να αποδοθεί σε κάθε χρήση είναι 1 και το μέγιστο 10 (όταν δεν υπάρχει δραστηριότητα η βαθμολογία της συγκεκριμένης χρήσης είναι μηδέν). Συνεπώς, όταν τα επίπεδα δραστηριότητας μίας χρήσης στην περιοχή (π.χ. εμπορευματική κίνηση θαλάσσιων μεταφορών ανά επίπεδο NUTS III) αντιστοιχούν στο 50% του μέσου όρου που παρατηρείται στις περιφέρειες NUTS III της ΕΕ, τότε η χρήση λαμβάνει το βαθμό 3.

Το δεύτερο ζήτημα που ανακύπτει σχετικά με την κατασκευή του σύνθετου δείκτη της αξίας είναι πως, παρά το γεγονός πως η ανάλυση που περιεγράφηκε παραπάνω είναι

σε θέση να προσδιορίσει ποσοτικά την εξειδίκευση της ΑΙΜ σε κάποια χρήση σε σχέση με την ΕΕ, ωστόσο δε μπορεί να απεικονίσει πλήρως τη συνεισφορά κάθε χρήσης στην τοπική οικονομία καθώς δε λαμβάνει υπόψη την αξία της κάθε δραστηριότητας. Για να ξεπεραστεί αυτή η αδυναμία στην ανάλυση χρησιμοποιήθηκε ένας συντελεστής στάθμισης της οικονομικής δυναμικής της κάθε χρήσης. Λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα δεδομένα σε επίπεδο ΕΕ, ως βάση κατασκευής του παράγοντα στάθμισης επιλέχθηκε η συνολική ΑΠΑ κάθε χρήσης και η συνολική απασχόληση που δημιουργεί σε ετήσια βάση. Ο συντελεστής στάθμισης κάθε χρήσης προκύπτει από τη σύγκριση της ΑΠΑ και της απασχόλησης κάθε χρήσης σε σχέση με τη χρήση που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αξία. Πιο αναλυτικά, η δραστηριότητα με την υψηλότερη αξία παραγωγής σε επίπεδο ΕΕ τοποθετείται πρώτη στην κατάταξη και της αποδίδεται η τιμή 1. Στη συνέχεια όλες οι χρήσεις συγκρίνονται με την πρώτη χρήση ώστε να προκύψει ο δικός τους συντελεστής στάθμισης. Για παράδειγμα, εάν η ΑΠΑ κάποιας χρήσης αντιστοιχεί στο 60% της χρήσης με την υψηλότερη αξία, τότε θα σταθμιστεί με το βάρος 0,6. Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, η υψηλότερη δυνατή βαθμολογία για κάθε ενεργή χρήση είναι 10, ενώ η χαμηλότερη λίγο μεγαλύτερη από το 0.

Το δεύτερο κριτήριο, όπως προαναφέρθηκε, ποσοτικοποιεί την ένταση με την οποία αναπτύσσεται η κάθε χρήση στην περιοχή. Οι δείκτες της έντασης είναι η εποχικότητα, η ένταση χρήσης του κεφαλαίου και η χωρική ολοκλήρωση. Οι παραπάνω δείκτες στηρίζονται στα παρακάτω ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα ώστε να αξιολογήσουν την ένταση των χρήσεων.

- Η βαθμολογία για την εποχικότητα κυμαίνεται μεταξύ 0 και 1. Τα τεταρτημόρια του διαστήματος τιμών αντικατοπτρίζουν τις εποχές του χρόνου, και αντιστοιχούν σε τέσσερις διαφορετικές κλιμακωτές βαθμολογίες. Ως εκ τούτου, χρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητες μόνο κατά μία περίοδο βαθμολογούνται με 0,25, ενώ οι χρήσεις που επιδεικνύουν σημαντική δραστηριότητα κατά το σύνολο του έτους βαθμολογούνται με 1.
- Η χωρική ολοκλήρωση των χρήσεων αντανακλά τις χωρικές απαιτήσεις ανάπτυξης κάθε χρήσης καθώς οι χρήσεις που αναπτύσσονται, τόσο το θαλάσσιο, όσο και τον παράκτιο χώρο ασκούν μεγαλύτερη επίδραση στην περιοχή ανάπτυξής τους (COEXIST, 2013). Ως εκ τούτου, μια χρήση βαθμολογείται με 1 αν αναπτύσσεται, σε θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές συγχρόνως και 0 σε διαφορετική περίπτωση.
- Η ένταση κεφαλαίου αναφέρεται στο επίπεδο των επενδύσεων παγίου κεφαλαίου που αντιστοιχούν σε κάθε χρήση. Οι χρήσεις εντάσεως κεφαλαίου είναι πιο πιθανό να προκαλέσουν περιβαλλοντικές και κοινωνικές πιέσεις στις τοπικές κοινότητες. Επιπλέον, αυτό το είδος των χρήσεων προσελκύει ένα μεγαλύτερο ποσό επενδύσεων

(Antweiler κ.ά., 2001; EU, 2004; Cole κ.ά., 2005). Η βαθμολογία κάθε χρήσης ορίζεται από μια ψευδομεταβλητή που λαμβάνει την τιμή 1 για τις δραστηριότητες εντάσεως κεφαλαίου και 0 για τις υπόλοιπες. Συνοψίζοντας, η μέγιστη βαθμολογία για την ένταση είναι 3 και η ελάχιστη 0,25.

Τέλος, ο δείκτης που αναφέρεται στο κριτήριο των ροών λαμβάνει τρεις διαφορετικές κλιμακωτές τιμές που αντιστοιχούν στα διαφορετικά επίπεδα του εξαγωγικού προσανατολισμού των χρήσεων. Συνεπώς, οι χρήσεις με έντονο εξαγωγικό προσανατολισμό αποτιμώνται με τη βαθμολογία 2, οι χρήσεις με μέτρια επίπεδα εξαγωγών με βαθμό 1 και οι χρήσεις χαμηλού ή μηδενικού εξαγωγικού επιπέδου βαθμό 0. Ως εκ τούτου, η μέγιστη συνολική βαθμολογία της κάθε χρήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις επιμέρους βαθμολογίες των τριών κριτηρίων, είναι 15 (10 για την αξία, 3 για την ένταση και 2 για τις ροές).

Η αναλογία 10-3-2 των κριτηρίων αντικατοπτρίζει τη συνεισφορά του κάθε κριτηρίου στη διαμόρφωση της συνολικής βαθμολογίας. Οι βαθμολογίες των τριών κριτηρίων υποδηλώνουν ότι η μεγαλύτερη βαρύτητα έχει δοθεί στο κριτήριο της αξίας, δεδομένου ότι αποτελεί ένα κρίσιμο δείκτη στο πλαίσιο μιας κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης. Η τελευταία στήλη του πίνακα περιλαμβάνει το πηλίκο της συνολικής βαθμολογίας της κάθε χρήσης προς τη μέγιστη δυνατή βαθμολογία. Αυτό το πηλίκο, που εκφράζεται ως ποσοστό, απεικονίζει τη συνολική κοινωνική και οικονομική συνεισφορά της κάθε χρήσης στη διαμόρφωση της γαλάζιας οικονομίας της περιοχής. Για το λόγο αυτό αποτελεί ένα Δείκτη Κοινωνικοοικονομικής Βιωσιμότητας (ΔΚΒ) των θαλάσσιων χρήσεων. Ο υπολογισμός του δείκτη προκύπτει από τον τύπο της εξίσωσης (1).

$$\text{Δείκτης Κοινωνικοοικονομικής Βιωσιμότητας} = \frac{\text{Συνολικό Αθροισμα Χρήσης}}{\text{Μέγιστο Άθροισμα Χρήσης}} \quad (1)$$

Ο ΔΚΒ αποτελεί έναν αποτελεσματικό και εύκολα τροποποιήσιμο δείκτη μέτρησης της κοινωνικής και οικονομικής βιωσιμότητας των θαλάσσιων χρήσεων, καθώς είναι απαλλαγμένος από μονάδες μέτρησης, δεν επηρεάζεται από τον αριθμό των κριτηρίων που επιλέγονται σε κάθε ανάλυση και από τα βάρη που μπορούν να αποδοθούν στο καθένα.

## 5.2. Εφαρμογή Πλαισίου Αξιολόγησης και Αποτελέσματα

Ο πίνακας αξιολόγησης προσαρμόστηκε σε τρεις διαφορετικές περιοχές της ΜΑΙ οι οποίες ορίστηκαν από το πρόγραμμα, ώστε να διευκολυνθεί η διαδικασία ανάπτυξης του σχεδίου ΘΧΣ. Οι τρεις περιοχές παρουσιάζονται στο Σχήμα 2. Η πρώτη περιοχή καλύπτει ολόκληρη τη ΜΑΙ (Adiatic-Ionian Macroregion) η δεύτερη εστιάζει στο βόρειο τμήμα της Αδριατικής και αναφέρεται ως Περιοχή Εστίασης 1 – ΠΕ1 (Focus Area 1 – FA1) και η τρίτη στο κεντρικό-νότιο τμήμα της ΜΑΙ και καλείται ως Περιοχή Εστίασης 2 – ΠΕ2 (Focus Area 2 – FA2).

**Σχήμα 2.** Οι περιοχές εφαρμογής των σχεδίων ΘΧΣ στην ΜΑΙ



Πηγή: Adriplan Project, 2014

Στον Πίνακα 4 καταγράφονται οι δείκτες και τα δεδομένα στα οποία στηρίχθηκε η αξιολόγηση του κριτηρίου της αξίας. Τα δεδομένα που επιλέχθηκαν για την ανάλυση αναφέρονται στο πιο πρόσφατο διαθέσιμο έτος για κάθε χρήση. Παρ' όλα αυτά, δεν κατέστη δυνατή η εξεύρεση ολοκληρωμένων στοιχείων για χρήσεις όπως η αμμοληψία, οι στρατιωτικές ζώνες, η παραγωγή ανανεώσιμων πηγών ενέργειας κ.ά.

Μια σημαντική παράμετρος της διαδικασίας αξιολόγησης είναι ο αριθμός των περιφερειών NUTS III που βρίσκονται σε κάθε περιοχή και δημιουργούν τη βάση σύγκρισης των σχετικών επιπέδων δραστηριότητας για κάθε χρήση. Ο αριθμός των περιοχών της κάθε περιοχής είναι ο εξής: 56 για την ΜΑΙ, 16 για την ΠΕ1, 12 για την ΠΕ2 και 382 για την ΕΕ. Παρά το γεγονός ότι οι χώρες της ΕΕ έχουν ένα καλά οργανωμένο περιφερειακό σύστημα που χωρίζει τις χώρες σε διαφορετικές γεωγραφικές ενότητες, αυτό δεν συμβαίνει σε άλλες χώρες, όπως η Αλβανία και το Μαυροβούνιο. Για να ξεπεραστεί αυτή η δυσκολία,

ο μέσος όρος του πληθυσμού NUTS III των χωρών της ΕΕ λήφθηκε ως βάση για να διαιρεθεί η επικράτεια της Αλβανίας σε περιφέρειες τύπου NUTS III. Ο τελικός αριθμός των περιφερειών NUTS-III που προέκυψαν για την Αλβανία είναι έξι. Επιπρόσθετα, η στάθμιση της αξίας για κάθε χρήση παρουσιάζεται στον Πίνακα 5. Ο σημαντικότερος τομέας σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι ο παράκτιος τουρισμός καθώς δημιουργεί αξία που φτάνει τα €129 δισεκατομμύρια και απασχολεί πάνω από 2,5 εκατομμύρια εργαζόμενους.

**Πίνακας 4.** Δείκτες Εκτίμησης Αξίας Θαλάσσιων και Παράκτιων Χρήσεων

Θαλάσσια Χρήση	Δείκτης	Έτος αναφοράς
Εμπορική Ναυτιλία	1) Συνολική Διαχείριση Εμπορευματοκιβωτίων (TEU)	2012
	2) Συνολική Διακίνηση Ξηρών Χύδην Φορτίων (Χιλ. τόνοι)	
	3) Συνολική Διακίνηση Υγρών Χύδην Φορτίων (Χιλ. τόνοι)	
	4) Συνολική Διακίνηση Φορτίων Ro-Ro(Χιλ. τόνοι)	
Επιβατική Ναυτιλία	Διακινηθέντες επιβάτες (Χιλιάδες επιβάτες)	2012
Παράκτιος Τουρισμός	Διαθέσιμα καταλύματα (Αριθμός εγκαταστάσεων)	2011
Θαλάσσιος τουρισμός	Σύνολο Επιβατών Κρουαζιέρας (Pax)	2013
Αλιεία	Στόλος Σκαφών Αλιείας (Αριθμός σκαφών)	2014
Ιχθυοκαλλιέργειες	Συνολική Παραγωγή (Τόνοι)	2011 Μ/Δ για Αλβανία και Μαυροβούνιο
Πετρέλαιο και Φυσικό Αέριο	Παραγωγή Πετρελαίου (εκ. τόνοι)	2013
	Παραγωγή Αερίου (TOE)	Μ/Δ για Αλβανία

Πηγές: Croatian Ministry of Agriculture, 2014; Ecorys, 2013; EU, 2014; Eurostat, 2013; 2014; Italian Ministry of Economic Development, 2014; JRC, 2014; MedCruise, 2014; Oxford Economics, 2014; STECF, 2013

Αναφορικά με το κριτήριο της έντασης η αξιολόγηση της εποχικότητας των χρήσεων βασίζεται κυρίως σε ποσοτικά δεδομένα. Ωστόσο, όταν αυτό δεν ήταν δυνατό, λήφθηκαν υπόψη έγγραφα στρατηγικής. Επιπλέον, η ένταση χρήσης κεφαλαίου των χρήσεων εκτιμάται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα που προκύπτουν από τομεακές αναλύσεις, στρατηγικά έγγραφα και απόψεις των εμπειρογνομώνων, δεδομένου ότι η ακριβής εκτίμηση της συμβολής του παράγοντα του κεφαλαίου στην παραγωγή κάθε χρήσης σε τοπικό επίπεδο δεν είναι εφικτή. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η τεχνολογία παραγωγής των



τομέων δεν διαφέρει σημαντικά μεταξύ της ΜΑΙ και της ΕΕ, η ένταση κεφαλαίου της κάθε χρήσης στη ΜΑΙ αξιολογείται λαμβάνοντας υπόψη τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Τέλος, η αξιολόγηση των ροών βασίζεται σε ποσοτικά δεδομένα για τις χρήσεις όπου αυτά είναι διαθέσιμα. Αντίθετα, όταν παρατηρείται έλλειψη στοιχείων, οι εκτιμήσεις για το εξαγωγικό προσανατολισμό του κάθε τομέα βασίζονται σε τομεακές αναλύσεις, στρατηγικά έγγραφα και την κρίση εμπειρογνομόνων.

**Πίνακας 5.** Συντελεστές Στάθμισης Αξίας Θαλάσσιων και Παράκτιων Χρήσεων

Χρήση	ΑΠΑ (000€)	Απασχόληση	Συντελεστής Στάθμισης
Εμπορική Ναυτιλία	33.000.000	371.700	0,20
Επιβατική Ναυτιλία	10.640.000	159.300	0,07
Παράκτιος Τουρισμός	129.000.000	2.507.000	1
Θαλάσσιος τουρισμός	6.400.000	100.000	0,04
Αλιεία	3.400.000	105.700	0,03
Ιχθυοκαλλιέργειες	1.500.000	27.460	0,01
Πετρέλαιο και Φυσικό Αέριο	50.010.000	73.200	0,21

Πηγές: Ecorys, 2013; EU, 2014; Eurostat, 2013; JRC, 2014; Oxford Economics, 2014; STECF, 2013

Λόγω της περιορισμένης έκτασης του άρθρου καταγράφονται αναλυτικά τα αποτελέσματα αξιολόγησης μόνο των δύο περιοχών εστίασης της ΜΑΙ. Η επιλογή αυτή καθιστά δυνατή τη συγκριτική αξιολόγηση δύο τμημάτων της ΜΑΙ με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και διαφορετικές προοπτικές ανάπτυξης των ανθρώπινων θαλάσσιων και παράκτιων χρήσεων. Τα αποτελέσματα εφαρμογής του πλαισίου αξιολόγησης στην ΠΕΙ παρουσιάζονται στον Πίνακα 6.

Όπως διαφαίνεται από τον πίνακα αξιολόγησης, η χρήση με τη μεγαλύτερη σημαντικότητα για την περιοχή είναι ο παράκτιος τουρισμός. Θα πρέπει να αναφερθεί, ότι η περιφέρεια της Βενετίας διαθέτει τη μεγαλύτερη ξενοδοχειακή υποδομή στην Ευρώπη. Επίσης, Η ΠΕΙ εξειδικεύεται έντονα στις εμπορικές μεταφορές (δεύτερη υψηλότερη βαθμολογία στο ΔΚΒ). Τα λιμάνια της ένωσης NAPA (North Adriatic Port Association) και το Πόρτο Λεβάντε, το οποίο είναι το μοναδικό λιμάνι της μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) στην περιοχή είναι ιδιαίτερα ενεργά στις εμπορικές μεταφορές. Παρόμοια αποτελέσματα παρουσιάζει και ο θαλάσσιος τουρισμός.

Η περιοχή παρουσιάζει μεγάλη δραστηριότητα στον τομέα του τουρισμού κρουαζιέρας, καθώς τα επίπεδα δραστηριότητας στην κρουαζιέρα ξεπερνούν τη μέση ευρωπαϊκή δραστηριότητα κατά 71%. Λαμβάνοντας υπόψη ότι σε πολλές πόλεις-λιμάνια,

όπως η Βενετία, η Τεργέστη και Κόπερ, ο παράκτιος τουρισμός είναι επίσης αρκετά ανεπτυγμένος, μια σύγκρουση μεταξύ των δύο χρήσεων είναι επίσης πιθανή. Επιπρόσθετα, στα ύδατα της ΠΕ1 αναπτύσσεται σημαντικά η αλιεία. Η τιμή του ΔΚΒ που φτάνει το 29% πιστοποιεί πως η αλιεία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες υποστήριξης της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής. Παρόμοια τιμή λαμβάνει και η χρήση των υδατοκαλλιέργειών οι οποίες αναπτύσσονται κυρίως στις ιταλικές ακτές. Τέλος, τη μικρότερη σημαντικότητα φέρεται να έχει η εξόρυξη υδρογονανθράκων.

**Πίνακας 6.** Πίνακας Κοινωνικοοικονομικής Αξιολόγησης Περιοχής Εστίασης 1

	Άξια			Ένταση			Ροές			Συνολικό Άθροισμα	Δείκτης Κοινωνικοοικονομικής Βιωσιμότητας
	Σχετική Δραστηριότητα	Συντελεστής Στάθμισης	Άθροισμα	Εποχικότητα	Χωρική Ολοκλήρωση	Ένταση Κεφαλαίου	Άθροισμα	Εξαγωγικός Προσανατολισμός	Άθροισμα		
Εμπορική Ναυτιλία	4,3	0,20	0,9	1,0	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	5,9	39,0%
Επιβατική Ναυτιλία	4,0	0,07	0,3	0,75	1,0	1,0	2,8	0,0	0,0	3,0	20,2%
Παράκτιος Τουρισμός	10,0	1,00	10,0	0,50	0	1,0	1,5	2,0	2,0	13,5	90,0%
Θαλάσσιος Τουρισμός	9,0	0,04	0,4	0,50	1,0	1,0	2,5	2,0	2,0	4,9	32,4%
Αλιεία	10,0	0,03	0,3	1,0	1,0	0,0	2,0	2,0	2,0	4,3	29,0%
Ιχθυοκαλλιέργειες	9,0	0,01	0,1	1,0	0,0	1,0	2,0	2,0	2,0	4,1	27,3%
Πετρέλαιο και Αέριο	3,5	0,21	0,7	1,0	0,0	1,0	2,0	0,0	0,0	2,7	18,2%
Μ.Ο.	7,11	0,22	1,81	0,82	0,57	0,86	2,26	1,43	1,43	5,49	36,59%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 2015

Τα αντίστοιχα αποτελέσματα αξιολόγησης των χρήσεων της ΠΕ2 παρουσιάζονται στον Πίνακα 7. Η χρήση του παράκτιου τουρισμού λαμβάνει και σε αυτή την περιοχή τη μεγαλύτερη βαθμολογία. Ωστόσο, η συνολική βαθμολογία της χρήσης είναι σημαντικά χαμηλότερη από την αντίστοιχη βαθμολογία της χρήσης για τη ΠΕ1. Χωρικές συγκεντρώσεις της εν λόγω δραστηριότητας παρατηρούνται στο νησί της Κέρκυρας και στην περιοχή της Απουλίας. Η περιοχή εξειδικεύεται στις επιβατικές μεταφορές, καθώς η χρήση λαμβάνει τη δεύτερη υψηλότερη βαθμολογία. Η διεθνής κίνηση στην περιοχή αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 50% της συνολικής επιβατικής κίνησης των λιμένων

της (Eurostat, 2014). Οι θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ της Βαλκανικής Χερσονήσου και της ιταλικής ακτής καθιστούν την περιοχή μεταξύ των πιο ενεργών στην Ευρώπη. Σχετικά υψηλή είναι η βαθμολογία του θαλάσσιου τουρισμού δεδομένου ότι στην ΠΕ2 υπάρχουν δύο μεγάλα λιμάνια κρουαζιέρας, το Μπάρι και η Κέρκυρα. Η τέταρτη χρήση από πλευράς σημαντικότητας είναι οι εμπορικές μεταφορές με βαθμό ΔΚΒ 28,7%. Πρέπει να τονιστεί, πως παρά το ότι η βαθμολογία είναι χαμηλότερη από τη βαθμολογία των θαλάσσιων μεταφορών στη ΠΕ1, η ΠΕ2 παρουσιάζει σημαντική δραστηριότητα στη μεταφορά φορτίων Ro-Ro, καθώς τα λιμάνια της περιοχής λειτουργούν ως κόμβοι για τις εμπορικές διασυνδέσεις μεταξύ των Βαλκανίων και της Ιταλίας. Επιπρόσθετα, οι τιμές ΔΚΒ των χρήσεων της αλιείας και των υδατοκαλλιεργειών κυμαίνονται στο 27%. Η μεγαλύτερη συγκέντρωση μονάδων ιχθυοκαλλιέργειας παρατηρείται στη Θεσπρωτία. Τέλος, σχετικά χαμηλή όπως και την ΠΕ1 κρίνεται η συνεισφορά της εξόρυξης πετρελαίου και αερίου.

**Πίνακας 7.** Πίνακας Κοινωνικοοικονομικής Αξιολόγησης Περιοχής Εστίασης 2

	Άξια			Ένταση				Ροές			Συνολικό Άθροισμα	Δείκτης Κοινωνικοοικονομικής Βιωσιμότητας
	Σχετική Δραστηριότητα	Συντελεστής Στάθμισης	Άθροισμα	Επιχοτικότητα	Χωρική Ολοκλήρωση	Ένταση Κεφαλαίου	Άθροισμα	Εξαγωγικός Προσανατολισμός	Άθροισμα			
Εμπορική Ναυτιλία	1,5	0,20	0,30	1,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0	4,3	28,7%	
Επιβατική Ναυτιλία	6,0	0,07	0,42	0,75	1,0	1,0	2,8	2,0	2,0	5,2	34,5%	
Παράκτιος Τουρισμός	9,0	1,00	9,00	0,50	0,0	1,0	1,5	2,0	2,0	12,5	83,3%	
Θαλάσσιος Τουρισμός	7,0	0,04	0,28	0,50	1,0	1,0	2,5	2,0	2,0	4,8	31,9%	
Αλιεία	4,0	0,03	0,14	1,0	1,0	0,0	2,0	2,0	2,0	4,1	27,6%	
Ιχθυοκαλλιέργειες	5,0	0,01	0,05	1,0	0,0	1,0	2,0	2,0	2,0	4,1	27,0%	
Πετρέλαιο και Αέριο	3,0	0,21	0,6	1,0	0,0	1,0	2,0	0,0	0,0	2,6	17,5%	
Μ.Ο.	5,07	0,22	1,54	0,82	0,57	0,86	2,26	1,57	1,57	5,37	35,79%	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 2015

## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο παρόν άρθρο αναπτύχθηκε μία μέθοδος αξιολόγησης της κοινωνικοοικονομικής σημασίας των παράκτιων και θαλάσσιων χρήσεων με σκοπό την υποστήριξη της εκπόνησης σχεδίων ΘΧΣ και ΟΔΠΖ. Το μεθοδολογικό πλαίσιο στηρίχθηκε σε προηγούμενες προσπάθειες αποτίμησης της αξίας των θαλάσσιων και παράκτιων χρήσεων. Ωστόσο, διαφοροποιείται σε δύο βασικά χαρακτηριστικά του. Το πρώτο αφορά στο γεγονός πως η αξιολόγηση δε στοχεύει μόνο στην οικονομική και κοινωνική αξία που δημιουργεί η κάθε χρήση, αλλά λαμβάνει υπόψη και χαρακτηριστικά που επηρεάζουν το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, όπως η ένταση με την οποία αναπτύσσονται οι χρήσεις και οι ροές που δημιουργεί η κάθε μία. Επιπλέον, οι χρήσεις βαθμολογούνται με τη χρήση ενός πίνακα αξιολόγησης που διαχωρίζεται με βάση τα οριζόμενα κριτήρια και ενός δείκτη κοινωνικοοικονομικής βιωσιμότητας (ΔΚΒ), του οποίου η δόμηση δύναται να τροποποιείται με βάση τις ιδιαίτερες συνθήκες των περιοχών υπό ρύθμιση και τη διαθεσιμότητα των δεδομένων κάθε νέου σχεδίου.

Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε μια πιλοτική εφαρμογή του πλαισίου αξιολόγησης στην περιοχή της Μακροπεριφέρειας Αδριατικής-Ιονίου. Η εφαρμογή εντάσσεται στο πλαίσιο εκπόνησης ενός σχεδίου ΘΧΣ που αναπτύχθηκε με το πρόγραμμα Adriplan. Η ανάλυση κατέδειξε πως η συνεισφορά κάθε χρήσης μέσα από τις διάφορες περιοχές που αφορά η έρευνα παρουσιάζει αξιοσημείωτες διαφορές. Παρά τις διαφορές αυτές, ο τουρισμός και οι μεταφορές ενέχουν τη μεγαλύτερη σημαντικότητα για τις τοπικές οικονομίες και κοινωνίες. Τις επιδόσεις των προαναφερθέντων χρήσεων ακολουθούν αυτές της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας. Τέλος, τη μικρότερη κοινωνική και οικονομική συνεισφορά φαίνεται να έχει η δραστηριότητα εξόρυξης πετρελαίου και αερίου. Η κυριαρχία του τουρισμού και των μεταφορών ενέχει τον κίνδυνο ανάπτυξης συγκρούσεων των χρήσεων ιδίως σε περιοχές όπου τα λιμάνια είναι άρρηκτα δεμένα με τον αστικό ιστό.

Συμπερασματικά, η εφαρμογή του πλαισίου αξιολόγησης στην περιοχή της ΜΑΙ κρίνεται ως αποτελεσματική, καθώς παρά την έλλειψη ποσοτικών δεδομένων για αρκετούς κλάδους η συγκριτική αξιολόγηση των χρήσεων κατέστη εφικτή. Ωστόσο, το πλαίσιο αξιολόγησης δύναται να τροποποιηθεί ώστε να καταστεί ακόμη πιο αποτελεσματικό στο μέλλον. Αρχικώς, κρίνεται απαραίτητη η εφαρμογή και αξιολόγηση του πλαισίου και σε άλλες περιοχές ώστε να διαπιστωθεί η ικανότητά του να προσαρμόζεται επιτυχώς στα σχέδια ΘΧΣ και ΟΔΠΖ. Επιπλέον, απαραίτητη κρίνεται η εφαρμογή μιας ανάλυσης ευαισθησίας η οποία δεν ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθεί στο παρόν πιλοτικό ΘΧΣ, καθώς τα δεδομένα για τα κριτήρια ροών και έντασης ήταν κυρίως ποιοτικά και στηρίχθηκαν σε εκτιμήσεις με βάση τη βιβλιογραφία και τις γνώμες ειδικών. Επιπλέον, μια διαφορετική μέθοδος στάθμισης της αξίας από την παρούσα ίσως προσδώσει περισσότερη εγκυρότητα

στα αποτελέσματα. Τέλος, ο εμπλουτισμός των κριτηρίων και η διαφορετική προσαρμογή βαρών κατά τον υπολογισμό του ΔΚΒ δύναται να οδηγήσει σε μια πιο ολοκληρωμένη μέτρηση της κοινωνικοοικονομικής σημαντικότητας των θαλάσσιων και παράκτιων χρήσεων.

## Βιβλιογραφία

### Ξενόγλωσση

- ADRIPLAN Project (2014) Διαθέσιμο στο: <http://adriplan.eu/> [25/5/2015].
- Antweiler, W., Copeland, B.R. και Taylor, M.S. (2001) “Is free trade good for environment?” *American Economic Review*, 91 (4), pp. 877-908.
- Bateman, I.J., Mace, G.M. Fezzi, C., Atkinson, G. και Turner, K. (2011) “Economic analysis for ecosystem service assessments”. *Environmental and Resource Economics*, 48 (2), pp. 177-218.
- COEXIST (2013) Interaction in coastal waters: A roadmap to sustainable integration of aquaculture and fisheries. Διαθέσιμο στο: [http://www.coexistproject.eu/images/COEXIST/deliverables/WP1/COEXIST\\_245178\\_D1.4\\_FINAL.pdf](http://www.coexistproject.eu/images/COEXIST/deliverables/WP1/COEXIST_245178_D1.4_FINAL.pdf) [22/9/2014].
- Cole, M.A., Elliott, R.J.R. και Shimamoto, K. (2005) “Industrial characteristics, environmental regulation and air pollution: An analysis of the UK manufacturing sector”. *Journal of Environmental Economics and Management*, 50 (1), pp. 121-143.
- Colgan, C.S. (2003) “Measurement of the ocean and coastal economy: Theory and methods”. *Publications Paper*, 3. Διαθέσιμο στο: [http://cbe.miis.edu/noep\\_publications/3](http://cbe.miis.edu/noep_publications/3) [16/10/2013].
- Colgan, C.S. (2013) “The ocean economy of the United States: Measurement, distribution, & trends”. *Ocean & Coastal Management*, 71, pp. 334-343.
- Croatian Ministry of Agriculture (2014) Aquaculture (marine and freshwater). Διαθέσιμο στο: <http://www.mps.hr/ribarstvo/default.aspx?id=42> [2/1/2015].
- Douvere ,F. (2010) Marine spatial planning, concepts, current practice and linkages to other management approaches. Doctoral thesis. Faculty of Politic and Social Sciences, University of Ghent.
- European Commission (2007) An integrated maritime policy for the European Union, COM (2007) 575 final, Brussels. Διαθέσιμο στο: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0575&from=EN> [10/2/2015].
- European Commission (2012) Communication from the Commission about Blue Growth opportunities for marine and maritime sustainable growth. Διαθέσιμο στο <http://>

- eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012DC0494&from=EN [13/9/2014].
- European Commission (2014) Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council establishing a framework for maritime spatial planning. Official Journal of the European Union. Διαθέσιμο στο: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-EL/TXT/?uri=CELEX:32014L0089&from=EN> [5/1/2015].
- Ecorys (2013) Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level. Διαθέσιμο στο: [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/study-maritime-and-coastal-tourism\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/study-maritime-and-coastal-tourism_en.pdf) [10/12/2014].
- Ehler, C. και Douvere, F. (2009) Marine spatial planning: A step-by-step approach toward ecosystem-based management, Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme. IOC Manual and Guides No. 53, ICAM Dossier No. 6. Paris: UNESCO.
- EU (2004) Protecting the environment and economic growth: Trade-off or growth-enhancing structural adjustment,. Διαθέσιμο στο [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/publications/publication7726\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication7726_en.pdf) [3/4/2015].
- EU/EUNETMAR (2014) Analysis to support the elaboration of the Adriatic and Ionian maritime Action Plan: Studies to support the development of sea basin cooperation in the Mediterranean, Adriatic and Ionian, and Black Sea. CONTRACT NUMBER MARE/2012/07 - REF. NO 2.
- European Environmental Agency (1999) State and pressure of the marine and coastal Mediterranean environment. Διαθέσιμο στο [http://www.eea.europa.eu/publications/ENVSERIES05/at\\_download/file](http://www.eea.europa.eu/publications/ENVSERIES05/at_download/file) [20/4/2015].
- European Environmental Agency (2013) Environmental pressures from European consumption and production. Διαθέσιμο στο [http://www.eea.europa.eu/publications/environmental-pressures-from-european-consumption/at\\_download/file](http://www.eea.europa.eu/publications/environmental-pressures-from-european-consumption/at_download/file) [7/4/2015].
- Eurostat (2013) Extraction of crude petroleum and natural gas statistics - NACE Rev. 2. Διαθέσιμο στο [http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Extraction\\_of\\_crude\\_petroleum\\_and\\_natural\\_gas\\_statistics\\_-\\_NACE\\_Rev.\\_2](http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Extraction_of_crude_petroleum_and_natural_gas_statistics_-_NACE_Rev._2) [2/12/2014].
- Eurostat (2014) Διαθέσιμο στο: <http://ec.europa.eu/eurostat/> [20/2/2015].
- Holland, D., Sanchirico, J.N., Johnston, R. και Joglekar, D. (2010) Economic analysis for ecosystem based management: Applications to marine and coastal environments. Washington, DC: Resources for the Future Press.

- Italian Ministry of Economic Development (2014) Produzione idrocarburi. Διαθέσιμο στο: <http://unmig.sviluppoeconomico.gov.it/> [15/1/2015].
- JRC (2014) Offshore oil and gas production. Διαθέσιμο στο: <http://euoag.jrc.ec.europa.eu/node/63> [10/4/2015].
- Kildow, J.T. και McIlgorm, A. (2010) “The importance of estimating the contribution of the oceans to national economies”. *Marine Policy*, 34 (3), pp. 367-374.
- Lall, S. (2004) *The employment impact of globalisation in developing countries*. UK: Queen Elizabeth House, University of Oxford.
- Medcruise (2014) *Cruise activities in MedCruise ports 2014*. Διαθέσιμο στο: [www.medcruise.com](http://www.medcruise.com) [10/1/2015].
- MMO (2013) “Social impacts of fisheries, aquaculture, recreation, tourism and marine protected areas (MPAs) in marine plan areas in England”. MMO Project No: 1035.
- Morrissey, K. και O’Donoghue, C. (2013) “The role of the marine sector in the Irish national economy: An input–output analysis”. *Marine Policy*, 37, pp. 230-238.
- Morrissey, K., O’Donoghue, C. και Hynes, S. (2011) “Quantifying the value of multi-sectoral marine commercial activity in Ireland”. *Marine Policy*, 35 (5), pp. 721-727.
- National Oceanic and Atmospheric Administration Science Advisory Board (NOAA SAB) (2011) *Strategic advice on designing and implementing coastal and marine spatial plans*. Διαθέσιμο στο [http://www.sab.noaa.gov/Working\\_Groups/standing/index.html](http://www.sab.noaa.gov/Working_Groups/standing/index.html) [15/10/2014].
- NOAA (2012) *Mapping workshop of American Samoa Islands*. Διαθέσιμο στο [http://www.coris.noaa.gov/activities/projects/asamoa\\_coastal\\_map/](http://www.coris.noaa.gov/activities/projects/asamoa_coastal_map/) [3/12/2014].
- Oxford Economics (2014) *The economic value of the EU shipping industry*. Διαθέσιμο στο <http://www.oxfordeconomics.com/publication/download/249795> [22/2/2015].
- Pugh, D. (2008) *Socio-economic indicators of marine-related activities in the UK economy*. UK: The Stationery Office.
- Sexton, R.L. (2012) *Exploring macroeconomics*. South Western: Cengage Learning.
- Slaughter, M.J. (1997) *Does globalization lower wages and export jobs?* New York: IMF.
- Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries (STECF) (2013) *The economic performance report on the EU aquaculture sector*. Luxembourg: Publications Office of the EU.
- UNEP/RSP (2006) “Accounting for marine economic activities in large marine ecosystems and regional seas”. *UNEP Regional Seas Reports and Studies*, No. 181. Διαθέσιμο στο <http://www.unep.org/regionalseas/publications/reports/RSRS/pdfs/rsrs181.pdf> [5/4/2015].

*Σπύρος Νιαβής*

*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,  
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,  
e-mail: niavisspiros(AT)gmail.com*

*Θεοδώρα Παπαθεοχάρη*

*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,  
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,  
e-mail: thrapath(AT)uth.gr*

*Χάρης Κοκκώσης*

*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,  
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,  
e-mail: hkok(AT)uth.gr*



## **Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός - Θαλάσσιο Κτηματολόγιο: Μια αναγκαία αμφίδρομη σχέση για την Ελλάδα.**

**Απόστολος Αρβανίτης**

Καθηγητής, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

**Στέλλα Γιαννακοπούλου**

Δρ. Αρχιτέκτονας, ΕΔΙΠ Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

### **Περίληψη**

Ο σχεδιασμός του θαλάσσιου χώρου, παγκοσμίως, ξεκινά τη δεκαετία του '80. Η ΕΕ προχωρά σε έγκριση σχετικής οδηγίας για τον σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου το 2014. Η θέση και η έκταση του θαλάσσιου χώρου στην Ελλάδα καθιστούν αναγκαία την θέσπιση πλαισίου Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού. Ο θαλάσσιος χώρος αποτελεί πεδίο συνύπαρξης φυσικών και ανθρώπινων λειτουργιών και δραστηριοτήτων. Ταυτόχρονα, είναι πεπερασμένος και οικολογικά ευάλωτος. Οι αυξανόμενες συγκρούσεις μεταξύ χρήσεων και η περιβαλλοντική υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων είναι κρίσιμα ζητήματα στα οποία καλείται να απαντήσει ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, στην Ελλάδα. Το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο (Marine Cadastre) αποτελεί το απαραίτητο εργαλείο για την σε στέρεες βάσεις εφαρμογή του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού. Ορίζεται ως ένα ενιαίο σύστημα καταγραφής των νομικών, τεχνικών και άλλων πρόσθετων πληροφοριών, που αφορούν στο θαλάσσιο χώρο και των δικαιωμάτων, των περιορισμών και των αρμοδιοτήτων, που ασκούνται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Στόχος της εργασίας αυτής είναι να αναδείξει και να τεκμηριώσει την αμφίδρομη σχέση μεταξύ Θαλάσσιου Κτηματολογίου και Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού. Διερευνάται η μεταξύ τους αλληλεπίδραση, καθώς και η αναγκαιότητα του ΘΚ στο ΘΧΣ. Στόχος είναι η τεκμηρίωση μιας πρότασης υλοποίησης πλαισίου ΘΧΣ, με ενσωματωμένο το εργαλείο του ΘΚ, για τον ελληνικό χώρο.

## Λέξεις κλειδιά

Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, Θαλάσσιο Κτηματολόγιο.

## ***Marine Spatial Planning - Marine Cadastre. A necessary interdependence in Greece***

### **Abstract**

*Marine planning dates back at the 80's. In 2014, EU publishes a directive on Marine Spatial Planning. The location and the area of marine space of Greece necessitate the institution of a Marine Spatial Planning policy framework. Marine space represents an area where natural and human activities coexist. In addition, marine space is finite and ecologically vulnerable. Increasing conflicts among uses and environmental degradation of marine ecosystems are crucial issues, which should be examined and resolved in the frame of Marine Spatial Planning in Greece. Marine Cadastre constitutes a necessary tool for the creation of a solid base for the implementation of Marine Spatial Planning. Marine Cadastre is defined as a unified registration system of legal, technical and other information regarding marine space, along with the rights, the restrictions and the responsibilities that take place in the marine environment. The aim of this paper is to point out and document the interdependence between Marine Cadastre and Marine Spatial Planning. Their in-between interaction is examined and the necessity of Marine Cadastre on Marine Spatial Planning. The paper is aiming at the documentation of an implementation proposal for a Marine Spatial Planning framework with the Marine Cadastre tool embodied, in Greece.*

### **Keywords**

*Marine Spatial Planning, Marine Cadastre*

### **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η πρώτη προσπάθεια κωδικοποίησης του Δικαίου της Θάλασσας γίνεται το 1856 με τη Δήλωση του Παρισιού. Στη Συνδιάσκεψη της Βαρκελώνης, το 1921, υπογράφονται δύο Συμβάσεις που αφορούν στην ελευθερία της διαμετακίνησης και στο καθεστώς των ναυτικών διόδων διεθνούς ενδιαφέροντος. Ακολουθεί, το 1923, η Συνδιάσκεψη της Γενεύης, που ρυθμίζει το καθεστώς των λιμανιών και η Συνδιάσκεψη της Χάγης, το 1930, η οποία ορίζει το νομικό καθεστώς και το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης. Το 1958, γίνεται στη Γενεύη η πρώτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, από την

οποία προκύπτουν τέσσερις Συμβάσεις: η Σύμβαση της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη, η Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα, η Σύμβαση της Γενεύης για την Υφαλοκρηπίδα και η Σύμβαση της Γενεύης για την αλιεία και την προστασία των βιολογικών πόρων της Ανοικτής Θάλασσας. Σταθμό αποτέλεσε η τρίτη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας (1973-1982), με τη συμμετοχή 157 κρατών, που οδήγησε το 1982 στην υπογραφή της Συνθήκης Δικαίου της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea). Η Συνδιάσκεψη πραγματοποιήθηκε στο Montego Bay της Τζαμάικα. Η Συνθήκη υπεγράφη από 60 χώρες και τέθηκε σε ισχύ το 1994. Μέχρι το 2010 έγινε αποδεκτή από 161 χώρες.

Το 2008, εκδίδεται από την ΕΕ η Οδηγία 2008/56/ΕΚ, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (Οδηγία-πλαίσιο για τη Θάλασσα Στρατηγική). Η ΕΕ δημοσιεύει, επίσης, δύο ανακοινώσεις σε σχέση με τον ΘΧΣ: α. «Οδικός Χάρτης για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ» και β. «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός στην ΕΕ – Επιτεύγματα και μελλοντικές εξελίξεις. Τον Μάρτιο 2013, η Επιτροπή πρότεινε νομοθεσία σχετικά με τη δημιουργία κοινού πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. Αν και κάθε χώρα της ΕΕ θα είναι ελεύθερη να σχεδιάζει τις θαλάσσιες δραστηριότητές της, ο σχεδιασμός σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο όσον αφορά στις κοινές θάλασσες θα γίνει περισσότερο συμβατός με τον καθορισμό ελάχιστων κοινών απαιτήσεων. Το 2014, εγκρίθηκε η Οδηγία για τη δημιουργία ΘΧΣ.

Ο Χωροταξικός Σχεδιασμός στη θάλασσα μπορεί να θεωρηθεί ότι ξεκίνησε γύρω στο 1980 στην Αυστραλία, η οποία στις αρχές του 2000 εισήγαγε έναν ακόμη όρο, αυτόν της θαλάσσιας βιο-περιφερειοποίησης. Ακολούθησαν ο Καναδάς, το Βέλγιο και το Ηνωμένο Βασίλειο, στο οποίο η έκδοση των αδειών γίνεται αυστηρά και μόνο μέσω νομοθεσίας. Επιπρόσθετα, η Κίνα υιοθέτησε νομοθεσία για το ΘΧΣ και τον Απρίλιο του 2006 η Νορβηγία προώθησε Λευκή Βίβλο για ένα ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης για το νορβηγικό μέρος της θάλασσας του Barents και για το θαλάσσιο χώρο στα νησιά Lofoten. Ο ΟΗΕ και ειδικότερα η UNESCO έχει ασχοληθεί με τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό μέσω της δραστηριότητας του IOC (Intergovernmental Oceanographic Commission). Το 2006 καταγράφεται ενδιαφέρον workshop για την αναθεώρηση και τεκμηρίωση της σχετικής προόδου και των ορθών πρακτικών. Από τον Νοέμβριο του 2007 έως το Μάιο του 2009, αναπτύσσεται οδηγός, ο οποίος βασίζεται στη διαχείριση των θαλασσών με μονάδα αναφοράς τα οικοσυστήματα και προσφέρει τη δυνατότητα πλήρους κατανόησης της έννοιας του ΘΧΣ. Σχέδια ΘΧΣ εφαρμόζονται και στη Γερμανία, όπου το 2007 η Ομοσπονδιακή Θαλάσσια Υδρογραφική Υπηρεσία συνέταξε θαλάσσια χωροταξικά σχέδια πολλαπλής χρήσης για τις γερμανικές αποκλειστικές οικονομικές ζώνες της Βόρειας και της

Βαλτικής Θάλασσας. Στην ίδια κατεύθυνση κινούνται η Ολλανδία και η Σουηδία. Η Γαλλία έχει καταρτίσει νόμο-σχέδιο, ο οποίος περιλαμβάνει και διατάξεις για τη διαχείριση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Νόμος έχει θεσπιστεί και στην Πολωνία, στη Μασαχουσέτη των Ηνωμένων Πολιτειών και τέλος στην Ισπανία, η οποία το 2007 υιοθέτησε στρατηγική για την αειφορία των ακτών της.

Στο θαλάσσιο περιβάλλον εντοπίζεται πλήθος κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την σύγχρονη ανάπτυξη (αλιεία, αλάτι, υδατοκαλλιέργειες, εξόρυξη πρώτων υλών, μεταφορές, εμπόριο, απόρριψη υλικών και αποβλήτων, ενέργεια κ.ά.). Οι δραστηριότητες αυτές εντάσσονται στο εκάστοτε νομοθετικό πλαίσιο. Ωστόσο, η συνολική διαχείριση του θαλάσσιου χώρου με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη επιβάλλει την ανάπτυξη ενός νέου θεσμού, του Θαλάσσιου Κτηματολογίου (ΘΚ), με στόχο τη μοντελοποίηση και την διαχείριση της «πέρα από την ακτή» (off shore) περιοχής. Μέσω του ΘΚ μπορεί να επιτευχθεί η χωροθέτηση και ο προσδιορισμός των δικαιωμάτων, των περιορισμών και των περιοχών αρμοδιότητας στη θάλασσα. Η ανάπτυξη των σχετικών τεχνολογιών (τηλεπικοινωνίες, τοπογραφικά όργανα, πληροφοριακά συστήματα κ.ά.) έχει συμβάλει στη δημιουργία ΘΚ. Χώρες με ΘΚ είναι η Αυστραλία, η Αμερική, ο Καναδάς, η Ν. Ζηλανδία και η Ολλανδία (Παρρή και Τριανταφύλλου, 2014).

Τα ιδιωτικά δικαιώματα και η ιδιωτική ιδιοκτησία είναι η επικρατούσα μορφή δικαιωμάτων στην ξηρά. Αυτό δεν ισχύει στο θαλάσσιο χώρο, όπου η κυριότητα ανήκει στο κράτος. Τα δικαιώματα που παραχωρούνται σε ιδιώτες ασκούνται για περιορισμένο χρονικό διάστημα και αφορούν σε άδειες εργασίας ή χρήσης, μισθώσεις ή leasing και δουλειές πεπερασμένης διάρκειας. Το κράτος, βάσει νόμου, διατηρεί το δικαίωμα να ανακαλέσει ανά πάσα στιγμή, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, τις άδειες που έχουν δοθεί σε ιδιώτες και σε φορείς, με απώτερο σκοπό το δημόσιο όφελος.

## **2. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) είναι η διαδικασία ανάλυσης και σχεδιασμού της χωροχρονικής κατανομής των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές, για την επίτευξη οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών στόχων. Κατά τη διαδικασία αυτή, απαιτείται η, με διαφάνεια, συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων μερών. Ο ΘΧΣ είναι αναγκαίος, δεδομένων των συγκρούσεων και της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των διάφορων χρήσεων και λειτουργιών στο θαλάσσιο χώρο, οι οποίες απαιτούν διαχείριση. Ο ανταγωνισμός που επικρατεί στον θαλάσσιο χώρο, όσον αφορά στις εγκαταστάσεις ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, τις υδατοκαλλιέργειες και άλλους τομείς οικονομικής ανάπτυξης, δείχνει ότι απαιτείται μια αποτελεσματική διαχείριση ώστε να αποφευχθούν πιθανές συγκρούσεις και να δημιουργηθούν συνέργειες

μεταξύ των διάφορων δραστηριοτήτων. Βασικοί στόχοι του ΘΧΣ είναι: ο περιορισμός των συγκρούσεων και η δημιουργία συνεργιών, η ενθάρρυνση επενδύσεων και η ώθηση της ανάπτυξης σε επιμέρους τομείς (ΑΠΕ, Προστατευόμενες Περιοχές, Δίκτυα, Πετρέλαιο/ Φυσικό αέριο κ.λπ.), η ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας (καλώδια, αγωγοί, θαλάσσιες οδοί, αιολικές εγκαταστάσεις κ.ά.) και η προστασία του περιβάλλοντος.

Ο ΘΧΣ πρέπει να βασίζεται σε ακριβείς πληροφορίες, επιστημονική γνώση, αλλά και να εξελίσσεται παράλληλα με τις γνώσεις (προσαρμοστική διαχείριση). Διάφορα εργαλεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής συμβάλλουν στη διαδικασία αυτή, μεταξύ των οποίων, το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Παρατήρησης των Δεδομένων του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (EMODNET), ο Ευρωπαϊκός Άτλαντας των Θαλασσών και η Παγκόσμια Παρακολούθηση του Περιβάλλοντος και της Ασφάλειας (Korpernikus). Ο ΘΧΣ είναι ένα εργαλείο για βελτιωμένα συστήματα λήψης αποφάσεων. Αποτελεί ένα πλαίσιο συμβιβασμού των ανταγωνιστικών ανθρώπινων δραστηριοτήτων και της διαχείρισης του αντικτύπου τους στο θαλάσσιο περιβάλλον. Απώτερος στόχος είναι η αειφόρος διαχείριση των θαλάσσιων πόρων, σύμφωνα με τη στρατηγική της ΕΕ για την αειφόρο ανάπτυξη. Ο ΘΧΣ λαμβάνει τρεις διαστάσεις και αφορά σε δραστηριότητες στον θαλάσσιο βυθό, στη στήλη ύδατος και στην επιφάνεια. Με τον τρόπο αυτό ο ίδιος χώρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για διαφορετικούς σκοπούς. Ο χρόνος πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ως τέταρτη διάσταση, δεδομένου ότι μπορεί να μεταβάλλεται διαχρονικά η συμβατότητα μεταξύ των χρήσεων και της «ανάγκης διαχείρισης» μιας συγκεκριμένης θαλάσσιας περιοχής.

Από τη δημιουργία και εφαρμογή ΘΧΣ απορρέουν μια σειρά οφέλη, μεταξύ των οποίων:

- Μείωση των συγκρούσεων μεταξύ τομέων και δημιουργία συνεργειών μεταξύ διάφορων δραστηριοτήτων.
- Ενθάρρυνση των επενδύσεων με τη διασφάλιση προβλεψιμότητας, διαφάνειας και σαφέστερων κανόνων, ώστε να δοθεί ώθηση στην ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και των δικτύων, να καθοριστούν οι Προστατευόμενες Θαλάσσιες Περιοχές και να διευκολυνθούν οι επενδύσεις στους τομείς του πετρελαίου και του φυσικού αερίου.
- Ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ εθνικών διοικήσεων, μέσω της εφαρμογής ενιαίου μηχανισμού για την ισόρροπη ανάπτυξη διάφορων θαλάσσιων δραστηριοτήτων, που θα οδηγήσει σε απλουστεύσεις και μείωση του κόστους.
- Αύξηση της διασυνοριακής συνεργασίας μεταξύ χωρών της ΕΕ, όσον αφορά στα δίκτυα, τους αγωγούς, τις θαλάσσιες οδούς, τις αιολικές εγκαταστάσεις κ.λπ.

- Προστασία του περιβάλλοντος μέσω της έγκαιρης εκτίμησης του αντικτύπου και των δυνατοτήτων για πολλαπλή χρήση του θαλάσσιου χώρου (Οδικός χάρτης ΕΕ).

Βασικό στόχο πρέπει να αποτελεί η επίτευξη συνοχής μεταξύ χερσαίου χωροταξικού σχεδιασμού και ΘΧΣ. Παράλληλα, ο ΘΧΣ πρέπει να σχετίζεται με την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ΟΔΠΖ). Στο πλαίσιο των επιδιώξεων αυτών επισημαίνεται ότι:

- Η θάλασσα δεν αποτελεί αντικείμενο ατομικών δικαιωμάτων ιδιοκτησίας, όπως η γη.
- Οι όροι του χωροταξικού σχεδιασμού είναι διαφορετικοί στη θάλασσα και στην ξηρά.
- Η μετάβαση από τον χωροταξικό σχεδιασμό της γης σε εκείνον της θάλασσας είναι κρίσιμης σημασίας και απαιτεί τη συνοχή μεταξύ των θαλάσσιων και των χερσαίων στρατηγικών και σχεδίων, καθώς και τη συνεκτική εφαρμογή τους.
- Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε μια χωροταξική στρατηγική για τον μεταβατικό χώρο μεταξύ ξηράς και θάλασσας, ο οποίος αποτελεί μέρος της διαδικασίας της ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων ζωνών (ΟΔΠΖ).

### 3. ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Το ενδιαφέρον του Θαλάσσιου Κτηματολογίου εστιάζεται στην αποτύπωση των περιοχών όπου πραγματοποιούνται διεργασίες που σχετίζονται με τη διαχείριση και εκμετάλλευση των θαλάσσιων αγαθών. Τα δικαιώματα, τα οποία καταγράφονται στο Θαλάσσιο Κτηματολόγιο αφορούν στις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο χώρο και επηρεάζουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Οι περιοχές που πραγματοποιούνται αυτές οι δραστηριότητες είναι η παραθαλάσσια ζώνη, η ακτή, η επιφάνεια της θάλασσας, περιοχές μέσα στη θάλασσα, στον πυθμένα αυτής, κάτω από τον πυθμένα (Κακογιάννου κ.ά, 2015).

Ο ορισμός του Θαλάσσιου Κτηματολογίου προσεγγίζεται διεθνώς με δύο τρόπους, οι οποίοι ακολουθούν διαφορετικούς σκοπούς και έννοιες (Binns et al., 2003). Η μια αναφορά στο Θαλάσσιο Κτηματολόγιο είναι όμοια με το παραδοσιακό Κτηματολόγιο (Cadastre) της ξηράς, το οποίο βασίζεται σε όρια: Το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο είναι ένα σύστημα, το οποίο περιέχει τα όρια των θαλάσσιων δικαιωμάτων και ενδιαφερόντων (περιορισμών και αρμοδιοτήτων), τα οποία καταγράφονται, διαχειρίζονται χωρικά και προσδιορίζονται φυσικά σε σχέση με τα όρια άλλων γειτονικών ή επικειμένων δικαιωμάτων και ενδιαφερόντων (Robertson et al., 1999). Ο άλλος ορισμός καλύπτει ένα ευρύτερο σκοπό: Το Θ.Κ. είναι ένα Θαλάσσιο Σύστημα Πληροφοριών το οποίο ενσωματώνει τόσο τη φύση, όσο και την έκταση στο χώρο των ενδιαφερόντων και των ιδιοκτησιακών δικαιωμάτων,

σχετικά με την κυριότητα, διάφορα δικαιώματα και αρμοδιότητες που ασκούνται σε μια θαλάσσια περιοχή. (Nichols et al., 2000). Το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο των ΗΠΑ είναι ένα σύστημα πληροφοριών, το οποίο παρέχει υπηρεσίες Web, βασισμένες σε επίσημες πηγές δεδομένων, ολοκληρώνοντας νομικά, φυσικά, οικολογικά και πολιτιστικά δεδομένα και πληροφορίες σε ένα ενιαίο GIS, καθώς επίσης δικαιώματα, περιορισμούς και υποχρεώσεις (Fulmer, 2007). Η καναδική προσέγγιση επίσης αναφέρεται στην πολυδιάστατη φύση του Θαλάσσιου Κτηματολογίου και υποστηρίζεται από μια θαλάσσια υποδομή γεωχωρικών δεδομένων ως τμήμα της Υποδομής Γεωχωρικών Δεδομένων του Καναδά (Sutherland, 2003). Η ισραηλινή προσέγγιση μέχρι σήμερα υιοθετεί τον περιορισμένο σκοπό του Θαλάσσιου Κτηματολογίου, καθώς αναφέρεται σε όρια δικαιωμάτων κυριότητας και χρήσης, τα οποία εγγράφονται. Έτσι, το Θ.Κ. στο Ισραήλ αποτελεί μια φυσική συνέχεια του κτηματολογίου της ξηράς με τις ίδιες αρχές και μεθόδους εφαρμογής (Srebro, 2015).

Το Εθνικό Κτηματολόγιο είναι ένα ενιαίο σύστημα καταγραφής των νομικών, τεχνικών και άλλων πληροφοριών των ακινήτων και των δικαιωμάτων επ' αυτών. Μονάδα αναφοράς είναι το γεωτεμάχιο και η γεωγραφική του αναφορά περιορίζεται στην περιοχή της ξηράς. Στα τμήματα θάλασσας, τα οποία βρίσκονται ενός των ορίων μιας κτηματογραφούμενης περιοχής, δεν αποδίδεται κωδικός αναγνώρισης εθνικού κτηματολογίου (ΚΑΕΚ) και δεν καταγράφεται καμιά πληροφορία γι' αυτά.

Κατά συνέπεια, συνδυάζοντας τα παραπάνω, το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο (Marine Cadastre) ορίζεται ως ένα ενιαίο σύστημα καταγραφής των νομικών, τεχνικών και άλλων πληροφοριών, που αφορούν στο θαλάσσιο χώρο και των δικαιωμάτων, των περιορισμών και των υποχρεώσεων που ασκούνται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Μονάδα αναφοράς είναι τμήματα της θάλασσας με ενιαία χαρακτηριστικά και η γεωγραφική του αναφορά είναι ο θαλάσσιος χώρος που περιλαμβάνεται μεταξύ της γραμμής του αιγιαλού προς την ξηρά και της γραμμής άσκησης δικαιωμάτων προς τη θάλασσα, η οποία καθορίζεται από διεθνείς συνθήκες. Σ' αυτόν το χώρο συμπεριλαμβάνονται και οι Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες (Α.Ο.Ζ.).

Το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο είναι ένα Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών τουλάχιστον τεσσάρων διαστάσεων (4D, τέταρτη διάσταση ο χρόνος), που καταγράφει περιγραφική και χωρική πληροφορία, η οποία αναφέρεται: στην ακτή, στην επιφάνεια της θάλασσας, εντός της θάλασσας, στον βυθό και στο υπέδαφος κάτω από τον βυθό. Τεχνολογικά, το σύστημα στηρίζεται στην ανάπτυξη σύγχρονων βάσεων δεδομένων και την αξιοποίηση της τεχνολογίας των 3D και 4D GIS, καθώς επίσης και της τεχνολογίας WEB GIS για την διάδοση της πληροφορίας. Θα αξιοποιήσει σύγχρονες μεθόδους συλλογής πληροφορίας, βασισμένες σε τεχνικές υποβρύχιες, από τον αέρα και την ξηρά. Η πληροφοριακή υποδομή της ΕΚΧΑ ΑΕ και άλλων φορέων του ευρύτερου Δημόσιου τομέα

(συμπληρωματικά ανάλογα με τη θεματική των δεδομένων) μπορεί να φιλοξενήσει το σύστημα στο στάδιο της υλοποίησής του (Αρβανίτης, 2014).

#### 4. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

Κάθε παράκτιο κράτος έχει διαβαθμισμένα δικαιώματα στο *θαλάσσιο χώρο*, τα οποία αντιστοιχούν στις σχηματιζόμενες, με βάση την απόσταση από την ακτή, ζώνες. Ο θαλάσσιος χώρος στον οποίο ασκούνται τα δικαιώματα αυτά είναι ο πέραν της περιβάλλουσας την ακτογραμμή και ο πέραν των εσωτερικών θαλάσσιων υδάτων του παράκτιου κράτους θαλάσσιος χώρος (Αθανασίου, 2014). Ο θαλάσσιος χώρος περιλαμβάνει μια σειρά από *θαλάσσιες ζώνες*, κάθε μια από τις οποίες διέπεται από διαφορετικό νομικό καθεστώς. Από την οριοθέτηση και το νομικό καθεστώς των θαλάσσιων ζωνών προκύπτουν τα δικαιώματα, οι υποχρεώσεις και οι ευθύνες κάθε κράτους στο θαλάσσιο χώρο του, τα οποία διαμορφώνουν τα Συστήματα Θαλάσσιας Διοίκησης κάθε χώρας. Το σύνολο των στάσιμων ή των ρεόντων επιφανειακών υδάτων και όλα τα υπόγεια ύδατα που βρίσκονται προς την πλευρά της ξηράς, σε σχέση με τη γραμμή βάσης από την οποία μετράται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, αποτελεί τα *εσωτερικά θαλάσσια ύδατα (Internal waters)* κάθε κράτους (σε αυτά συμπεριλαμβάνονται οι λίμνες, οι λιμνοθάλασσες, τα ποτάμια, οι όρμοι, οι λιμένες και οι κόλποι). *Αιγιαλίτιδα Ζώνη (Territorial Sea)* ή χωρική θάλασσα ή χωρικά ύδατα είναι η θαλάσσια ζώνη πέραν του χερσαίου εδάφους και των εσωτερικών θαλάσσιων υδάτων. Στη ζώνη αυτή, το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα (τεκμήριο γενικής αρμοδιότητας κυριαρχικής φύσεως), όπως ακριβώς και στις άλλες εδαφικές του περιοχές. Η *Συνορεύουσα Ζώνη (Contiguous Zone)* αποτελεί μέρος της ανοιχτής θάλασσας, έπεται αμέσως της αιγιαλίτιδας ζώνης και χαρακτηρίζει μια ενδιάμεση κατάσταση μεταξύ των τελείως διαφοροποιημένων καθεστώτων αιγιαλίτιδας ζώνης και ανοιχτής θάλασσας. Η *Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη - Aoz (Exclusive Economic Zone - EEZ)* αποτελεί ένα νέο θεσμό. Η Σύμβαση του 1982 ΔΘ προβλέπει αυτή τη νέα θαλάσσια ζώνη και αφιερώνει το Τμήμα V (αρ. 54-75). Είναι μια θαλάσσια ζώνη πέρα από, αλλά παρακείμενη, της αιγιαλίτιδας ζώνης, η οποία περιλαμβάνει τον πυθμένα (seabed or seafloor), το υπέδαφος του (seabed subsurface or subsoil), τη «στήλη του νερού» (water column) και την επιφάνεια της θάλασσας (sea surface), ως μια απόσταση 200 ν.μ. από την ακτή, μειωμένη ανάλογα με το εύρος της παρακείμενης αιγιαλίτιδας ζώνης. Η *υφαλοκρηπίδα (continental shelf)* αποτελεί τη συνέχεια της ξηράς κάτω από τη θάλασσα, με αρχή την ακτογραμμή και τέλος εκεί που το επικλινές του βυθού γίνεται απότομα έντονο. Οι διατάξεις για την *Ανοιχτή Θάλασσα (High Seas)* επηρεάζονται από τις τυχόν πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης, ζώνες. Η ανοιχτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, ωστόσο κανένα κράτος δεν μπορεί να διεκδικήσει κυριαρχία στο τμήμα αυτό.



Κάθε παράκτιο κράτος καθορίζει με την εσωτερική νομοθεσία του τα όρια των θαλάσσιων ζωνών που το περιβάλλουν. Συχνά, τα κράτη είναι υποχρεωμένα να μοιραστούν τις μεταξύ τους θαλάσσιες εκτάσεις. Έτσι, είναι απαραίτητη η χάραξη νοητών θαλάσσιων ή υποθαλάσσιων μεθοριακών γραμμών, που να ορίζουν τις αντίστοιχες θαλάσσιες ζώνες των γειτονικών παράκτιων κρατών. Το πρόβλημα της οριοθέτησης συνίσταται στη διαδικασία επιλογής του κατάλληλου θαλάσσιου ορίου, στην απόφαση σχετικά με το θαλάσσιο όριο, στη χάραξη και τελική απεικόνιση της νοητής γραμμής στα εθνικά ή εσωτερικά ύδατα, στην αιγιαλίτιδα και στη συνορεύουσα ζώνη, στην υφαλοκρηπίδα και στην ΑΟΖ. Σε όλες τις διευθετήσεις για τις θαλάσσιες ζώνες υπάρχουν οι εξής έννοιες: η ίση απόσταση (equidistance), η μέση γραμμή (median line), οι ειδικές περιστάσεις (special circumstances) και οι αρχές της ευθυδικίας-επιείκειας (equitable principles). Ορισμένες φορές περιλαμβάνεται και το θέμα της εντάξεως των νησιών, στην αντίστοιχη οριοθέτηση.

Τα ασκούμενα δικαιώματα στο θαλάσσιο χώρο είναι άμεσα συνδεδεμένα με την χωρική τους έκταση. Μια γενική κατηγοριοποίηση των ορίων των δικαιωμάτων θα μπορούσε να είναι τα περιβαλλοντικά όρια και τα ανθρώπινα όρια, αυτά δηλαδή που συσχετίζουν τον άνθρωπο ή την άσκηση της εξουσίας ενός υποκειμένου με το θαλάσσιο χώρο. Τα περιβαλλοντικά όρια εμπίπτουν στην αρμοδιότητα ενός υποκειμένου και αποτελούν αντικείμενο καταγραφής ενός συστήματος θαλάσσιας διαχείρισης (Αθανασίου, 2014).

## **5. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΒΗΜΑ ΠΡΟΣ ΒΗΜΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Τον Μάιο του 2009, στη Διεθνή Σύσκεψη για τη Διατήρηση του Θαλάσσιου χώρου (International Marine Conservation Congress), η UNESCO παρουσίασε έναν οδηγό με τίτλο «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: Μια βήμα προς βήμα προσέγγιση», αποτέλεσμα δύο χρόνων μελέτης. Η προτεινόμενη διαδικασία υλοποίησης ΘΧΣ αποτελείται από δέκα βήματα, τα οποία, κατάλληλα προσαρμοσμένα, κρίνεται ότι μπορούν να αξιοποιηθούν για την υλοποίηση ΘΧΣ στην Ελλάδα. Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται, συνοπτικά, το περιεχόμενο και οι στόχοι κάθε βήματος, όπως αυτά έχουν μελετηθεί για τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού θαλάσσιου χώρου.

*Βήμα 1.* Εντοπισμός των αναγκών, κάθε περιοχής, και θέσπιση αρμόδιας αρχής. Το 1ο βήμα υλοποιείται σε δύο στάδια: α. καταγράφονται οι ανάγκες κάθε επιμέρους περιοχής, τις οποίες ο ΘΧΣ καλείται να επιλύσει και β. θεσπίζεται η αρμόδια για το σχεδιασμό αρχή, η οποία θα είναι υπεύθυνη για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή του. Σε ότι αφορά στο στάδιο εντοπισμού των αναγκών, απαιτείται καταγραφή όλων των υφιστάμενων και των εν δυνάμει συγκρούσεων στο θαλάσσιο χώρο, π.χ. θαλάσσιο δίκτυο μεταφορών και

περιοχές προστασίας Natura 2000 (π.χ. θαλάσσιο πάρκο Αλοννήσου). Σε ότι αφορά στην αρμόδια αρχή σχεδιασμού και εφαρμογής του ΘΧΣ, ως καταλληλότερα στην Ελλάδα, κρίνονται τα αρμόδια όργανα του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ) και, πιο συγκεκριμένα, η Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού (η οποία θα έχει και τον συντονιστικό ρόλο), η Ειδική Γραμματεία Υδάτων και η ΕΚΧΑ Α.Ε. (όσον αφορά στο αντικείμενο της Εθνικής Υποδομής Γεωγραφικών Πληροφοριών και το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο), σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία και Περιφερειακές Δομές (Περιφέρειες, Λιμεναρχεία κ.λπ.).

*Βήμα 2.* Εξασφάλιση οικονομικής υποστήριξης. Απαραίτητη προϋπόθεση για την υλοποίηση του σχεδιασμού και της εφαρμογής του ΘΧΣ είναι η εύρεση οικονομικών πόρων. Αυτή απαιτεί τη δημιουργία πλάνου υπολογισμού όλων των απαιτούμενων δαπανών, καθώς και εντοπισμού των εναλλακτικών δυνατοτήτων εύρεσης των πόρων. Στην Κίνα, για παράδειγμα, ο νόμος για τη Διαχείριση της Χρήσης της Θάλασσας (2002) αναγνωρίζει τρεις αρχές: α. η αρχή του δικαιώματος χρήσης της θάλασσας, β. ένα λειτουργικό σύστημα θαλάσσιων ζωνών, γ. σύστημα τελών-χρηστών. Τέλος-χρηστών: όποιος χρησιμοποιεί τη θάλασσα πληρώνει τέλη χρήσης. Το 70% των εσόδων από τα τέλη πηγαίνει στην περιφέρεια και το 30% στο κράτος (όπου ανήκει η θάλασσα) με σκοπό να επανεπενδυθεί για τη θαλάσσια ανάπτυξη, διαχείριση και προστασία. Μεταξύ 2005-2008, η Κίνα συγκέντρωσε από τα τέλη αυτά, US\$ 1.7 δις.

Η δημιουργία ΘΧΣ, ως διαδικασία, εντάσσεται στις αρμοδιότητες του κράτους. Επομένως, σε μεγάλο βαθμό, το κόστος υλοποίησής του πρέπει να αποτελεί δημόσια δαπάνη. Ωστόσο, κάτι τέτοιο δεν είναι πάντα εφικτό, ιδιαίτερα σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, όπως αυτή στην οποία βρίσκεται η Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Στο πλαίσιο αυτό, οι πόροι μπορεί να είναι δημόσιοι και ιδιωτικοί, παράλληλα. Το ΕΣΠΑ 2014-2020 αποτελεί μία, εν δυνάμει, πηγή άντλησης πόρων. Επιπλέον, πόροι μπορούν να αναζητηθούν σε, ενδεχόμενα, έσοδα από την υλοποίηση του ΘΧΣ (π.χ. τέλη υπηρεσιών), τόσο κατά το στάδιο του σχεδιασμού όσο και κατά το στάδιο της εφαρμογής του. Σε κάθε περίπτωση, είναι, επίσης, αναγκαίος ο υπολογισμός των οφελών που προκύπτουν από την δημιουργία του ΘΧΣ (κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών), τα οποία πρέπει να αντισταθμίζουν (και να υπερβαίνουν) το κόστος.

*Βήμα 3.* Οργάνωση του προ-σχεδιασμού του ΘΧΣ. Η διαδικασία οργάνωσης του προ-σχεδιασμού του ΘΧΣ υλοποιείται σε πέντε στάδια. Στο 1ο δημιουργείται η κατάλληλη και απαραίτητα διεπιστημονική ομάδα του σχεδιασμού (π.χ. χωροτάκτες, οικονομολόγοι, βιολόγοι κ.ά.). Στο 2ο εκπονείται το πλάνο εργασίας και εντοπίζονται οι αναγκαίοι πόροι και τα έργα για την ολοκλήρωση του σχεδιασμού. Στο 3ο καθορίζονται τα όρια και το χρονοδιάγραμμα του σχεδιασμού, το οποίο αποτελείται από: α. τη χρονική

περίοδο καταγραφής/ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και β. τη χρονική περίοδο κατά την οποία αναμένεται να ολοκληρωθούν τα αποτελέσματα του σχεδιασμού. Στο 4ο καθορίζονται οι αρχές βάσει των οποίων θα αναπτυχθεί ο ΘΧΣ. Στο πλαίσιο διεθνών συμβάσεων, συμφωνιών κ.λπ. έχουν καθοριστεί ορισμένες αρχές: η αρχή της ακεραιότητας των οικοσυστημάτων, η αρχή της ολοκληρωμένης προσέγγισης, η αρχή της δημόσιας περιουσίας, η αρχή της διαφάνειας, η αρχή της προφύλαξης και η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Στο 5ο καθορίζονται το αντικείμενο και οι στόχοι του σχεδιασμού για την περιοχή μελέτης. Παράλληλα, γίνεται εκτίμηση των ενδεχόμενων κινδύνων που μπορεί να προκύψουν κατά την υλοποίηση του σχεδιασμού. Ενδεικτικά, στόχοι του σχεδιασμού μπορεί να είναι: η διατήρηση και η προστασία των θαλάσσιων πόρων και της βιοποικιλότητας, η προστασία περιοχών οικολογικά ευάλωτων, η αποκατάσταση υποβαθμισμένων περιοχών, η μείωση ή/και η εξάλειψη των συγκρούσεων μεταξύ χρήσεων/δραστηριοτήτων, η εξασφάλιση οικονομικού ανταποδοτικού οφέλους για την κοινωνία, από τη χρήση του θαλάσσιου χώρου κ.ά. Κρίνεται αναγκαίο οι στόχοι να έχουν ορισμένα χαρακτηριστικά, τα οποία σχηματίζουν το αρκτικόλεξο ΕΞΥΠΝΟΙ - SMART (στην αγγλική γλώσσα): Specific/ Συγκεκριμένοι, Measurable/Μετρήσιμοι, Achievable/Εφικτοί, Relevant/Συναφείς, Time-Bound/Χρονικά ορισμένοι.

*Βήμα 4.* Οργάνωση του τρόπου συμμετοχής όλων των συμμετεχόντων (stakeholders) στη δημιουργία του ΘΧΣ. Στη διαδικασία του σχεδιασμού και της εφαρμογής του ΘΧΣ λαμβάνουν μέρος διάφορα άτομα/φυσικά πρόσωπα/φορείς/εταιρίες κ.λπ., καθένας με διαφορετικό τρόπο προσέγγισης, συμμετοχής και αναμενόμενων ωφελειών από τον ΘΧΣ. Κατά τη διαδικασία δημιουργίας του ΘΧΣ είναι, επομένως, απαραίτητο να προσδιοριστεί ποιός θα συμμετέχει σε αυτόν (καθορισμός των stakeholders), το πότε θα συμμετέχει (στάδιο συμμετοχής) και με ποιον τρόπο θα συμμετέχει. Ο προσδιορισμός του πότε αφορά στα στάδια του ΘΧΣ (προ-σχεδιασμός, ανάπτυξη, εφαρμογή, παρακολούθηση-αξιολόγηση), ενώ ο τρόπος συμμετοχής αφορά στη δυνατότητα διαλόγου, συμφωνιών, συσκέψεων, διαπραγματεύσεων κ.λπ. Είναι προφανές ότι, κάθε ενδιαφερόμενο μέρος έχει διαφορετικό βαθμό συμμετοχής ενώ, συχνά, ενδέχεται να εμφανίζονται αντικρουόμενα συμφέροντα μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών (π.χ. κάτοικοι μιας περιοχής και εταιρίες).

*Βήμα 5.* Καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Αποτελεί βασικό στάδιο κατά τη διαδικασία του σχεδιασμού. Αφορά σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης, στο φυσικό και κοινωνικό-οικονομικό της περιβάλλον. Γίνεται ανά χωρικές/κοινωνικές ενότητες, βάσει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών κάθε υπο-περιοχής. Ο βαθμός λεπτομέρειας των στοιχείων που αποτυπώνονται και αναλύονται εξαρτάται τόσο από τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά, όσο και από τα διαθέσιμα δεδομένα. Βασική παράμετρο αποτελεί η χωρική και χρονική διάσταση των παραμέτρων που εξετάζονται. Η αποτύπωση

δεν αποτελεί μια παγωμένη στο χρόνο φωτογραφία, αλλά μια δυναμική διαδικασία που μεταβάλλεται στο χρόνο. Τα φαινόμενα του θαλάσσιου χώρου συμβαίνουν μεμονωμένα, παράλληλα με άλλα και πολλά επαναλαμβάνονται περιοδικά. Η χρονική διάσταση είναι, επομένως, αναγκαία. Ταυτόχρονα, είναι απαραίτητη, στο στάδιο αυτό, η αποτύπωση και των διαφαινόμενων τάσεων της περιοχής, σε ότι αφορά στις μεταβολές και συγκρούσεις λειτουργιών και χρήσεων στο χώρο και το χρόνο. Τρεις κατηγορίες χωρικών δεδομένων είναι απαραίτητο να διερευνηθούν: βιολογική και οικολογική χωρική κατανομή, χωρική κατανομή των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και παράμετροι σχετικές με την ωκεανογραφία. Η καταγραφή/ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης γίνεται σε τρία στάδια: 1. Συλλογή και χαρτογράφηση δεδομένων που αφορούν στη θαλάσσια ζωή. Είναι κρίσιμος, εδώ, ο εντοπισμός περιοχών που είναι οικολογικά και βιολογικά σημαντικές. Τέτοιες περιοχές είναι, για παράδειγμα, περιοχές υψηλού ενδημισμού, ωτοκίας/αναπαραγωγής ειδών, φωλιάσματος, υψηλής παραγωγικότητας, υγροβιότοποι, κοραλλιογενείς ύφαλοι κ.ά. 2. Συλλογή και χαρτογράφηση δεδομένων που αφορούν σε ανθρώπινες δραστηριότητες. Καταγράφονται, για παράδειγμα, δραστηριότητες, όπως το ψάρεμα, οι θαλάσσιες μεταφορές, η παραγωγή ΑΠΕ κ.ά. 3. Εντοπισμός συγκρούσεων και συμβατοτήτων. Γίνεται καταγραφή των διαφόρων χρήσεων και εντοπίζεται ποιες είναι συμβατές μεταξύ τους και άρα μπορούν να συνυπάρξουν είτε χωρικά είτε χρονικά. Ο Πίνακας 1 αποτελεί ένα ενδεικτικό παράδειγμα καταγραφής συμβατότητας μεταξύ επιμέρους χρήσεων.

Το βήμα αυτό του ΘΧΣ ολοκληρώνεται με τη δημιουργία, αντίστοιχων, χαρτών. Όλες οι απαιτούμενες πληροφορίες θα ληφθούν από πρωτογενές και δευτερογενές υλικό (αρχεία, δεδομένα, μελέτες, επιτόπια έρευνα κ.ά.). Στο συγκεκριμένο βήμα εντοπίζεται η συμβολή του Θαλάσσιου Κτηματολογίου, των Συστημάτων Πληροφοριών και της Εθνικής Υποδομής Γεωχωρικών Πληροφοριών.

Στόχος του θαλάσσιου κτηματολογίου είναι η ενιαία διαχείριση ξηράς και θάλασσας με μια σύγχρονη υποδομή χωρικών δεδομένων. Μέσα από το θαλάσσιο κτηματολόγιο γίνεται εντοπισμός των δικαιωμάτων χρήσης, κυριότητας και επιστασίας και η χαρτογράφηση αυτών των δικαιωμάτων αποτελεί ένα πολύ σημαντικό βήμα για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Επίσης, θεσπίζεται νομοθεσία και ρυθμίσεις για αυτά τα δικαιώματα και παρακολουθούνται και εφαρμόζονται οι κανονισμοί από συγκεκριμένη αρχή. Τέλος, το θαλάσσιο κτηματολόγιο παρέχει τις απαραίτητες πληροφορίες για τη διευκόλυνση της επικοινωνίας και της ομαλής συνύπαρξης των εμπλεκόμενων και των δραστηριοτήτων τους, αλλά και μεθόδους επίλυσης και διευθέτησης διαφορών (Κακογιάννου κ.ά., 2015).

*Βήμα 6.* Ορισμός και ανάλυση των μελλοντικών συνθηκών, στο θαλάσσιο χώρο. Τεκμηρίωση και ανάλυση των ενδεχόμενων σεναρίων εξέλιξης του θαλάσσιου χώρου, συμπεριλαμβανομένου και του μηδενικού σεναρίου (αυτού που απορρέει από τη μη

δημιουργία ΘΧΣ). Προβολή, στο μέλλον, των διαφαινόμενων τάσεων και προοπτικών εξέλιξης σε όλους τους τομείς του θαλάσσιου χώρου. Είναι σημαντική η δυνατότητα πρόβλεψης του τρόπου εξέλιξης όχι μόνο των υφιστάμενων συνθηκών και προβλημάτων, αλλά και των εν δυνάμει διαφαινόμενων και όσων, κατ' εκτίμηση, ενδέχεται να δημιουργηθούν. Στόχος, εξάλλου, είναι η πρόληψη μέσω του σχεδιασμού, παράλληλα με την επίλυση. Η συνεκτίμηση όλων των υφιστάμενων δεδομένων, των χωρικών, αλλά και των χρονικών απαιτήσεων για νέες χρήσεις και η χαρτογράφηση των πιθανών εναλλακτικών σεναρίων κρίνονται αναγκαία στο στάδιο αυτό. Η επιλογή του βέλτιστου σεναρίου γίνεται στη βάση συνεκτίμησης διαφόρων επιμέρους κριτηρίων: οικονομικά κόστη - οφέλη, πηγές χρηματοδότησης, περιβαλλοντικές επιπτώσεις, χρονικοί περιορισμοί, πολιτικές επιλογές.

*Βήμα 7.* Προετοιμασία και αποδοχή του διαχειριστικού χωρικού σχεδίου. Εντοπίζονται επιμέρους, εναλλακτικά μέτρα διαχείρισης, βάσει κριτηρίων, γίνεται αξιολόγηση και επιλογή (αποδοχή) του βέλτιστου σχεδίου. Τίθενται τα χωρικά και χρονικά όρια του ΘΧΣ. Τίθενται οι επιδιωκόμενοι στόχοι του σχεδίου και τα απαραίτητα για την υλοποίησή του μέτρα ανά τομέα (π.χ. θαλάσσιες μεταφορές, αλιεία, ιχθυοκαλλιέργειες, πετρέλαιο, πολιτιστική κληρονομιά, ΑΠΕ κ.ά.). Ορίζονται κριτήρια περιβαλλοντικά, οικονομικά, κοινωνικά κ.λπ. ενώ, παράλληλα, αναπτύσσεται το σχέδιο ζωνών χρήσεων (zoning plan), στο οποίο σημαντικό ρόλο παίζει και η 3D, αλλά και η 4D απεικόνιση του χώρου και των δεδομένων. Στοιχεία-κλειδιά σε ένα ΘΧΣ είναι,

- η περιγραφή των ορίων της περιοχής και ο καθορισμός του χρονικού ορίου ολοκλήρωσης του Σχεδίου,
- οι στόχοι της χωρικής διαχείρισης,
- η περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος – του οράματος ανάπτυξης του θαλάσσιου χώρου,
- τα αναγκαία μέτρα για την επίτευξη των στόχων,
- το χρονοδιάγραμμα των απαιτούμενων δράσεων,
- το σχέδιο χρηματοδότησης και εύρεσης πόρων για την υλοποίηση του σχεδίου.

Η συμβολή του Θαλάσσιου Κτηματολογίου σε αυτή τη φάση της υλοποίησης του ΘΧΣ είναι σημαντική, καθώς ο συνδυασμός δικαιωμάτων στη θάλασσα με τον χωρικό τους προσδιορισμό, θα αποτελέσει τη βάση για την ορθή ανάπτυξη του σχεδίου ζωνών χρήσεων και το ΘΚ θα τροφοδοτηθεί στη συνέχεια από την τελική μορφή των ζωνών αυτών στην επαναχωροθέτηση και στην διαφοροποίηση της έκτασης και της μορφής των ασκούμενων δικαιωμάτων, διαμορφώνοντας με αυτό τον τρόπο την αμφίδρομη σχέση ΘΧΣ και ΘΚ.

*Βήμα 8.* Εφαρμογή και ενίσχυση του χωρικού διοικητικού σχεδίου. Με την ολοκλήρωση του σχεδιασμού ξεκινά η εφαρμογή του προγράμματος – το πέρασμα από τον σχεδιασμό στην πράξη. Το βήμα αυτό μπορεί να ολοκληρωθεί μέσα από τρία, επιμέρους,

στάδια: α. εφαρμογή του χωρικού διοικητικού σχεδίου, β. εξασφάλιση συμμόρφωσης με το Θαλάσσιο Χωροταξικό Διοικητικό Σχέδιο και γ. ενίσχυση του χωρικού διοικητικού σχεδίου. Η ενίσχυση αφορά στη λήψη μέτρων και δράσεων προσαρμογής στο φυσικό περιβάλλον και εναρμόνισης με το ΘΧΣ. Παράλληλα, εξασφαλίζεται η συνεργασία μεταξύ όλων των επιμέρους υφιστάμενων σχεδίων (Περιφερειακά, Τομεακά κ.ά.) με το ΘΧΣ.

*Βήμα 9.* Παρακολούθηση και αξιολόγηση της απόδοσης. Δημιουργία βάσης δεδομένων, η αξιοποίηση της οποίας θα εξασφαλίζει την παρακολούθηση του σχεδιασμού. Η παρακολούθηση γίνεται στη βάση της χρησιμοποίησης διαρκώς ενημερωμένων δεδομένων αλλά και κατάλληλων δεικτών. Οι δείκτες που χρησιμοποιούνται πρέπει να έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά: να είναι άμεσα μετρήσιμοι, αποτελεσματικοί σε σχέση με το κόστος, σαφείς, ερμηνεύσιμοι, θεωρητικά θεμελιωμένοι, ευαίσθητοι, ευέλικτοι και συγκεκριμένοι. Παράλληλα, αξιοποιούνται εργαλεία οικονομικής αποτίμησης των διαφόρων περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων.

*Βήμα 10.* Υιοθέτηση της διαδικασίας χωρικής διαχείρισης. Η διαδικασία χωρικής διαχείρισης αποτελείται από τρία στάδια: α. στάδιο αναθεώρησης και ανασχεδιασμού του προγράμματος του ΘΧΣ (π.χ. αναθεώρηση κάποιου αρχικού στόχου), β. στάδιο δημιουργίας παρατηρητηρίου (ενιαίος οργανισμός παρατήρησης και παρακολούθησης δεδομένων του ΘΧΣ), γ. στάδιο επανεκκίνησης του ΘΧΣ (αναθεωρημένο σύνολο στόχων και μέτρων ως αποτέλεσμα της ανάλυσης που έχει προηγηθεί). Αξίζει να σημειωθεί ότι, είναι λίγα τα παραδείγματα επιτυχημένης προσαρμοστικής διαχείρισης, παγκοσμίως. Χαρακτηριστικά ανάλογα παραδείγματα αποτελούν ο μεγάλος κοραλλιογενής ύφαλος στην Αυστραλία (The Great Barrier Reef Marine Park), το εθνικό θαλάσσιο καταφύγιο στη Φλόριντα των ΗΠΑ (The Florida Keys National Marine Sanctuary) και το ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης της Βόρειας Θάλασσας, της Ολλανδίας (The Netherlands Integrated Management Plan for the North Sea).

Πίνακας 1. Συμβατότητα και συγκρούσεις μεταξύ διαφόρων χρήσεων

	Αλιεία: δίχτυα	Αλιεία: με αγκίστρι	Αλιεία: με παγίδες	Ψάρεμα ανανυχίς: με αγκίστρι	Ψάρεμα ανανυχίς: με παγίδες	Ιστολογία ανανυχίς	Καταδύσεις ανανυχίς	Παρατήρηση άγριος ζώης (ανανυχί)	Θαλάσσιες μεταφορές	Απόθεση αποβλήτων στο βυθό	Αεροδρόμια ανοιχτής θάλασσας	Εγκαταστάσεις βιομηχανικής παραγωγής ανοιχτής θάλασσας	Καλώδια, αγωγοί, δίκτυα μεταφορές	ΑΠΕ ανοιχτής θάλασσας:	ΑΠΕ ανοιχτής θάλασσας: κύματα	ΑΠΕ ανοιχτής θάλασσας: παλίρροιας	Ωκεάνιες εγκαταστάσεις αραλιότασης	Στρατιωτικές επιχειρήσεις	Περιοχές απόλυτης προστασίας	Θαλάσσια πάρκα πολλαπλών	Επιστημονική έρευνα	Διατήρηση πολιτιστικών και ιστορικών
Αλιεία: δίχτυα																						
Αλιεία: με αγκίστρι																						
Αλιεία: με παγίδες																						
Ψάρεμα ανανυχίς: με αγκίστρι																						
Ψάρεμα ανανυχίς: με παγίδες																						
Ιστολογία ανανυχίς																						
Καταδύσεις ανανυχίς																						
Παρατήρηση άγριος ζώης (ανανυχί)																						
Θαλάσσιες μεταφορές																						
Απόθεση αποβλήτων στο βυθό																						
Αεροδρόμια ανοιχτής θάλασσας																						
Εγκαταστάσεις βιομηχανικής παραγωγής ανοιχτής θάλασσας																						
Καλώδια, αγωγοί, δίκτυα μεταφορές																						
ΑΠΕ ανοιχτής θάλασσας:																						
ΑΠΕ ανοιχτής θάλασσας: κύματα																						
ΑΠΕ ανοιχτής θάλασσας: παλίρροιας																						
Ωκεάνιες εγκαταστάσεις αραλιότασης																						
Στρατιωτικές επιχειρήσεις																						
Περιοχές απόλυτης προστασίας																						
Θαλάσσια πάρκα πολλαπλών																						
Επιστημονική έρευνα																						
Διατήρηση πολιτιστικών και ιστορικών																						
Αλιεία: με παγίδες																						
Αλιεία: με αγκίστρι																						
Αλιεία: δίχτυα																						
Καταδύσεις ανανυχίς																						
Ψάρεμα ανανυχίς: με παγίδες																						
Ψάρεμα ανανυχίς: με αγκίστρι																						
Ιστολογία ανανυχίς																						
Καταδύσεις ανανυχίς																						
Παρατήρηση άγριος ζώης (ανανυχί)																						
Θαλάσσιες μεταφορές																						
Απόθεση αποβλήτων στο βυθό																						
Αεροδρόμια ανοιχτής θάλασσας																						
Εγκαταστάσεις βιομηχανικής παραγωγής ανοιχτής θάλασσας																						
Καλώδια, αγωγοί, δίκτυα μεταφορές																						
ΑΠΕ ανοιχτής θάλασσας:																						
ΑΠΕ ανοιχτής θάλασσας: κύματα																						
ΑΠΕ ανοιχτής θάλασσας: παλίρροιας																						
Ωκεάνιες εγκαταστάσεις αραλιότασης																						
Στρατιωτικές επιχειρήσεις																						
Περιοχές απόλυτης προστασίας																						
Θαλάσσια πάρκα πολλαπλών																						
Επιστημονική έρευνα																						
Διατήρηση πολιτιστικών και ιστορικών																						

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, 2015

## 6. ΑΜΦΙΔΡΟΜΗ ΣΧΕΣΗ ΘΚ ΚΑΙ ΘΧΣ

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ο συνδυασμός δικαιωμάτων στη θάλασσα με τον χωρικό τους προσδιορισμό, θα αποτελέσει τη βάση για την ορθή ανάπτυξη του σχεδίου ζωνών χρήσεων και το ΘΚ θα τροφοδοτηθεί στη συνέχεια από την τελική μορφή των ζωνών αυτών στην επαναχωροθέτηση και στην διαφοροποίηση της έκτασης και της μορφής των ασκούμενων δικαιωμάτων, διαμορφώνοντας με αυτό τον τρόπο την αμφίδρομη σχέση ΘΧΣ και ΘΚ.

Πιο αναλυτικά και προκειμένου να τεκμηριωθεί αυτή η αμφίδρομη σχέση μπορεί να αναφερθούν τα εξής:

- Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο είναι δύο σημαντικά εργαλεία για την Γαλάζια Ανάπτυξη.
- Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός μπορεί να λειτουργήσει και χωρίς την ύπαρξη Θαλάσσιου Κτηματολογίου και το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο μπορεί να υλοποιηθεί και χωρίς την ύπαρξη Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού. Όμως ο ΘΧΣ θα σχεδιασθεί και θα υλοποιηθεί ασφαλέστερα και οικονομικότερα, αξιοποιώντας τα δεδομένα του Θαλάσσιου Κτηματολογίου και το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο θα καταγράφει και θα ελέγχει τις παραχωρήσεις δικαιωμάτων χρήσης σε θαλάσσιες περιοχές με σεβασμό στο οικοσύστημα, όταν υπάρχουν σαφώς καθορισμένες ζώνες άσκησης δραστηριοτήτων από τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό.
- Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο στηρίζονται σε σταθερές αρχές και μεθόδους σύνταξης και υλοποίησής τους και, ανάλογα με το τι συμβαίνει και στην ξηρά, υπάρχουν πολλές κοινές αρχές και μέθοδοι, αλλά και άλλες διαφορετικές, καθώς τα αντικείμενά τους δεν ταυτίζονται, αλλά υποστηρίζονται και ανατροφοδοτούνται. Για παράδειγμα, ο ΘΧΣ και το ΘΚ στηρίζονται στην καταγραφή περιγραφικής και χωρικής πληροφορίας, αλλά ο ΘΧΣ την αξιοποιεί προκειμένου να διαμορφώσει τον σχεδιασμό θαλάσσιων ζωνών χρήσεων, ενώ το ΘΚ την αξιοποιεί προκειμένου να τεκμηριώσει νομικά τα δικαιώματα (κυρίως χρήσης) που ασκούνται σε μια θαλάσσια περιοχή και να τα προσδιορίσει με ακρίβεια στο θαλάσσιο χώρο.
- Η αμφίδρομη σχέση μεταξύ τους τεκμηριώνεται με το εξής παράδειγμα: Ας υποθέσουμε ότι στον ΘΧΣ απαιτείται να προσδιορισθεί μια ζώνη στο θαλάσσιο χώρο, η οποία θα επιτρέπει την παραχώρηση θαλάσσιου χώρου για την ανάπτυξη υδατοκαλλιεργειών. Αυτή η ζώνη θα προσδιορισθεί ασφαλέστερα και χωρίς νομικές και οικονομικές συγκρούσεις με επενδυτές που ασκούν σε κάποιο συγκεκριμένο θαλάσσιο χώρο αυτό το δικαίωμα, πριν την ολοκλήρωση του ΘΧΣ στην Ελλάδα, εάν το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο παρείχε τα όρια και την χρονική διάρκεια του δικαιώματος αυτού. Αντίστοιχα, το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο δεν θα επέτρεπε την εγγραφή και την



νομιμοποίηση ενός τέτοιου δικαιώματος, εάν κατά τον προσδιορισμό του στο χώρο εντασσόταν σε μια ζώνη απαγόρευσης τέτοιων δραστηριοτήτων, σύμφωνα με το ΘΧΣ της χώρας.

## 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η διαδικασία υλοποίησης του ΘΧΣ πρέπει να είναι μια προσέγγιση βασιζόμενη στο οικοσύστημα. Αυτό απορρέει και από τη στρατηγική της ΕΕ. Ο οδικός χάρτης ανήγαγε την προσέγγιση με βάση το οικοσύστημα σε πρωταρχική αρχή για τον ΘΧΣ. Επίσης, οι διαβουλεύσεις επιβεβαίωσαν την εκτίμηση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία το οικοσύστημα πρέπει να αποτελεί τη βάση του συνολικού πλαισίου του ΘΧΣ. Οι ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής και των ειδών των διαφόρων δραστηριοτήτων (μέγεθος, πυκνότητα και χαρακτήρας των χρήσεων της θάλασσας, τρωτότητα του περιβάλλοντος, διοικητική και πολιτική δομή) πρέπει να καθορίζουν και τον τρόπο υλοποίησης του ΘΧΣ. Με ανάλογο τρόπο πρέπει να ορισθούν και οι περιοχές διαχείρισης. Μια περιοχή με πολλές εντατικές χρήσεις της θάλασσας πρέπει να υπόκειται σε λεπτομερέστερη διαδικασία ΘΧΣ από ό,τι μια περιοχή με λίγες δραστηριότητες.

Το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο και η Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών για τη θάλασσα αποτελούν ένα ευρύ διεπιστημονικό αντικείμενο, το οποίο θα προσφέρει θέσεις εργασίας σε επιστημονικό και άλλο τεχνικό προσωπικό, τόσο στην πιλοτική όσο και την πλήρη εφαρμογή του. Οι ευρωπαϊκές πολιτικές της Γαλάζιας Οικονομίας, της Γαλάζιας Ανάπτυξης, της Θαλάσσιας Στρατηγικής και του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού, οι οποίες στοχεύουν σε μια αειφορική ανάπτυξη των θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών, στηριζόμενες στην αξιόπιστη πληροφόρηση που θα παρέχεται, δεν θα αστοχήσουν και θα μπορούν να τεκμηριωθούν με επιστημονικό τρόπο.

Στον θαλάσσιο χώρο ασκούνται δικαιώματα κυριότητας κυρίως από το κράτος (Δημόσιο). Έτσι, οι νομικές πληροφορίες που καταγράφονται αφορούν σε δικαιώματα παραχώρησης χρήσης ή εκμετάλλευσης και οι πληροφορίες αναπτυξιακής μορφής κυριαρχούν σε σχέση με τις νομικές πληροφορίες. Στο πλαίσιο αυτό, το Θαλάσσιο Κτηματολόγιο στην Ελλάδα λαμβάνει τη μορφή ενός Θαλάσσιου Ολοκληρωμένου Συστήματος Γεωγραφικών Πληροφοριών στο πλαίσιο μιας Εθνικής Υποδομής Γεωχωρικών Πληροφοριών για την ξηρά και τη θάλασσα. Τα δεδομένα του ΘΚ καλύπτουν ένα εκτεταμένο πεδίο εφαρμογής δράσεων και αλληλεπιδράσεων ανθρωπογενούς και φυσικής δραστηριότητας στο θαλάσσιο χώρο της Ελλάδας (σεισμικές έρευνες, έρευνες φυσικών πόρων, αλιεία, υδατοκαλλιέργειες, υποθαλάσσια διέλευση αγωγών και δικτύων, διάθεση αποβλήτων, ζώνες προστασίας, αναψυχή, ναυσιπλοΐα, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κ.ά.). Το είδος των δεδομένων περιγράφεται από την οδηγία INSPIRE και των σχετικών με τη

θάλασσα πολιτικών της ΕΕ. Έτσι, παρέχονται αξιόπιστες πληροφορίες για επενδύσεις, καθώς η βάση λήψης αποφάσεων σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και μεσογειακό επίπεδο, για το θαλάσσιο χώρο. Τα ΘΧ Σχέδια πρέπει να περιέχουν τουλάχιστον χαρτογράφηση των θαλάσσιων υδάτων, η οποία να εντοπίζει την πραγματική και δυνητική χωρική και χρονική κατανομή όλων των σχετικών θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Η συμβολή του Θαλάσσιου Κτηματολογίου κατά τη φάση της υλοποίησης του ΘΧΣ είναι σημαντική, καθώς ο συνδυασμός δικαιωμάτων στη θάλασσα με τον χωρικό τους προσδιορισμό, θα αποτελέσει τη βάση για την ορθή ανάπτυξη του σχεδίου ζωνών χρήσεων και το ΘΚ θα τροφοδοτηθεί στη συνέχεια από την τελική μορφή των ζωνών αυτών στην επαναχωροθέτηση και στην διαφοροποίηση της έκτασης και της μορφής των ασκούμενων δικαιωμάτων, διαμορφώνοντας με αυτό τον τρόπο την αμφίδρομη σχέση ΘΧΣ και ΘΚ.

Η υλοποίηση του σχεδιασμού του θαλάσσιου χώρου, μέσω του ΘΧΣ, προτείνεται να ολοκληρωθεί μέσα από μια διαδικασία δέκα βημάτων. Αυτά περιλαμβάνουν, τον εντοπισμό των ιδιαίτερων αναγκών κάθε περιοχής και τη θέσπιση της αρμόδιας για το σχεδιασμό αρχής, την εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων, την οργάνωση του προ-σχεδιασμού και του τρόπου συμμετοχής όλων των ενδιαφερόμενων συμμετεχόντων, την ανάλυση και καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, την ανάλυση των ενδεχόμενων μελλοντικών σεναρίων εξέλιξης του θαλάσσιου χώρου, την οργάνωση, αποδοχή και εφαρμογή του διαχειριστικού σχεδίου, την παρακολούθηση και αξιολόγηση της απόδοσης του σχεδίου και, τέλος, την ανάπτυξη της διαδικασίας χωρικής διαχείρισης.

## **Βιβλιογραφία**

### **Ελληνόγλωσση**

- Αθανασίου, Α. (2014) *Σχεδιασμός μοντέλου για τη διαχείριση του ελληνικού θαλάσσιου χώρου με βάση διεθνή πρότυπα*. Διπλωματική εργασία. ΣΑΤΜ, ΕΜΠ.
- Αρβανίτης, Α. (2014) *Κτηματολόγιο 2020*. Θεσσαλονίκη: Ζήτη.
- Γιαννακοπούλου, Σ. και Αρβανίτης, Α. (2015) *Χωροταξικός σχεδιασμός και περιφερειακή ανάπτυξη*. Διδακτικές σημειώσεις. Τομέας ΚΦΧ, ΤΑΤΜ, ΑΠΘ.
- Κακογιάννου, Ε., Σολιοπούλου, Α. και Τρανάκα, Π. (2015) *Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην Ελλάδα: Μια προσέγγιση "βήμα προς βήμα"*. Μεταπτυχιακή διατριβή. ΤΑΤΜ, ΑΠΘ.
- Οδηγία 2014/89/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Ιουλίου 2014, περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, 28.8.2014.

Παρρή, Ι. και Τριανταφύλλου, Ε. (2014) *Σχεδιασμός και υλοποίηση θαλάσσιου κτηματολογίου στην Ελλάδα*. Διπλωματική εργασία. ΤΑΤΜ, ΑΠΘ.

### **Ξενογλώσση**

Arvanitis, A. and Parri, I. (2014) “Design and implementation of the marine cadastre in Greece”. In *Hellenic Presidency of the Permanent Committee on Cadastre in the E.U. Conference & Plenary Meeting*. Athens, 23-25 June.

Binns, A., Rajabifard, A., Collier, P.A. and Williamson, I. (2003) “Issues in defining the concept of a marine cadastre for Australia”. In *UNB-FIG Meeting on Marine Cadastre Issues*. New Brunswick, Canada, 15-16 September.

Binns, A. (2004) *Defining a marine cadastre: Legal and institutional aspects*. M.Sc thesis. The University of Melbourne, Australia.

Ehler, C. and Douvère, Φ. (2009) Marine spatial planning: A step-by-step approach toward ecosystem-based management. Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme. *IOC Manual and Guides*, No. 53, *ICAM Dossier* No. 6. Paris: UNESCO

Fulmer, J. (2007) “The multipurpose cadastre web map”. In *ESRI Survey & Engineering GIS Summit*. San Diego, California, June 16-19.

Nichols, S., Monahan, D. and Sutherland, M. (2000) “Good governance of Canada's offshore and cadastral zone: Towards an understanding of the marine boundary issues”. *Geomatica*, 54 (4), pp. 415-424.

Robertson, B., Benwell, G. and Hoogsteden, C. (1999) “The marine resource: Administration infrastructure requirements”. In *UN-FIG Conference on Land Tenure and Cadastral Infrastructure for Sustainable Development*. Melbourne, Australia, 24-27 October.

Srebro, H. (2015) “Implementation of marine cadastre in Israel”. In *FIG Working Week 2015: From the Wisdom of the Ages to the Challenges of the Modern World*. Sofia, Bulgaria, 17-21 May.

Strain, L., Rajabifard, A. and Williamson, I. (2006) “Marine administration and spatial data infrastructure”. *Marine Policy*, 30 (4), pp. 431-441.

Sutherland, M. (2003) *Report on the outcomes of the UNB-FIG Meeting on Marine Cadastre Issues*. The Wu Centre, University of New Brunswick Fredricton, New Brunswick, Canada, 15-16 September.

Απόστολος Αρβανίτης  
Τομέας Κτηματολογίου Φωτογραμμετρίας και Χαρτογραφίας,  
Τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών,  
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, ΠΘ 439, ΤΚ 54124, Θεσσαλονίκη  
e-mail: aarvanit(AT)topo.auth.gr

Στέλλα Γιαννακοπούλου  
Τομέας Κτηματολογίου Φωτογραμμετρίας και Χαρτογραφίας,  
Τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών,  
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, ΠΘ 439, ΤΚ 54124, Θεσσαλονίκη  
e-mail: stellina(AT)topo.auth.gr

## **Παρακολούθηση και Αξιολόγηση Σχεδίων Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού**

**Θεοδώρα Παπαθεοχάρη**

Υπ. Διδάκτορας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

**Χάρης Κοκκώσης**

Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

### **Περίληψη**

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σημαντικό εργαλείο για τη χάραξη μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής. Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι η έντονα δυναμική του διάσταση (χωρικά και χρονικά) όπως διαμορφώνεται από τις περιβαλλοντικές και κοινωνικο-οικονομικές διαστάσεις του και το σύνθετο πλαίσιο πολιτικής της εφαρμογής του. Ένα θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο, ως εργαλείο και αποτέλεσμα σε μια διαδικασία προσαρμοστικής διαχείρισης στο θαλάσσιο χώρο, επηρεάζεται από σύνθετες καταστάσεις και παράγοντες, και για αυτό το λόγο έχει ιδιαίτερη σημασία στη διαδικασία του σχεδιασμού να υπάρχει ένα συγκεκριμένο σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης. Μέσω της ανάπτυξης ποσοτικών και ποιοτικών μέτρων αξιολόγησης, μπορούν να προσδιοριστούν οι ελλείψεις στην έρευνα και τις διαθέσιμες πληροφορίες με αποτέλεσμα τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των δράσεων θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Αυτή η εργασία έχει ως στόχο να παρουσιάσει ένα πλαίσιο για τον καθορισμό μιας διαδικασίας παρακολούθησης και αξιολόγησης κατά την εφαρμογή και αναθεώρηση ενός θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου. Πιο συγκεκριμένα, στοχεύει στη διερεύνηση και ανάλυση των υφιστάμενων πρακτικών καθώς και τη διαμόρφωση προτεινόμενων δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Η εργασία παρουσιάζει το παράδειγμα του προγράμματος ADRIPLAN που είχε ως στόχο την ανάπτυξη προτάσεων για μια αποτελεσματική διασυνοριακή εφαρμογή του ΘΧΣ εντός της μακροπεριφέρειας Αδριατικής-Ιονίου.

## Λέξεις κλειδιά

Παρακολούθηση, αξιολόγηση, θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, προσαρμοστική διαχείριση

## **Monitoring and Evaluation of Maritime Spatial Plans**

### **Abstract**

*Maritime Spatial Planning (MSP) is considered as an important tool for the development of an integrated maritime policy. One of its main features is its highly dynamic dimension (spatial and temporal) formed by its environmental and socio-economic dimensions and the complexity of the policy framework for its implementation. A maritime spatial plan, as a tool and output in an adaptive management process in a maritime area, is influenced by complex situations and factors, and for this reason, the development of a specific monitoring and evaluation system is considered particularly important during the planning procedure. Through the development of evaluation measures, the identification of gaps could be achieved in terms of research, available information and the implementation of the actions thus improving the effectiveness of future MSP actions. This paper aims at proposing a framework for the establishment of a monitoring and evaluation process during the implementation and review of a maritime spatial plan. More specifically, the aim is to explore and analyze existing practices and propose a set of MSP monitoring and evaluation indicators. The work presents the case of ADRIPLAN projects that has developed proposals for an effective cross-border application of MSP in the Adriatic-Ionian Macro-region.*

### **Keywords**

*Monitoring, evaluation, maritime spatial planning, adaptive management*

### **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση θεωρείται αναπόσπαστο μέρος του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ), ενώ περιλαμβάνει την έννοια της προσαρμογής σε πιθανές χωρικές και χρονικές μεταβολές που επηρεάζουν την εφαρμογή του ώστε να μειωθούν οι τυχόν αβεβαιότητες που ενδέχεται να προκύψουν. Οι αλλαγές αυτές συνήθως αντικατοπτρίζονται μέσα από κοινωνικο-οικονομικές, πολιτικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις (Douvere και Ehler, 2011). Προσαρμογή στις αλλαγές αυτές μπορεί να επιτευχθεί μέσω της προσαρμοστικής διαχείρισης (adaptive management). Η προσαρμοστική

διαχείριση είναι μια διαδικασία συνεχούς βελτίωσης πολιτικών και πρακτικών διαχείρισης μέσω της συνεχούς αξιολόγησης (Lee, 2001). Σύμφωνα με τον Day (2008), η προσαρμοστική διαχείριση θα πρέπει να αναθεωρείται και να ενημερώνεται περιοδικά, δεδομένου ότι, σαν όρος εμπεριέχει μια χωρική και χρονική ευελιξία προκειμένου να αντιμετωπίζει απρόβλεπτες καταστάσεις.

Ένα θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο μπορεί να επηρεαστεί είτε από εσωτερικούς (π.χ. αναποτελεσματικά μέτρα που καθορίζονται από το ίδιο το σχέδιο) είτε από εξωτερικούς παράγοντες (π.χ. ένα απροσδόκητο αποτέλεσμα ενός μέτρου που οφείλεται σε εξωτερικές επιδράσεις). Ακόμα κι αν δεν μπορούν πάντα να προβλεφθούν οι εξωγενείς παράγοντες, ένα πλαίσιο αξιολόγησης θα μπορούσε να βοηθήσει στην καλύτερη αξιολόγηση των στόχων, στο σχεδιασμό πιο αποτελεσματικών μέτρων σχεδιασμού για την επίτευξη των αρχικών στόχων και ως εκ τούτου στη βελτίωση της ικανότητας προσαρμογής του σχεδίου. Έτσι, λοιπόν, μέσα από την αξιολόγηση, τον προσδιορισμό των ελλείψεων στον τομέα της έρευνας και των διαθέσιμων πληροφοριών θα μπορούσε να επιτευχθεί η βελτίωση της μελλοντικής θαλάσσιας χωροταξίας (Douvere και Ehler, 2011). Παρά το γεγονός ότι η παρακολούθηση και η αξιολόγηση έχουν γίνει ευρέως αποδεκτές και υποστηρίζονται ως αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας του σχεδιασμού, έχουν συχνά αντικατασταθεί από πιο βραχυπρόθεσμες διαδικασίες, με αποτέλεσμα την αποτυχία αντιμετώπισης της έλλειψης πληροφόρησης και ανατροφοδότησης ενός σχεδίου (Day, 2008). Έτσι, λοιπόν, ο ΘΧΣ, ως διαδικασία προσαρμοστικής διαχείρισης, απαιτεί τόσο την παρακολούθηση, όσο και την αξιολόγηση. Η διαφορά μεταξύ τους έχει αποδοθεί σαφώς από τους Douvere και Ehler (2011). Η παρακολούθηση αναφέρεται ως «μια συνεχής δραστηριότητα που χρησιμοποιεί τη συστηματική συλλογή δεδομένων με επιλεγμένους δείκτες, ώστε να παρέχονται ενδείξεις για την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων διαχείρισης», ενώ η αξιολόγηση ως «η αξιολόγηση των επιτευγμάτων βάσει προκαθορισμένων κριτηρίων, συνήθως ενός συνόλου προτύπων ή στόχων διαχείρισης».

Μία από τις πιο σημαντικότερες προκλήσεις, όσον αφορά στην παρακολούθηση και την αξιολόγηση, είναι η ανάπτυξη σαφών, ρεαλιστικών και μετρήσιμων στόχων και δεικτών, βάσει των οποίων η αποτελεσματικότητα ενός σχεδίου μπορεί να μετρηθεί στην πράξη. Πολύ συχνά, οι στόχοι της διαχείρισης και του σχεδιασμού μπορεί να είναι πολύ γενικοί και αφηρημένοι, προβάλλοντας τον γενικό στόχο της προσέγγισης και όχι μια καλή βάση για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους.

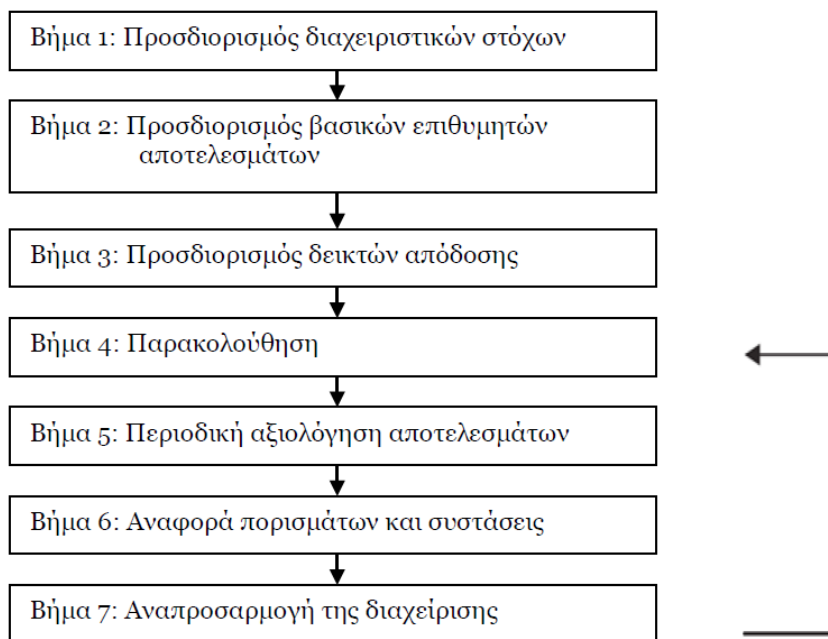
Αυτή η εργασία έχει ως στόχο να προτείνει κατευθύνσεις για τον καθορισμό μιας διαδικασίας παρακολούθησης και αξιολόγησης κατά την εφαρμογή και αναθεώρηση ενός σχεδίου θαλάσσιας χωροταξίας. Πιο συγκεκριμένα, στοχεύει στη διερεύνηση και ανάλυση των υφιστάμενων πρακτικών και εργαλείων, καθώς και τη διαμόρφωση προτεινόμενων

δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Η εργασία δίνει έμφαση στην περίπτωση της περιοχής Ιονίου Πελάγους-Αδριατικής θάλασσας μέσω του προγράμματος ADRIPLAN (EC-DG MARE), το οποίο έχει ως στόχο την ανάπτυξη προτάσεων για μια αποτελεσματική διασυνοριακή εφαρμογή του ΘΧΣ εντός της μακροπεριφέρειας Αδριατικής-Ιονίου, με βάση μια ολοκληρωμένη συνολική εκτίμηση (περιβαλλοντική, θεσμική, διοικητική, οικονομική και κοινωνική).

## 2. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Ο Jones στον Day (2008) υποδηλώνει ότι οι στόχοι πρέπει να εκφράζονται μέσω απτών αποτελεσμάτων που θα αναμενόταν εάν οι στόχοι υλοποιηθούν με επιτυχία. Το πλαίσιο για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση που προτείνεται από τον Jones περιγράφεται στο παρακάτω σχήμα.

**Εικόνα 1.** Επτά βήματα για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας



Πηγή: Day, 2008



Αυτά τα βασικά βήματα αποτελούν ένα συνεχή και επαναλαμβανόμενο κύκλο διαχείρισης που μπορεί συχνά να περιλαμβάνει και την προσαρμογή των στόχων και των μέτρων διαχείρισης.

Σύμφωνα με τον Day (2008), ένα ολοκληρωμένο θαλάσσιο χωροταξικό σύστημα διαχείρισης πρέπει να αντιμετωπίσει ιδιαίτερες προκλήσεις προκειμένου να είναι αποτελεσματικό σε βάθος χρόνου. Αυτές περιλαμβάνουν τη θέσπιση αποτελεσματικών ρυθμίσεων εταιρικής σχέσης, την εξασφάλιση ότι συλλέγονται οι πληροφορίες που είναι σχετικές και απαραίτητες για την εκπλήρωση των στόχων, την παροχή των απαραίτητων πόρων για τη διαχείριση και την ενίσχυση της ευαισθητοποίησης του κοινού και της εκπαίδευσης. Προτείνει, επίσης, ότι ένα από τα πιο σημαντικά πλαίσια για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης έχει προταθεί από την IUCN Task Force απαντώντας σε έξι βασικές ερωτήσεις (Πίνακας 1).

**Πίνακας 1.** Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός σχεδίου θαλάσσιας χωροταξίας

Στοιχείο αξιολόγησης	Βασική ερώτηση	Έμφαση στην αξιολόγηση
Περιεχόμενο	Που είμαστε τώρα;	Υφιστάμενη κατάσταση
Σχεδιασμός	Τι θέλουμε να πετύχουμε;	Επιθυμητό αποτέλεσμα
Πηγές	Τι χρειαζόμαστε;	Απαιτούμενες πηγές
Διαδικασίες	Πώς θα το κάνουμε;	Αποδοτικότητα
Αποτελέσματα	Ποια ήταν τα αποτελέσματα;	Αποτελεσματικότητα
Επιπτώσεις	Τι καταφεραμε;	Αποτελεσματικότητα και καταλληλότητα σε σχέση με τους στόχους

Πηγή: IUCN, 2000

Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση ως μέρος μιας εκτίμησης χρησιμοποιείται ήδη ευρέως στο πλαίσιο της *Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ-Strategic Environmental Assessment)* που είναι μια τυπική διαδικασία για πολιτικές, σχέδια και προγράμματα. Η ΣΠΕ επιβάλλει την ανάγκη για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής και των περιβαλλοντικών επιδόσεων μιας στρατηγικής πρωτοβουλίας. Αυτή η ανάγκη υπαγορεύεται επίσης από την αβεβαιότητα για τον προσδιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καθώς και συνθήκες αποκλίσεις από το αρχικό σχέδιο και τις νέες αναδυόμενες συνθήκες (Aschemann κ.ά., 2012).

Η ΣΠΕ υποστηρίχθηκε ευρέως ως μια πολύτιμη διαδικασία προκειμένου να βελτιωθεί η συνεργασία του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), προωθώντας έτσι τη βιώσιμη ανάπτυξη. Σύμφωνα με τους Gachechiladze et al (2009), η ΣΠΕ αναφέρεται στην ποικιλία των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα μετά την έγκριση μιας ΣΔΙΤ

ή ενός έργου, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων μετά την παρακολούθηση, στην αξιολόγηση της απόδοσης της ΣΔΙΤ ή του έργου, στην ανατροφοδότηση, τη διαχείριση και την επικοινωνία.

Η έλλειψη συγκεκριμένων κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με το πώς θα μπορούσε να οργανωθεί η παρακολούθηση, καθώς και να συνδεθεί με τα υπάρχοντα συστήματα παρατήρησης, έχει προκαλέσει μια σειρά από αποτυχίες στη βιβλιογραφία, προκειμένου να προσεγγίσουν το θέμα (Azcarate κ.ά., 2013).

Σύμφωνα με τους Partidário & Arts (2005), θα μπορούσε να προσεγγιστεί μέσα από μια σειρά σημαντικών στοιχείων:

- Παρακολούθηση πραγματικών αλλαγών σε πολλαπλά μέτωπα, δηλαδή η κατάσταση του περιβάλλοντος σε μια συγκεκριμένη περιοχή, η κοινωνικο-οικονομική κατάσταση, το κοινωνικό προφίλ, η θεσμική δομή των οργανισμών, και το νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο για τον σχετικό τομέα/τομείς.
- Αξιολόγηση της επίτευξης των στόχων με δείκτες παρακολούθησης της επιτυχίας.
- Αξιολόγηση της απόδοσης με την παρακολούθηση των μετέπειτα εξελίξεων στην πολιτική-διοικητική κατάσταση και την επίτευξη των επιδιωκόμενων περιβαλλοντικών στόχων και της βιωσιμότητας.
- Έλεγχος συμμόρφωσης της μεταγενέστερης λήψης αποφάσεων με τη στρατηγική πρωτοβουλία και τη ΣΠΕ.
- Παρακολούθηση και αξιολόγηση των πραγματικών επιπτώσεων στο περιβάλλον και την αειφορία.

Στη βιβλιογραφία για τη ΣΠΕ έχει υποστηριχθεί ότι δεν πρέπει να υπάρχει μόνο μια έμφαση στις επιπτώσεις, αλλά και μία εμπλοκή άλλων χαρακτηριστικών, όπως η επίτευξη των στόχων και την ορθότητα της ανάλυσης. Σύμφωνα με τους Aschemann et al (2012), η παρακολούθηση και η αξιολόγηση θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν: α) κοινωνικο-οικονομικές, περιβαλλοντικές και θεσμικές αλλαγές που αφορούν στην εφαρμογή ενός σχεδίου και την πρόοδό του ως προς τους στρατηγικούς στόχους και τις πραγματικές επιπτώσεις, β) δραστηριότητες εφαρμογής εντός του σχεδίου και γ) άλλες δραστηριότητες που σχετίζονται με την εφαρμογή.

Όσον αφορά στο μεθοδολογικό πλαίσιο και τους δείκτες για την παρακολούθηση της υλοποίησης της ΣΠΕ, μια σειρά από προσεγγίσεις μπορούν να βρεθούν είτε σε εθνικό επίπεδο, είτε στο πλαίσιο ερευνητικού έργου. Σύμφωνα με το προτεινόμενο πλαίσιο παρακολούθησης της Εθνοσυνέλευσης της Ουαλίας (2005), το πρώτο βήμα της διαδικασίας είναι να προσδιοριστεί το τι πρέπει να παρακολουθείται (στόχοι, στόχοι και δείκτες, περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, σημαντικές επιπτώσεις, μέτρα αντιμετώπισης). Στη συνέχεια, θα πρέπει να προσδιοριστεί ο τύπος (π.χ. ποσοτικοί ή ποιοτικοί δείκτες)

και το επίπεδο λεπτομέρειας των πληροφοριών περιβαλλοντικής παρακολούθησης που απαιτούνται, καθώς και οι υπάρχουσες πηγές και οι ελλείψεις δεδομένων. Ωστόσο, προκειμένου να εντοπιστούν οι ανάγκες για δράσεις, θα πρέπει να καθοριστεί ένα σύνολο από κριτήρια (criteria) και όρια (thresholds). Τέλος, είναι σημαντικό να προσδιοριστούν τα άτομα που είναι υπεύθυνα για τις δραστηριότητες παρακολούθησης, ο χρόνος που αυτές θα πρέπει να διενεργούνται, και η κατάλληλη μορφή για την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της παρακολούθησης.

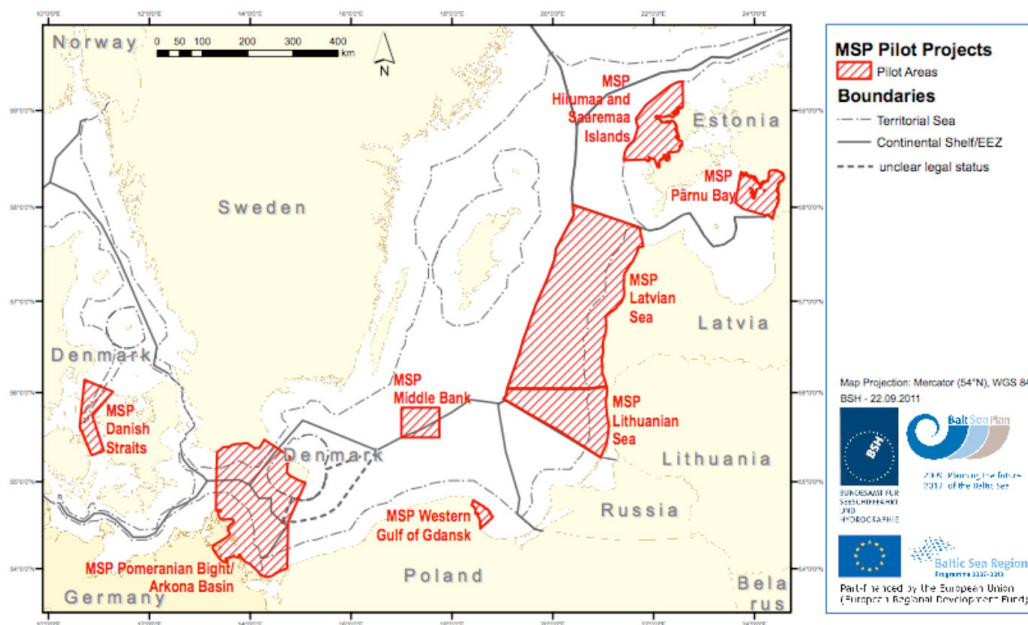
Ένα παράδειγμα καλής πρακτικής όσον αφορά στην παρακολούθηση και την αξιολόγηση έχει αναπτυχθεί για την περίπτωση του *Great Barrier Reef Marine Park (GBRMP)* στην Αυστραλία. Το GBRMP είναι μια έκταση περίπου 344.400 km<sup>2</sup>, που αποτελείται από περισσότερους από 2900 υφάλους, και καλύπτει εσωτερικά ύδατα, καθώς και τα βαθιά ωκεάνια ύδατα. Μέσα στα εξωτερικά όρια της υπάρχουν πάνω από 900 νησιά και κοραλλιογενείς νήσοι. Δεδομένου ότι το πάρκο θεσμοθετήθηκε το 1975 ως πολλαπλών χρήσεων θαλάσσιο πάρκο, έχει καταφέρει, κατά τα τελευταία 30 χρόνια, να δημιουργήσει με επιτυχία μια προσέγγιση για τη διαχείριση του χώρου που επιτρέπει τόσο την προστασία του περιβάλλοντος, όσο και την ανάπτυξη ενός ευρέως φάσματος ανθρώπινων δραστηριοτήτων, όπως το ψάρεμα, η ναυτιλία, η βυθοκόρηση και η υδατοκαλλιέργεια σε ορισμένες ζώνες. Ο ακρογωνιαίος λίθος της διαχείρισης του πάρκου είναι ο χωροταξικός σχεδιασμός και η οριοθέτηση. Μετά το πρώτο χωροταξικό σχέδιο το 1981, σημαντικές αλλαγές έχουν επηρεάσει τον σχεδιασμό και την διαχείριση του πάρκου που σχετίζονται με τις απειλές για τα θαλάσσια οικοσυστήματα, τις μεθόδους για την καλύτερη οριοθέτηση ζωνών (τεχνολογία GIS), τις νέες προσεγγίσεις σχεδιασμού και διαχείρισης. Για αυτό το λόγο, η ανάπτυξη ενός συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης έχει θεωρηθεί αναγκαία (Day, 2008).

Ένα από τα πιο σημαντικά αποτελέσματα που προέκυψαν μέσω της εφαρμογής συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης του πάρκου είναι η εκκίνηση με ένα πρόγραμμα παρακολούθησης, δίνοντας έμφαση στην επίτευξη των αρχικών στόχων, στην επίλυση των σημαντικότερων ζητημάτων και τη διερεύνηση των πιο κατάλληλων μεθόδων παρακολούθησης σε αντίθεση με μια πιο φιλόδοξη προσέγγιση. Επίσης, είναι σημαντικό να καθοριστεί ο καταλληλότερος φορέας για να αναλάβει τη διαδικασία παρακολούθησης. Η εμπειρία που αποκτήθηκε οδήγησε επίσης στο συμπέρασμα ότι η αξιολόγηση πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του κύκλου του σχεδιασμού ξεκινώντας από την αρχή του κύκλου, επανεξετάζοντας σε τακτά χρονικά διαστήματα όλες τις φάσεις της διαχείρισης και τροφοδοτώντας τις στρατηγικές διαχείρισης.

Το έργο *BaltSeaPlan (Introducing Maritime Spatial Planning in the Baltic Sea)* τέθηκε σε εφαρμογή από τον Ιανουάριο 2009 έως τον Απρίλιο 2012 στο πλαίσιο της

συγχρηματοδότησης του ΕΤΠΑ και του Προγράμματος της Περιφέρειας Βαλτικής Θάλασσας. Με κύριο εταίρο τη Γερμανική Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή και Υδρογραφική Υπηρεσία, 14 εταίροι από την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας (Γερμανία, Πολωνία, Δανία, Σουηδία, Εσθονία, Λιθουανία, Λετονία) εργάστηκαν από κοινού για να προωθήσουν την εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού σε όλη την Περιφέρεια Βαλτικής Θάλασσας (Εικόνα 2).

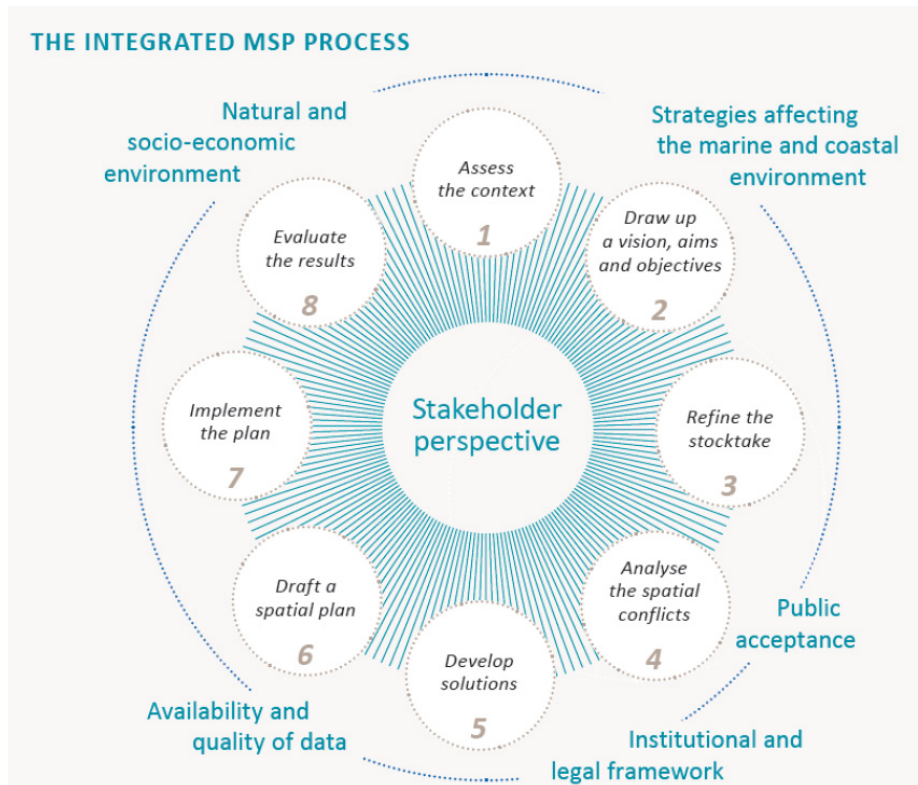
**Εικόνα 2.** Επισκόπηση των πιλοτικών σχεδίων του BaltSeaPlan



Πηγή: BaltSeaPlan project, 2012

Μέσω της εφαρμογής του, το πρόγραμμα χρησιμοποίησε τον κύκλο σχεδιασμού (Εικόνα 3) που περιγράφεται στο Εγχειρίδιο για τον Ολοκληρωμένο Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (Handbook on Integrated Maritime Spatial Planning) (Schultz-Zehden, 2008), ο οποίος περιλαμβάνει ως τελικό στάδιο την αξιολόγηση της διαδικασίας εφαρμογής έναντι των δεικτών που έχουν συμφωνηθεί και του χρονοδιαγράμματος, την αναθεώρηση του σχεδίου, εάν είναι απαραίτητη, ή την έναρξη μιας νέας διαδικασίας ΘΧΣ.

Εικόνα 3. Η διαδικασία Ολοκληρωμένου ΘΧΣ που υιοθετήθηκε στο BaltSeaPlan



Πηγή: Schultz-Zehden & Gee, 2013

Τα σημαντικότερα διδάγματα που αντλήθηκαν από το έργο είναι:

- Είναι απαραίτητη η σύσταση μιας ομάδας εμπειρογνομόνων ΘΧΣ για την παρακολούθηση και τη βελτίωση των υπάρχοντων δεδομένων και του συστήματος ανταλλαγής δεδομένων, παρέχοντας μια μεθοδολογία για την αξιολόγηση των αναγκών για δεδομένα και προτείνοντας τρόπους διαχείρισης των δεδομένων, καθώς και των ελλείψεών τους.
- Η γνώση των εμπλεκόμενων φορέων στο ΘΧΣ δεν είναι επαρκής και δεν θα μπορούσε να αντικαταστήσει την επιστημονική έρευνα και τις πολιτικές και στρατηγικές προτεραιότητες, καθώς συχνά οι εμπλεκόμενοι φορείς ενεργούν με γνώμονα το συμφέρον. Ως εκ τούτου, απαιτείται η ανεξάρτητη παρακολούθηση των δραστηριοτήτων και των διαδικασιών.

- Οι μελλοντικές πρωτοβουλίες ΘΧΣ θα πρέπει να δίνουν περαιτέρω προσπάθεια προκειμένου να ολοκληρωθεί ο κύκλος προγραμματισμού, που περιγράφεται στην εικόνα 3, και να προχωρήσουν από την ανάπτυξη του σχεδίου στην πραγματική εφαρμογή του, την παρακολούθηση των επιπτώσεων και την αναθεώρησή του.

Τέλος, το έργο τονίζει ότι η παρακολούθηση και η αξιολόγηση είναι διαδικασίες που πρέπει να συλληφθούν από την αρχή του ΘΧΣ. Συνήθως, παρόμοιες πρωτοβουλίες, έχουν δώσει μεγαλύτερη έμφαση στην επίλυση των συγκρούσεων και την πρόταση χωρικών μέτρων. Ωστόσο, η παρακολούθηση και αξιολόγηση είναι εξίσου βασικά θέματα, όχι μόνο από την άποψη της βελτίωσης των δεδομένων και των πληροφοριών, αλλά και για την επιτυχία του ίδιου του σχεδίου. Τέλος, το έργο καταλήγει στο ότι διαφορετικοί τύποι παρακολούθησης και αξιολόγησης μπορούν να αντιστοιχούν σε διαφορετικά είδη σχεδίου (π.χ. ένα στρατηγικό σχέδιο εναντίον ενός χωροταξικού σχεδίου) (Schultz-Zehden & Gee, 2013).

Μια ακόμη πρωτοβουλία, το έργο *PlanBothnia*, το οποίο συντονίζεται από τη Γραμματεία HELCOM, έχει επιχειρήσει ένα διασυνοριακό θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στη Βαλτική Θάλασσα. Το έργο ήταν μια προπαρασκευαστική δράση που χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή DG MARE και χρησιμοποίησε την περιοχή Bothnian Sea μεταξύ της Σουηδίας και της Φινλανδίας ως μελέτη περίπτωσης.

Όπως και στην περίπτωση του *BaltSeaPlan*, το έργο δεν είχε αναπτύξει ένα συγκεκριμένο μεθοδολογικό πλαίσιο για την παρακολούθηση και αξιολόγηση. Ωστόσο, ένας από τους στόχους της πρωτοβουλίας ήταν να δημιουργήσει οδηγίες γενικού περιεχομένου με σκοπό την εφαρμογή του ΘΧΣ σε ευρωπαϊκό επίπεδο, που κυκλοφόρησε από την ΕΕ το 2008, καθώς και πιο λεπτομερείς οδηγίες, ειδικά για τη Βαλτική Θάλασσα, που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της διακυβερνητικής συνεργασίας Βαλτικής Θάλασσας για τον ΘΧΣ (HELCOM & VASAB).

Σύμφωνα με το *PlanBothnia*, η παρακολούθηση και αξιολόγηση ενός θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου είναι απαραίτητη λόγω των αλλαγών που συμβαίνουν με την πάροδο του χρόνου. Ωστόσο, η διαδικασία είναι πολύ δύσκολη, καθώς περιλαμβάνει μια σειρά από δραστηριότητες και δείκτες που περιγράφουν τη διαδικασία και πρέπει να ελέγχονται μετά από μια μεγάλη χρονική περίοδο. Τέλος, το έργο παρατηρεί ότι, παρά το γεγονός ότι κάποια πιλοτικά σχέδια ΘΧΣ αναπτύσσουν συστήματα παρακολούθησης, αυτά επικεντρώνονται συνήθως στην παρακολούθηση της κατάστασης της υπό εξέταση περιοχής (π.χ. κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή της αλλαγής του κλίματος) και όχι την απόδοση των σχεδίων.

Εικόνα 4. Η περιοχή μελέτης του έργου PlanBothnia



Πηγή: <http://planbothnia.org/about/>

Το *MASPNOSE* είναι μια προπαρασκευαστική πρωτοβουλία για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (ΘΧΣ) στη Βόρεια Θάλασσα σε δύο μελέτες περίπτωσης: 1) τη βελγο-ολλανδική συνεργασία στην περιοχή Thornton Bank στο νότιο τμήμα της Βόρειας Θάλασσας, και 2) την ανάπτυξη ενός διεθνούς σχεδίου διαχείρισης της αλιείας για την περιοχή Dogger Bank στο κεντρικό τμήμα της Βόρειας Θάλασσας.

Ένα από τα βασικά μηνύματα του έργου ήταν ότι η παρακολούθηση και αξιολόγηση της διαδικασίας ΘΧΣ πρέπει να ορίζεται κατά την έναρξη της διαδικασίας σχεδιασμού από ειδικούς, οι οποίοι δεν συμμετέχουν στη διαδικασία ΘΧΣ. Το *MASPNOSE* προτείνει μια προσέγγιση που βασίζεται σε έναν κύκλο πολιτικής, ενώ κατά τη διάρκεια του προγράμματος αναπτύχθηκαν συγκεκριμένες ερωτήσεις που στη συνέχεια συνδέονται με τις 10 βασικές αρχές για τον ΘΧΣ.

Το πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης που αναπτύχθηκε στο *MASPNOSE*, περιλάμβανε τα τρία στάδια του ΘΧΣ, από το στάδιο του σχεδιασμού / προγραμματισμού

κατά την έναρξη της διαδικασίας, στην επάρκεια και καταλληλότητα του σχεδίου στη μέση της διαδικασίας και τελικά την ολοκλήρωση του σχεδίου. Κατά την πρώτη φάση, αξιολογείται η μέθοδος και ο σχεδιασμός της διαδικασίας, στη συνέχεια, ζητήματα που σχετίζονται με τις εισροές και τις δραστηριότητες της διαδικασίας και τέλος τα τελικά αποτελέσματα του σχεδίου. Αυτή η προσέγγιση απεικονίζεται επίσης στην Εικόνα 1.

**Εικόνα 5.** Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του MASPNOSE



Πηγή: MASPNOSE final report, 2012

Τα αποτελέσματα του προγράμματος είναι:

- Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση πρέπει να γίνει σε διάφορα στάδια του κύκλου διαχείρισης, προκειμένου να κατευθύνει και να προσαρμόζει τη διαδικασία διαχείρισης
- Ένα από τα πιο σημαντικά σημεία μιας διαδικασίας αξιολόγησης είναι η προσαρμοστική διαχείριση που περιλαμβάνει την εξερεύνηση των εναλλακτικών



τρόπων για την επίτευξη των στόχων της διαχείρισης, την εκτίμηση των αποτελεσμάτων των εναλλακτικών μέτρων διαχείρισης, την εφαρμογή ενός ή περισσότερων από αυτά τα εναλλακτικά μέτρα διαχείρισης, την παρακολούθηση των επιπτώσεων των μέτρων διαχείρισης και την προσαρμογή τους.

- Η ανάπτυξη των δεικτών παρακολούθησης για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της διαδικασίας ΘΧΣ και τον έλεγχο του κατά πόσον οι στόχοι είναι 'έξυπνοι' (SMART - Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-bound) αποτελούν σημαντικά στοιχεία της διαδικασίας παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Το πρόγραμμα *MESMA* της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (FP7) έχει επικεντρωθεί στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό με στόχο την ανάπτυξη ολοκληρωμένων εργαλείων διαχείρισης (έννοιες, μοντέλα και κατευθυντήριες γραμμές) για την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την εφαρμογή των χωρικά διαχειριζόμενων θαλάσσιων περιοχών.

Πιο συγκεκριμένα, το *MESMA* έχει ασχοληθεί με την προώθηση καινοτόμων μεθόδων και ολοκληρωμένων στρατηγικών για τις κυβερνήσεις, τις τοπικές αρχές, τους ενδιαφερόμενους φορείς και άλλα σχετικά όργανα για το σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων σε τοπικό, εθνικό, ευρωπαϊκό επίπεδο και για την αειφόρο ανάπτυξη των ευρωπαϊκών θαλασσών. Το πρόγραμμα αφορούσε σε εννέα (9) μελέτες περίπτωσης στις ευρωπαϊκές θάλασσες (North Sea, Pentland Firth & Orkney Waters, Barents Sea, Celtic Sea, Basque Country Continental Shelf, Strait of Sicily, Inner Ionian Archipelago & adjacent gulfs, Black Sea, Baltic Sea) και 21 εταιρίες από όλη την Ευρώπη (εκπρόσωποι πανεπιστημίων, ινστιτούτων για το νερό και τη θάλασσα, κέντρων έρευνας κ.τ.λ.).

Το πλαίσιο που αναπτύχθηκε στοχεύει στην παρακολούθηση και αξιολόγηση μέσα από επτά βασικά βήματα τα οποία περιλαμβάνουν μια επαναληπτική διαδικασία. Αυτά τα βήματα είναι:

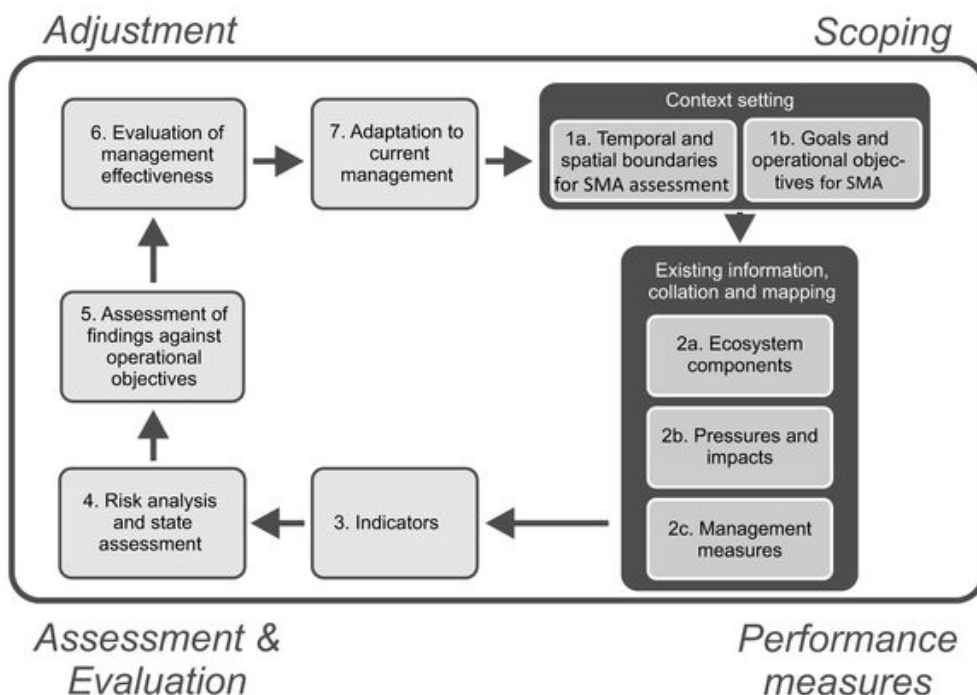
- Καθορισμός πλαισίου
- Καταγραφή υφιστάμενης πληροφορίας και χαρτογράφηση
- Επιλογή δεικτών και ορίων
- Ανάλυση των κινδύνων και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης
- Αξιολόγηση των ευρημάτων με βάση τους στόχους
- Αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης
- Προτάσεις για την προσαρμογή της διαχείρισης

Τα βήματα αυτά περιγράφονται και στο παρακάτω σχήμα (Εικόνα 6).

Κατευθυντήριες γραμμές για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων έχουν επίσης αναπτυχθεί από την *UNESCO*, μέσω της Διακυβερνητικής Επιτροπής Ωκεανογραφίας (IOC) (Ehler, 2014). Οι κατευθυντήριες

γραμμές που αναπτύχθηκαν από την UNESCO παρουσιάζουν μια σειρά από οκτώ βήματα για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της απόδοσης των σχεδίων διαχείρισης (και των αντίστοιχων δράσεων διαχείρισής τους). Τα στάδια αυτά απεικονίζονται στο παρακάτω σχήμα.

Εικόνα 6: Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του MESMA



Πηγή: Stelzenmüller et al., 2013

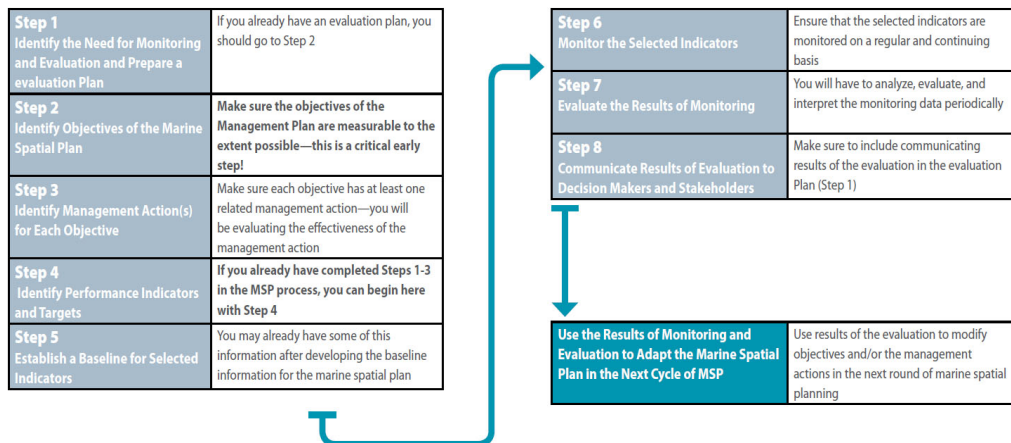
Πιο συγκεκριμένα, τα βήματα αναλυτικά έχουν ως εξής:

Το πρώτο βήμα είναι ο προσδιορισμός της ανάγκης για παρακολούθηση και αξιολόγηση και η προετοιμασία ενός σχεδίου αξιολόγησης. Αυτό το βήμα περιλαμβάνει:

- Δράση 1: Προσδιορισμός της ανάγκης παρακολούθησης και αξιολόγησης των επιδόσεων (ποια είναι η αιτία για μια τέτοια διαδικασία και ποιος θα ωφεληθεί).
- Δράση 2: Προσδιορισμός της ομάδας παρακολούθησης και αξιολόγησης των επιδόσεων (όχι πάνω από 10-12 άτομα).
- Δράση 3: Ανάπτυξη του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης (προσδιορισμός του σκοπού της διαδικασίας, των κύριων φορέων για δημόσια διαβούλευση και του χρονικού πλαισίου για τα αποτελέσματα).

- Δράση 4: Συμμετοχή των ενδιαφερομένων φορέων.

**Εικόνα 7.** Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης της UNESCO



Πηγή: Ehler, 2014

Το δεύτερο βήμα είναι ο *προσδιορισμός των στόχων του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου*. Σύμφωνα με τους Ehler & Douvere (2009), οι στόχοι του ΘΧΣ πρέπει να έχουν μια σειρά από χαρακτηριστικά. Πρέπει, λοιπόν, να είναι:

1. **Εξειδικευμένοι:** ένας στόχος πρέπει να είναι συγκεκριμένος, λεπτομερής, εστιασμένος, και σαφώς καθορισμένος σε σχέση με το αποτέλεσμα.
2. **Μετρήσιμοι:** ένας στόχος πρέπει να επιτρέπει τη μέτρηση της έκβασης και - ιδανικά - να εκφράζεται ως ποσότητα.
3. **Εφικτοί:** ένας καλός στόχος θα πρέπει να επιτευχθεί μέσα σε ένα εύλογο περιθώριο της προσπάθειας και των πόρων.
4. **Σχετικοί:** τυπικά κάθε στόχος θα πρέπει οδηγήσει σε ένα επιθυμητό στόχο, είτε μόνος του είτε σε συνδυασμό με άλλους στόχους.
5. **Χρονικά προσδιορισμένοι:** ένας στόχος θα πρέπει να έχει συγκεκριμένη ημερομηνία έναρξης και τέλους σε σχέση με το αποτέλεσμα που πρέπει να επιτευχθεί.

Το τρίτο βήμα είναι ο *προσδιορισμός των δράσεων διαχείρισης για κάθε στόχο*. Υπάρχουν τέσσερις κατηγορίες δράσεων διαχείρισης για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Αυτές είναι:

1. **Δράσεις που καθορίζουν την εισαγωγή των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές (input management actions).**

2. Δράσεις που καθορίζουν τη φύση της διαδικασίας παραγωγής των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές (process management actions).
3. Δράσεις που καθορίζουν τις επιπτώσεις των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές (output management actions).
4. Δράσεις που διευκρινίζουν το πού μπορούν οι ανθρώπινες δραστηριότητες μπορεί να υπάρξουν σε θαλάσσιες περιοχές στο χώρο και στο χρόνο (spatial/temporal management actions).

Το τέταρτο βήμα είναι ο *προσδιορισμός των δεικτών απόδοσης και των στόχων των δράσεων διαχείρισης*. Ο στόχος είναι η παρακολούθηση και αξιολόγηση των συνθηκών και των τάσεων, η πρόβλεψη των αλλαγών και των τάσεων και η αποτελεσματικότητα των μέτρων διαχείρισης. Προκειμένου να παρέχουν στους διαχειριστές και τους ενδιαφερόμενους φορείς τακτική ενημέρωση σχετικά με την εφαρμογή και την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων του ΘΧΣ, οι δείκτες αυτοί θα πρέπει να είναι μετρήσιμοι, αποδοτικοί σε όρους κόστους, άμεσα παρατηρήσιμοι, εύκολα ερμηνεύσιμοι, επιστημονικά τεκμηριωμένοι, ευαίσθητοι σε αλλαγές, ικανοί να παρέχουν άμεση και αξιόπιστη αντίδραση/ανατροφοδότηση, συγκεκριμένοι.

Αυτό το βήμα περιλαμβάνει:

- Δράση 1: Προσδιορισμός των δεικτών διακυβέρνησης.
- Δράση 2: Προσδιορισμός των κοινωνικο-οικονομικών δεικτών.
- Δράση 3: Προσδιορισμός των οικολογικών και βιολογικών δεικτών.
- Δράση 4: Προσδιορισμός των ενδιάμεσων στόχων για να εξασφαλιστεί ότι οι ενέργειες διαχείρισης μπορούν να επιφέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Το πέμπτο βήμα είναι η *δημιουργία μιας βάσης για την επιλογή των δεικτών*. Οι βασικές πληροφορίες θα πρέπει να βασίζονται σε δείκτες που απαντούν σε ερωτήματα όπως:

1. Ποιες θα είναι οι πηγές των δεδομένων; Θα είναι ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία;
2. Ποιες θα είναι οι μέθοδοι συλλογής δεδομένων;
3. Ποιος θα συγκεντρώσει τα στοιχεία;
4. Ποιο είναι το κόστος και η δυσκολία για να συλλεχτούν τα δεδομένα;
5. Ποιος θα αναλύσει τα δεδομένα;
6. Ποιος θα υποβάλει τα δεδομένα;
7. Ποιος θα χρησιμοποιήσει τα δεδομένα;

Το έκτο βήμα είναι η *παρακολούθηση τα επιλεγμένων δεικτών*. Αυτό το βήμα περιλαμβάνει:

- Δράση 1: Ανάπτυξη ενός σχεδίου συλλογής δεδομένων. Το σχέδιο αυτό θα πρέπει να ενσωματώνει βασικά στοιχεία, όπως η διασφάλιση της ιδιοκτησίας

και της αξιοπιστίας των δεδομένων (αξιοπιστία, εγκυρότητα, επικαιρότητα), η αποτελεσματική διαχείριση των δεδομένων και η συντήρηση,

- Δράση 2: Συλλογή δεδομένων σχετικών με κάθε δείκτη.

Το έβδομο βήμα είναι η *αξιολόγηση των αποτελεσμάτων* που προκύπτουν από την παρακολούθηση της απόδοσης. Αυτό περιλαμβάνει:

- Δράση 1: Προετοιμασία ενός σχεδίου αξιολόγησης των δεδομένων.
- Δράση 2: Ανάλυση και ερμηνεία των δεδομένων.
- Δράση 3: Σύνταξη της έκθεσης αξιολόγησης.

Το όγδοο βήμα είναι η *κοινοποίηση των αποτελεσμάτων* της παρακολούθησης και αξιολόγησης. Το βήμα περιλαμβάνει την ανάπτυξη ενός σχεδίου επικοινωνίας και παρουσίασης στους ενδιαφερόμενους φορείς.

Επιπλέον, οι κατευθυντήριες γραμμές της UNESCO περιλαμβάνουν συστάσεις για την περαιτέρω προσαρμογή της διαδικασίας διαχείρισης στο πλαίσιο της περιοδικής αναθεώρησης και επικαιροποίησης. Ως εκ τούτου, τα αποτελέσματα της παρακολούθησης και αξιολόγησης των επιδόσεων του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού θα πρέπει να χρησιμοποιούνται με σκοπό την προσαρμογή του στον επόμενο κύκλο αναθεώρησης του σχεδιασμού. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει προτάσεις για αλλαγές σε σχέση με τους στόχους του ΘΧΣ, τα επιθυμητά αποτελέσματα και τις δράσεις διαχείρισης, ανακατανομή των πόρων ανάμεσα στις δράσεις διαχείρισης, ανακοίνωση των αλλαγών αυτών στους ενδιαφερόμενους φορείς, προσδιορισμό των νέων αναγκών και των διαθέσιμων στοιχείων και πληροφοριών (που δεν ήταν διαθέσιμες στην αρχική φάση του σχεδιασμού) και εκ νέου επιβεβαίωση των αρχικών παραδοχών (Ehler, 2014; Ehler & Douvere, 2009).

### **3. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ-ΙΟΝΙΟΥ**

Το προτεινόμενο πλαίσιο αποτελεί τμήμα της μεθοδολογίας που αναπτύχθηκε μέσω του προγράμματος DG MARE-ADRIPLAN (ADRIatic Ionian maritime spatial PLANning), το οποίο είχε ως αντικείμενο το διασυνοριακό ΘΧΣ στην περιοχή της Αδριατικής-Ιονίου και σε δύο περιοχές εστίασης (Βόρεια Αδριατική Θάλασσα, Νότια Αδριατική / Βόρειο Ιόνιο Πέλαγος). Πιο συγκεκριμένα, το πρόγραμμα είχε ως στόχο την εναρμονισμένη εφαρμογή της θαλάσσιας χωροταξίας στο πλαίσιο της οδηγίας που αφορά στην Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης και τη Θαλάσσια Χωροταξία. Μέσω των προτεινόμενων δράσεων αναπτύχθηκαν προτάσεις για μια αποτελεσματική διασυνοριακή εφαρμογή της θαλάσσιας χωροταξίας εντός της μακρο-περιφέρειας Αδριατικής-Ιονίου και συγκεκριμένα για τις δύο υπο-περιοχές ενδιαφέροντος με βάση μια ολοκληρωμένη συνολική εκτίμηση (περιβαλλοντική, θεσμική, διοικητική, οικονομική και κοινωνική).

**Εικόνα 8.** Η περιοχή εφαρμογής του προγράμματος ADRIPLAN



Πηγή: ADRIPLAN project, 2014

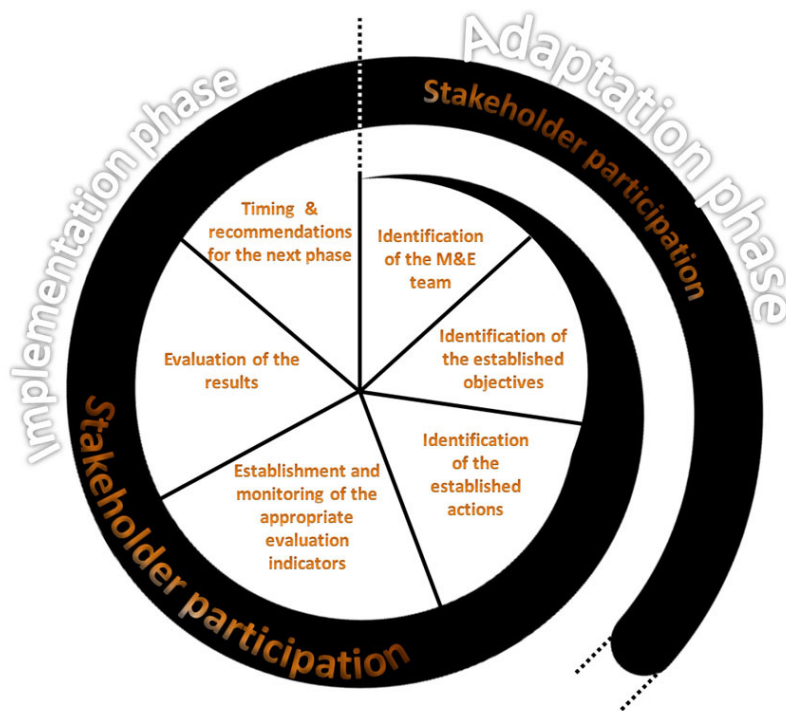
Το προτεινόμενο πλαίσιο σχετίζεται με δύο τύπων αξιολογήσεις:

- Την ενδιάμεση αξιολόγηση, η οποία σχετίζεται με την αξιολόγηση της εφαρμογής της πρότασης που εκπονήθηκε κατά τη φάση του σχεδιασμού. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται στην παρακολούθηση και αξιολόγηση των εξελίξεων της υλοποίησης του σχεδίου, καθώς και της υλοποίησης των στόχων του σχεδίου και των επιτευγμάτων εξαιτίας της δημιουργίας του σχεδίου.

- Την εκ των υστέρων αξιολόγηση, η οποία αφορά στην αναθεώρηση των στόχων του σχεδιασμού και την εκ νέου επεξεργασία του σχεδίου για το δεύτερο γύρο της διαδικασίας σχεδιασμού (φάση αναθεώρησης του σχεδίου).

Το παρακάτω σχήμα αποδίδει σχηματικά το προτεινόμενο πλαίσιο αξιολόγησης.

**Εικόνα 9.** Προτεινόμενα βήματα για ένα πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός σχεδίου θαλάσσιας χωροταξίας



Πηγή: ADRIPLAN project, 2015

Πιο συγκεκριμένα, οι προτεινόμενες φάσεις της αξιολόγησης περιλαμβάνουν τα εξής βήματα:

*Προσδιορισμός της ομάδας παρακολούθησης και αξιολόγησης*

Η ομάδα παρακολούθησης και αξιολόγησης μπορεί να αποτελείται από ειδικούς σε τομείς που σχετίζονται με ζητήματα παράκτιου και θαλάσσιου χώρου με στόχο τη

βελτίωση της διαδικασίας εφαρμογής του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, όπως για παράδειγμα:

- Επιστημονική ομάδα που συμμετείχε κατά τη φάση του σχεδιασμού εκπροσωπώντας διαφορετικά επιστημονικά υπόβαθρα.
- Οι εμπλεκόμενοι φορείς με τομείς που έχουν σχέση με τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο.
- Ειδικοί με τη διαχείριση των δεδομένων και την επεξεργασία πληροφορίας
- Ειδικοί από τον δημόσιο / ιδιωτικό τομέα εξοικειωμένοι με τη διαδικασία του ΘΧΣ

Μια ομάδα παρακολούθησης και αξιολόγησης δεν θα πρέπει να αποτελείται από περισσότερα από 15 άτομα και θα πρέπει να μπορεί να προσαρμόζεται σε πιθανές αλλαγές (προσθήκη ή / και αντικατάσταση των μελών της ομάδας, αν θεωρηθεί σκόπιμο).

#### *Προσδιορισμός των καθιερωμένων στόχων*

Ένας κατάλογος σαφών στόχων για την εφαρμογή του σχεδίου μπορεί να συμβάλει στη μείωση των παραγόντων αβεβαιότητας και τη βελτίωση της διαδικασίας εφαρμογής. Ως εκ τούτου, ο σαφής προσδιορισμός των στόχων κατά τη φάση υλοποίησης θα μπορούσε να βελτιώσει την εκτίμηση της αποδοτικότητάς τους. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στο ADRIPLAN αναπτύχθηκε μια λίστα 'έξυπνων' (SMART - Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-bound) στόχων κατά τη φάση του σχεδιασμού. Ωστόσο, η επανεξέτασή τους είναι απαραίτητη για τη βελτίωση της απόδοσής τους κατά τη διάρκεια της διαδικασίας εφαρμογής.

#### *Προσδιορισμός των καθιερωμένων δράσεων*

Για κάθε στόχο του σχεδίου, υπάρχει τουλάχιστον μία προσδιορισμένη δράση ή ένα σύνολο δράσεων, των οποίων η εφαρμογή θα πρέπει να επιτευχθεί. Στο ADRIPLAN κάθε δράση σχεδιασμού συνδέεται με τον προσδιορισμό του προβλήματος και τους SMART στόχους που πρέπει να επιτευχθούν από κάθε δράση, και συνοδεύεται από την περιγραφή του αντίστοιχου μέτρου, τον ορισμό του χρονικού πλαισίου, τα πιθανά εργαλεία εφαρμογής και τους σχετικούς φορείς για την υλοποίησή του.

#### *Ανάπτυξη και παρακολούθηση των κατάλληλων δεικτών αξιολόγησης*

Τα κριτήρια επιλογής των κατάλληλων δεικτών για την παρακολούθηση και αξιολόγηση είναι: αποτελεσματικότητα (σε σχέση με τη διαδικασία και τους στόχους), αποδοτικότητα (επάρκεια του ανθρώπινων, οικονομικών, τεχνικών, θεσμικών πόρων), ένταξη (συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων), διαφάνεια (ευθύνη και διάδοση της κάθε φάσης σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς), ενώ οι προτεινόμενοι δείκτες αναφέρονται σε τρεις τύπους:

- Δείκτες κατάστασης: συνδέονται με την κατάσταση του συστήματος που παρακολουθείται και αξιολογούν την γενική κατάσταση και τις τάσεις



- Δείκτες διαδικασίας: αξιολογούν πόσο καλά εκτελείται κάθε φάση της διαδικασίας και την ικανότητά της να επιτύχει τους επιχειρησιακούς στόχους για κάθε φάση
- Δείκτες απόδοσης: μετρούν πόσο καλά ένα έργο / δράση / μέτρο επιτυγχάνει το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα (Ehler, 2014).

Οι προτεινόμενοι δείκτες είναι οργανωμένοι σύμφωνα με έξι βασικές ομάδες. Αυτές είναι:

- *Ολοκλήρωση*: αναφέρεται στη θεματική (κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική) και γεωγραφική (χωρική κάλυψη, χερσαία και θαλάσσια διασύνδεση) ολοκλήρωση της υλοποίησης του ΘΧΣ.
- *Στόχοι*: επιβεβαίωση ότι οι στόχοι της εφαρμογής είναι επαρκώς καθορισμένοι.
- *Διακυβέρνηση*: αναφέρεται σε διασυνοριακά θέματα, τις δομές διακυβέρνησης για την ενίσχυση των συντονισμένων δράσεων μεταξύ των χωρών της μακροπεριφέρειας, την εξασφάλιση της διάδοσης των αποτελεσμάτων
- *Δράσεις*: σχετίζονται με την υλοποίηση των προτεινόμενων δράσεων υλοποίησης και τους μηχανισμούς που έχουν θεσπιστεί για την εξασφάλιση της εφαρμογής τους, καθώς και οι εκτιμώμενες βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες επιπτώσεις τους.
- *Προσαρμογή*: αναφέρεται στην προβλεπόμενη παρακολούθηση και αξιολόγηση των διαδικασιών κατά τη διάρκεια της διαδικασίας εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης του προτεινόμενου χρονοδιαγράμματος, τα εναλλακτικά σενάρια, τις δράσεις και την ομάδα αξιολόγησης.
- *Δεδομένα*: σχετίζεται με τη γενική διαχείριση των δεδομένων και τη διαθεσιμότητά τους, συμπεριλαμβανομένης της ποιότητας, της επικαιρότητας και της προσβασιμότητάς τους.

Ενδεικτικά παραδείγματα τέτοιου είδους δεικτών παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα.

**Πίνακας 3.** Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός σχεδίου θαλάσσιας χωροταξίας

Κατηγορία	Κριτήρια	Δείκτες
1. Ολοκλήρωση (θεματική, γεωγραφική, πολιτική)	Η ισορροπία και η συσχέτιση μεταξύ των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών πτυχών	Ποσοστό των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών θεμάτων που εξετάζονται
	Τυπολογία της δυναμικής των θαλάσσιων χρήσεων	Συνέργειες και συγκρούσεις που εντοπίζονται στις θαλάσσιες χρήσεις
	Επικάλυψη χρήσεων στο χώρο και στο χρόνο	Επίπεδο εντοπισμένης έντασης (κοινωνικο-οικονομική και περιβαλλοντική)
	Σωρευτικές επιπτώσεις στο χώρο και στο χρόνο	Αριθμός περιοχών με σωρευτικές επιπτώσεις (κοινωνικο-οικονομικές και περιβαλλοντικές πιέσεις)
	Πλαίσια πολιτικής για τον παράκτιο και θαλάσσιο σχεδιασμό	Ποσοστό των παράκτιων και θαλάσσιων θεμάτων για τα οποία υπάρχουν πλαίσια πολιτικής
	Ολοκλήρωση μεταξύ των παράκτιων και θαλάσσιων θεμάτων	Συνοχή μεταξύ ΘΧΣ, ΟΔΠΖ και χωροταξικού σχεδιασμού
	Αποτελεσματικότητα της πολιτικής του ΘΧΣ	Πλαίσια πολιτικής που δημιουργήθηκαν (μετά την εφαρμογή του)
	Διασυννοριακή ολοκλήρωση	Επίπεδο εξέτασης των διαφορών μεταξύ των εμπλεκόμενων χωρών (νομικές, διοικητικές, πλαίσια σχεδιασμού)
	Τήρηση των σχετικών πλαισίων πολιτικής	Επίπεδο ενσωμάτωσης των σχετικών πολιτικών
2. Στόχοι	Οικοσυστημική προσέγγιση	Κλίμακα του οικοσυστήματος που ταιριάζει με την κλίμακα του σχεδίου
	Προσδιορισμός στόχων	Στόχοι σαφώς καθορισμένοι για την εφαρμογή του ΘΧΣ
	“Έξυπνοι” (SMART) στόχοι που προσδιορίζονται	Αριθμός ‘έξυπνων’ στόχων
	Αποδοχή των στόχων κατά τη διαδικασία υλοποίησης	Ποσοστό των στόχων που απέκτησαν ικανοποιητική ή την υψηλότερη βαθμολογία κατά την αξιολόγηση
	Χωρικός καθορισμός των στόχων	Καθορισμός των περιοχών ιδιαίτερου ενδιαφέροντος

3. Διακυβέρνηση	Διασυνοριακός χαρακτήρας των καθιερωμένων δράσεων	Αριθμός δράσεων με διασυνοριακό χαρακτήρα
	Συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στην εφαρμογή του σχεδίου	Αναλογία της αντιπροσωπευτικότητας των συμμετεχόντων έναντι όλων των πιθανών εμπλεκόμενων φορέων Επίπεδο ικανοποίησης από τη διαδικασία
	Εφαρμογή σχεδίων ενημέρωσης	Αριθμός σχεδίων ενημέρωσης
	Ευρεία ανακοίνωση των αποτελεσμάτων του σχεδιασμού	Αριθμός δημοσιεύσεων (εκθέσεις, δελτία τύπου κλπ) για την ευρεία πληροφόρηση του κοινού Σαφής και χρήσιμη πραγματοποίηση της ενημέρωσης
	Διασυνοριακή συνεργασία: νομικές και διοικητικές διατάξεις	Νομικές πράξεις που απαιτούν διασυνοριακή συνεργασία σε δραστηριότητες ΘΧΣ
	Διασυνοριακή συνεργασία: θεσμικές δυνατότητες	Αριθμός των θεσμικών φορέων ή υπάρχοντα διοικητικά όργανα που είναι αρμόδια για τη διασυνοριακή εφαρμογή του ΘΧΣ Νομική ευθύνη του αρμόδιου φορέα
	4. Δράσεις	Διασύνδεση των προτεινόμενων δράσεων
Υπάρχουσες ή προβλεπόμενες δομές στήριξης / μηχανισμοί για την αποτελεσματική υλοποίηση των δράσεων		Αριθμός δομών στήριξης/μηχανισμών
Χρηματοδοτικοί μηχανισμοί για την εφαρμογή του σχεδίου		Αριθμός μηχανισμών
Εκτιμώμενες επιπτώσεις της εφαρμογής του σχεδίου		Μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων
Αποτελεσματικότητα των δράσεων σε σχέση με τις ανάγκες και τις ευκαιρίες		Περιφερειακά και τοπικά σχέδια για την παράκτια και την προστασία του περιβάλλοντος που εισάγουν στοιχεία του ΘΧΣ
Αποτελεσματικότητα των δράσεων υλοποίησης σε σχέση με τους περιβαλλοντικούς στόχους και πρότυπα		Κανόνες και πρακτικές για την προστασία των ευάλωτων περιοχών
Αποτελεσματικότητα των δράσεων υλοποίησης σε σχέση με τους κοινωνικο-οικονομικούς στόχους και πρότυπα		Κανόνες και πρακτικές για την ενίσχυση της 'μπλε' ανάπτυξης
Αποτελεσματικότητα των ολοκληρωμένων δράσεων υλοποίησης		Κανόνες και πρακτικές για την ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης

5. Προσαρμογή	Παρακολούθηση και αξιολόγηση της διαδικασίας που προβλέπεται μετά την εφαρμογή (εκ των υστέρων αξιολόγηση) του σχεδίου	Προβλεπόμενη διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης
		Προβλεπόμενο χρονικό πλαίσιο για τη διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης
		Προβλεπόμενα μέτρα για τη διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης
		Λίστα προσδιορισμένων φορέων για την εκ των υστέρων αξιολόγηση
6. Δεδομένα	Διαθεσιμότητα δεδομένων για την αποτελεσματική εφαρμογή	Ποιότητα των στοιχείων για τους βασικούς τομείς
		Επικαιρότητα των δεδομένων
		Προσβασιμότητα των δεδομένων
		Συμβολή στην αποτελεσματική εφαρμογή
	Ενοποίηση δεδομένων	Ολοκληρωμένη (με βάση το οικοσύστημα) παράκτια και θαλάσσια πληροφορία
Διαχείριση και συντονισμός δεδομένων	Επίπεδο του κόστους διαχείρισης	

Πηγή: ADRIPLAN, 2015

### *Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων*

Η τελική επεξεργασία των αποτελεσμάτων αξιολόγησης περιλαμβάνει την ανάλυση των δεδομένων και την ερμηνεία τους συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού των πιθανών τάσεων, πιθανών κατηγοριοποιήσεων, της ταυτοποίησης των σχέσεων μεταξύ των διαφόρων τύπων των πληροφοριών, της ανάπτυξης μιας συνολικής αξιολόγησης της απόδοσης, του εντοπισμού των πιθανών προβλημάτων και των πιθανών λύσεών τους, της ανάπτυξης προτάσεων και των βέλτιστων πρακτικών για τη λήψη αποφάσεων και τη διαχείριση.

### *Χρονοδιάγραμμα και προτάσεις για την επόμενη φάση της αξιολόγησης*

Μια βραχυπρόθεσμη αναθεώρηση του σχεδίου εφαρμογής προτείνεται μέσα σε δύο χρόνια μετά την ολοκλήρωσή του. Αυτή η φάση της αξιολόγησης παρέχει μια σύνοψη των αποτελεσμάτων που μπορούν να ενσωματωθούν και να ληφθούν υπόψη για την επόμενη φάση της αξιολόγησης, δηλαδή την προσαρμογή της διαδικασίας σχεδιασμού.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων θεωρείται απαραίτητη καθ' όλη τη διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης προκειμένου να διασφαλίζεται η αξιοπιστία και η διαφάνεια των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης.

#### 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας, είναι προφανές ότι μια διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης μπορεί να είναι πολύ περίπλοκη, συμπεριλαμβανομένων των διαφόρων πτυχών (κοινωνικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές), διασυνοριακών ζητημάτων (π.χ. διαφορετικές χώρες γύρω από ένα κοινό παράκτιο και θαλάσσιο περιβάλλον) και των εμπλεκόμενων φορέων με διάφορα υπόβαθρα, συμφέροντα και στόχους. Ως εκ τούτου, η διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης που θα διενεργηθεί για πρώτη φορά θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο απλή προκειμένου: α) να είναι ολοκληρωμένη και να κοινοποιείται εύκολα στους ενδιαφερόμενους φορείς και το ευρύτερο κοινό, καθώς και τους εμπλεκόμενους στη διαδικασία και β) να επικεντρώνεται στα πιο ουσιαστικά θέματα και προβλήματα διαχείρισης και να παρέχει περισσότερο χώρο και χρόνο για βελτιώσεις. Ως διαδικασία, δεν ακολουθεί την υπόθεση «one size fits all», καθώς κάθε διαδικασία θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού αναφέρεται σε συγκεκριμένες περιοχές με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορετικές συνθήκες (νομικές, θεσμικές κ.λπ.).

#### **Βιβλιογραφία**

##### **Ξενόγλωσση**

- ADRIPLAN project (2015) Developing a maritime spatial plan for the Adriatic-Ionian region. Venice: CNR-ISMAR.
- Aschemann, R., Jahn, T., Partidario, M.R. and Sadler, B. (2012) Handbook of strategic environmental assessment. London: Routledge.
- Azcarate, J, Balfors, B., Bring, A. and Destouni, G. (2013) “Strategic environmental assessment and monitoring: Arctic key gaps and bridging pathways”. Environmental Research Letters, 8 (4), pp. 1-9.
- CEC (2009) Application and effectiveness of the Directive on Strategic Environmental Assessment (Directive 2001/42/EC), COM(2009) 469 final. Brussels: CEC.
- Day, J. (2008) “The need and practice of monitoring, evaluating and adapting marine planning and management: Lessons from the Great Barrier Reef”. Marine Policy, (32), pp. 823-831.
- Douvere, F. and Ehler, C. (2011) “The importance of monitoring and evaluation in adaptive maritime spatial planning”. Journal of Coastal Conservation, (15), pp. 305-311.
- Ehler, C. (2014) A guide to evaluating marine spatial plans. Paris: UNESCO. Available at <http://unesdoc.unesco.org/images/0022/002277/227779e.pdf>.

- Ehler, C. and Douvère, F. (2009) Marine spatial planning: A step-by-step approach toward ecosystem-based management. Paris: UNESCO. Available at <http://unesdoc.unesco.org/images/0018/001865/186559e.pdf>.
- Hockings, M., Stolton, S. and Dudley, N. (2000) "Evaluation effectiveness: A framework for assessing the management of protected areas". IUCN World Commission on Protected Areas. Best Practice Protected Area Guidelines, No. 6. Gland, Switzerland/Cambridge: IUCN.
- Lee, K.N. (2001) "Appraising adaptive management". In Buck, L.E., Geisler, C.C., Schelhas, J. and Wollenberg, E. (eds.) Biological diversity: Balancing interests through adaptive collaborative management. Boca Raton: CRC Press, pp. 3-26.
- MASPNOSE (2012) D 1.3.1.: Inventory and analysis of monitoring and evaluation tools. Available at [https://www.wageningenur.nl/upload\\_mm/9/7/8/a62bffc5-b8c3-4c6a-9b08-f54ad8321cdc\\_MASPNOSE%20D1.3.1%20Inventory%20and%20analysis%20of%20monitoring%20and%20evaluation%20tools.pdf](https://www.wageningenur.nl/upload_mm/9/7/8/a62bffc5-b8c3-4c6a-9b08-f54ad8321cdc_MASPNOSE%20D1.3.1%20Inventory%20and%20analysis%20of%20monitoring%20and%20evaluation%20tools.pdf).
- MESMA project (2012) Deliverable 2.3: Protocol for application of generic framework, FP7. Available at <http://www.mesma.org/default.asp?ZNT=SoT1O-1P123>.
- Partidário, M.R. and Arts, J. (2005) "Exploring the concept of strategic environmental assessment follow-up". Impact Assessment and Project Appraisal, 23 (3), pp. 246-257.
- PlanBothnia (2013) Planning the Bothnian sea: Outcome of Plan Bothnia: A transboundary maritime spatial planning pilot in the Bothnian Sea. Available at <http://helcom.fi/Lists/Publications/Planning%20the%20Bothnian%20Sea.pdf>.
- PlanBothnia (2013) The project. Available at <http://planbothnia.org/about/> [Last accessed on 20/12/2014].
- Reef Water Quality Protection Plan (2015) Available at <http://www.reefplan.qld.gov.au/index.aspx>.
- Schultz-Zehden, A. and Gee, K. (2013) Findings: Experiences and lessons from the BaltSeaPlan. Available at <http://www.baltseaplan.eu>.
- Schultz-Zehden, A., Gee, K. and Scibior, K. (2008) Handbook on integrated maritime spatial planning: Experience, tools & instruments, case Studies from the INTERREG III B CADSES PlanCoast Project. Berlin: PlanCoast.
- Stelzenmüller, V., Breen, P., Stamford, T., Thomsen, F., Badalamenti, F., Borja, Á., Buhl-Mortensen, L., Carlstöm, J., D'Anna, G., Dankers, N., Degraer, S., Dujin, M., Fiorentino, F., Galparsoro, I., Giakoumi, S., Gristina, M., Johnson, K., Jones, P.J.S., Katsanevakis, S., Knittweis, L., Kyriazi, Z., Pipitone, C., Piwowarczyk, J., Rabaut, M., Sørensen, T.K., van Dalen, J., Vassilopoulou, V., Vega Fernández, T., Vincx,

M., Vöge, S., Weber, A., Wijkmark, N., Jak, R., Qiu, W. and ter Hofstede, R. (2013) “Monitoring and evaluation of spatially managed areas: A generic framework for implementation of ecosystem based marine management and its application”. *Marine Policy*, (37), pp. 149-164.

UNESCO (2006) “A handbook for measuring the progress and outcomes of integrated coastal and ocean management”. Available at <http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001473/147313e.pdf>.

*Θεοδώρα Παπαθεοχάρη*  
*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,*  
*Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 38334, Βόλος*  
*e-mail: thrapath (AT) uth.gr*

*Χάρης Κοκκώσης*  
*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,*  
*Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,*  
*e-mail: lhkok(AT)uth.gr*

## **Ζητήματα σύνταξης ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό.**

### **Φωτεινή (Έφη) Στεφανή**

Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού Γενική Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού  
Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας

### **Γεώργιος Τσιλιμίγκας**

Επίκουρος Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

### **Ανέστης Γουργιώτης**

Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού Γενική Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού  
Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας

### **Περίληψη**

Μετά τη δημοσίευση της Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό», η χώρα μας πρέπει να προχωρήσει στην ενσωμάτωσή της στο εθνικό δίκαιο σε διάστημα 2 ετών από την έναρξη ισχύος της, τον καθορισμό της αρμόδιας αρχής (ή αρχών) για την εφαρμογή της και τη θέσπιση θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων το αργότερο ως τις 31/3/2021. Σκοπός της οδηγίας είναι η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων περιοχών και η αειφόρος χρήση των θαλάσσιων πόρων. Στην εργασία εξετάζονται κεντρικά ζητήματα που αναμένεται να προκύψουν κατά την σύνταξη ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (ΘΧΣ). Προσδιορίζονται και εξειδικεύονται οι αρχές που περιγράφουν τον ΘΧΣ με βάση τον Οδικό Χάρτη για τον ΘΧΣ (ΕΕΚ 2008), την Οδηγία 2014/89/ΕΕ για την θέσπιση πλαισίου για τον ΘΧΣ και την Οδηγία-πλαίσιο 2008/56/ΕΚ για τη θαλάσσια στρατηγική, ενώ παρουσιάζονται τα στοιχεία του ΘΧΣ στα θεσμοθετημένα εργαλεία του ελληνικού χωροταξικού σχεδιασμού. Τέλος, επιχειρείται η διερεύνηση των όρων ενσωμάτωσης του ΘΧΣ στον χωροταξικό σχεδιασμό, όπως οργανώνεται σήμερα στην Ελλάδα, η εξέταση ζητημάτων προτεραιότητας και βασικών πεδίων της μεθοδολογικής προσέγγισης. Η διασφάλιση με διακριτούς όρους της συνοχής μεταξύ του χερσαίου και του θαλάσσιου



χώρου, καθώς και η διαχείριση των σχέσεων τους με τις άλλες τομεακές πολιτικές που έχουν επιπτώσεις στην θάλασσα (τουρισμός, ενέργεια, ναυτιλία, θαλάσσιες μεταφορές κ.λπ.) αποτελεί ουσιαστική πρόκληση που δεν μπορεί να αγνοηθεί, παρά τα σημαντικά οργανωτικά και πολιτικά ζητήματα που αδιαμφισβήτητα θα δημιουργήσει.

### **Λέξεις κλειδιά**

χωροταξικός σχεδιασμός, θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών

## ***An Integrated framework for Maritime Spatial Planning***

### **Abstract**

*The Directive 2014/89/EU of the European Parliament and Council for "establishing a framework for Maritime Spatial Planning (MSP)", should be adopted into our national law system within two years of the date of entry into force. The competent authorities for its implementation should be designated and maritime spatial plans should be established as soon as possible, and at the latest by 31 March 2021. The directive aims to promote the sustainable development of marine areas and the sustainable use of marine resources. This report examines the key issues that are expected to arise during the establishment and implementation of an integrated framework for MSP. Additionally it identifies and specifies the principles that are described by MSP, based on the Roadmap for MSP (2008), the Directive 2014/89/EU for "establishing a framework for the MSP" and the Framework Directive 2008/56 / EU for Marine Strategy. Furthermore, it presents the elements of MSP in Greek spatial planning system. Finally it is attempted to investigate the criteria for the integration of MSP in the currently Greek spatial planning system, to examine the priority issues and basic fields of the methodological approach. The assurance of the coherence between terrestrial and maritime space with specific terms and the management of their relations with other sectoral policies that affect the sea (tourism, energy, shipping, maritime transport, etc.) are the key challenges that cannot be ignored despite the major organizational and political issues that will undoubtedly arise.*

### **Keywords**

*spatial planning, maritime spatial planning, integrated management of coastal zones*

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι πλέον ευρέως αποδεκτό ότι η διάσταση του χώρου αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα των πολιτικών για την προστασία του περιβάλλοντος, την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή. Ο θαλάσσιος χώρος έχει ιδιαίτερη σημασία, αφού σε αυτόν βρίσκονται σημαντικοί πόροι που πλέον, λόγω των νέων τεχνολογιών, μπορούν να αξιοποιηθούν (ΕΕΚ, 2012; Theophilou, 2014). Η ζήτηση του χώρου στις παράκτιες και θαλάσσιες ζώνες από ποικίλες και συχνά ανταγωνιστικές χρήσεις (αλιείας, υδατοκαλλιεργειών, υποδομών, όπως καλωδίων-αγωγών-πλωτών οδών, εγκαταστάσεων πετρελαίου και αερίου, αιολικών πάρκων) αυξάνεται με ταχύ ρυθμό. Πρόσθετα, οι επιπτώσεις από την κλιματική αλλαγή, οι κίνδυνοι των φυσικών καταστροφών και της διάβρωσης ασκούν πίεση στους παράκτιους και θαλάσσιους πόρους. Για τους προαναφερόμενους λόγους κατέστη αναγκαία η θέσπιση κανόνων σε επίπεδο ΕΕ για ολοκληρωμένο Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (ΘΧΣ) που από κοινού με την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης (Οδηγία, Πρόταση 2013/133), η οποία στη Μεσόγειο είναι θεσμοθετημένη βάσει του ισχύοντος Πρωτοκόλλου (UNEP/MAP/PAP, 2008), προσδιορίζουν το πλαίσιο για την λήψη αποφάσεων για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική. Ειδικότερα, το 8ο Πρωτόκολλο της Σύμβασης της Βαρκελώνης (2008), που αποτελεί τμήμα του κοινοτικού κεκτημένου, αναφέρεται στην ανάγκη της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Περιοχών και προβλέπει τον χωρικό σχεδιασμό τόσο για την χερσαία, όσο και για τη θαλάσσια ζώνη.

Σκοπός της Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου «περί θεσπίσεως πλαισίου για το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό» που εκδόθηκε το 2014 (Οδηγία 2014/89/ΕΕ) είναι η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων περιοχών και η αειφόρος χρήση των θαλάσσιων πόρων. Αντικείμενο του ΘΧΣ αποτελεί η θάλασσα, πρέπει όμως να εξεταστεί σε ουσιαστική συνάρτηση με τον χερσαίο χώρο, ειδικά με τις παράκτιες ζώνες, λόγω των έντονων αλληλεπιδράσεων που αναπτύσσονται. Η αναγκαιότητα της διασφάλισης της συνοχής μεταξύ του χερσαίου χωροταξικού σχεδιασμού και του ΘΧΣ έχει γίνει κατανοητή και τεκμηριώνεται σε επίπεδο ορισμών και σε επίπεδο αρχών στα βασικά θεσμικά και πολιτικά κείμενα σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στον “Οδικό χάρτη για τον ΘΧΣ και την επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ” προσδιορίζεται ως βασική προτεραιότητα η διασφάλιση συνοχής μεταξύ των συστημάτων σχεδιασμού των παράκτιων ζωνών και του ΘΧΣ.

Στον παράκτιο χώρο δημιουργούνται ιδιαίτεροι χωρο-κοινωνικοί σχηματισμοί, συχνά σε λεπτές ισορροπίες, με έντονα ανταγωνιστικές κοινωνικο-οικονομικές σχέσεις, ενώ στα πλούσια οικοσυστήματα ασκούνται σημαντικές πιέσεις με αποτέλεσμα συχνά την υποβάθμισή τους (MEPP & P W, 2006). Στις παράκτιες ζώνες η πολυπλοκότητα των προβλημάτων που αναδύονται απαιτούν αφενός σφαιρική και πολυδιάστατη θεώρηση

διαχείρισης με μακροπρόθεσμο ορίζοντα και αφετέρου, δράσεις ικανές να απαντήσουν στις τοπικές ιδιαιτερότητες με άμεσο και αποτελεσματικό τρόπο (Spilanis et al., 2009; ΕΕΚ, 2008: 5.8, 5.2). Βασική προτεραιότητα του χωροταξικού σχεδιασμού (χερσαίου και θαλάσσιου), αποτελεί η πρόληψη των προβλημάτων για την μελλοντική ανάπτυξη μιας περιοχής, η άμβλυση των ανταγωνιστικών σχέσεων, η αντιμετώπιση πιθανών συγκρούσεων των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων και η προώθηση συνεργειών μεταξύ τους, όπου αυτό είναι δυνατόν, σε άμεση εναρμόνιση με τη στρατηγική της ΕΕ για τη «Γαλάζια Ανάπτυξη» (ΕΕΚ, 2012).

Υπό αυτό το πρίσμα, η παρούσα εργασία επιχειρεί να αναδείξει την αναγκαιότητα υλοποίησης του εγχειρήματος, παρά τις σημαντικές δυσκολίες που αυτό συνεπάγεται και να προτείνει βασικούς άξονες μεθοδολογίας σε αυτή την κατεύθυνση.

## **2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΡΧΩΝ ΤΟΥ ΘΧΣ**

Ειδικεύοντας το πλαίσιο του ΘΧΣ, όπως αυτό ορίζεται από (α) τον Οδικό Χάρτη για τον ΘΧΣ (ΕΕΚ 2008), (β) την Οδηγία 2014/89/ΕΕ για την θέσπιση πλαισίου για τον ΘΧΣ και (γ) την Οδηγία-πλαίσιο 2008/56/ΕΚ για τη θαλάσσια στρατηγική, όπως αυτή ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με τον Ν. 3983/2011, οι αρχές του ΘΧΣ προσδιορίζονται σε αρχές που αφορούν σε ζητήματα ορισμών και εννοιολογικές διευκρινήσεις του ΘΧΣ, σε ζητήματα “σύνταξης” και προσδιορισμού των χαρακτηριστικών του ΘΧΣ και σε θέματα εφαρμογής της πολιτικής και στη θεσμική νομιμοποίηση του ΘΧΣ. Είναι προφανές ότι η διάκρισή αυτή εξυπηρετεί μόνον μεθοδολογικά ζητήματα, αφού μεταξύ τους εμφανίζουν ισχυρές διασυνδέσεις και αλληλεξαρτήσεις.

### **2.1. Αρχές που αφορούν σε ζητήματα ορισμών και εννοιολογικές διευκρινήσεις του ΘΧΣ.**

1. Για τον προσδιορισμό της περιοχής εφαρμογής ΘΧΣ δεν χρειάζεται να διασφαλίζεται τοπολογική συνέχεια, να καλύπτεται δηλαδή το σύνολο μιας περιοχής (π.χ. την ΑΟΖ ενός κράτους μέλους), αλλά μπορεί να ορίζεται ad-hoc σύμφωνα με τις ιδιαίτερες ανάγκες μιας περιοχής (π.χ. ένας κόλπος στον οποίο εμφανίζονται σημαντικές πιέσεις από συγκρούσεις χρήσεων), λαμβάνοντας υπόψη τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα της χώρας, όπως απορρέουν από το διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και την κύρωσή του από την Ελλάδα (UNCLOS, 1994; ν.2321/1995). Στην περιοχή μελέτης θα πρέπει να εξετάζονται ταυτόχρονα οι τρεις διαστάσεις του θαλάσσιου χώρου (ο βυθός, η στήλη ύδατος και η επιφάνεια), αφού διαφορετικές χρήσεις, συμβατού χαρακτήρα, μπορεί να χωροθετούνται επάλληλα. Πρέπει επίσης, ο χρόνος να λαμβάνεται υπόψιν (Ehler

- C. and Douvere F, 2009: Part 1), αφού είναι πιθανό να μεταβάλλεται τόσο στη διάρκεια του ημερολογιακού έτους, όσο και διαχρονικά η ανάγκη διαχείρισης, απαιτώντας μεταβολή στον χαρακτήρα του σχεδιασμού (ΕΕΚ, 2008: 5.1).
2. Ο προσδιορισμός του χαρακτήρα του ΘΧΣ, το αν δηλαδή οι προτάσεις του σχεδιασμού θα πρέπει να έχουν κατευθυντήριο ή κανονιστικό χαρακτήρα, προκύπτει από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περίπτωσης. Τα ζητήματα που θα πρέπει να αξιολογούνται για τον προσδιορισμό του χαρακτήρα του πλαισίου είναι τα εξής : (α) Το είδος των δραστηριοτήτων που στην θαλάσσια περιοχή χωροθετούνται (οχλούσες, μη οχλούσες, ρυπογόνες, μη ρυπογόνες κλπ), (β) η ένταση των δραστηριοτήτων (εντατικές, εκτατικές), (γ) οι σχέσεις των δραστηριοτήτων (συμπληρωματικές, ανταγωνιστικές) και τέλος, (δ) έμφαση πρέπει να δίνεται στις επιπτώσεις των δραστηριοτήτων στο περιβάλλον, αν δηλαδή υπάρχει υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας του συστήματός ή όχι (ΕΕΚ, 2008: 5.1; Ν. 3983/2011).
  3. Ο προσδιορισμός των στόχων του ΘΧΣ αποσκοπεί στη διαχείριση των αναπτυσσόμενων δραστηριοτήτων και στον προσανατολισμό της μελλοντικής ανάπτυξης μιας θαλάσσιας περιοχής (ΕΕΚ, 2008: 5.2). Στις μεγάλες χωρικές κλίμακες πρέπει να θέτει τις κατευθύνσεις για την συνολική διαχείριση του θαλάσσιου χώρου, διασφαλίζοντας τη συμβατότητα των επιλογών του ΘΧΣ με: (α) τις εθνικές χωρικές πολιτικές, όπως αυτές προκύπτουν από τα αντίστοιχα χωροταξικά πλαίσια, (β) τις περιφερειακές χωρικές πολιτικές, όπως αυτές προκύπτουν στα αντίστοιχα περιφερειακά πλαίσια, (γ) τον αναπτυξιακό προγραμματισμό σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, (δ) τις τομεακές πολιτικές εθνικού επιπέδου (πολιτική μεταφορών, ενέργειας, βιομηχανίας κ.λπ.) και τέλος, (ε) τις κυρωμένες ευρωπαϊκές και διεθνείς συμβάσεις. Στις μικρότερες κλίμακες, ως υποκείμενος σχεδιασμός, πρέπει: (α) να εξειδικεύει τις επιλογές που υιοθετούνται στα υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού στην βάση των τοπικών ιδιαιτεροτήτων, (β) να διευθετεί συγκρουόμενες, ανταγωνιστικές τομεακές προτεραιότητες και (γ) να προωθηθεί συνέργειες μεταξύ των τομεακών προτεραιοτήτων.

## **2.2. Αρχές που αφορούν σε ζητήματα “σύνταξης” και προσδιορισμού των χαρακτηριστικών του ΘΧΣ**

4. Για την ευρεία αποδοχή και τη διασφάλιση της εφαρμογής του ΘΧΣ, είναι απαραίτητη η ουσιαστική εμπλοκή της τοπικής κοινωνίας που αποτελούν τους φυσικούς χρήστες του χώρου σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού με την εξασφάλιση

- συμμετοχικών διαδικασιών (ΕΕΚ, 2008: 5.4). Η συμμετοχική διαδικασία ως κοινωνική δράση συναντάται κυρίως στην μικρή και μεσαία κλίμακα του χωρικού σχεδιασμού και λιγότερο σε εθνικό επίπεδο, όπου εγείρονται σύνθετα οργανωτικά και διαχειριστικά προβλήματα. Στις μεγάλες κλίμακες απαιτείται η διασφάλιση ενός πλαισίου διαβούλευσης ανάμεσα στους πολιτικούς φορείς της κεντρικής (Υπουργεία, Γενικές Διευθύνσεις κ.λπ.), και της αποκεντρωμένης διοίκησης (Περιφέρειες), ώστε να αποφευχθούν αντιφατικοί στόχοι ανάμεσα στις πολιτικές που προτείνονται και να διασφαλιστούν σχέσεις συνέργειας, όπου αυτό είναι δυνατόν.
5. Ο ΘΧΣ αναπτύσσεται σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον με αποτέλεσμα τα δεδομένα και οι πληροφορίες στα οποία βασίζεται να αλλάζουν στον χρόνο. Σε αυτήν την λογική προκύπτει ότι ενδογενώς ο ΘΧΣ θα πρέπει να έχει ενσωματωμένους μηχανισμούς παρακολούθησης και αξιολόγησης (ΕΕΚ, 2008: 5.8). Η σύσταση ενός παρατηρητηρίου για το ΘΧΣ θα αποτελούσε την πλέον ενδεδειγμένη λύση σε αυτήν την κατεύθυνση.
  6. Κεντρικό ζήτημα στην διαχείριση του θαλάσσιου χώρου αποτελεί η επιλογή του κατάλληλου φορέα και του κατάλληλου επιπέδου διοίκησης, γεγονός που θα συμβάλει στην “ορθολογικοποίηση” της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Ο ορισμός δηλαδή της αρμόδιας αρχής που θα έχει την εποπτεία της θαλάσσιας χωροταξίας στην Ελλάδα και τον συντονισμό των συναρμόδιων διοικητικών φορέων σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο διασφαλίζει την συμπληρωματικότητα των πολιτικών (Διακήρυξη Βασιλοπούλου κ.ά., 2015). Ο ΘΧΣ αποσκοπεί στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της ανάπτυξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, της προστασίας-διαχείρισης του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος, της συνοχής μεταξύ θαλάσσιου και χερσαίου χώρου, αλλά και της κοινωνικής συνοχής. Ειδικότερα στοχεύει στη διασφάλιση ενός πλαισίου επενδυτικής ασφάλειας μέσα από (α) την απλούστευση των διαδικασιών, (β) την διασαφήνιση των επιλογών στην διαδικασία λήψης αποφάσεων και (γ) την επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδοτήσεων προς όφελος των θαλάσσιων χρηστών και των θαλάσσιων επενδύσεων. Για αυτόν το σκοπό, απαιτείται η σύνταξη ενός πλαισίου με ενιαίες διαδικασίες, ικανό να αντικαταστήσει την κατά περίπτωση αξιολόγηση που αποτελεί την συνήθη πρακτική για τέτοια ζητήματα.
  7. Ο ΘΧΣ πρέπει να βασίζεται σε ισχυρή αξιόπιστη βάση δεδομένων και γνώσεων, ικανή να παρέχει ακριβείς πληροφορίες και γνώση από διαφορετικά επιστημονικά πεδία, διασφαλίζοντας ευέλικτους μηχανισμούς, ικανούς να

ενσωματώσουν τα νέα δεδομένα σύμφωνα με την αρχή της προσαρμοστικής διαχείρισης (ΕΕΚ, 2008: 5.10). Τα κράτη μέλη οφείλουν να οργανώνουν την χρήση των διαθέσιμων γεωχωρικών δεδομένων με τον βέλτιστο τρόπο και να προωθούν την ανταλλαγή πληροφοριών, όπου απαιτείται, για την κατάρτιση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων (Οδηγία 2014/89/ΕΕ αρ.10§1).

### **2.3. Αρχές που αφορούν στην εφαρμογή της πολιτικής και στη θεσμική νομιμοποίηση του ΘΧΣ**

8. Η διασυνοριακή συνεργασία είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της συνοχής του ΘΧΣ μέσα από όρους ανάπτυξης κοινών προτύπων και διαδικασιών (ΕΕΚ, 2008: 5.7). Τα κράτη μέλη που μοιράζονται θαλάσσια ύδατα οφείλουν να συνεργάζονται με σκοπό να διασφαλιστεί ότι τα ΘΧΣ είναι συντονισμένα και έχουν συνοχή σε όλη τη σχετική θαλάσσια περιοχή (Οδηγία 2014/89/ΕΕ αρ.11: 1,2).
9. Η διασφάλιση συνοχής μεταξύ χερσαίου και ΘΧΣ. Παρόλο που αντικείμενο του ΘΧΣ αποτελούν μόνον οι θαλάσσιες δραστηριότητες και οι δραστηριότητες στα παράκτια ύδατα (ΕΕΚ 2008 §5.9), οι επίγειες δραστηριότητες έχουν άμεσες επιπτώσεις στις θαλάσσιες περιοχές. Οι παράκτιες ζώνες αποτελούν τον συνδετικό χώρο μεταξύ της θάλασσας και της ενδοχώρας. Η ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου έχει ιδιαίτερη σημασία σε αυτή την κατεύθυνση (ΕΕΚ, 2007: Οδηγία 2014/89/ΕΕ αρ.7: 1,2).
10. Η θεσμοθέτηση του ΘΧΣ αποτελεί προϋπόθεση για την εφαρμογή ενός πλαισίου ουσιαστικής διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου. Για να διασφαλιστούν οι όροι που θα την καθιστούν αποτελεσματική απαιτείται, εκτός από ένα νομικά δεσμευτικό πλαίσιο, συμβατό με τις εθνικές χωρικές και τομεακές πολιτικές, όπως αυτές χαράσσονται από τους αντίστοιχους κεντρικούς και αποκεντρωμένους φορείς εξουσίας, καθώς και τις κυρωμένες συμβάσεις σε ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο, και η διασφάλιση της αποδοχής από την τοπική κοινωνία, καθώς και η πολιτική βούληση για την εφαρμογή του.

### **3. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.**

Η διαχείριση του θαλάσσιου χώρου τέθηκε στη χωροταξική νομοθεσία το 2011, με την τροποποίηση του ν.2742/99 (ΦΕΚ Α' 207) «Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις». Ειδικότερα «η ολοκληρωμένη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου σε συνάρτηση με τις παράκτιες περιοχές, με το συντονισμό και την εναρμόνιση των επί μέρους πολιτικών, προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων για την ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων, καθώς και δραστηριοτήτων άθλησης και αναψυχής που ασκούνται από διάφορους φορείς στην ίδια περιοχή, με στόχο την προστασία του θαλάσσιου οικοσυστήματος και την προώθηση της ολοκληρωμένης και αειφόρου ανάπτυξης» συμπληρώθηκε ως μία από τις αρχές που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την κατάρτιση των χωροταξικών πλαισίων και σχεδίων για την εκπλήρωση των στόχων του χωροταξικού σχεδιασμού (εδάφιο ιγ' παρ.2 άρθρου 2 ν.2742/1999, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 41 παρ.1 ν.4030/2011, ΦΕΚ Α' 249).

Επίσης, η τροποποίηση του άρθρου 7 (Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού) αναφέρεται μεταξύ άλλων στην ανάπτυξη και οργάνωση του εθνικού χώρου σε ορισμένες ειδικές περιοχές του εθνικού χώρου, όπως ο θαλάσσιος χώρος, οι παράκτιες και νησιωτικές περιοχές (τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 41 παρ.2 του ν.4030/2011, ΦΕΚ Α' 249). Επισημαίνεται ότι στο πεδίο των μηχανισμών εφαρμογής, ελέγχου και υποστήριξης του χωροταξικού σχεδιασμού, οι Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων πρωτογενούς, δευτερογενούς ή τριτογενούς τομέα, καθώς και δραστηριοτήτων ή επιχειρηματικών πρωτοβουλιών πειραματικού χαρακτήρα, σε αφορούν θαλάσσιες εκτάσεις και χερσαίες περιοχές (άρθρο 10 ν.2742/99 που αποτελεί αρχική αναφορά με τροποποιήσεις στο άρθρο 24 του ν. 1650/1986). «Οι περιοχές αυτές μπορεί να εξειδικεύονται κατά κλάδο δραστηριότητας ή τομέα παραγωγής ή είδος και προορισμό λειτουργίας και να διακρίνονται σε περιοχές αποκλειστικής χρήσης, στις οποίες απαγορεύεται κάθε άλλη δραστηριότητα εκτός από εκείνη στην οποία αποβλέπει ο χαρακτηρισμός τους και σε περιοχές κύριας χρήσης, όπου επιτρέπονται και άλλες δραστηριότητες υπό όρους».

Πρέπει να σημειωθεί ότι και στον ν.4269/2014 « Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση - Βιώσιμη ανάπτυξη» υιοθετείται (σε μικρότερο βαθμό) αντίστοιχη λογική. Στο κεφάλαιο του Στρατηγικού Χωρικού Σχεδιασμού σημειώνεται η χωρική ανάπτυξη και οργάνωση περιοχών του εθνικού χώρου που έχουν ιδιαίτερη σημασία από χωροταξική, περιβαλλοντική, αναπτυξιακή ή κοινωνική άποψη, όπως είναι οι παράκτιες, θαλάσσιες και νησιωτικές περιοχές.

Με βάση το προαναφερόμενο νομικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού ο ΘΧΣ αποτελεί ήδη συνιστώσα του χωροταξικού σχεδιασμού, ο οποίος ασκείται μέσω των αντίστοιχων πλαισίων Εθνικού (Γενικό Πλαίσιο και Ειδικά Πλαίσια (ΕΠΧΣΑΑ) Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, Υδατοκαλλιεργειών και Τουρισμού) και Περιφερειακού επιπέδου τα οποία την τρέχουσα περίοδο, είναι υπό αναθεώρηση. Συμπληρωματικά επισημαίνεται πως παλαιότερα είχε εκπονηθεί Σχέδιο Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον παράκτιο και νησιωτικό χώρο, το οποίο δεν θεσμοθετήθηκε.

Στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου ανάπτυξης (ΦΕΚ Α' 128/2008), μεταξύ των στρατηγικών επιλογών οργάνωσης του εθνικού χώρου (άρθρο 4) περιλαμβάνεται η βιώσιμη χρήση και διαχείριση του θαλάσσιου χώρου, αλλά και η χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του παράκτιου και νησιωτικού χώρου. Ειδικότερα στοιχεία θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού ενσωματώνονται στις βασικές προτεραιότητες και στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση του εθνικού χώρου, όπως: (α) ορισμού των πόλεων-λιμένων ως πόλων χωρικής ανάπτυξης (άρθρο 5), (β) καθορισμού συγκεκριμένου ρόλου των λιμένων και απόδοσης της σημασίας των στρατηγικών δικτύων θαλάσσιων μεταφορών, των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών (άρθρο 6), (γ) την στήριξη των υδατοκαλλιεργητικής δραστηριότητας και της παράκτιας αλιείας στο πλαίσιο των αρχών της αειφορίας (άρθρο 7), (δ) τις ειδικές κατευθύνσεις ανάπτυξης του παράκτιου και νησιωτικού χώρου (άρθρο 9), (ε) την βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων φυσικών πόρων, την προστασία και αναβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με την οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης, λήψη όλων των κατάλληλων μέτρων για την πρόληψη της ρύπανσης των θαλασσών και την οργάνωση κατάλληλου συστήματος αντιμετώπισης της ρύπανσης (άρθρο 10).

Το ΕΠΧΣΑΑ για τις Υδατοκαλλιέργειες (ΦΕΚ Β'2505/2011) καθορίζει το εθνικό Πρότυπο Χωροταξικής Οργάνωσης της Υδατοκαλλιεργητικής Δραστηριότητας θέτοντας κατευθύνσεις με στόχο την προώθηση ενός χωρικού προτύπου ανάπτυξης που θα διασφαλίζει την ενίσχυση του τομέα και την αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος των ελληνικών θαλασσών, με ταυτόχρονη ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής συνιστώσας δημιουργώντας πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Ειδικότερα, οι μονάδες θαλάσσιας υδατοκαλλιέργειας αναπτύσσονται σε κατάλληλα επιλεγμένες ευρύτερες θαλάσσιες περιοχές, τις Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών (ΠΑΥ) (που προέκυψαν κατόπιν αξιολόγησης των χωροταξικών – περιβαλλοντικών – αναπτυξιακών χαρακτηριστικών τους σε σχέση και με την υφιστάμενη συγκέντρωση μονάδων υδατοκαλλιέργειας). Μέσα στις προσδιοριζόμενες διάφορες κατηγορίες των ΠΑΥ με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους (περιοχές ιδιαίτερα αναπτυγμένες που χρήζουν παρεμβάσεων βελτίωσης αλλά και προστασίας/αναβάθμισης



του περιβάλλοντος, περιοχές με σημαντικά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης, δυσπρόσιτες περιοχές με σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης, περιοχές με ιδιαίτερη ευαισθησία ως προς το φυσικό περιβάλλον κ.λπ.) προσδιορίζονται οργανωμένες ζώνες με φορέα διαχείρισης (ΠΟΑΥ). Η ελακribής επιθυμητή χωροθέτηση των ΠΟΑΥ πραγματοποιείται σε υποκείμενο επίπεδο σχεδιασμού. Το πλαίσιο προωθεί την οργανωμένη ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας, θέτει κριτήρια χωροθέτησης ανά τύπο υδατοκαλλιέργειας, κριτήρια χωροθέτησης των μεμονωμένων μονάδων και κριτήρια μετεγκατάστασης.

Το ΕΠΧΣΑΑ για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ) (ΦΕΚ Β' 2464/2008) σύμφωνα με το σκοπό του (άρθρο 1), καθιερώνει κανόνες και κριτήρια χωροθέτησης που επιτρέπουν αφενός τη δημιουργία βιώσιμων εγκαταστάσεων ΑΠΕ και αφετέρου την αρμονική ένταξή τους στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Εξαιρεί περιοχές από τη χωροθέτηση αιολικών μονάδων, θέτει ελάχιστες αποστάσεις από συγκεκριμένες δραστηριότητες και περιοχές, καθορίζει μέγιστες επιτρεπόμενες πυκνότητες αιολικών εγκαταστάσεων (εκτίμηση της φέρουσας ικανότητας των Περιοχών Αιολικής Προτεραιότητας), περιλαμβάνει έλεγχο της ένταξης των αιολικών εγκαταστάσεων στο τοπίο και ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ ανεμογεννητριών για τη διασφάλιση της λειτουργικότητας. Ανάμεσα στις βασικές κατηγορίες διάκρισης του εθνικού χώρου ιδιαίτερες θέσεις καταλαμβάνουν ο υπεράκτιος θαλάσσιος χώρο, οι ακατοίκητες νησίδες και τα κατοικημένα νησιά (άρθρο 5).

Στο ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό (ΦΕΚ Β' 1138/2009) και την τροποποίησή αυτού (ΦΕΚ Β' 3155/2013), ο θαλάσσιος τουρισμός ως ειδική μορφή τουρισμού στοχεύει μέσω της χωρικής οργάνωσης στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του. Διακρίνονται επιμέρους κατηγορίες θαλάσσιου τουρισμού: κρουαζιέρας, σκαφών αναψυχής, αλιευτικός, καταδύσεων αναψυχής και δίδονται κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξής τους. Καθορίζονται 11 ενότητες θαλάσσιου τουρισμού, με αντίστοιχα κέντρα υποστήριξης για την εξυπηρέτηση του μεγαλύτερου δυνατού συνδυασμού θαλάσσιων τουριστικών δραστηριοτήτων και τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών. Για την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού με σκάφη αναψυχής, προτείνεται πύκνωση του δικτύου τουριστικών λιμένων (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια) για την εξασφάλιση της λειτουργικής συνοχής. Στο ΕΠΧΣΑΑ του 2013 προτεινόταν η ενσωμάτωση-ένταξη των λιμένων στον ευρύτερο σχεδιασμό για την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου και της γειτονικής ενδοχώρας, ενώ καθορίζονταν περιοχές προτεραιότητας εξυπηρέτησης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων και προβλεπόταν ο διαχωρισμός λιμενικής ζώνης σε ζώνη για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας και ζώνη εμπορικού/επιβατικού-ακτοπλοϊκού λιμένα.

Τα στοιχεία θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στον περιφερειακό χωρικό σχεδιασμό, όπως αυτά καταγράφονται σε όλα τα εγκεκριμένα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού σχεδιασμού –ΠΠΧΣΑΑ (2003; 2004) αφορούν στις θαλάσσιες μεταφορές και συνδέσεις που πραγματοποιούνται μέσω των λιμένων τα οποία θεωρούνται θαλάσσιες υποδομές και κύριες πύλες εισόδου επιβατών και εμπορευμάτων, στην ενίσχυση της αλιείας και υποστήριξης των αντίστοιχων υποδομών, στην ενίσχυση των ιχθυοκαλλιεργειών σε περιοχές με δυνατότητα ανάπτυξης, αλλά και περιοχές αποκλεισμού άσκησης της, στην προστασία των θαλάσσιων πόρων και τη διαχείριση του παράκτιου χώρου (προστασία και ανάπτυξη). Επισημαίνονται το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Αλοννήσου Βόρειων Σποράδων και το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Ζακύνθου, ως σημαντικές προστατευόμενες περιοχές στο θαλάσσιο χώρο.

Δεδομένου ότι ο θαλάσσιος χώρος για την Ελλάδα είναι ζωτικής σημασίας, τόσο σε κοινωνικοοικονομικό επίπεδο όσο και σε περιβαλλοντική αξία και οι 12 από τις 13 Περιφέρειες της χώρας έχουν άμεση πρόσβαση στη θάλασσα, η τρέχουσα αναθεώρηση των ΠΠΧΣΑΑ εμπεριέχει στοιχεία που αφορούν στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο (βάσει των συγκεκριμένων αντίστοιχων προδιαγραφών ΦΕΚ ΑΑΠ 45/2011). Τα βασικά ζητήματα που τίθενται σε μέσο-μακροπρόθεσμο χρονικό οριζόντια αφορούν στη διαφύλαξη και ανάδειξη της ιδιαιτερότητας της κάθε Περιφέρειας, στη διερεύνηση και τον προσδιορισμό του διεθνούς ρόλου της, στις βασικές επιλογές για την χωρική και αναπτυξιακή οργάνωσή της, στον προσδιορισμό του χωρικού της προτύπου, στην εφαρμογή των τομεακών πολιτικών, στην εναρμόνιση των κατευθύνσεων μεταξύ του υποκείμενου και του υπερκείμενου σχεδιασμού. Υπό το πρίσμα αυτό επιδιώκεται η επίτευξη της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής, η περιβαλλοντική προστασία στο νησιωτικό, παράκτιο και θαλάσσιο χώρο σε ότι αφορά στις δραστηριότητες που ασκούνται στην περιοχή διάδρασης ξηράς-θάλασσας και η διαπεριφερειακή συνέργεια. Για την ολοκληρωμένη διαχείριση του χώρου στο επίπεδο της Περιφέρειας απαιτείται επιπλέον η εξειδίκευση με δεσμευτικούς όρους των κατευθύνσεων των ΠΠΧΣΑΑ στον υποκείμενο σχεδιασμό.

Σημειώνεται ότι και με το νέο νόμο 4269/2014 άρ.6, τα ΠΠΧΣΑΑ ενισχύουν τον ρόλο τους χωρίς να μετασχηματίζεται ουσιαστικά ο χαρακτήρας τους. Μετονομάζονται σε Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια και προβλέπουν γενικές κατευθύνσεις σε επίπεδο περιφέρειας και εξειδικευμένες κατευθύνσεις ανά δήμο για βασικά χωροταξικά ζητήματα, που πρέπει να υιοθετηθούν σε υποκείμενο επίπεδο σχεδιασμού.

Στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής ν. 4277/2014 (ΦΕΚ Α'156) που επέχει θέση Περιφερειακού Πλαισίου για την Περιφέρεια Αττικής, απαντώνται στοιχεία θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού που αφορούν στον καθορισμό σημαντικών λιμένων πυλών και τον εξειδικευμένο ρόλο τους -επιβατικοί, εμπορευματικοί κ.λπ.- (Πειραιάς,

Λαύριο, Ραφήνα, Ικόνιο–Πέραμα, Ελευσίνα, Αίγινα), στην ενίσχυση των θαλάσσιων διασυνδέσεων, ιδιαίτερα για το νησιωτικό χώρο της Αττικής, στην προστασία και ανάδειξη του παράκτιου χώρου στο πλαίσιο του προγράμματος Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των ακτών της Αττικής, στην προστασία και κατάταξη των υγροτόπων, στην προστασία και ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου της μητροπολιτικής περιοχής, στην προστασία και ανάδειξη των παράκτιων τοπίων της Αττικής.

Η προηγούμενη ανάλυση καταδεικνύει ότι η διάσταση του θαλάσσιου χώρου λαμβάνεται ήδη υπόψη στο υπάρχον εθνικό σύστημα χωρικού σχεδιασμού. Καθίσταται όμως αναγκαία η πρόβλεψη και προετοιμασία μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για τη θάλασσα χωροταξια (σε μεσοπρόθεσμο, αλλά κυρίως μακροπρόθεσμο ορίζοντα), προσαρμοσμένη στις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες της χώρας μας, έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα πρόληψης των σύγχρονων εξελίξεων και προκλήσεων.

#### **4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Τα βασικά ευρωπαϊκά θεσμικά και πολιτικά κείμενα και ο υφιστάμενος χωροταξικός σχεδιασμός στην Ελλάδα συντείνουν στο ότι τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια πρέπει να συνάδουν με την αρχή της ολοκληρωμένης διαχείρισης των θαλάσσιων, αλλά και παράκτιων περιοχών. Οι κύριοι στόχοι για την επίτευξη των βέλτιστων από κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική σκοπιά ΘΧΣ που θα συμβάλλουν στην ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών και στην ενίσχυση της περιφερειακής κι εδαφικής συνοχής της χώρας, αφορούν αφενός στην ανάπτυξη συμβατών μεταξύ τους οικονομικών δραστηριοτήτων με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και την παροχή βιώσιμων οικονομικών ευκαιριών και επιλογών απασχόλησης και αφετέρου στην προστασία και διατήρηση των ευαίσθητων οικοσυστημάτων, την αειφορική διαχείριση των φυσικών πόρων και την αντιμετώπιση και πρόληψη των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και των λοιπών φυσικών κινδύνων (π.χ. άνοδος της στάθμης των θαλασσών, αύξηση της συχνότητας και έντασης των καταιγίδων και των ανεμοστρόβιλων).

Το σύστημα του χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα εμφανίζει ικανό αριθμό εργαλείων για την στρατηγική διευθέτηση των χωροταξικών ζητημάτων που σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο ανακύπτουν. Σε μεγάλο βαθμό η ίδια λογική φαίνεται ότι υιοθετείται και από τον νέο νόμο 4269/2014, παρά τις διαφοροποιήσεις που αδιαμφισβήτητα υπάρχουν. Η θεσμοθέτηση ενός παράλληλου πλαισίου σχεδιασμού για την θάλασσα θα επιβάρυνε το όλο σύστημα χωρίς ουσιαστικά να εξυπηρετεί σε κάτι. Το βασικό ζήτημα που ανακύπτει από την πρακτική εφαρμογή του πλαισίου του σχεδιασμού δεν προσδιορίζεται στην έλλειψη εργαλείων αυτού, αλλά στις ελλειπείς δεσμευτικές σχέσεις, όπως στην πράξη αποδεικνύεται, που αφορούν αφενός, μεταξύ των επιπέδων (Εθνικό-Περιφερειακά-

Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια ή ΣΧΟΟΑΠ) και των κατηγοριών (Ειδικά-Περιφερειακά) του σχεδιασμού, και αφετέρου μεταξύ των πλαισίων του χωροταξικού σχεδιασμού με εκείνα που συντάσσονται από τις τομεακές πολιτικές (μεταφορών, ενέργειας, τουρισμού κ.λπ.). Η σύνθετη πολιτική, κοινωνική και οικονομική πραγματικότητα, που την τελευταία περίοδο στην χώρα μας παγιώνεται, δημιουργεί σημαντικές δυσλειτουργίες στην σύνταξη ενός συνεκτικού και συνεπούς στον χρόνο συστήματος σχεδιασμού, ακόμα και στις περιπτώσεις που σε θεσμικό επίπεδο διατυπώνονται δεσμευτικές σχέσεις μεταξύ των πλαισίων σχεδιασμού. Αποτέλεσμα αυτού είναι η επιλογή συχνά ανταγωνιστικών (έως και αντιφατικών) στόχων και η αδυναμία με συστηματικό τρόπο διασφάλισης συνεργειών μεταξύ των πολιτικών που υιοθετούνται και των προγραμμάτων όπως εφαρμόζονται.

Στο πλαίσιο αυτό και λαμβάνοντας υπόψη τον επιτακτικό χαρακτήρα για την μεταφορά της οδηγίας για τον ΘΧΣ στην εθνική νομοθεσία έως το 2016 και την σύνταξη και θεσμοθέτηση πλαισίων ΘΧΣ, ως το 2021, κρίνουμε ότι απαιτείται ενσωμάτωση με ουσιαστικούς, διακριτούς όρους του σχεδιασμού της θάλασσας μέσα από τη συνολική συμπλήρωση-επαναδιατύπωση του συστήματος χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα. Η έμφαση πρέπει να δοθεί, σύμφωνα με την αρχή της ενεργούς επικουρικότητας, στην λειτουργική συνάρθρωση των αρμοδιοτήτων των φορέων του σχεδιασμού. Μέσα από αυτή την οργανωτική θεώρηση εξασφαλίζεται η συνέργεια στην πολιτική λογική και γνώση, όπως αυτή διαμορφώνεται από τους διάφορους φορείς άσκησης πολιτικής. Η συμπλήρωση-αναπροσαρμογή βέβαια του συστήματος σχεδιασμού και η υιοθέτηση πρακτικών λειτουργικής συνάρθρωσης για την αντιμετώπιση των χωροταξικών ζητημάτων, είτε αφορούν στον χερσαίο είτε στον θαλάσσιο χώρο, προϋποθέτει αφενός οργάνωση και εξασφάλιση μηχανισμών υψηλού επιπέδου διοίκησης και αφετέρου, την ενεργό συμμετοχή, μέσα από συγκεκριμένους διαύλους, της κοινωνίας των πολιτών.

Στο πλαίσιο της υφιστάμενης χωροταξικής νομοθεσίας ο σχεδιασμός του ελληνικού θαλάσσιου χώρου θα μπορούσε να συμπεριληφθεί στην αρμοδιότητα του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού, στο οποίο θα τεθούν οι βασικοί στρατηγικοί άξονες, οι οποίοι θα εξειδικευθούν στα αντίστοιχα Περιφερειακά Πλαίσια που διαχειρίζονται και αναδεικνύουν καλύτερα την μοναδικότητα της κάθε γεωγραφικής ενότητας, βασιζόμενα σε μια ολιστική χωρική θεώρηση και στην οικοσυστημική προσέγγιση. Σε αυτή την προσέγγιση συνηγείται η μεγάλη ποικιλότητα των πόρων και χαρακτηριστικών του ελληνικού χώρου, η διαφορετική πυκνότητα και ένταση, ο χαρακτήρας των χρήσεων και η τρωτότητα του περιβάλλοντος. Βασικά πεδία προσέγγισης αποτελούν η επιλογή πιλοτικών γεωγραφικών Περιφερειών για ΘΧΣ, ο καθορισμός των γεωγραφικών Περιφερειών (μεσοπρόθεσμος και μακροπρόθεσμος προγραμματισμός), η διατύπωση στόχων στο Περιφερειακό γεωγραφικό επίπεδο, η συγκρότηση ενιαίας βάσης δεδομένων και πληροφοριών, η επίλυση των προβλημάτων

στα στοιχεία δεδομένων, σε νομικούς περιορισμούς και στη σύνδεση και συμβατότητα με άλλα χωρικά ή τομεακά σχέδια, η εκτίμηση των πρωτογενών και δευτερογενών χωρικών επιπτώσεων (σε οικονομικό-κοινωνικό-περιβαλλοντικό επίπεδο), η διατύπωση της πολιτικής με δράσεις-μέτρα, οι προσδιορισμένες κατευθύνσεις προς τα υποκείμενα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού.

## **Βιβλιογραφία**

### **Ελληνόγλωσση**

- Βασιλοπούλου, Β., Ζερβάκη, Α., Καρύδης, Μ., Κατσανεβάκης, Σ., Κουτσούμπας, Δ., Στεφανή, Φ. και Στήθου, Μ. (2015) «Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην Ελλάδα: Προκλήσεις από την εφαρμογή της σχετικής Οδηγίας, με βάση την υπάρχουσα γνώση». Στο *11ο Πανελλήνιο Συμπόσιο Ωκεανογραφίας και Αλιείας*, Μυτιλήνη, 13-17 Μαΐου.
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2000) *Ανακοίνωση της επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των παράκτιων Ζωνών: Μια στρατηγική για την Ευρώπη*. 27.09.2000 COM(2000) 547.
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2007) *Ανακοίνωση της επιτροπής: Έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο: Αξιολόγηση της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των παράκτιων Ζωνών της Ευρώπης*. 07.06.2007 COM(2007) 307.
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2008) *Ένας οδικός χάρτης για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ*. COM (2008) 791.
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2012) *Γαλάζια ανάπτυξη: Ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας*. 13.9. COM (2012) 494.
- ν.2321/1995 «Κύρωση της σύμβασης των Ηνωμένων εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας και της συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης» ( ΦΕΚ Α' 136).
- ν.2742/1999 «Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 207).
- ν.3983/2011 «Εθνική στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος – Εναρμόνιση με την οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 και άλλες διατάξεις».
- ν.4030/2011 «Νέος τρόπος έκδοσης αδειών δόμησης, ελέγχου κατασκευών και λοιπές διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 249).
14. ν.4269/2014 «Νόμος με τίτλο «Χωροταξική και Πολεοδομική Μεταρρύθμιση – Βιώσιμη ανάπτυξη» (ΦΕΚ Α' 142).

- ν.4277/2014 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας- Αττικής και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 156).  
 Οδηγία 2013/133 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Μαρτίου 2013 (Πρόταση) «για τη θέσπιση πλαισίου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό και την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών».  
 Οδηγία πλαίσιο 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17 ης Ιουνίου 2008 «περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το Θαλάσσιο Περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική)».  
 Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2014 «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό».  
 ΥΠΕΚΑ (2008) Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ128 Α').  
 ΥΠΕΚΑ (2008) Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ) και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού (ΦΕΚ 2464 Β').  
 ΥΠΕΚΑ (2009) Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού (ΦΕΚ 1138 Β').  
 ΥΠΕΚΑ (2011) «Έγκριση προδιαγραφών για τη σύνταξη των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης» (ΦΕΚ 45 ΑΑΠ).  
 ΥΠΕΚΑ (2011) Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Υδατοκαλλιέργειες και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού ( ΦΕΚ 2505 Β').  
 ΥΠΕΚΑ (2013) Τροποποίηση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 3155 Β').

### **Ξενογλώσση**

- Ehler, C. and Douvere, F. (2009) *Guide on marine spatial planning: A step-by-step approach toward ecosystem-based management*. Paris: UNESCO.  
 Spilanis, I., Kizos, T., Koulouri, M., Vakoufaris, H. and Gatsis, I. (2009) "Monitoring sustainability in insular areas". *Ecological Indicators*, 9 (1), pp. 179-187.  
 Theophilou, C. (2014) "EU maritime policy and blue growth". In *ESPON Open Seminar, Opportunities and Threats for Territorial Cohesion: Blue Growth and Urban Poverty*. Nafplion, Greece, 4-5 June.  
 UNEP (2008) *Protocol on integrated coastal zone management in the Mediterranean Action Plan: Priority Actions Programme. Regional Activity Centre* (PAP/RAC). [s.l.]: UNEP.

Φωτεινή (Έφη) Στεφανή  
Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού, Γενική Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού  
Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Αμαλιάδος 17, Αθήνα 11523,  
email: [efistefani1\(AT\)gmail.com](mailto:efistefani1(AT)gmail.com)

Γεώργιος Τσιλιμίγκας  
Τμήμα Γεωγραφίας,  
Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Λόφος Πανεπιστημίου, Μυτιλήνη, 81100,  
email: [gtsil\(AT\)geo.aegean.gr](mailto:gtsil(AT)geo.aegean.gr)

Ανέστης Γουργιώτης  
Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού, Γενική Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού  
Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Αμαλιάδος 17, Αθήνα 11523,  
email: [a.gourgiotis\(AT\)prv.ypeka.gr](mailto:a.gourgiotis(AT)prv.ypeka.gr)

## ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ  
ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ  
ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ  
ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ  
ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

## ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αραβαντινός Αθανάσιος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Γιαννακούρου Τζίνα	- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)
Καρύδης Δημήτρης	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Κοσμόπουλος Πάνος	- Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (ΔΠΘ)
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαλούτας Θωμάς	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Μαντουβάλου Μαρία	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Μελαχροινός Κώστας	- Queen Mary, University of London
Μοδινός Μιχάλης	- Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Université de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)



# αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ 23 ΕΤΟΣ 2016  
ISSUE YEAR

- Κοκκώσης Χ, Μπεριάτος Η.** 4  
Χωρική Ανάπτυξη και Σχεδιασμός, Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών
- Λαλένης Κ., Παπαθεοχάρης Ι.** 12  
Κενά μεταξύ θεσμικών πλαισίων, νόμων και εφαρμογών στη διαχείριση των ακτών της Μεσογείου: Υπάρχουσες πρακτικές και εμπόδια υλοποίησης σε τοπικό επίπεδο.
- Παπαγεωργίου Μ.** 41  
Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Θαλάσσιες Χρήσεις: Εννοιολογικά και θεωρητικά ζητήματα
- Νιαβής Σ., Παπαθεοχάρη Θ., Κοκκώσης Χ.** 64  
Κοινωνικοοικονομικές διαστάσεις της σύνδεσης Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ) και της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ): Εφαρμογή στο πιλοτικό ΘΧΣ της Αδριατικής - Ιονίου.
- Αρβανίτης Α., Γιαννακοπούλου Σ.** 88  
Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός - Θαλάσσιο Κτηματολόγιο: Μια αναγκαία αμφίδρομη σχέση για την Ελλάδα.
- Παπαθεοχάρη Θ., Κοκκώσης Χ.** 108  
Παρακολούθηση και Αξιολόγηση Σχεδίων Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού
- ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**
- Στεφανή, Φ., Γεώργιος Τσιλιμίγκας Γ., Γουργιώτης Α.** 135  
Ζητήματα σύνταξης ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό.