

Χώρας

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΕΥΧΟΣ
ISSUE **37**

ΕΤΟΣ
YEAR **2023**

ISSN: 1109-5008
e-ISSN: 2944-9847





Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής
Ανάπτυξης

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρος

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ

Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ

<http://www.aeihoros.gr>

e-mail: aeihoros@uth.gr

Επιμέλεια έκδοσης: Εύη Κολοβού

Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς-Παναγιώτης Μανέτος

Déjeant-Pons Maguelonne	6
Présentation de la Convention du Conseil de l'Europe sur le paysage	
Γουργιώτης Ανέστης, Γιαννακού Αθηνά, Σαλάτα Κωνσταντίνα-Δήμητρα	30
Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην Ελλάδα: Η προσέγγιση του πρώτου Θαλάσσιου Χωροταξικού Πλαισίου για την ευρύτερη περιοχή του Βορείου Αιγαίου (ΘΧΕ1)	
Drobenko Bernard	67
L'urbanisation, au défi de la capacité limite de charge des écosystèmes	
Δαμανάκης Εμμανουήλ, Γουργιώτης Ανέστης	94
Ευρωπαϊκές επιλογές χωρικής διαχείρισης της μετανάστευσης: χρήσιμες πρακτικές από Γερμανία και Ιταλία	
Πετράκος Γιώργος	124
Καινοτόμες online υπηρεσίες υποστήριξης της επιχειρηματικότητας στην ελληνική περιφέρεια: το Ιατρείο Μικρών Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας	

Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην Ελλάδα: η προσέγγιση του πρώτου θαλάσσιου χωροταξικού πλαισίου για την ευρύτερη περιοχή του Βορείου Αιγαίου (ΘΧΕ1)

Γουργιώτης Ανέστης

Επίκουρος Καθηγητής Χωρικού Σχεδιασμού Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Γιαννακού Αθηνά

Ομότιμη Καθηγήτρια Πολεοδομικής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, ΑΠΘ

Σαλάτα Κωνσταντίνα-Δήμητρα

Μηχανικός Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Διδάκτωρ, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, ΑΠΘ

Περίληψη

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με ιστορία αιώνων, προσανατολισμένη στη θάλασσα και με μεγάλη ακτογραμμή, ιδιαίτερα νησιωτική. Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) που θεσμοθετήθηκε σχετικά πρόσφατα στη χώρα με τον Ν. 4546/2018, όπως αυτός τροποποιήθηκε στην πορεία από τον Ν. 4759/2020, προσδιόρισε τη φιλοσοφία και τα εργαλεία αυτού του νέου πεδίου χωροταξικού σχεδιασμού. Στόχος του παρόντος άρθρου αποτελεί η κριτική θεώρηση του συστήματος θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα όπως έχει διαμορφωθεί μέχρι σήμερα, μέσα από την παρουσίαση του πρώτου για την Ελλάδα Θαλάσσιου Χωροταξικού Πλαισίου (ΘΧΠ). Το άρθρο επικεντρώνεται σε θέματα εφαρμοσμένου σχεδιασμού, με σκοπό να αναδείξει ζητήματα όπως είναι το χωρικό επίπεδο εφαρμογής του ΘΧΣ, η σχέση του θαλάσσιου με τον χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό, ο βαθμός δεσμευτικότητας του ΘΧΣ, η διασύνδεσή του με την αναπτυξιακή πολιτική αλλά και ζητήματα γεωπολιτικής που εμπλέκονται στον σχεδιασμό.

Υπό το πρίσμα των ιδιαιτεροτήτων που χαρακτηρίζουν τον ελληνικό χωροταξικό σχεδιασμό, παρουσιάζεται το πρώτο ΘΧΠ, το οποίο συντάχθηκε στο πλαίσιο του ερευνητικού έργου «ΘΑΛ-ΧΩΡ 2» και αφορά τη Θαλάσσια Χωρική Ενότητα 1 (ΘΧΕ1), που καλύπτει την ευρύτερη περιοχή του Βορείου Αιγαίου. Στο άρθρο αρχικά πραγματοποιείται μια σύντομη παρουσίαση του εθνικού θεσμικού πλαισίου που διέπει τον ΘΧΣ και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται αναλυτικά η μεθοδολογική προσέγγιση που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της

πρότασης του ΘΧΠ της ΘΧΕ1, όπως και οι κρίσιμες εισροές που λήφθηκαν υπόψη. Έπειτα παρατίθενται τα κρίσιμα στοιχεία της πρότασης (εναλλακτικά σενάρια χωρικής ανάπτυξης, προσδιορισμός θέσης και ένταξης, πρότυπο θαλάσσιας χωρικής ανάπτυξης, Θαλάσσιες Αναπτυξιακές Ζώνες και πρόγραμμα δράσης) όπου δίνονται παραδείγματα χωροταξικών κατευθύνσεων και ρυθμίσεων. Τέλος, στα συμπεράσματα του άρθρου συζητούνται συνοπτικά τα βασικά ζητήματα που ανέδειξε η εκπόνηση του συγκεκριμένου ΘΧΠ για τις δυνατότητες και τους περιορισμούς ενός τέτοιου εργαλείου χωροταξικού σχεδιασμού για τον θαλάσσιο χώρο.

Λέξεις κλειδιά

Θαλάσσια χωροταξία, Θαλάσσιο Χωροταξικό Πλαίσιο, Χωροταξία, Θαλάσσια Χωρική Ενότητα 1, Βόρειο Αιγαίο.

Marine spatial planning in Greece: the approach of the first Marine Spatial Planning Framework for the wider North Aegean region (Marine Spatial Unit 1)

Abstract

Greece is a country with a centuries-old history oriented towards the sea and with a long coastline, especially on islands. The Marine Spatial Planning (MSP), which was relatively recently established in the country by Law 4546/2018, as amended by Law 4759/2020, defined the philosophy and tools of this new field of spatial planning. The aim of this article is to critically review the marine spatial planning system in Greece, as it has been formed so far, through the presentation of the first Marine Spatial Framework (MSP) for Greece. The article focuses on issues of applied planning in order to highlight issues such as the spatial level of implementation of the MSP, the relationship between marine and terrestrial spatial planning, the degree of binding nature of the MSP, its interconnection with development policy, but also the geopolitical issues involved in planning.

In the light of the particularities that characterize Greek spatial planning, the first MSP, which was prepared in the framework of the research project "THAL-HOR 2" and concerns the Marine Spatial Unit 1 (MSU1) covering the wider area of the North Aegean, is presented. The article starts with a brief presentation of the national institutional framework governing the MSP and its specific characteristics. It then presents in detail the methodological approach followed for the preparation of the proposal of the MSP for the MSU 1 as well as the critical inputs taken into account. The critical elements of the proposal (alternative spatial development scenarios, location and integration identification, marine spatial development pattern, Marine Development Zones and action plan) are

then set out, where examples of spatial guidelines and regulations are given. Finally, the conclusions of the article briefly discuss the key issues raised by the preparation of this MSP on the potential and limitations of such a spatial planning tool for the marine space.

Keywords

Marine spatial planning, Marine spatial framework, Spatial planning, Marine Spatial Unit 1, North Aegean Sea.

1. Εισαγωγή

Η θάλασσα και ο θαλάσσιος χώρος έχουν έναν καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη των πολιτισμών, των εθνών, των τεχνών και εν γένει της ανθρωπότητας. Σε μεγάλο βαθμό, ο θαλάσσιος χώρος είναι ρυθμιστής του κλίματος και της ατμοσφαιρικής θερμοκρασίας, ενώ παράγει επίσης σημαντικό ποσοστό οξυγόνου και ζωικών πρωτεϊνών. Η ιστορία έχει δείξει ότι ο θαλάσσιος χώρος έχει εξαιρετική γεωπολιτική σημασία. Ιστορικά, η «θαλασσοκρατία», ο έλεγχος δηλαδή των θαλασσών, προστάτευε τις αυτοκρατορίες από τους εισβολείς, ενώ παράλληλα, μέσα από το δίκτυο λιμένων που διέθεταν, επέτρεπε τον ανεφοδιασμό τους από μακρινές αποστάσεις. Σήμερα ο έλεγχος των θαλασσών αφορά κυρίως τον έλεγχο ροών πληροφοριών, κεφαλαίου, ανθρώπων κ.λπ. Αν και η κυκλοφορία ιδεών και αγαθών από τον θαλάσσιο χώρο υπάρχει εδώ και χιλιετίες, στο μέλλον αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω το ποσοστό των αγαθών, επικοινωνιών και δεδομένων που διακινούνται μέσα από αυτόν. Ο θαλάσσιος χώρος έχει, επομένως, ιδιαίτερη γεωπολιτική σημασία για τα έθνη, αποτελώντας καθοριστικό παράγοντα για την ακμή ή την παρακμή τους. Παράλληλα, διαθέτει και ένα κρίσιμο οικολογικό ρόλο για την επιβίωση του ανθρώπου (Attali, 2017). Μάλιστα, σύμφωνα με τον Πρεβελάκη (2023), η νέα εποχή στην οποία μεταβαίνει η ανθρωπότητα θα καθοριστεί πολύ περισσότερο από τα θαλάσσια διακυβεύματα.

Ωστόσο, τις τελευταίες δεκαετίες, οι ανθρωπίνες πιέσεις στον θαλάσσιο χώρο μέσω της αλιείας, της εξόρυξης υδρογονανθράκων (και γενικότερα των ορυκτών πρώτων υλών) και άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων είναι ταχέως αυξανόμενες και αποτελούν σημαντική απειλή για τον χώρο αυτό. Η ανάπτυξη και συγκέντρωση όλο και περισσότερων ανθρωπογενών δραστηριοτήτων έχει αποτέλεσμα την αυξανόμενη πυκνότητα χρήσεων και τη μεγάλη χωρική διασπορά τους αλλά και την ανάγκη διαχείρισης των μεταξύ τους σχέσεων και συγκρούσεων. Πρόκειται για μια σημαντική πρόκληση για την εποχή μας, που θέτει επιτακτικά την ανάγκη αναπροσαρμογής του μοντέλου ανάπτυξης στο θαλάσσιο χώρο (Rempis & Tsilimigkas, 2021· Tsilimigkas & Rempis, 2021· Tsilimigkas, Rempis & Derdemezi, 2020).

Στο πλαίσιο αυτό, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) έρχεται να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο, μιας και αποτελεί τον «ρυθμιστή» μεταξύ της προστασίας του περιβάλλοντος

και της ανάπτυξης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Βασικός στόχος του ΘΧΣ είναι να οργανώσει και να συντονίζει με βιώσιμους τρόπους το σύνολο των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στον θαλάσσιο χώρο, ταυτόχρονα με τη διαφύλαξη και βελτίωση του περιβάλλοντος και τη μέριμνα για τις μελλοντικές ανάγκες. Σύμφωνα και με την Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) , ο ΘΧΣ αποτελεί ένα «οριζόντιο εργαλείο πολιτικής που επιτρέπει στις δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη να εφαρμόζουν μια συντονισμένη, ολοκληρωμένη και διασυννοριακή προσέγγιση» και «η εφαρμογή μιας προσέγγισης με βάση το οικοσύστημα θα συμβάλει στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης και μεγέθυνσης των θαλάσσιων και παράκτιων οικονομιών και της βιώσιμης χρήσης των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων» (ΕC, 2014).

Μέχρι πρόσφατα, οι προσπάθειες ρύθμισης του θαλάσσιου χώρου γίνονταν με έμμεσο χωρικό σχεδιασμό, δηλαδή, μέσα από τις διεθνείς συμβάσεις και δεσμεύσεις του διεθνούς δικαίου, τις οποίες καθώς επικυρώνει ένα κράτος, αυτόματα συνεπάγεται και υιοθέτηση ενός συνόλου κανόνων που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη διαδικασία σχεδιασμού. Το μειονέκτημα της προσέγγισης αυτής αποτελεί η έλλειψη συντονισμού, δεδομένου ότι δεν υπάρχει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού. Ωστόσο, όλες οι παραπάνω διεθνείς συμβάσεις και δεσμεύσεις συγκροτούν ένα σύνολο κανόνων και ρυθμίσεων που άπτονται μιας διαδικασίας χωρικού σχεδιασμού και που, αδιαμφισβήτητα, είναι αποτέλεσμα επιστημονικών διεργασιών και τεκμηριωμένων αναλύσεων (Λαϊνάς, 2014).

Ο θαλάσσιος χώρος έχει ιδιαίτερη σημασία, αφού σε αυτόν βρίσκονται σημαντικοί πόροι που πλέον, λόγω των νέων τεχνολογιών, μπορούν να αξιοποιηθούν περαιτέρω (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2012· Theophilou, 2014). Η ζήτηση του χώρου στις θαλάσσιες περιοχές από ποικίλες και συχνά ανταγωνιστικές χρήσεις (αλιείας, υδατοκαλλιεργειών, υποδομών, όπως καλωδίων-αγωγών-πλωτών οδών, εγκαταστάσεων πετρελαίου και αερίου, αιολικών πάρκων) αυξάνεται με γρήγορο ρυθμό. Επιπροσθέτως, οι επιπτώσεις από την κλιματική αλλαγή, οι κίνδυνοι των φυσικών καταστροφών και της διάβρωσης ασκούν πίεση στους παράκτιους και θαλάσσιους πόρους (Στεφανή κ.ά., 2016· Βασενχόβεν, 2017· Parageorgiou & Kyvelou, 2018). Για τους προαναφερθέντες λόγους κατέστη αναγκαία η θέσπιση κανόνων σε επίπεδο ΕΕ για ολοκληρωμένο ΘΧΣ που, από κοινού με την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013), η οποία στη Μεσόγειο είναι θεσμοθετημένη βάσει του ισχύοντος πρωτοκόλλου (UNEP, 2008), προσδιορίζουν το πλαίσιο για τη λήψη αποφάσεων για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ορίζει ως ΘΧΣ τον σχεδιασμό που θέτει το πλαίσιο αποφάσεων για το πότε και πού λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα οι ανθρώπινες δραστηριότητες, ώστε να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα και η βιωσιμότητά τους. Παράλληλα, προωθεί τη συμμετοχή φορέων στον σχεδιασμό των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με τον πλέον διαφανή τρόπο (ΕC, 2014). Ο ΘΧΣ αφορά, ουσιαστικά, τη διαδικασία προσδιορισμού των αρχών, κανόνων και προτεραιοτήτων για τη χωρική και χρονική κατανομή των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο χώρο. Είναι, εν τέλει, ένας πρακτικός τρόπος για την οργάνωση της χρήσης του θαλάσσιου χώρου, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι συγκρούσεις και να προωθείται η συμβατότητα μεταξύ των ανθρώπινων

δραστηριοτήτων, δηλαδή ανάμεσα στην αλιεία, την υπεράκτια υδατοκαλλιέργεια, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, τον τουρισμό τη ναυτιλία κ.λπ, καθώς και μεταξύ των δραστηριοτήτων αυτών και του περιβάλλοντος, αποσκοπώντας στην ταυτόχρονη επίτευξη οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων (Ehler & Douvere, 2009· Agardy, 2010· Zaucha & Gee, 2019).

Ο ΘΧΣ έχει τρισδιάστατο χαρακτήρα, καθώς ρυθμίζει και ζητήματα χρήσεων που εντοπίζονται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, τον πυθμένα, αλλά και τον χρόνο άσκησης των δραστηριοτήτων. Ο ΘΧΣ θέτει ως βασικό στόχο τη διαχείριση των υπό εξέλιξη δραστηριοτήτων και τον προσανατολισμό της μελλοντικής ανάπτυξης μιας θαλάσσιας περιοχής (ΕΕΚ, 2008). Στις μεγάλες κλίμακες ενδείκνυται να θέτει τις στρατηγικές επιλογές για τη συνολική διαχείριση του θαλάσσιου χώρου διασφαλίζοντας τη συμβατότητα των επιλογών του ΘΧΣ με τις εθνικές και περιφερειακές χωρικές πολιτικές, όπως αυτές προκύπτουν από τα αντίστοιχα χωροταξικά πλαίσια, τον αναπτυξιακό προγραμματισμό σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, τις τομεακές πολιτικές εθνικού επιπέδου (πολιτική μεταφορών, ενέργειας, βιομηχανίας κ.λπ.) και τις ευρωπαϊκές και διεθνείς συμβάσεις. Στις μικρότερες κλίμακες, δηλαδή του υποκείμενου σχεδιασμού, ενδείκνυται να εξειδικεύει τις επιλογές που υιοθετούνται στα υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού (εθνικό, περιφερειακό) στη βάση των τοπικών ιδιαιτεροτήτων, να διευθετεί συγκρουόμενες, ανταγωνιστικές τομεακές προτεραιότητες και να προωθεί συνέργειες μεταξύ των τομεακών προτεραιοτήτων, όπου αυτό είναι δυνατόν (Γουργιώτης & Τσιλιμίγκας, 2021).

Όσον αφορά την τυπολογία των Θαλάσσιων Χωροταξικών Σχεδίων (ΘΧΣχ) σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η σχετική έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ανέδειξε ότι ο ΘΧΣ δεν ταυτίζεται με τη «ζωνοποίηση» (zoning) ούτε με το «θαλάσσιο σχεδιασμό διατήρησης» (marine conservation planning) ή τη «διαχείριση παράκτιων ζωνών» (coastal zone management) (ECIEEA κ.ά., 2022). Ο ΘΧΣ επεκτείνεται σε περιοχές ανοικτής θάλασσας και αφορά σχεδιασμό πολλαπλών στόχων (Ehler, 2012). Επιπρόσθετα, έχει επισημανθεί ότι πρέπει να αποφευχθεί η αντιμετώπιση του θαλάσσιου χώρου με τον ίδιο τρόπο που αντιμετωπίζεται ο χερσαίος, λόγω των σημαντικά διαφορετικών χρήσεων και δραστηριοτήτων, της έλλειψης ιδιωτικής ιδιοκτησίας στον θαλάσσιο χώρο και των διαφορετικών θεσμικών και διοικητικών δομών (Βασενχόβεν, 2017· Parageorgiou & Kyvelou, 2018· Γουργιώτης κ.ά., 2023).

Για να είναι αποτελεσματικός ο ΘΧΣ πρέπει να περιλαμβάνει τη διάσταση της οικοσυστημικής (ecosystem-based) θεώρησης, δηλαδή την ενσωμάτωση βιολογικών, κοινωνικών και οικονομικών παραγόντων σε μια ολοκληρωμένη στρατηγική με στόχο την προστασία και την ενίσχυση της βιωσιμότητας των φυσικών πόρων. Πρέπει, επίσης, να είναι ολοκληρωμένος σε όλους τους τομείς, υπηρεσίες και επίπεδα διακυβέρνησης, να βασίζεται στον τόπο ή στην περιοχή (με επίκεντρο μια συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή ή οικοσύστημα), να είναι προσαρμοστικός (ικανός να ενσωματώνει την αλλαγή), στρατηγικός με στόχευση το μακροπρόθεσμο μέλλον και συμμετοχικός με ενεργό συμμετοχή των ενδιαφερομένων (Ehler & Douvere, 2009).

Με την παραπάνω προσέγγιση μπορεί να επιτευχθεί ο στόχος της Οδηγίας της ΕΕ για τον

ΘΧΣ (EC, 2014), η οποία θεωρεί τον ΘΧΣ «οριζόντιο εργαλείο πολιτικής που επιτρέπει στις δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη να εφαρμόζουν μια συντονισμένη, ολοκληρωμένη και διασυνοριακή προσέγγιση». Όπως αναφέρει η ίδια Οδηγία, «η εφαρμογή μιας προσέγγισης με βάση το οικοσύστημα θα συμβάλει στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης και μεγέθυνσης των θαλάσσιων και παράκτιων οικονομιών και της βιώσιμης χρήσης των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων».

Σύμφωνα με έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 2022 (ECIEEA κ.ά., 2022), όλα τα ΘΧΣχ περιλαμβάνουν μεγάλο εύρος τομέων και θεμάτων προστασίας. Όλα τα ΘΧΣχ είναι χωρικά εξειδικευμένα και παρουσιάζουν σχέδια ζωνών χρήσεων (zoning plans), όπου συμπεριλαμβάνονται κανονιστικές ρυθμίσεις, δηλαδή περιγράφεται ποιες δραστηριότητες προβλέπονται και πού. Διαπιστώνεται επίσης ότι συνολικά έξι από τα δεκαεννέα κράτη μέλη που έχουν θεσμοθετήσει ή έχουν υπό έγκριση ΘΧΣχ (Πίνακας 1), έχουν χρησιμοποιήσει την οικοσυστημική προσέγγιση, ενώ δώδεκα από αυτά χρησιμοποίησαν την «ολοκληρωμένη χρήση» (integrated use), όπου δηλαδή τα χαρακτηριστικά και οι επιπτώσεις του οικοσυστήματος εξισορροπούνται με άλλα οφέλη. Στην πρώτη περίπτωση, τα ΘΧΣχ εκπονούνται υπό την προϋπόθεση ότι οι επιπτώσεις στο οικοσύστημα καθορίζουν τι μπορεί και τι δεν μπορεί να αναπτυχθεί. Στη δεύτερη περίπτωση, οι επιπτώσεις στο οικοσύστημα εξισορροπούνται με άλλα συμφέροντα.

Πίνακας 1. Κατάσταση εφαρμογής των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων την 1η Δεκεμβρίου 2021. Πηγή: ECIEEA κ.ά.: Ίδια επεξεργασία.

Κράτη μέλη που διέθεταν ήδη ΘΧΣ	Κράτη μέλη που διέθεταν ΘΧΣ υπό έγκριση	Κράτη μέλη που είχαν προσχέδιο ΘΧΣ υπό προετοιμασία
Βέλγιο	Ιταλία	Ελλάδα
Γερμανία	Πορτογαλία	Κροατία
Δανία	Σουηδία	Ρουμανία
Φιλανδία	Βουλγαρία	
Γαλλία	Κύπρος	
Ιρλανδία	Εσθονία	
Λιθουανία	Ισπανία	
Λετονία		
Μάλτα		
Ολλανδία		
Πολωνία		
Σλοβενία		

Ανάμεσα στις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή του ΘΧΣ αναφέρονται η οικοσυστημική προσέγγιση, η ιεράρχηση των χρήσεων του θαλάσσιου χώρου και η πρόβλεψη χώρου στη θάλασσα για την υλοποίηση συγκεκριμένων πολιτικών, προβλέποντας ταυτόχρονα χώρο για «μελλοντικές χρήσεις». Άλλες προκλήσεις αφορούν, για παράδειγμα, θέματα συλλογής και σύνταξης δεδομένων και πληροφοριών και τη συνοχή του ΘΧΣχ ενός κράτους έναντι των γειτονικών κρατών. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στις συγκρούσεις σε σχέση με τις διαφορετικές χρήσεις των θαλάσσιων περιοχών και στον τρόπο με τον οποίο μπορεί να

αντιμετωπιστεί η οδηγία για τον ΘΧΣ. Επισημαίνονται τέσσερις κύριοι τύποι συγκρούσεων που αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χρήση του θαλάσσιου χώρου: διατήρηση της φύσης έναντι της αλιείας, διατήρηση της φύσης έναντι των εξορυκτικών δραστηριοτήτων, διατήρηση της φύσης έναντι της ανάπτυξης υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και ανάπτυξη υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας έναντι της αλιείας (ECIEEA κ.ά., 2022).

Η διαδικασία θεσμοθέτησης των ΘΧΣχ και οι διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη συνέβαλαν στην αντιμετώπιση των συγκρούσεων όσον αφορά τη χρήση του θαλάσσιου χώρου. Οι φορείς αυτοί (εμπειρογνώμονες συμπεριλαμβανομένων των αναθετουσών αρχών των κρατών μελών, των μελών της πλατφόρμας MSP, των εκπροσώπων των περιφερειακών συμβάσεων για τις θάλασσες –Regional Seas Conventions– και του προσωπικού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής), χρησιμοποίησαν επίσης πρόσθετες στρατηγικές για την αντιμετώπιση των υφιστάμενων συγκρούσεων, όπως είναι η δια-διοικητική συνεργασία μέσω της δημιουργίας ειδικών ομάδων εργασίας ή και ad-hoc ομάδων, καθώς και η έγκαιρη και διασυνοριακή διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς του θαλάσσιου χώρου και με γειτονικά κράτη μέλη σχετικά με τα ΘΧΣχ για τον εντοπισμό πιθανών συγκρούσεων. Σε γενικές γραμμές, τα κράτη μέλη της ΕΕ θεωρούν τον ΘΧΣ ένα (δυναμικό) εργαλείο για την εκπλήρωση των στόχων διαφόρων νομοθεσιών της ΕΕ. Τα κράτη μέλη που ήταν πιο προχωρημένα, έχοντας εκπονήσει νωρίτερα ένα ΘΧΣχ, ήταν θετικά απέναντι στον ΘΧΣ και θεωρούν το ΘΧΣχ ένα χρήσιμο εργαλείο για την ολοκληρωμένη διαχείριση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα. Η κατανομή του χώρου στις δραστηριότητες και η καταγραφή των δραστηριοτήτων βοηθούν στην επίτευξη των στόχων και των σκοπών. Η Οδηγία 2014/89/ΕΕ συνέβαλε αναμφίβολα στη μεταφορά των στόχων της ΕΕ σε τοπικό επίπεδο. Ωστόσο, για τις περιφερειακές θάλασσες με πολλές τρίτες χώρες η επίτευξη των στόχων της πολιτικής της ΕΕ παραμένει πιο δύσκολη (ECIEEA κ.ά., 2022).

Βάσει των παραπάνω, στόχος του άρθρου είναι αρχικά να παρουσιάσει το εννοιολογικό πλαίσιο του ΘΧΣ στην Ελλάδα, και συγκεκριμένα τη θέση του στη διάρθρωση του συστήματος χωρικού σχεδιασμού, το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του και την αλληλεπίδραση μεταξύ θαλάσσιου και χερσαίου χωρικού σχεδιασμού. Στη συνέχεια, βάσει του θεσμικού πλαισίου και με εισροές από την εμπειρία άλλων ευρωπαϊκών κρατών, παρουσιάζονται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της πρότασης του πρώτου για την Ελλάδα Θαλάσσιου Χωροταξικού Πλαισίου (ΘΧΠ) της Θαλάσσιας Χωρικής Ενότητας 1 (ΘΧΕ1), που καλύπτει την ευρύτερη περιοχή του Βορείου Αιγαίου, και τα βασικά στοιχεία της πρότασης.

2. Εθνικό θεσμικό πλαίσιο για τον ΘΧΣ και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του

Ο ΘΧΣ ενσωματώθηκε στο υφιστάμενο σύστημα χωρικού σχεδιασμού με τη θεσμοθέτηση του Ν. 4546/2018 «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ “περί θεσπίσεως πλαισίου για το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (ΘΧΣ) και άλλες διατάξεις”» (ΦΕΚ Α' 101/12.06.2018), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με τον Ν. 4759/2020. Μέσα από αυτό το θεσμικό πλαίσιο τίθεται πλέον και στο επίσημο σύστημα σχεδιασμού της χώρας ως βασική επιδίωξη η προώθηση της θαλάσσιας οικονομίας, της βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων περιοχών και η βιώσιμη αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων, ενώ συνολικά επιδιώκεται η συνοχή μεταξύ χερσαίου και θαλάσσιου χώρου (Στεφανή κ.ά., 2016).

Δύο είναι τα εργαλεία εφαρμογής του ΘΧΣ σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν. 4546/2018: α) η Εθνική Χωρική Στρατηγική για τον Θαλάσσιο Χώρο (ΕΧΣΘΧ), η οποία αποτελεί μέρος της εθνικής χωρικής στρατηγικής του άρθρου 3 του Ν. 4447/2016 και β) τα Θαλάσσια Χωροταξικά Πλαίσια (ΘΧΠ), τα οποία αντιστοιχούν στο περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού του άρθρου 2 του Ν. 4447/2016, όπως αυτό τροποποιήθηκε και ισχύει με τον Ν. 4759/2020. Σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν. 4759/2020, τα ΘΧΠ αντιστοιχούν στο περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού, αναφέρονται σε θαλάσσιες χωρικές ενότητες οι οποίες μπορεί να είναι υπο-περιφερειακής, περιφερειακής ή διαπεριφερειακής κλίμακας, όπως καθορίζονται ειδικότερα από την ΕΧΣΘΧ, και αποτελούν στρατηγικό χωρικό σχεδιασμό (Γουργιώτης & Τσιλιμίκας, 2021).

Ειδικότερα στο άρθρο 8 του Ν. 4546/2018, το οποίο αναφέρεται στο περιεχόμενο του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, ο ΘΧΣ προσδιορίζει την κατανομή υφιστάμενων και μελλοντικών δραστηριοτήτων και χρήσεων στις θαλάσσιες περιοχές και στις παράκτιες ζώνες, αλλά και τις αλληλεπιδράσεις των δραστηριοτήτων και των χρήσεων, μεταξύ των οποίων είναι η παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες και συμβατικές πηγές και η όδευση υποβρύχιων καλωδίων και αγωγών. Με τη λογική του εν λόγω νόμου υιοθετούνταν ο ενιαίος σχεδιασμός του οικοσυστήματος της ακτογραμμής με τον θαλάσσιο χώρο. Αυτή η προσέγγιση ενείχε τον κίνδυνο να δημιουργηθούν συγκρούσεις με άλλα σχέδια που αφορούν τον παράκτιο χώρο, και κυρίως τα ήδη θεσμοθετημένα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια (ΠΧΠ). Για τον λόγο αυτό, ο Ν. 4759/2020 τροποποίησε αυτή την πρόβλεψη του Ν. 4546/2018 και αποσύνδεσε τον σχεδιασμό του χερσαίου παράκτιου χώρου από τον ΘΧΣ. Αφαίρεσε, δηλαδή, από τις «αρμοδιότητες» του ΘΧΣ τον σχεδιασμό των χρήσεων της παράκτιας ζώνης που είχε προβλέψει ο Ν. 4546/2018, καθώς τα ΠΧΠ περιλαμβάνουν ήδη κατευθύνσεις ή/και ρυθμίσεις για το χερσαίο τμήμα του παράκτιου χώρου, ενώ ορισμένα έχουν κατευθύνσεις και για το θαλάσσιο τμήμα.

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του ΘΧΣ καθορίζεται στο άρθρο 2 του Ν. 4546/2018, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 18 του Ν. 4759/2020. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι ο ΘΧΣ «εφαρμόζεται στον θαλάσσιο χώρο, δηλαδή στα θαλάσσια ύδατα και στο θαλάσσιο τμήμα της παράκτιας ζώνης [...]». Τα θαλάσσια ύδατα περιλαμβάνουν, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 1 του Ν. 3983/2011, τα ύδατα, τον θαλάσσιο βυθό και το υπέδαφος στη θαλάσσια πλευρά της γραμμής

βάσης από την οποία μετρίεται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης έως τα όρια της περιοχής όπου η Ελληνική Δημοκρατία έχει κυριαρχικά δικαιώματα ή ασκεί δικαιοδοσία σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, που κυρώθηκε με τον Ν. 2321/1995.

Ως παράκτια ζώνη ορίζεται στο άρθρο 3 παρ. 5 του Ν. 4546/2018 (όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 19 του Ν. 4759/2020) «η γεωμορφολογική περιοχή εκατέρωθεν της ακτογραμμής, στην οποία η αλληλεπίδραση μεταξύ του θαλάσσιου και του χερσαίου τμήματος αποκτά τη μορφή πολύπλοκων συστημάτων οικολογικών στοιχείων και πόρων αποτελούμενων από βιοτικές και αβιοτικές συνιστώσες που συνυπάρχουν και αλληλοεπιδρούν με τις ανθρώπινες κοινότητες και τις σχετικές κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες». Σημειώνεται ότι τα πεδία εφαρμογής, τόσο της ΕΧΣΘΧ, όσο και των ΘΧΠ, δεν θίγουν τη χάραξη και την οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών, όπως αυτές προκύπτουν από τις διατάξεις της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (άρθρο 2 παρ. 3 του Ν. 4546/2018, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει).

Οι θαλάσσιες ζώνες της Ελλάδας ορίζονται από τις διατάξεις της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Οι ζώνες αυτές είναι η χωρική θάλασσα (ή αιγιαλίτιδα ζώνη), η υφαλοκρηπίδα, και η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ). Ο ΘΧΣ καλύπτει όλες τις θαλάσσιες ζώνες χωρίς διακρίσεις. Οι σχετικές οικονομικές δραστηριότητες επιτρέπονται τόσο στη χωρική θάλασσα, όσο και στην υφαλοκρηπίδα και την ΑΟΖ. Συνεπώς, τα άκρα όρια των θαλάσσιων ζωνών της Ελλάδος που οφείλουν να περιλαμβάνονται στον ΘΧΣ συμπίπτουν με τα άκρα όρια της υφαλοκρηπίδας (και της ΑΟΖ) (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2021).

Οι ρυθμίσεις του Ν. 4759/2020 (άρθρο 17) για την αποσύνδεση του χερσαίου παράκτιου χώρου από τις διατάξεις για τη θαλάσσια χωροταξία, παράλληλα με την απαίτησή του να λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας κατά την κατάρτιση, αξιολόγηση και εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στο πλαίσιο των αρχών της οικοσυστημικής προσέγγισης (άρθρο 5 παρ.1 του Ν. 4546/2018, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει), καταδεικνύουν την ανάγκη να προδιαγράφεται και ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο συμμόρφωσης και συμβατότητας με τον υφιστάμενο χωροταξικό σχεδιασμό, καθώς και με τις προτεραιότητες για τις υποχρεώσεις που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις (όπως η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης).

Σύμφωνα με την ισχύουσα χωροταξική νομοθεσία προβλέπονται η εναρμόνιση, η εξειδίκευση και η συμπλήρωση μεταξύ των διαφόρων επιπέδων χωροταξικών πλαισίων. Έτσι, στο σχέδιο ΥΑ για τη ΕΧΣΘΧ (ΥΠΕΝ, 2022) αναφέρεται συγκεκριμένα ότι τα ΘΧΠ δεσμεύονται από τις ρυθμίσεις και εναρμονίζονται προς τις κατευθύνσεις των ΕΧΠ (ως υπερκείμενος σχεδιασμός) ανεξαρτήτως του χωρικού πεδίου εφαρμογής τους (χερσαίος ή θαλάσσιος χώρος). Δεσμεύονται, επίσης, από τις ρυθμίσεις και εναρμονίζονται προς τις κατευθύνσεις των ΠΧΠ για το τμήμα που αφορά τον χερσαίο χώρο (συμπεριλαμβανομένου και του χερσαίου παράκτιου χώρου). Στο ίδιο σχέδιο ΥΑ προβλέπεται ότι τα ΘΧΠ, κατά την κατάρτισή τους, λαμβάνουν υπόψη τις κατευθύνσεις των ΠΧΠ για το τμήμα που αφορά τον θαλάσσιο χώρο (θαλάσσια ύδατα και θαλάσσιο τμήμα της παράκτιας ζώνης), έτσι ώστε να αλληλοτροφοδοτούνται με απώτερο στόχο τη συνεκτικότητα μεταξύ του θαλάσσιου και του χερσαίου περιφερειακού χωροταξικού πλαισίου (ΥΠΕΝ, 2022).

3. Μεθοδολογική προσέγγιση εκπόνησης της πρότασης του ΘΧΠ της ΘΧΕ1 και κρίσιμες εισροές

3.1 Μεθοδολογία επεξεργασίας της πρότασης του ΘΧΠ

Το ΘΧΠ της ΘΧΕ1 εκπονήθηκε με τη μορφή πιλοτικού σχεδίου στα πλαίσια του έργου «Διασυνοριακή συνεργασία για εφαρμογή θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού» με ακρωνύμιο «ΘΑΛ-ΧΩΡ 2». Η κατάρτιση του ΘΧΠ διαρθρώθηκε σε δύο φάσεις. Η Φάση Α περιλαμβάνει μια εκτεταμένη ανάλυση και αξιολόγηση των χωρικών και αναπτυξιακών δεδομένων, όπως και των παραγόντων εξελίξεων της ΘΧΕ1. Η Φάση Β αφορά τη διατύπωση της πρότασης του ΘΧΠ, η προσέγγιση και η παρουσίαση της οποίας αποτελεί αντικείμενο του παρόντος άρθρου.

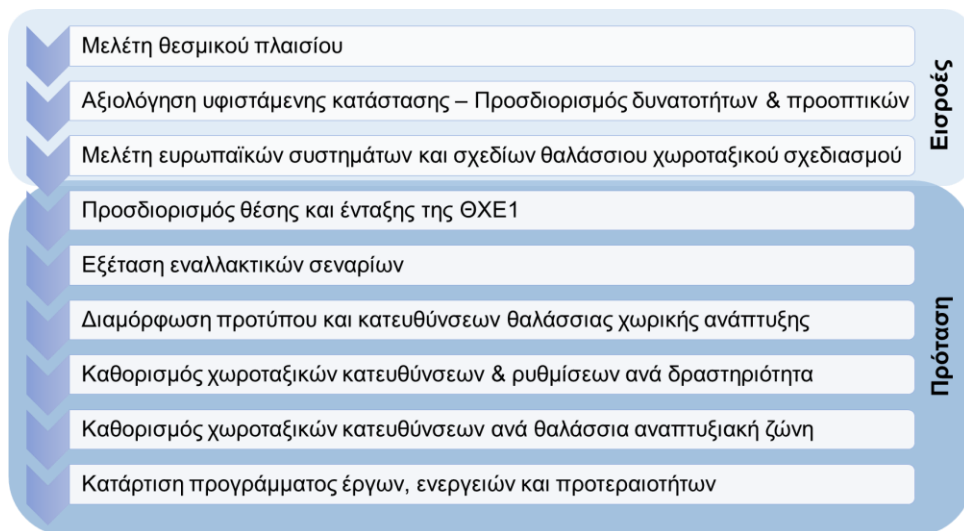
Κρίσιμη παράμετρος για την εκπόνηση σχεδίων χωρικού σχεδιασμού αποτελεί η ύπαρξη κατάλληλων τεχνικών προδιαγραφών οι οποίες καθοδηγούν τη διαδικασία κατάρτισής τους. Στο ελληνικό σύστημα σχεδιασμού, σε περιφερειακό επίπεδο, υφίστανται επίσημες προδιαγραφές για τα ΠΧΠ, δηλαδή για τον χερσαίο, αλλά όχι για τον θαλάσσιο χώρο. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι από πλευράς Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπήρξε ένα σχέδιο τεχνικών προδιαγραφών εκπόνησης μελετών ΘΧΠ, οι οποίες ήταν σε πλήρη αντιστοιχία με αυτές των ΠΧΠ. Οι ιδιαιτερότητες και απαιτήσεις, όμως, του θαλάσσιου χώρου και οι σημαντικές διαφορές του με τον χερσαίο χώρο, κατέδειξαν ότι αυτές οι προδιαγραφές ήταν σε μεγάλο βαθμό προσανατολισμένες στα χωρικά χαρακτηριστικά και τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον χερσαίο χώρο. Έτσι, από την αρχή του παρόντος εγχειρήματος, έγινε κατανοητό ότι θα έπρεπε να δομηθεί μια μάλλον διαφορετική προσέγγιση για τον χωρικό σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου και να διαμορφωθεί μια ολοκληρωμένη μεθοδολογική προσέγγιση για την εκπόνηση του υπό μελέτη πιλοτικού ΘΧΠ, προσαρμοσμένη φυσικά στο ελληνικό σύστημα σχεδιασμού.

Το βασικό πλαίσιο για το περιεχόμενων αυτών των σχεδίων δίνεται από το άρθρο 8 του Ν. 4546/2018 (όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 24 του Ν. 4759/2020), βάσει του οποίου τα ΘΧΠ παρέχουν κατευθύνσεις χωρικής ανάπτυξης και οργάνωσης όπως και ρυθμίσεις, όπου απαιτείται, ιδίως για:

- την αποτίμηση, ανάδειξη και αξιοποίηση των ιδιαίτερων αναπτυξιακών και εν γένει χωρικών χαρακτηριστικών της ΘΧΕ1 για την ισότιμη ένταξή της στον εθνικό, ενωσιακό και διεθνή χώρο,
- τη χωρική διάρθρωση των βασικών παραγωγικών τομέων και κλάδων που χωροθετούνται στον θαλάσσιο χώρο της ΘΧΕ1,
- τη χωρική διάρθρωση των θαλάσσιων δικτύων μεταφορών και της λοιπής τεχνικής υποδομής που αναπτύσσεται στη θάλασσα,
- τη διάρθρωση της ΘΧΕ1 σε επιμέρους ζώνες,
- την ανάδειξη, προβολή και προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου και τη διαχείριση κινδύνων,
- τον προσδιορισμό ενεργών παρεμβάσεων και προγραμμάτων χωροταξικού χαρακτήρα.

Βάσει των προβλέψεων της κείμενης νομοθεσίας και των εξεταζόμενων παραδειγμάτων ευρωπαϊκών χωρών (όπως αναλύονται στη συνέχεια), διαρθρώθηκε η μεθοδολογική προσέγγιση – και, επομένως, η δομή της πρότασης του ΘΧΠ της ΘΧΕ1. Αναλυτικότερα, η μεθοδολογική προσέγγιση για την εκπόνηση της πρότασης του ΘΧΠ συγκροτείται από τα βήματα που απεικονίζονται στο Σχήμα 1.

Σχήμα 1. Βήματα μεθοδολογίας εκπόνησης της πρότασης του ΘΧΠ για την ΘΧΕ1.



3.2. Εισροές από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και προσδιορισμός δυνατοτήτων και προοπτικών

Οι κρίσιμες εισροές για την υφιστάμενη κατάσταση και τον προσδιορισμό των δυνατοτήτων και προοπτικών προέρχονται πρωτίστως από τη Φάση Α του ερευνητικού έργου «ΘΑΛ-ΧΩΡ 2». Επιπλέον, λήφθηκαν υπόψη τα αποτελέσματα του στρατηγικού έργου «Διασυνοριακή συνεργασία για ανάπτυξη θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού» («ΘΑΛ-ΧΩΡ 1») και ιδίως το παραδοτέο 3.4.3: «Έκθεση συγκρούσεων & συμβατοτήτων ΠΜΑ» (Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Ειδικός Λογαριασμός Έρευνας, 2015). Επίσης, μελετήθηκε διεξοδικά το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις προστατευόμενες περιοχές της χώρας.

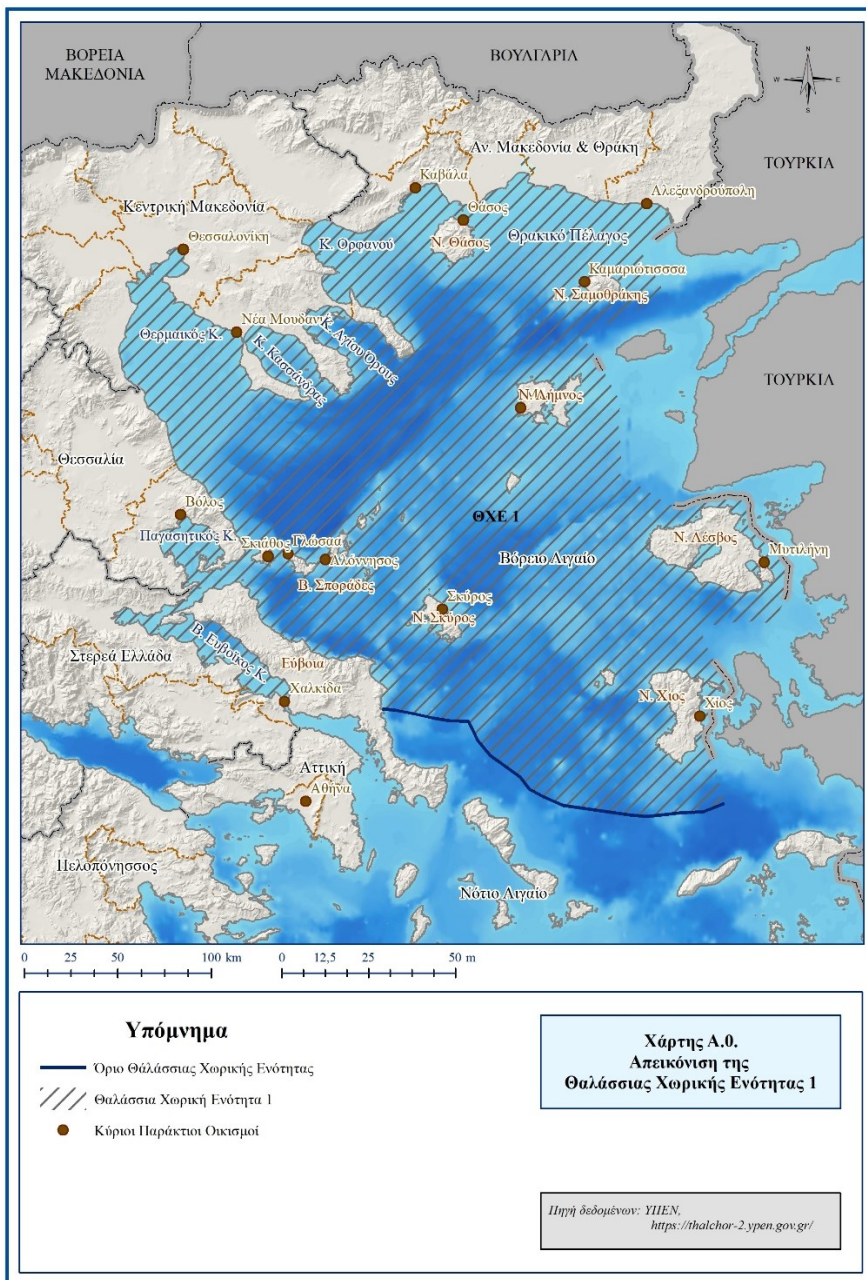
Η ΘΧΕ1, είναι μια από τις τέσσερις ΘΧΕ που προτείνει η ΕΧΣΟΧ, όπως παρουσιάζονται στο Σχήμα 2.

Σχήμα 2. Θαλάσσιες χωρικές ενότητες. Πηγή: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Πολεοδομίας, 2021.



Η ΘΧΕ1 περιλαμβάνει τα θαλάσσια ύδατα τα οποία υπάγονται στην κυριαρχία της Ελληνικής Δημοκρατίας ή εντός των οποίων αυτή ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα ή δικαιοδοσία. Εντάσσεται στην υποδιαίρεση «Αιγαίο Πέλαγος – Ανατολική Μεσόγειος (Θάλασσα της Λεβαντίνης)» (Ν. 3983/2011, άρ. 5 παρ. 2), και σε αυτή τη χωρική ενότητα έχουν θαλάσσιο μέτωπο οι Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, Κεντρικής Μακεδονίας, Θεσσαλίας, τμήμα της Στερεάς Ελλάδος και τμήμα του Βορείου Αιγαίου (Σχήμα 3).

Σχήμα 3. Η θέση της ΘΧΕ1. Πηγή: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2023.



Η έκταση της ΘΧΕ1 ανέρχεται σε 66.813 τ.χλμ., και το μήκος της ακτογραμμής του χερσαίου χώρου στον οποίο έχει μέτωπο είναι 4.939 χλμ. Παρότι είναι η μικρότερη σε έκταση ΘΧΕ, παρουσιάζει, όπως περιγράφεται στη συνέχεια, ιδιαίτερα αξιόλογες δυνατότητες και προοπτικές. Αναλυτικότερα, η γεωστρατηγική θέση της είναι μείζονος σημασίας, ενώ ταυτόχρονα εμφανίζει μεγάλη κινητικότητα ως προς τη διέλευση πλοίων, ιδίως στην περιοχή προς τη Θάλασσα του Μαρμαρά. Διαθέτει σπουδαία φυσική και πολιτιστική κληρονομιά, ενώ παράλληλα αναπτύσσονται θαλάσσιες χρήσεις όπως οι υδατοκαλλιέργειες, ο τουρισμός, η εξόρυξη κ.ά., ορισμένες από τις οποίες ιδιαίτερα δυναμικά. Ως εκ τούτου, η αυξανόμενη ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο χώρο της περιοχής δημιουργεί την ανάγκη για ολοκληρωμένο σχεδιασμό του με σκοπό την, κατά το μέγιστο δυνατό, αποτροπή όξυνσης των συγκρούσεων μεταξύ των διαφορετικών χρήσεων.

Η θέση της ΘΧΕ1 προσδιορίζεται από τον χαρακτήρα της, ο οποίος την καθιστά σημαντική γεωπολιτικά. Είναι περιοχή στην ανατολική μεθόριο τόσο της Ελλάδας, όσο και της Ευρώπης, που αποτελεί τμήμα του διεθνούς θαλάσσιου άξονα που συνδέει τις ηπείρους Ευρώπη, Ασία και Αφρική. Η γειτνίαση με την Τουρκία συμβάλλει καθοριστικά στις οικονομικές και άλλες σχέσεις που αναπτύσσει η Ελλάδα με τη συγκεκριμένη χώρα. Ταυτόχρονα, η γεωγραφική εγγύτητα της ΘΧΕ1 με τη Μέση Ανατολή επιφέρει συνέπειες στα κοινωνικά και πολιτικά δρώμενα της περιοχής. Ο νησιωτικός χαρακτήρας της, τέλος, σε συνδυασμό με την ανεπαρκή διασύνδεση με το βασικό αναπτυξιακό δίκτυο της χώρας, δημιουργούν συνθήκες απομόνωσης.

Πέρα από τη γεωγραφική σημασία της περιοχής, ο σημαντικός της ρόλος στον εθνικό χώρο καθορίζεται και από τις παραγωγικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται ή προγραμματίζονται να εγκατασταθούν στη ΘΧΕ1 (Σχήμα 4). Οι δραστηριότητες αυτές αφορούν την αλιεία, τις υδατοκαλλιέργειες, την παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου, την παραγωγή αιολικής ενέργειας (υπεράκτια αιολικά πάρκα) και τον τουρισμό.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Φάσης Α του ΘΧΠ της ΘΧΕ1 (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας 2022), οι κλάδοι της αλιείας και των θαλάσσιων υδατοκαλλιεργειών είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για την περιοχή, καθώς συνεισφέρουν στην τοπική αλλά και την εθνική οικονομία. Ειδικότερα ως προς τον κλάδο της αλιείας, ο οποίος λειτουργεί κυρίως συμπληρωματικά με άλλους κλάδους, στη ΘΧΕ1 συλλέγεται περίπου το 70% των συνολικών αλιευμάτων της χώρας· ο κλάδος της αλιείας εμφανίζει μεγαλύτερη ανάπτυξη στη ΘΧΕ1 σε σχέση με το ευρύτερο Αιγαίο Πέλαγος, αφού λόγω της γειτνιάσής της με τη Μαύρη Θάλασσα παρουσιάζει μεγαλύτερη συγκριτικά παραγωγικότητα νερών και, ως εκ τούτου, ιχθυοαποθεμάτων. Ο κλάδος των υδατοκαλλιεργειών εμφανίζει δυναμική εξέλιξη με αποτέλεσμα την ενίσχυση του ρόλου της ΘΧΕ1 στο παραγωγικό χωρικό σύστημα. Οι υδατοκαλλιέργειες και ιδίως οι ιχθυοκαλλιέργειες σε πλωτά συστήματα εμφανίζουν μεγαλύτερη δυναμική λόγω της εξαγωγής προϊόντων ιχθυοκαλλιέργειας στο εξωτερικό.

Ο τουρισμός που αναπτύσσεται κυρίως στην παράκτια ζώνη της ΘΧΕ1 αποτελεί τον πιο κερδοφόρο κλάδο. Ο θαλάσσιος τουρισμός (τουρισμός yachting, τουρισμός κρουαζιέρας και καταδυτικός τουρισμός αναψυχής) δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένος στη ΘΧΕ1, με εξαίρεση τον

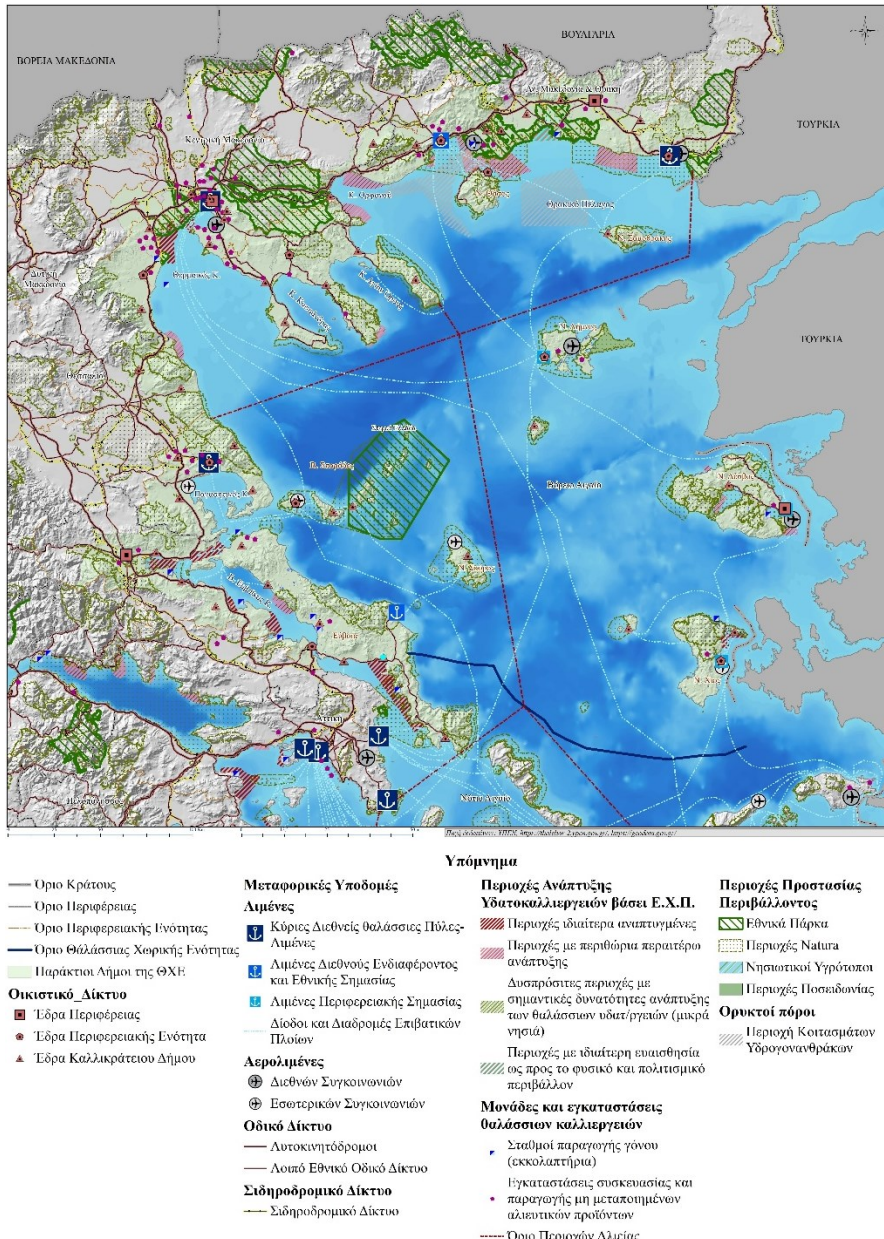
τουρισμό yachting που παρουσιάζει ανάπτυξη κυρίως στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, λόγω των υποδομών που αυτή διαθέτει. Οι πολιτικές που αφορούν τον τουρισμό, ιδιαίτερα στην εποχή μετά την πανδημία COVID-19, θέτουν τον θαλάσσιο τουρισμό στο επίκεντρο και προσδίδουν έναν διαφορετικό ρόλο στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο, αναδεικνύοντας τις διάφορες μορφές θαλάσσιου τουρισμού. Ο ενάλιος, επίσης, φυσικός και πολιτιστικός πλούτος του θαλάσσιου χώρου της ΘΧΕ1 ανοίγει νέες προοπτικές για την ανάπτυξη εναλλακτικών τουριστικών προϊόντων εμπειρίας στον χώρο αυτό, με σημαντικό αναπτυξιακό αποτύπωμα, ιδιαίτερα για τις απομονωμένες νησιωτικές περιοχές.

Στον ενεργειακό τομέα, το σημαντικό αιολικό δυναμικό που διαθέτει το Αιγαίο Πέλαγος φαίνεται να ευνοεί την εγκατάσταση υπεράκτιων αιολικών πάρκων, για τα οποία υπάρχει εκδηλωμένο επενδυτικό ενδιαφέρον (αιολικοί σταθμοί με άδεια παραγωγής και αιολικοί σταθμοί σε αξιολόγηση). Γενικά, τα ενεργειακά δίκτυα της ΘΧΕ1 αξιολογούνται ως ιδιαίτερως σημαντικά και αναμένεται να αναπτυχθούν περαιτέρω τα επόμενα έτη στο πλαίσιο της ανάπτυξης τόσο των υπεράκτιων αιολικών πάρκων, όσο και των σχεδιαζόμενων ηλεκτρικών διασυνδέσεων του νησιωτικού χώρου, σύμφωνα με τον εγκεκριμένο σχεδιασμό του Ανεξάρτητου Διαχειριστή Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας για τα έτη 2021-2030.

Σημαντική θέση στο βόρειο τμήμα της ΘΧΕ1 έχει η εκμετάλλευση υποθαλάσσιων κοιτασμάτων πετρελαίου, ενώ πολύ μεγάλη εκτιμάται και η σημασία των σχεδιαζόμενων Ανεξάρτητων Συστημάτων Φυσικού Αερίου (ΑΣΦΑ). Τα σχεδιαζόμενα ΑΣΦΑ εκτιμάται ότι θα αποτελέσουν σημαντική παράμετρο για τον ελλαδικό θαλάσσιο χώρο συνολικότερα, με τη χώρα συνολικά να αποκτά ρόλο ενεργειακού κόμβου διέλευσης φυσικού αερίου δια μέσου της θάλασσας προς τον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο.

Οι υποδομές μεταφορών οργανώνονται σε ένα ενιαίο δίκτυο συνδέοντας το χερσαίο με το θαλάσσιο τμήμα της ΘΧΕ1. Το δίκτυο μεταφορών αποτελείται από λιμένες και αερολιμένες που εξυπηρετούν τη διακίνηση εμπορευμάτων και τη μετακίνηση επιβατών πραγματοποιώντας περιφερειακές, εθνικές και διεθνείς διαδρομές και, επιπλέον, συμβάλλουν στην ενίσχυση του τουριστικού κλάδου κατά τη θερινή κυρίως περίοδο. Από την άποψη των θαλάσσιων δικτύων μεταφορών, το κυριότερο χαρακτηριστικό της ΘΧΕ1 είναι ότι θεωρείται πύλη εισόδου-εξόδου στο Αιγαίο Πέλαγος και ευρύτερα στο βορειοανατολικό τμήμα της Μεσογείου Θάλασσας και στο ανατολικό τμήμα του ευρωπαϊκού χώρου μέσω των στενών του Ελλησπόντου, καθώς και από/προς τη θάλασσα του Μαρμαρά και τον Εύξεινο Πόντο. Η θέση της ΘΧΕ1 στις θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι κομβική, καθώς παρέχει μοναδικά πλεονεκτήματα συνεργασίας με τις χώρες της ευρύτερης περιοχής (παρευξινίες χώρες, Βαλκάνια). Διαφαίνονται σημαντικά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης και ενδυνάμωσης των θαλάσσιων μεταφορών και ιδίως όσων συμμετέχουν σε δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών (ανάπτυξη λειτουργιών μεταφόρτωσης στους θαλάσσιους διαδρόμους) δεδομένης της ολοκλήρωσης σημαντικών έργων μεταφορικής υποδομής (Εγνατία Οδός) και του υπό εξέλιξη σχεδιασμού για τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας.

Σχήμα 4. Οργάνωση υπάρχουσας κατάστασης στην ΘΧΕ1. Πηγή: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2023.



Από περιβαλλοντική άποψη, στη ΘΧΕ1 υπάρχουν πολλές περιοχές φυσικού περιβάλλοντος, με σημαντικότερη το Εθνικό θαλάσσιο πάρκο Βόρειων Σποράδων, το οποίο αποτελεί τη μεγαλύτερη προστατευμένη θαλάσσια περιοχή στην Ευρώπη. Επιπλέον, εντοπίζεται ένα εκτεταμένο δίκτυο ενάλιας αρχαιολογίας, με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση να παρατηρείται στα παράλια της Λέσβου. Σημαντικός ενάλιος αρχαιολογικός πλούτος συγκεντρώνεται και στον θαλάσσιο χώρο της Μαγνησίας και των Σποράδων, όπου ειδικότερα στην Αλόνησο και τον δυτικό Παγασητικό Κόλπο έχει υλοποιηθεί το εμβληματικό έργο που αφορά τη δημιουργία Επισκέψιμων Ενάλιων Αρχαιολογικών Χώρων (ΕΕΑΧ) και Κέντρων Ευαισθητοποίησης και Ενημέρωσης Κοινού (ΚΕΕΚ), με σκοπό την αξιοποίηση και προστασία της ενάλιας φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

Στη συνέχεια, και έχοντας εκτιμήσει την υφιστάμενη κατάσταση και τις παρατηρούμενες τάσεις/δυναμικές, δυνατότητες και προοπτικές της περιοχής μελέτης, θα αναφερθούμε στα σενάρια θαλάσσιας χωρικής ανάπτυξης της ΘΧΕ1 και ειδικότερα στο επικρατέστερο σενάριο που προάγει μια ισόρροπη και βιώσιμη γαλάζια ανάπτυξη της ΘΧΕ1.

3.3 Κρίσιμες εισροές από συστήματα και σχέδια θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού ευρωπαϊκών χωρών

Για τις ανάγκες της διαμόρφωσης της πρότασης εξετάστηκαν και σχέδια θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού άλλων ευρωπαϊκών συστημάτων σχεδιασμού και συγκεκριμένα του Ηνωμένου Βασιλείου, της Εσθονίας, της Γαλλίας, του Βελγίου και της Κύπρου. Όπως διαπιστώθηκε εξ αρχής, τα σχέδια αυτά έχουν παρόμοιο περιεχόμενο και ζητούμενα στοιχεία με αυτά που τίθενται από το ελληνικό σύστημα σχεδιασμού.

Πιο αναλυτικά, για καθεμία από τις εξεταζόμενες χώρες, στο Ηνωμένο Βασίλειο ο θαλάσσιος χώρος χωρίζεται σε έντεκα συνολικά περιφέρειες θαλάσσιου σχεδιασμού, που αφορούν τα παράκτια και υπεράκτια ύδατα. Για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης μελετήθηκαν τα σχέδια South Marine Plan και North East Marine Plan (και τα δύο περιλαμβάνουν τόσο τις παράκτιες, όσο και τις υπεράκτιες αντίστοιχες περιοχές), τα οποία διαθέτουν μια παρόμοια προσέγγιση και μεθοδολογία σχεδιασμού (HM Government, 2018a· 2018b· 2021a· 2021b). Όπως αναφέρεται ρητά και στα σχετικά επίσημα κείμενά τους, τα σχέδια αυτά παρέχουν το πλαίσιο που θα διαμορφώνει και θα ενημερώνει τις αποφάσεις σχετικά με τον τρόπο ανάπτυξης, προστασίας και βελτίωσης των υδάτων των περιοχών τα επόμενα είκοσι χρόνια. Η μεθοδολογία που ακολουθείται περιλαμβάνει αρχικά τον καθορισμό ενός οράματος για την περιοχή. Για την επίτευξή του ορίζονται γενικοί στόχοι που εξειδικεύονται σε πολιτικές οι οποίες αφορούν διάφορες δραστηριότητες και χρήσεις, όπως και οικονομικά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οριζόντια ζητήματα. Για καθεμία από τις πολιτικές αναφέρονται προτάσεις εφαρμογής τους από τις τοπικές αρχές.

Στην Εσθονία το εθνικό θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο, επίσης, περιλαμβάνει αρχικά ένα μακροπρόθεσμο όραμα: για την επίτευξή του αναφέρεται πως θα πρέπει να ακολουθηθεί μια προσέγγιση βασισμένη στο οικοσύστημα όσον αφορά όλες τις παραδοσιακές και νέες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στη θαλάσσια περιοχή της Εσθονίας. Στη συνέχεια,

ορίζονται γενικές και βασικές αρχές χωρικής ανάπτυξης. Για καθέναν από τους εξεταζόμενους τομείς δραστηριότητας παρουσιάζεται η πρόταση σχεδιασμού που περιλαμβάνει τις προτεραιότητες της χωρικής ανάπτυξης, τις κατευθυντήριες γραμμές (γενικές οδηγίες που δίνονται με το σχέδιο) και τις απαιτήσεις (που είναι υποχρεωτικές) (Rahandusministereerium & Hendrikson & Ko, 2019).

Στη Γαλλία από πολύ νωρίς (από το 1975) δημιουργήθηκαν θεσμικές δομές που ανταποκρίνονται στους στόχους της διατήρησης των ακτών και της θάλασσας. Σήμερα η γενική οργάνωση της θαλάσσιας πολιτικής είναι διαρθρωμένη σε ξηρά και θάλασσα γύρω από πόλους με τη συμμετοχή διαφόρων υπουργείων (Drobenko, 2021). Έχουν οριστεί τέσσερις θαλάσσιες λεκάνες/περιοχές ή «θαλάσσιες προσόψεις» (*façades maritimes*). Οι αντίστοιχες τέσσερις στρατηγικές (*Documents Stratégiques de Façade*) συνθέτουν τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας. Η νομική βάση των στρατηγικών αφορά τόσο τη θάλασσα, όσο και την ξηρά αλλά με επιρροή στη θάλασσα, όπου σχέδια και προγράμματα θα πρέπει να είναι συμβατά (ή να καταστούν συμβατά) με τους στόχους και τις διατάξεις των στρατηγικών. Κάθε στρατηγική διαθέτει δύο μέρη: το πρώτο περιλαμβάνει την αρχική αξιολόγηση και τους στρατηγικούς στόχους και το δεύτερο τον μηχανισμό παρακολούθησης και το σχέδιο δράσης (*The European Maritime Spatial Planning Platform*, 2023). Πιο αναλυτικά, οι στρατηγικές οργανώνονται σε τέσσερα μέρη, ενώ προβλέπεται να αναθεωρηθούν σε έξι χρόνια. Το πρώτο μέρος περιλαμβάνει τη λεπτομερή περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης —συμπεριλαμβανομένων των φυσικών και βιολογικών πτυχών και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων—, τις προκλήσεις και το όραμα προς ένα επιθυμητό μέλλον για την ακτογραμμή μέχρι το 2030. Στο δεύτερο μέρος καθορίζονται οι οικονομικοί, κοινωνικοί και περιβαλλοντικοί στόχοι και οι αντίστοιχοι δείκτες απόδοσης, σύμφωνα και με την εθνική στρατηγική για τη θάλασσα και τις ακτές. Οι στόχοι αυτοί συνοδεύονται από έναν «χάρτη καθορισμένων χρήσεων», που χωρίζει τις θαλάσσιες περιοχές σε ζώνες. Οι ζώνες αυτές δεν βασίζονται αποκλειστικά σε διοικητικά και γεωγραφικά όρια, αλλά αντιστοιχούν σε περιοχές με παρόμοια ζητήματα ή δυνατότητες, ως βάση για τη χωρική υλοποίηση στρατηγικών στόχων. Στην στρατηγική της *Eastern Channel – North Sea Basin* ορίζονται δεκαπέντε γενικοί στρατηγικοί στόχοι, οι οποίοι στη συνέχεια εξειδικεύονται σε ειδικούς περιβαλλοντικούς και κοινωνικοοικονομικούς. Στη στρατηγική της *North Atlantic Sea Basin* προσδιορίζονται δεκαπέντε περιβαλλοντικοί και δεκαπέντε κοινωνικοοικονομικοί στόχοι, οι οποίοι εξειδικεύονται σε 56 και 41 ειδικούς στόχους, αντίστοιχα, με συναφείς δείκτες απόδοσης και στόχους. Το τρίτο μέρος περιλαμβάνει τη διαδικασία αξιολόγησης της εφαρμογής της στρατηγικής και το τέταρτο μέρος αποτελεί το σχέδιο δράσης. Για παράδειγμα η στρατηγική για την *Eastern Channel – North Sea Basin* οργανώνεται σε οκτώ ζώνες, ενώ η στρατηγική *North Atlantic Sea Basin* σε δεκατρείς ζώνες (*DIRMer MEMNor*, 2019· *Ministère de la Transition écologique et solidaire et al.*, 2019· *Ministère de la mer*, 2021).

Στο Βέλγιο, το θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο για την περίοδο 2014-2020 ακολουθεί μια παρόμοια προσέγγιση με τις προαναφερόμενες. Αρχικά, μετά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθορίζεται το όραμα και οι μακροπρόθεσμοι στόχοι, οι οποίοι μεταφράζονται σε συγκεκριμένους στόχους ταξινομημένους σε τέσσερις κατηγορίες: συγκεκριμένα περιβαλλοντικούς, κοινωνικούς (συμπεριλαμβανομένων των πολιτιστικών και έρευνας στόχων), οικονομικούς και ασφάλειας. Οι στόχοι αυτοί δεν είναι δεσμευτικοί από μόνοι τους αλλά αποτελούν τη βάση για τα δεσμευτικά μέτρα, τα οποία διαθέτουν χωρική διάσταση. Ουσιαστικά, το μακροπρόθεσμο όραμα, το οποίο είναι καθοριστικό για τους οικονομικούς, κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και ασφάλειας στόχους, βραχυπρόθεσμο (έξι χρόνια) μεταφράζεται σε αποφάσεις πολιτικής για κάθε δραστηριότητα, χρήση και προστασία της περιοχής μελέτης. Αυτές οι χωρικές αποφάσεις για τον χρονικό ορίζοντα μέχρι το 2020 είναι δεσμευτικές (Marine Environment Service, 2014). Αξίζει να σημειωθεί πως το 2020 τέθηκε σε ισχύ το νέο βελγικό θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο για την περίοδο 2020-2026.

Παρόμοια με την παραπάνω προσέγγιση παρατηρείται και στο θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο της Κύπρου. Αρχικά ορίζεται ένα όραμα για τα θαλάσσια ύδατα της Κυπριακής Δημοκρατίας, για την επίτευξη του οποίου καθορίζονται στρατηγικές κατευθύνσεις. Στη συνέχεια οι κατευθύνσεις αυτές εξειδικεύονται σε τέσσερις στρατηγικούς στόχους με γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη: γαλάζια οικονομία, κοινωνική συνοχή, προστασία του περιβάλλοντος και διακυβέρνηση. Για την υλοποίηση του οράματος βάσει των τεσσάρων αυτών στόχων τίθενται ειδικοί στόχοι που αφορούν κάθε αναπτυξιακό τομέα (αλιεία και υδατοκαλλιέργεια, ενέργεια, θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός, ναυτιλία-λιμένες), όπως και πρόσθετοι στόχοι για το φυσικό και κοινωνικοπολιτισμικό περιβάλλον. Βάσει αυτών διατυπώνονται προτεραιότητες αναφορικά με την οικονομία, την κοινωνία, το φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον, όπως και χωρικές κατευθύνσεις. Αξίζει να σημειωθεί πως ορίζονται επτά γεωγραφικές χωρικές ενότητες για τα θαλάσσια ύδατα της Κύπρου με κριτήρια τα κοινά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά, το είδος των χρήσεων και δραστηριοτήτων και τις συγκρούσεις που παρατηρούνται, με στόχο την καλύτερη ανάλυση και κατανόηση των προτάσεων του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου (Κυπριακή Δημοκρατία, Υφυπουργείο Ναυτιλίας, 2021· Κυπριακή Δημοκρατία, 2022).

4. Κρίσιμα στοιχεία της πρότασης του ΘΧΠ της ΘΧΕ1

4.1 Προσδιορισμός θέσης και ένταξης της ΘΧΕ1

Σημαντικό βήμα της πρότασης ενός χωροταξικού σχεδίου, το οποίο περιλαμβάνεται και σε όλα τα ΠΧΠ, είναι ο προσδιορισμός της μελλοντικής θέσης και ένταξης της υπό μελέτη χωρικής ενότητας στον ευρύτερο χώρο. Στο συγκεκριμένο ΘΧΠ ορίζεται καταρχάς μια κεντρική επιδίωξη για την υπό μελέτη ΘΧΕ. Συγκεκριμένα, ως κεντρική επιδίωξη τίθεται η αναβάθμιση της θέσης και του ρόλου της ΘΧΕ1 τόσο στον εθνικό, όσο και στον ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο, λαμβάνοντας υπόψη τη δυναμική που αυτή διαθέτει στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και στα Διευρωπαϊκά Ενεργειακά Δίκτυα καθώς και τον παραγωγικό της ρόλο. Για την επίτευξη αυτής της κεντρικής επιδίωξης καθορίζονται γενικές και ειδικές κατευθύνσεις.

Οι γενικές κατευθύνσεις που τίθενται για τη θέση και τον ρόλο της ΘΧΕ1 στον ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο είναι οι ακόλουθες:

- αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης και ενδυνάμωση του ρόλου της ΘΧΕ1 ως πύλη εισόδου-εξόδου στο Αιγαίο Πέλαγος σε μια ευρύτερα αναπτυγμένη διασυνοριακή ζώνη,
- ένταξη και ενίσχυση της θέσης της ΘΧΕ1 στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και περαιτέρω ενδυνάμωση του ρόλου της ως «σταυροδρομιού» θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο,
- ένταξη και ενίσχυση της θέσης της ΘΧΕ1 στα διευρωπαϊκά ενεργειακά δίκτυα ως ενεργειακού κόμβου διέλευσης φυσικού αερίου διαμέσου της θάλασσας προς τον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο και συμβολή στην ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας του ευρωπαϊκού χώρου μέσω της διαφοροποίησης των πηγών προμήθειας,
- βελτίωση της θέσης της ΘΧΕ1 στον διεθνή ανταγωνισμό με την ανάπτυξη μιας δυνατής και εξωστρεφούς τοπικής οικονομίας και την ενίσχυση των ανθεκτικότερων κλάδων της,
- συμβολή στην ανάπτυξη, δικτύωση, συνεργασία και χωρική ολοκλήρωση ενός ισόρροπου διασυνοριακού χώρου και ενεργός συμμετοχή στο σχεδιασμό και την υποστήριξη έργων διακρατικής συνεργασίας,
- συμβολή στην προστασία του περιβάλλοντος και στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής σε διασυνοριακή και παγκόσμια κλίμακα.

Οι κατευθύνσεις αυτές συμβάλλουν στην αναβάθμιση της θέσης της ΘΧΕ1 και σε εθνικό επίπεδο. Επιπλέον, κατευθύνσεις για τη θέση και τον ρόλο της στον εθνικό χώρο είναι οι ακόλουθες:

- προώθηση και ενδυνάμωση των θαλάσσιων διασυνδέσεων μεταξύ των νησιών, καθώς και των νησιών με την ηπειρωτική χώρα,
- αναβάθμιση του ρόλου της ΘΧΕ1 στον ενεργειακό χάρτη της χώρας με την ανάπτυξη υπεράκτιων εγκαταστάσεων ΑΠΕ και την ορθολογική και βιώσιμη αξιοποίηση των αποθεμάτων υδρογονανθράκων,
- ισόρροπη ανάπτυξη όλων των παραγωγικών κλάδων της ΘΧΕ1 και αναβάθμιση του εξαγωγικού χαρακτήρα τους.

Εξειδικεύοντας τις γενικές κατευθύνσεις για τη θέση και τον ρόλο της ΘΧΕ1 στον ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο διαμορφώνονται οι εξής ειδικές κατευθύνσεις:

- αναβάθμιση της συνδεσιμότητας της ΘΧΕ1 με τον διασυνοριακό χώρο μέσω της διασφάλισης των διεθνών διαδρόμων θαλάσσιων μεταφορών, της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των λιμένων και της ανάπτυξης διαμετακομιστικών κέντρων σε συνδυασμό με τις χερσαίες μεταφορές για τη σύνδεση και ανάπτυξη του εμπορίου με τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής, Βορειοανατολικής Αφρικής και Ινδικού Ωκεανού,
- εξασφάλιση των χωρικών προϋποθέσεων για την υλοποίηση των σχεδιαζόμενων ΑΣΦΑ και αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και δυνατοτήτων που θα προκύψουν από αυτές τις υποδομές για την αναβάθμιση του ρόλου της ΘΧΕ1,
- διεύρυνση της εμβέλειας του τουριστικού προϊόντος και ειδικότερα του θαλάσσιου τουρισμού σε διασυνοριακό και ευρύτερο ευρωπαϊκό επίπεδο με τα ακόλουθα:
 - προώθηση δράσεων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του θαλάσσιου τουρισμού, την προβολή και ανάδειξη της πλούσιας ενάλιας φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και την προσέλκυση επισκεπτών από νέες τουριστικές αγορές,
 - υποστήριξη δικτύων τουρισμού, της κοινής δράσης επιχειρήσεων και φορέων του τουρισμού και λοιπών συμπληρωματικών δραστηριοτήτων για τη διαμόρφωση και διακίνηση στην τουριστική αγορά νέων ολοκληρωμένων προτάσεων-πακέτων, όπως είναι η δημιουργία θαλάσσιων τουριστικών διαδρομών με χωρική/θεματική εστίαση,
- προώθηση ολοκληρωμένων σχεδίων χωρικής ανάπτυξης, συνεργασίας και ολοκλήρωσης στον διασυνοριακό χώρο με προτεραιότητα στους τομείς μεταφορών, αλιείας-υδατοκαλλιέργειας, ενέργειας, τουρισμού, περιβάλλοντος και κλιματικής αλλαγής,
- αξιοποίηση καλών πρακτικών από διάφορους φορείς υλοποίησης διακρατικών έργων στα έργα και σχέδια δράσης σε τομείς ενδιαφέροντος (ενέργεια, αλιεία-υδατοκαλλιέργεια, περιβάλλον, τουρισμός κ.λπ.) που αναπτύσσονται στη ΘΧΕ1.

Αντίστοιχα, για τη θέση και τον ρόλο της ΘΧΕ1 σε εθνικό επίπεδο ορίζονται οι εξής ειδικές κατευθύνσεις:

- αναβάθμιση της συνδεσιμότητας της ΘΧΕ1 με τον λοιπό εθνικό χώρο, με τον καθορισμό διαδρόμων θαλάσσιων μεταφορών και την εξέταση νέων ακτοπλοϊκών συνδέσεων, παράλληλα με τη βελτίωση, τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών,
- συμβολή στην επίτευξη των ενεργειακών στόχων της χώρας με την εξασφάλιση των χωρικών προϋποθέσεων για την ενθάρρυνση και προώθηση της εγκατάστασης υπεράκτιων ΑΠΕ και αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και δυνατοτήτων που θα προκύψουν από αυτές τις υποδομές για την αναβάθμιση του ρόλου της ΘΧΕ1,

- ενίσχυση της έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων, ως δραστηριότητας επιπέδου εθνικής οικονομίας, με την προϋπόθεση του αυστηρού ελέγχου των προτύπων προστασίας του περιβάλλοντος,
- ενίσχυση της συμβολής των κλάδων της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας στην επισιτιστική ασφάλεια της χώρας με την προώθηση δραστηριοτήτων βιώσιμης αλιείας και υδατοκαλλιέργειας καθώς και μεταποίησης και εμπορίας προϊόντων αλιείας/υδατοκαλλιέργειας,
- Ενίσχυση των θαλάσσιων τουριστικών διασυνδέσεων της ΘΧΕ1 με τον λοιπό εθνικό χώρο και τόνωση των συνεργειών του θαλάσσιου τουρισμού με τις λοιπές μορφές τουρισμού, με την ανάπτυξη, τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό κατάλληλων υποδομών.
- Προώθηση ολοκληρωμένων σχεδίων χωρικής ανάπτυξης, συνεργασίας και ολοκλήρωσης στον διαπεριφερειακό χώρο, με προτεραιότητα στους τομείς μεταφορών, αλιείας-υδατοκαλλιέργειας, ενέργειας, τουρισμού, περιβάλλοντος και κλιματικής αλλαγής.

4.2 Εξέταση εναλλακτικών σεναρίων θαλάσσιας χωρικής ανάπτυξης

Κρίσιμο βήμα για την κατάρτιση της πρότασης ήταν η αναζήτηση των βασικών σεναρίων θαλάσσιας χωρικής ανάπτυξης στη ΘΧΕ1, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθύνσεις του θεσμικού πλαισίου, την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, τις αναδεικνυόμενες δυνατότητες και προοπτικές της ΘΧΕ1, όπως και την επιδιωκόμενη μελλοντική θέση και ένταξη της ΘΧΕ1. Τα σενάρια αποτελούν ουσιαστικά υποθέσεις ως προς τη μελλοντική αναπτυξιακή πορεία της ΘΧΕ1 και το αναπτυξιακό πλαίσιο για έναν χρονικό ορίζοντα 10-15 ετών. Στο παρόν εγχείρημα σχεδιασμού, τα εναλλακτικά σενάρια που εξετάστηκαν επικεντρώνονται σε τέσσερις βασικούς τομείς ανάπτυξης και συγκεκριμένα την αλιεία/υδατοκαλλιέργεια, την ενέργεια, τον τουρισμό και τις μεταφορές. Οι παράμετροι που λήφθηκαν υπόψη για την επιλογή της βέλτιστης πρότασης σχεδιασμού (επικρατέστερο σενάριο) αφορούν τις παρατηρούμενες και προβλεπόμενες δυνατότητες ανάπτυξης των τεσσάρων βασικών τομέων, τις προοπτικές και τον επιθυμητό βαθμό ανάπτυξης των επιμέρους παραγωγικών και άλλων δραστηριοτήτων, την αποφυγή συγκρούσεων μεταξύ δραστηριοτήτων και χρήσεων του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς και τις κατευθύνσεις και πολιτικές του υπερκείμενου σχεδιασμού τόσο ευρωπαϊκού, όσο και εθνικού επιπέδου.

Για την αξιολόγηση των σεναρίων και την επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου αποφασίστηκε να τεθούν τα παρακάτω τέσσερα βασικά κριτήρια:

- η αναπτυξιακή διάσταση μέσω της ενίσχυσης του ρόλου και χαρακτήρα της ΘΧΕ1 στον εθνικό και διεθνή χώρο,
- η περιβαλλοντική και πολιτιστική διάσταση μέσω της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και των ευαίσθητων περιοχών, καθώς και του ενάλιου πολιτιστικού περιβάλλοντος,
- η κοινωνική διάσταση, με τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας για τις τοπικές κοινωνίες και
- ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός, που λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες και δυνατότητες των επιμέρους περιοχών/ζωνών, συμβάλλοντας στην ανάδειξη και αξιοποίηση ολόκληρης της ΘΧΕ1.

Διαμορφώθηκαν, έτσι, τρία σενάρια θαλάσσιας χωρικής ανάπτυξης της ΘΧΕ1. Το πρώτο σενάριο αποτελεί το σενάριο τάσης, το οποίο στηρίζεται σε δύο βασικές υποθέσεις. Συγκεκριμένα, ως προς τους κλάδους, θεωρείται πως μακροπρόθεσμα στον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο της ΘΧΕ1 θα συνεχίσουν οι ίδιες με τις σημερινές δυναμικές. Ως προς το θεσμικό πλαίσιο, θεωρείται ότι η χωρική ανάπτυξη και διαχείριση του θαλάσσιου χώρου θα βασίζεται στα υφιστάμενα χωρικά πλαίσια και σχέδια του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού στα οποία εμπίπτει διοικητικά ο χώρος αυτός. Στο σενάριο αυτό, ουσιαστικά, ο χωρικός σχεδιασμός είναι κατακερματισμένος στα επιμέρους νομοθετήματα, χωρίς να υφίσταται ένας ενιαίος και ολοκληρωμένος σχεδιασμός.

Στο δεύτερο σενάριο η προσέγγιση χωρικού σχεδιασμού επικεντρώνεται στον τομέα της παραγωγής και μεταφοράς ενέργειας, δεδομένης τόσο της εθνικής και διεθνούς σημασίας αυτού του τομέα, όσο και της τρέχουσας επικαιρότητας στα ζητήματα της ενέργειας. Στο συγκεκριμένο σενάριο προτεραιότητα δίνεται να καταστεί το Βόρειο Αιγαίο βασικός τροφοδότης ενέργειας μέσω της εγκατάστασης θαλάσσιων αιολικών πάρκων και πλωτών φωτοβολταϊκών στον θαλάσσιο χώρο, παράλληλα με την αξιοποίηση των εγκαταστάσεων παραγωγής πετρελαίου και φυσικού αερίου στην Καβάλα αλλά και τις πλωτές εξέδρες αποθήκευσης υγροποιημένου φυσικού αερίου στην Αλεξανδρούπολη και στον Βόλο. Ουσιαστικά, η κεντρική υπόθεση του συγκεκριμένου σεναρίου είναι η μετατροπή της ΘΧΕ1 σε έναν ενεργειακό κόμβο που θα επηρεάσει και τις άμεσα συσχετιζόμενες με την ενέργεια λιμενικές εγκαταστάσεις και τα δίκτυα μεταφοράς ενέργειας. Παράλληλα, οι άλλες δραστηριότητες/κλάδοι ακολουθούν τις προτεραιότητες και δεσμεύσεις που προκύπτουν από την ενίσχυση του ενεργειακού κλάδου.

Το τρίτο σενάριο δομείται στη βάση μιας ισόρροπης και βιώσιμης γαλάζιας ανάπτυξης, που επιδιώκει την ισορροπημένη ανάπτυξη των βασικών οικονομικών δραστηριοτήτων, την ενίσχυση της κοινωνικής ευημερίας, την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και των οικοσυστημικών υπηρεσιών και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Συγκεκριμένα, βασική υπόθεση αποτελεί η ανάδειξη του ρόλου και χαρακτήρα της ΘΧΕ1 στον εθνικό και διεθνή χώρο μέσα από τη νέα δυναμική που διαμορφώνεται στο πεδίο της ενέργειας και παράλληλα η ισόρροπη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της ενέργειας, του τουρισμού, της αλιείας, των υδατοκαλλιεργειών και των μεταφορών μέσω των κατάλληλων κατευθύνσεων χωρικής ανάπτυξης τους από το ΘΧΠ. Με τον τρόπο αυτό ο θαλάσσιος και παράκτιος χώρος είναι δυνατόν να αποφέρει οφέλη για όλους μειώνοντας τους κινδύνους υπερεκμετάλλευσης. Το σενάριο δίνει βάρος στη διαμόρφωση κανόνων που θα προωθούν μια ήπια προσέγγιση και ισορροπία όλων των τομέων/δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αυτόν τον χώρο στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης γαλάζιας οικονομίας.

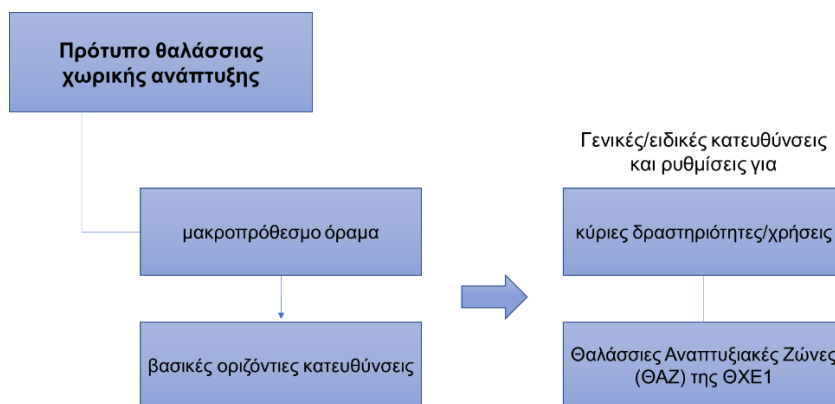
Με τη μέθοδο της εσωτερικής διαβούλευσης μέσα στην ευρύτερη ομάδα έρευνας του ΘΑΛ-ΧΩΡ2 και με βάση τέσσερα βασικά κριτήρια αξιολόγησης, το τρίτο σενάριο επιλέχθηκε ως επικρατέστερο. Το σενάριο αυτό, αποφεύγοντας την επικέντρωση σε μονοκλαδικού τύπου ανάπτυξη, ενθαρρύνει μέσω του ΘΧΠ την αποτελεσματική χρήση του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου για την υποστήριξη της υπάρχουσας και μελλοντικής ανάπτυξης μέσω της συνύπαρξης

δραστηριοτήτων, του μετριασμού των συγκρούσεων και της ελαχιστοποίησης του οικολογικού αποτυπώματος των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων. Μέσω μιας τέτοιας προσέγγισης δεν δίνεται έμφαση μόνο σε επιμέρους περιοχές της ΘΧΕ1 αλλά προωθείται και η διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων που βελτιώνουν τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες στις παράκτιες κοινότητες και συμβάλλουν στην αύξηση της ανθεκτικότητας της οικονομίας τους. Δημιουργείται, ουσιαστικά, προστιθέμενη αξία για το σύνολο των παράκτιων κοινοτήτων παράλληλα με την ενίσχυση της γεωπολιτικής/αναπτυξιακής της θέσης της ΘΧΕ1. Παράλληλα, στο σενάριο υποστηρίζονται η διασφάλιση και η βελτίωση της ποιότητας του φυσικού θαλάσσιου περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς, που θα συμβάλλει στην αύξηση της ελκυστικότητας της ΘΧΕ1 και στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

4.3 Πρότυπο και οριζόντιες κατευθύνσεις θαλάσσιας χωρικής ανάπτυξης της ΘΧΕ1

Με βάση το επικρατέστερο σενάριο, το πρότυπο θαλάσσιας χωρικής ανάπτυξης της ΘΧΕ1 διαμορφώθηκε με κεντρικό άξονα μια γενική στόχευση υπό τη μορφή ενός μακροπρόθεσμου οράματος το οποίο εξειδικεύεται σε βασικές οριζόντιες κατευθύνσεις. Γενική στόχευση του ΘΧΠ της ΘΧΕ1 αποτελούν η διαμόρφωση και ο καθορισμός μιας βιώσιμης και ορθολογικής οργάνωσης της χρήσης του θαλάσσιου χώρου και των αλληλεπιδράσεων μεταξύ των πολλαπλών χρήσεων που αναπτύσσονται στη ΘΧΕ1, με τρόπο που να εξισορροπεί τις απαιτήσεις για ανάπτυξη της γαλάζιας οικονομίας με την ανάγκη προστασίας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και με την επίτευξη κοινωνικών στόχων. Το ΘΧΠ προσδιορίζει βασικές αρχές και κατευθύνσεις σχεδιασμού του θαλάσσιου χώρου λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες και ευκαιρίες που παρουσιάζει η ΘΧΕ1 για τη βιώσιμη και ανθεκτική ανάπτυξη πολλαπλών τομέων της θαλάσσιας οικονομίας με ταυτόχρονη μείωση των συγκρούσεων μεταξύ οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών στόχων (Σχήμα 5).

Σχήμα 5. Δομή προτύπου θαλάσσιας χωρικής ανάπτυξης της ΘΧΕ1.



Για την επίτευξη της γενικής στόχευσης προτείνονται οι εξής οριζόντιες κατευθύνσεις:

- ενθάρρυνση της αποτελεσματικής χρήσης του θαλάσσιου χώρου με την προώθηση της συνύπαρξης και συνέργειας, όπως και του μετριασμού και ελαχιστοποίησης των συγκρούσεων των διαφόρων δραστηριοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη την τριδιάστατη ανάπτυξη του θαλάσσιου χώρου και τη χρονική μεταβολή της χρήσης του,
- προώθηση της βιώσιμης θαλάσσιας οικονομίας για την υποστήριξη της υπάρχουσας και μελλοντικής οικονομικής δραστηριότητας, με βιώσιμη αξιοποίηση των φυσικών πόρων και με κοινωνική και περιβαλλοντική ευθύνη,
- προώθηση της ανάπτυξης της θαλάσσιας οικονομίας και της χρήσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος με τρόπο που να ωφελεί την κοινωνία στο σύνολό της, συμβάλλοντας σε ευημερούσες, ανθεκτικές και συνεκτικές κοινότητες,
- εξασφάλιση της ανάπτυξης εντός περιβαλλοντικών ορίων με την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας και των βιοτόπων, τη διατήρηση και βελτίωση της ποιότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τοπίου,
- ενθάρρυνση της προστασίας και διατήρησης της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς και συσχέτιση των πολιτιστικών πόρων με οικονομικές δραστηριότητες συμβατού χαρακτήρα,
- προώθηση μορφών οργάνωσης και επιλογών παραγωγικής εξειδίκευσης στον θαλάσσιο χώρο που συμβάλλουν στην προσαρμογή και στον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής ως παράγοντα διασφάλισης τρεχουσών και μελλοντικών ευκαιριών.

Το συγκεκριμένο πρότυπο χωρικής ανάπτυξης, που είναι καθοριστικό για τους οικονομικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς στόχους και τους στόχους ασφάλειας, μεταφράζεται σε αποφάσεις πολιτικής για τις χρήσεις και δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στη ΘΧΕ1 και για τις ειδικότερες κατηγορίες θαλάσσιων αναπτυξιακών ζωνών, που αναλύονται στη συνέχεια.

4.4 Κύριες δραστηριότητες/χρήσεις και χωροταξικές κατευθύνσεις και ρυθμίσεις ανά δραστηριότητα/χρήση

Στο Σχήμα 6 φαίνονται οι δραστηριότητες/χρήσεις που καθορίστηκαν στην πρόταση του ΘΧΠ ως κύριες και οι οποίες είτε αναπτύσσονται ήδη ή προτείνεται να αναπτυχθούν στη ΘΧΕ1.

Σχήμα 6. Κύριες δραστηριότητες/χρήσεις που αναπτύσσονται ή προτείνεται να αναπτυχθούν στη ΘΧΕ1.



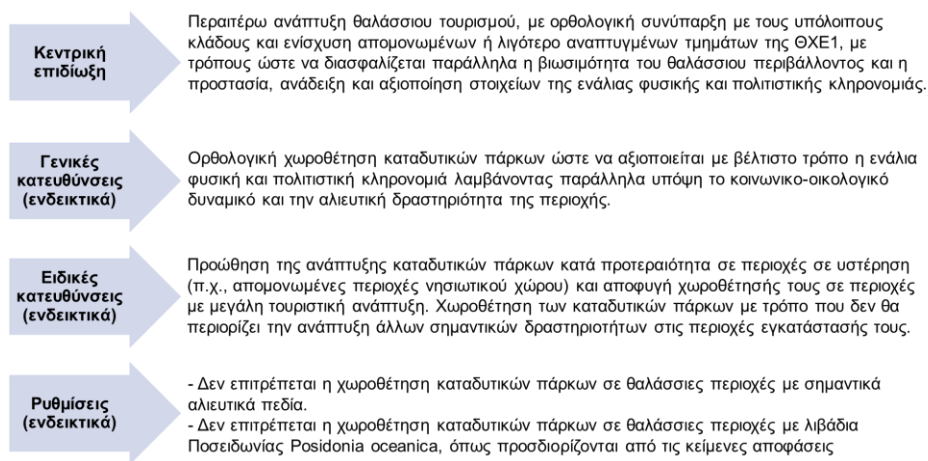
Όλες οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στη θάλασσα σχετίζονται, έως ένα βαθμό, με τις ανθρώπινες κοινωνίες και επομένως με την ακτή και τον χερσαίο χώρο. Ορισμένες από αυτές αναπτύσσονται σε άμεση, στενή επαφή με την ακτή, ενώ αρκετές λαμβάνουν χώρα σε διαφορετικά σημεία εντός του αμιγώς θαλάσσιου χώρου. Βάσει του Ν. 4546/2018 (όπως έχει τροποποιηθεί από τον Ν. 4759/2020), ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός εφαρμόζεται στον θαλάσσιο χώρο, δηλαδή στα θαλάσσια ύδατα (ύδατα, θαλάσσιος βυθός και υπέδαφος) και στο θαλάσσιο τμήμα της παράκτιας ζώνης. Επομένως, και η πρόταση του υπό μελέτη ΘΧΠ αφορά μόνο τα θαλάσσια ύδατα και το θαλάσσιο τμήμα της παράκτιας ζώνης της ΘΧΕ1. Με άλλα λόγια, ουσιαστικά εξετάζει τις προαναφερόμενες κύριες χρήσεις/δραστηριότητες από την οπτική του θαλάσσιου χώρου.

Η διάδραση του θαλάσσιου και του χερσαίου τμήματος της παράκτιας ζώνης αποκτά τη μορφή πολύπλοκων συστημάτων οικολογικών στοιχείων και πόρων αποτελούμενων από βιοτικές και αβιοτικές συνιστώσες που συνυπάρχουν και αλληλοεπιδρούν με τις ανθρώπινες κοινότητες και τις σχετικές κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες. Με σκοπό τη βιώσιμη διαχείριση και χρήση της θαλάσσιας παράκτιας ζώνης, η πρόταση του ΘΧΠ επικεντρώνεται στις περιοχές προστασίας της φύσης και, ως εκ τούτου, αναγνωρίζονται τρεις ευρείες ζώνες: α) περιοχές του Δικτύου Natura 2000, β) εθνικά πάρκα και γ) μικροί νησιώτικοι υγρότοποι.

Πέραν του καθορισμού των κύριων δραστηριοτήτων και χρήσεων στο ΘΧΠ προσδιορίζονται δύο επιπλέον τομείς ενδιαφέροντος που είναι σημαντικό να συμπεριλαμβάνονται σε ένα τέτοιου είδους χωρικό σχέδιο: τα ζητήματα κινδύνων των παράκτιων ζωνών, όπως η κατάσταση των υδάτων και η διάγνωση–αντιμετώπιση κινδύνων διατάραξης, ως απόρροια της κλιματικής αλλαγής, και η θαλάσσια επιστημονική έρευνα και καινοτομία. Εξυπακούεται πως και για τους δύο τομείς ενδιαφέροντος η πρόταση του ΘΧΠ επικεντρώνεται στις προϋποθέσεις του χωρικού σχεδιασμού που σχετίζονται με αυτούς τους οι δύο τομείς.

Για καθεμία από της δραστηριότητες/χρήσεις και τομείς ενδιαφέροντος, στην πρόταση του ΘΧΠ αρχικά δίνεται ένας ορισμός και στη συνέχεια προσδιορίζονται οι δυνατότητες και προοπτικές που, σε συνδυασμό με τα προβλεπόμενα από το θεσμικό πλαίσιο, διαμορφώνουν ένα χωρικό πλαίσιο ανάπτυξης. Το πλαίσιο αυτό συντίθεται από την κεντρική επιδίωξη για τον εκάστοτε τομέα, τις γενικές και τις ειδικές κατευθύνσεις και όπου κρίνεται απαραίτητο και εφικτό από ειδικότερες ρυθμίσεις (Σχήμα 7).

Σχήμα 7. Παράδειγμα χωροταξικών κατευθύνσεων και ρυθμίσεων στη δραστηριότητα «Θαλάσσιος τουρισμός – αναψυχή, τομέας καταδυτικού τουρισμού αναψυχής».



4.5 Θαλάσσιες Αναπτυξιακές Ζώνες και Πρόγραμμα Δράσης

Κρίσιμη διάσταση του προτύπου θαλάσσιας χωρικής ανάπτυξης αποτελεί η διάρθρωση της ΘΧΕ1 σε επιμέρους ζώνες. Οι Θαλάσσιες Αναπτυξιακές Ζώνες (ΘΑΖ) της ΘΧΕ1 προσδιορίστηκαν με βάση τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά, την αναπτυξιακή δυναμική και τις μελλοντικές προοπτικές των επιμέρους περιοχών της ΘΧΕ1, τις λειτουργικές σχέσεις που αναπτύσσονται εντός του χώρου της, καθώς και με τον ευρύτερο εθνικό και διεθνή χώρο, και επιδιώκοντας παράλληλα την κατά το δυνατόν ταύτιση με διοικητικές ενότητες, όπως είναι οι Περιφερειακές Ενότητες (ΠΕ). Προέκυψαν, έτσι, τέσσερις ΘΑΖ που περιγράφονται συνοπτικά παρακάτω (Σχήμα 8).

ΘΑΖ1: Θαλάσσια Αναπτυξιακή Ζώνη Περιφερειακών Ενοτήτων Λέσβου, Λήμνου και Χίου

Η ΘΑΖ1 χαρακτηρίζεται από τη συνοριακή της θέση, την άμεση γειτνίαση με την Τουρκία και τον αμιγώς νησιωτικό χαρακτήρα της, ο οποίος σε συνδυασμό με τις δυσκολίες σύνδεσής της με υφιστάμενους και υπό διαμόρφωση άξονες ανάπτυξης, δημιουργούν και συνθήκες απομόνωσης. Οι παραγωγικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στη ζώνη σχετίζονται κυρίως με τον τουρισμό, την αλιεία και τις υδατοκαλλιέργειες. Η ΘΑΖ1, λόγω του σημαντικού αιολικού δυναμικού της περιοχής, διαθέτει δυναμική και δυνατότητες στον τομέα της παραγωγής ενέργειας από υπεράκτιες ΑΠΕ. Ειδικότερα, στις θαλάσσιες περιοχές της Λήμνου και του Αγίου Ευστρατίου έχουν ήδη εκδοθεί άδειες παραγωγής υπεράκτιων αιολικών πάρκων, ενώ καταγράφονται και αιτήσεις υπό αξιολόγηση για εγκατάσταση τέτοιων πάρκων. Η σημαντικότερη λιμενική εγκατάσταση της ΘΑΖ1 είναι το λιμάνι της Μυτιλήνης, που προσδιορίζεται ως λιμάνι διεθνούς ενδιαφέροντος. Εντός της ΘΑΖ1 εντοπίζεται πλήθος αξιόλογων θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων, με ιδιαίτερο χαρακτηριστικό την ύπαρξη μεγάλου αριθμού θερμοθετημένων μικρών νησιώτικων υγροτόπων, καθώς και ένα εκτεταμένο δίκτυο ενάλιας αρχαιολογίας.

ΘΑΖ2: Θαλάσσια Αναπτυξιακή Ζώνη Περιφερειακών Ενοτήτων Έβρου, Ξάνθης, Ροδόπης, Καβάλας και Θάσου

Η ΘΑΖ2 χαρακτηρίζεται από τη διασυνοριακή της θέση στο ΒΑ άκρο της χώρας, αποτελώντας το σημείο εξόδου χωρών της Βαλκανικής χερσονήσου στη θαλάσσια περιοχή του Βορείου Αιγαίου, καθώς και από τη γειτνίασή της με την Τουρκία. Οι παραγωγικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην ζώνη σχετίζονται κυρίως με την αλιεία, τις υδατοκαλλιέργειες, τον τουρισμό και την εξόρυξη υδρογονανθράκων. Η ΘΑΖ2 παρουσιάζει παραγωγική εξειδίκευση στην εξόρυξη υδρογονανθράκων, καθώς και δυναμική και δυνατότητες στον τομέα της παραγωγής ενέργειας από υπεράκτιες ΑΠΕ λόγω της προβλεπόμενης ανάπτυξης στον θαλάσσιο χώρο της πιλοτικών έργων υπεράκτιων αιολικών πάρκων. Η θέση της ΘΑΖ2 ως ενεργειακού κόμβου της χώρας θα ενισχυθεί περαιτέρω με την εγκατάσταση του σχεδιαζόμενου ΑΣΦΑ στην Αλεξανδρούπολη και τη δημιουργία υπόγειας αποθήκης φυσικού αερίου στην περιοχή της Ν. Καβάλας. Οι σημαντικότερες λιμενικές εγκαταστάσεις της ΘΑΖ2 είναι τα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης, που προσδιορίζονται ως λιμάνια διεθνούς ενδιαφέροντος. Εντός της ΘΑΖ2 εντοπίζεται πλήθος αξιόλογων θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων, με εξέχουσες περιπτώσεις το Εθνικό Πάρκο Δέλτα Έβρου και το Εθνικό Πάρκο Δέλτα Νέστου, Λίμνης Βιστωνίδας Λίμνης Ισμαρίδας και της ευρύτερης περιοχής τους, καθώς και αξιόλογος αριθμός ενάλιων αρχαιοτήτων.

ΘΑΖ3: Θαλάσσια Αναπτυξιακή Ζώνη Περιφερειακών Ενοτήτων Χαλκιδικής, Θεσσαλονίκης, Ημαθίας και Πιερίας

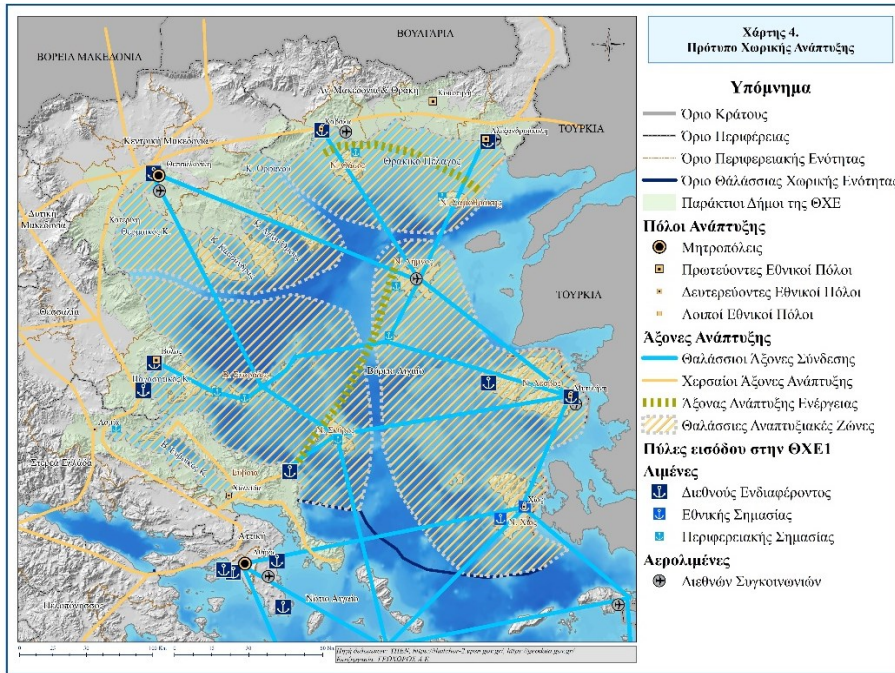
Η ΘΑΖ3 χαρακτηρίζεται από τη θέση της στον χώρο των Βαλκανίων και της ΝΑ Ευρώπης, την αναπτυξιακή φυσιογνωμία που καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από την πόλη της Θεσσαλονίκης, την έντονη τουριστική της ταυτότητα και την υψηλή προσβασιμότητα από το σύνολο των περιοχών

της χώρας, όπως και από τις χώρες των Βαλκανίων αλλά και τον διεθνή χώρο. Οι παραγωγικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στη ζώνη σχετίζονται κυρίως με τον τουρισμό και δευτερευόντως με την αλιεία και τις υδατοκαλλιέργειες. Η σημαντικότερη λιμενική εγκατάσταση της ΘΑΖ3 —όπως και ολόκληρης της ΘΧΕ1— είναι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο προσδιορίζεται ως λιμάνι διεθνούς ενδιαφέροντος και αποτελεί πύλη της χώρας και της βαλκανικής ενδοχώρας καθώς και κόμβο θαλάσσιων μεταφορών στην περιοχή των Βαλκανίων. Εντός της ΘΑΖ3 εντοπίζεται πλήθος αξιόλογων θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων, με εξέχουσα περίπτωση το Εθνικό Πάρκο των εκβολών των ποταμών Γαλλικού, Αξιού, Λουδία και Αλιάκμονα, την Αλυκή Κίτρους και τη λιμνοθάλασσα Καλοχωρίου και της ευρύτερης περιοχής τους, καθώς και σημαντικό αριθμό ενάλιων αρχαιοτήτων.

ΘΑΖ4: Θαλάσσια Αναπτυξιακή Ζώνη Περιφερειακών Ενοτήτων Μαγνησίας, Σποράδων, Βοιωτίας, Φθιώτιδας και τμήματος της Περιφερειακής Ενότητας Εύβοιας

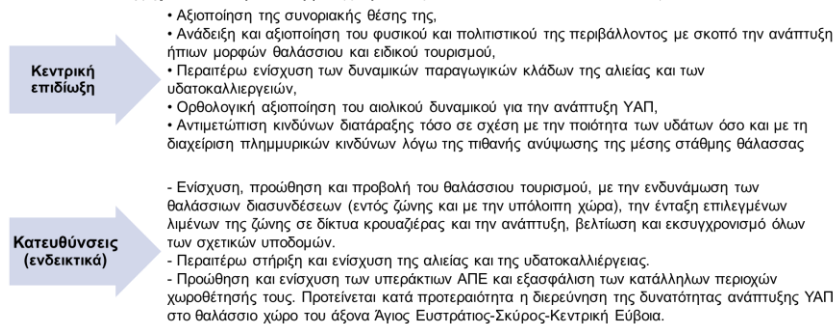
Η ΘΑΖ4 χαρακτηρίζεται από την κεντροβαρική της θέση στο σύνολο της χώρας, την τουριστική της ταυτότητα, τον νησιωτικό χαρακτήρα του μεγαλύτερου τμήματός της και τους ιδιαίτερα σημαντικούς φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους με επίκεντρο το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Βόρειων Σποράδων. Οι παραγωγικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στη ζώνη σχετίζονται κυρίως με τον τουρισμό, την αλιεία και τις υδατοκαλλιέργειες. Η ΘΑΖ4, λόγω του σημαντικού αιολικού δυναμικού της περιοχής, διαθέτει δυναμική και δυνατότητες στον τομέα της παραγωγής ενέργειας από υπεράκτιες ΑΠΕ. Ειδικότερα, στη θαλάσσια περιοχή της Κύμης ήδη καταγράφονται αιτήσεις υπό αξιολόγηση για την εγκατάσταση υπεράκτιων αιολικών πάρκων. Η θέση της ΘΑΖ4 στον ενεργειακό χάρτη της χώρας θα ενισχυθεί περαιτέρω με την εγκατάσταση του σχεδιαζόμενου ΑΣΦΑ στον Βόλο. Η σημαντικότερη λιμενική εγκατάσταση της ΘΑΖ4 είναι το λιμάνι του Βόλου, που προσδιορίζεται ως λιμάνι διεθνούς ενδιαφέροντος. Εντός της ΘΑΖ4 εντοπίζεται πλήθος αξιόλογων θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων, με εξέχουσα περίπτωση το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Βορείων Σποράδων, καθώς και ένα εκτεταμένο δίκτυο ενάλιας αρχαιολογίας, με εξέχουσα περίπτωση τους επισκέψιμους ενάλιους αρχαιολογικούς χώρους στην περιοχή της Αλόνησου και του Δυτικού Παγασητικού.

Σχήμα 8. Θαλάσσιες Αναπτυξιακές Ζώνες της ΘΧΕ1. Πηγή: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2023.



Για καθεμία από τις τέσσερις ΘΑΖ της ΘΧΕ1, αρχικά διατυπώνονται τα βασικά στοιχεία κάθε ζώνης όπως προέκυψαν από την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης. Στη συνέχεια, παρέχονται κατευθύνσεις που εξειδικεύουν τις κατευθύνσεις που τίθενται ανά δραστηριότητα/χρήση στο χωρικό επίπεδο της ΘΑΖ και αποσκοπούν στην ενίσχυση και ολοκλήρωση του ρόλου κάθε ΘΑΖ στον θαλάσσιο χώρο της ΘΧΕ1, συμβάλλοντας επιπλέον στην αειφόρο και ισόρροπη χωρική ανάπτυξη τόσο της οικείας ΘΑΖ όσο και συνολικά της ΘΧΕ1. Στο Σχήμα 9 παρουσιάζεται ένα παράδειγμα χωροταξικών κατευθύνσεων σε επίπεδο ΘΑΖ.

Σχήμα 9. Παράδειγμα χωροταξικών κατευθύνσεων στη ΘΑΖ1.



Τέλος, στο Πρόγραμμα Δράσης προσδιορίζονται με μεσοπρόθεσμο (πενταετία) και μακροπρόθεσμο (δεκαπενταετία) ορίζοντα απαιτούμενες δράσεις και φορείς εφαρμογής των μέτρων που προτείνονται από το ΘΧΠ, ενώ αποφεύχθηκε να περιληφθούν δράσεις που αφορούν την εθνική κλίμακα του χωρικού σχεδιασμού. Κρίθηκε σκόπιμο οι προτεινόμενες ενέργειες–δράσεις να ομαδοποιηθούν σε κατηγορίες που είναι οι παρακάτω.

- α. Ολοκλήρωση του χωρικού σχεδιασμού: σχέδια και έργα που απαιτούνται για την προώθηση των μηχανισμών εφαρμογής του χωροταξικού σχεδιασμού.
- β. Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια: μελέτες και σχέδια που εξειδικεύουν περαιτέρω τον σχεδιασμό του ΘΧΠ στον τομέα της αλιείας–υδατοκαλλιέργειας.
- γ. Θαλάσσιος τουρισμός – αναψυχή: μελέτες, σχέδια και έργα προτεραιότητας που εξειδικεύουν περαιτέρω τον σχεδιασμό του ΘΧΠ στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού – αναψυχής.
- δ. Ενέργεια: σχέδια που εξειδικεύουν περαιτέρω τον σχεδιασμό του ΘΧΠ στον τομέα της ενέργειας.
- ε. Θαλάσσια δίκτυα μεταφορών: μελέτες, σχέδια και έργα προτεραιότητας που εξειδικεύουν περαιτέρω τον σχεδιασμό του ΘΧΠ στον τομέα των θαλάσσιων δικτύων μεταφορών.
- στ. Περιβάλλον: Σχέδια και έργα προτεραιότητας που εξειδικεύουν περαιτέρω τον σχεδιασμό του ΘΧΠ στον τομέα των θαλάσσιων δικτύων μεταφορών.

5. Συμπεράσματα

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός συνιστά ένα εργαλείο πολιτικής που διασφαλίζει μια ολοκληρωμένη και συνεκτική προσέγγιση για τη χωρική και χρονική κατανομή των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο χώρο, με σκοπό την επίτευξη περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων. Η θαλάσσια χωροταξία έχει, βέβαια, ακόμα να αντιμετωπίσει σοβαρά θεωρητικά και πρακτικά προβλήματα, έως ότου αποκτήσει την ίδια αποτελεσματικότητα και συνοχή με τη χερσαία χωροταξία. Όμως, καλείται να συμμετάσχει σε ένα εξαιρετικά σημαντικό και περίπλοκο γίγνεσθαι.

Πέραν της επιδίωξης της βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων πόρων και, εν γένει, του θαλάσσιου χώρου, ένα ΘΧΠ ενσωματώνει ουσιαστικά μέσα από έναν ενιαίο σχεδιασμό τη χρήση και κατανομή του θαλάσσιου χώρου, σε αντίθεση με το ισχύον κατακερματισμένο σύστημα λήψης τομεακών αποφάσεων για πολιτικές, όπως είναι η αλιεία και η υδατοκαλλιέργεια, η ενέργεια, η εξόρυξη, ο τουρισμός, οι θαλάσσιες μεταφορές, η μεταφορά ενεργειακών πόρων, το θαλάσσιο περιβάλλον και η ενάλια κληρονομιά κ.λπ. Ένα μεγάλο ζήτημα που ανέδειξε η εκπόνηση στην πράξη του ΘΧΠ που παρουσιάστηκε εδώ ήταν αυτό που ο Πρεβελάκης (2023) ονόμασε «θαλάσσια εδαφικότητα», που χωρίς αυτήν δεν υφίστατο μεγάλο περιθώριο για θαλάσσια χωροταξία. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, για να επεκταθεί ο χωροταξικός σχεδιασμός από τον χερσαίο στον θαλάσσιο χώρο, πρέπει να πραγματοποιηθεί η «τεχνική εδαφοποίηση», δηλαδή να αναπτυχθούν

οι τεχνολογίες που επιτρέπουν την αξιοποίηση των φυσικών πόρων και άλλων δυνατοτήτων του θαλάσσιου χώρου. Πρέπει, επίσης, να επιτευχθεί και η «πολιτική εδαφοποίηση», η οποία καθορίζει το κυρίαρχο πολιτικό υποκείμενο που αναλαμβάνει τη διαχείριση σε κάθε σημείο του θαλάσσιου χώρου ή, τουλάχιστον, σε όσα σημεία είναι «τεχνικώς εδαφοποιημένα» (Πρεβελάκης, 2023).

Η εκπόνηση της μελέτης του ΘΧΠ της ΘΧΕ1, ιδιαίτερα στο στάδιο της πρότασης που πραγματεύεται το παρόν άρθρο, ανέδειξε πολλές από αυτές τις πλευρές, που σχετίζονται τόσο με το ζήτημα της αξιοποίησης των δυνατοτήτων του θαλάσσιου χώρου, όσο και με το ζήτημα της προσέγγισης του σχεδιασμού αυτού του χώρου. Χωρίς αμφιβολία, όντας χωρικός σχεδιασμός, και ο ΘΧΣ αφορά την οργάνωση, κατανομή και ρύθμιση των δραστηριοτήτων στον χώρο με μετασηματιστική πρόθεση και με απώτερη επιδίωξη τη βιώσιμη ανάπτυξη. Ως προς αυτή τη βασική λειτουργία του χωρικού σχεδιασμού, ο θαλάσσιος και ο χερσαίος χωροταξικός σχεδιασμός έχουν θεμελιώδεις και κρίσιμες κοινές αρχές και παραμέτρους. Ωστόσο, μέσα από την παρούσα μελέτη αναγνωρίστηκαν τέσσερα σημαντικά θέματα που έπρεπε να αντιμετωπιστούν και τα οποία διαφοροποιούν τη θαλάσσια από τη χερσαία χωροταξία, χωρίς όμως να αναιρούν τον κορμό της θεώρησης του χωρικού σχεδιασμού. Συγκεκριμένα, τα θέματα αυτά είναι το χωρικό επίπεδο αναφοράς, η κρισιμότητα και οι πρακτικές επιπτώσεις των γεωπολιτικών ζητημάτων που εμπλέκονται στον σχεδιασμό, η έμφαση στη χωρική οργάνωση οικονομικών δραστηριοτήτων και ροών και η απουσία της διάστασης της οικιστικής ανάπτυξης, και οι ιδιαιτερότητες συσχέτισης και σύνδεσης με τον χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό επιπέδου ΠΧΠ, ιδιαίτερα στις ζώνες διεπαφής.

Ως προς το πρώτο θέμα, το χωρικό επίπεδο αναφοράς ενός ΘΧΠ είναι μεν «περιφερειακό», αλλά αυτή η περιφερειακή διάσταση δεν ταυτίζεται με τη διοικητική περιφέρεια. Συγκεκριμένα, η ΘΧΕ1, που αποτελεί αντικείμενο του εν λόγω ΘΧΠ, περικλείεται διοικητικά από έξι Περιφέρειες: τις Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, Κεντρικής Μακεδονίας, Θεσσαλίας και τμήματα των Περιφερειών Στερεάς Ελλάδας και Βορείου Αιγαίου. Παράλληλα, από διοικητική/διακυβερνητική άποψη, στον συγκεκριμένο θαλάσσιο περιφερειακό χώρο εμπλέκονται πολλοί φορείς, ορισμένοι μάλιστα διεθνικού χαρακτήρα. Αυτό καθιστά εκ των πραγμάτων τον ρόλο της κεντρικής διοίκησης στον ΘΧΣ πολύ ισχυρότερο και, συνεπώς, περισσότερο αναγκαία τη διερεύνηση μορφών διακυβέρνησης που θα προωθήσουν περισσότερο συνεργατικές μορφές και διαδικασίες σχεδιασμού.

Το δεύτερο θέμα αφορά τα γεωπολιτικά ζητήματα, καθώς ιδιαίτερο ρόλο στον θαλάσσιο χώρο και τη ρύθμισή του παίζουν οι διεθνείς συμβάσεις. Σε σύγκριση με τον ΘΧΣ άλλων χωρών, στη μελέτη του εν λόγω ΘΧΠ, αυτό το χωρικό επίπεδο αναφοράς επηρεάζεται καθοριστικά από την έλλειψη καθορισμού Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, αλλά και από το γεωπολιτικό ζήτημα της υφαλοκρηπίδας. Ως αποτέλεσμα δεν είναι εύκολη η ζωνοποίηση και ο λεπτομερέστερος σχεδιασμός χρήσεων σε επιμέρους περιοχές μιας ΘΧΕ, σε σχέση με τη φυσική γεωγραφία και τα ειδικότερα φυσικά δεδομένα, όπως για παράδειγμα το αιολικό δυναμικό για την περίπτωση των υπεράκτιων ΑΠΕ ή η εξόρυξη υδρογονανθράκων, για τα οποία απαιτούνται σημειακές έρευνες.

Αυτό αναδεικνύει την ανάγκη για ακόμα πιο λεπτομερειακό σχεδιασμό, που ενδέχεται να απαιτεί ειδικές αποφάσεις ή διατάγματα για τη θεσμοθέτησή σου. Τέτοιες προβλέψεις προτείνονται και στην εξεταζόμενη πρόταση ΘΧΣ.

Το τρίτο σημαντικό θέμα είναι η έμφαση στη χωρική οργάνωση οικονομικών δραστηριοτήτων και ροών και η απουσία της διάστασης της οικιστικής ανάπτυξης. Το εξεταζόμενο ΘΧΠ πραγματεύεται και τους τρεις τομείς της οικονομίας και επικεντρώνεται στη χωρική οργάνωση των κύριων οικονομικών δραστηριοτήτων που εμφανίζουν σημαντική δυναμική στη ΘΧΕ1. Κρίσιμοι οικονομικοί κλάδοι για τους οποίους τίθενται κατευθύνσεις αλλά και ρυθμίσεις (όπου αυτό έχει περιεχόμενο) είναι η αλιεία–υδατοκαλλιέργεια, ο θαλάσσιος τουρισμός – αναψυχή, η ενέργεια και η εξόρυξη υδρογονανθράκων και άλλων ορυκτών και στέρεων υλών. Οι μεταφορές και εν γένει οι ροές και συνδέσεις —δηλαδή τα θαλάσσια δίκτυα μεταφορών, η μεταφορά ενεργειακών πόρων και οι αγωγοί αερίου, οι τηλεπικοινωνίες, η ηλεκτρική ενέργεια και τα υποβρύχια καλώδια— συνιστούν τη δεύτερη μεγάλη δέσμη δραστηριοτήτων που καλείται να διαχειριστεί το ΘΧΠ. Ιδιαίτερη βαρύτητα εδώ έχει η διεθνής διάσταση των ροών στη ΘΧΕ1, η οποία εξάλλου προσδιορίζει σε μεγάλο βαθμό και τη θέση της στον διεθνή χώρο. Κρίσιμες χρήσεις στις οποίες δίνει ιδιαίτερο βάρος το εξεταζόμενο ΘΧΠ είναι οι περιοχές προστασίας της φύσης, οι περισσότερες εκ των οποίων μάλιστα βρίσκονται στις ζώνες διεπαφής με τον χερσαίο χώρο, και οι περιοχές ενάλιων αρχαιοτήτων, όλες περιοχές που εξετάζονται στην παράμετρο των περιοχών αποκλεισμού.

Το τέταρτο σημαντικό θέμα είναι οι ιδιαιτερότητες συσχέτισης και σύνδεσης με τον χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό επιπέδου ΠΧΠ, ιδιαίτερα στις ζώνες διεπαφής. Δεδομένης της απουσίας της διάστασης της οικιστικής ανάπτυξης, το ΘΧΠ δεν καλείται να διαχειριστεί οικιστικές πιέσεις καθαυτό. Καλείται, ωστόσο, να διαχειριστεί ανθρωπογενείς πιέσεις που σχετίζονται με τους θαλάσσιους πόρους και τη θαλάσσια οικονομία. Λαμβάνοντας υπόψη το ελληνικό σύστημα χωρικού σχεδιασμού, η από την πλευρά της ξηράς παράκτια ανάπτυξη και χωρική οργάνωση εμπίπτει στη δικαιοδοσία των ΠΧΠ, γεγονός που καθιστά την ενδελεχή μελέτη και θεώρησή τους απολύτως αναγκαία. Στο εξεταζόμενο ΘΧΠ λαμβάνεται υπόψη ο προτεινόμενος σχεδιασμός των ΠΧΠ όλων των Περιφερειών που περιβάλλουν τη ΘΧΕ1 και οι σχετικές με αυτόν ρυθμίσεις. Η θεώρηση αυτή γίνεται με τρόπο που η από ξηράς στοχεύσεις να παραμένουν αντικείμενο των ΠΧΠ, ενώ το ίδιο το ΘΧΠ σχεδιάζει μόνον από την πλευρά της θάλασσας, έχοντας υπόψη αυτές τις στοχεύσεις. Για παράδειγμα, στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών το παρόν ΘΧΠ επικεντρώνεται στις θαλάσσιες συνδέσεις, καθώς η χωρική διάρθρωση, ανάπτυξη και οργάνωση των λιμένων, αν και αποτελούν βασικό στοιχείο των θαλάσσιων μεταφορών, ρυθμίζεται λεπτομερώς από τα εγκεκριμένα ΠΧΠ.

Όλα αυτά τα παραπάνω θέματα και οι κρίσιμες διαφορές από τον χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη σύνταξη των οριστικών προδιαγραφών εκπόνησης των ΘΧΠ, όπως βέβαια από τις ίδιες τις μελέτες των ΘΧΠ.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί πως το πιλοτικό εγχείρημα της εκπόνησης του πρώτου ΘΧΠ στην Ελλάδα που παρουσιάσαμε στο παρόν άρθρο αφορά την προσέγγιση της πρότασης ενός ΘΧΠ από την πλευρά των ειδικών (μελετητών/ερευνητών). Πρόκειται, ουσιαστικά, για το σχέδιο-πλαίσιο που προτείνεται να τεθεί σε διαβούλευση με εμπλεκόμενους φορείς και με το κοινό. Έχοντας υπόψη πως συνολικά η διακυβέρνηση του θαλάσσιου χώρου είναι ιδιαίτερα σύνθετη, θα έχει ενδιαφέρον να μελετηθεί πώς θα εισπράξουν έναν τέτοιο σχεδιασμό οι μη ειδικοί και ποια ζητήματα θα αναδείξει η διαβούλευση ως σημαντικά, τόσο με τους εμπλεκόμενους φορείς, όσο και με το κοινό.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- Βασενχόβεν, Λ.Κ. (2017) *Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός*. Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης.
- Γουργιώτης, Α., Κοκκώσης, Χ. & Τσιλιμίγκας, Γ. (2023) «Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην Ελλάδα: ζητήματα μεθοδολογίας και εφαρμογής». Στο Χ Κοκκώσης, Α. Γουργιώτης & Γ. Τσιλιμίγκας (επιμ.) *Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στη Μεσόγειο: προκλήσεις, προοπτικές και προτεραιότητες*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, 89-105.
- Γουργιώτης, Α. & Τσιλιμίγκας, Γ. (2021) *Χωροταξικός σχεδιασμός: εννοιολογικά ζητήματα, μεθοδολογικές διευκρινίσεις και εφαρμογές*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2012) *Γαλάζια ανάπτυξη ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας*. COM(2012) 494.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2013) *Πρόταση οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών*. COM(2013) 133.
- ΕΕΚ 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)». *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, 25.06.2008: L 164/19.
- Κυπριακή Δημοκρατία (2022) *Θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο της Κυπριακής Δημοκρατίας*. Ανακτήθηκε από: <https://www.dms.gov.cy> [20/12/2022].
- Κυπριακή Δημοκρατία. Υφυπουργείο Ναυτιλίας (2021) *Δήλωση πολιτικής θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού*. Ανακτήθηκε από: <https://www.dms.gov.cy> [20/12/2022].
- Λαϊνάς, Ι. (2014) «Θαλάσσια χωροταξία: πιλοτική εφαρμογή των αρχών του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στον ελλαδικό χώρο». Στο 12^ο *Επιστημονικό Συνέδριο της Ελληνικής Εταιρείας Περιφερειακής Επιστήμης (Ελληνικό Τμήμα ERSA, RSAI) "Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη: σύγχρονες προκλήσεις"*. Αθήνα, 27-28 Ιουνίου 2014.

- Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Ειδικός Λογαριασμός Έρευνας (2015) *Παραδοτέο 3.4.3: «Έκθεση συγκρούσεων & συμβατοτήτων ΠΜΑ»*. Τόμος Β. Τεχνική έκθεση.
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ (2022) *Αξιολόγηση χωρικών εξελίξεων και εφαρμογής του σχεδιασμού στη Θαλάσσια Χωρική Ενότητα 1 (ΘΧΕ1): Φάση Α*. Διασυνοριακή συνεργασία για την εφαρμογή θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού (ΘΑΛ. ΧΩΡ 2). Πρόγραμμα Συνεργασίας Interreg V-A «Ελλάδα-Κύπρος 2014-2020».
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. ΤΜΧΠΠΑ (2023) *Πρόταση θαλάσσιου χωροταξικού πλαισίου για την Θαλάσσια Χωρική Ενότητα 1 (ΘΧΕ1): Φάση Β*. Διασυνοριακή συνεργασία για την εφαρμογή θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού (ΘΑΛ. ΧΩΡ 2). Πρόγραμμα Συνεργασίας Interreg V-A «Ελλάδα-Κύπρος 2014-2020».
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Πολεοδομίας (2021) *Εθνική χωρική στρατηγική για τον θαλάσσιο χώρο: μελέτη στο πλαίσιο της διασυνοριακής συνεργασίας για εφαρμογή θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού* (ΘΑΛ. ΧΩΡ 2). Πρόγραμμα Συνεργασίας Interreg V-A «Ελλάδα-Κύπρος 2014-2020».
- Πρεβελάκης, Γ. (2023) «Η εδαφοποιημένη θάλασσα: γεωπολιτικά και χωροταξικά διακυβεύματα». Στο Χ. Κοκκώσης, Α. Γουργιώτης, & Γ. Τσιλιμίγκας (επιμ.) *Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στη Μεσόγειο: προκλήσεις, προοπτικές και προτεραιότητες*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, 7-9.
- Στεφανή, Φ., Τσιλιμίγκας, Γ. & Γουργιώτης, Α. (2016) «Ζητήματα σύνταξης ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό». *Αειχώρος*, 23, 135-150.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας – ΥΠΕΝ (2022) *Εθνική χωρική στρατηγική για το θαλάσσιο χώρο: σχέδιο πράξης Υπουργικού Συμβουλίου*. Ανακτήθηκε από: <https://ypen.gov.gr/ethniki-choriki-stratigiki-gia-to-thalassio-choro/> [29/03/2023].
- Drobenco, B. (2021) «Από την προστασία του παράκτιου χώρου, στη θαλάσσια πολιτική: αλλαγές στο γαλλικό δίκαιο». Στο Α. Γουργιώτης, Γ. Τσιλιμίγκας, & Μ. Χαϊνταρλής (επιμ.) *Χωροταξικός σχεδιασμός και προκλήσεις: νέα χωροταξική σκέψη σε Ελλάδα και Γαλλία*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, 55-74.

Ξένη

- Agardy, T. (2010) *Ocean zoning: making marine management more effective*. Washington, DC: Earthscan.
- Attali, J. (2017) *Histoires de la mer*. Paris: Librairie Arthème Fayard, Pluriel.
- Direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord (DIRMer MEMNor) (2019) *Sea basin strategy document Eastern Channel - North Sea: summary version*. Ανακτήθηκε από: <https://www.dirm.memn.developpement-durable.gouv.fr/traduction-du-dsf-en-anglais-a1009.html> [05/01/2023].
- Ehler, C. (2012) “Perspective: 13 myths of marine spatial planning”. *Marine Ecosystems & Management*, 5(5), 5-7.

- Ehler, C. & Douvère, F. (2009) *Marine spatial planning: a step-by-step approach toward ecosystem-based management*. Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Program. IOC Manual and Guides No. 53, ICAM Dossier No. 6. Paris: UNESCO.
- European Commission (EC) (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, L 257/135.
- European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (ECIEEA), Burg, S., Chouchane, H., Kraan, M., Selnes, T., Roebeling, P., Bogers, M., Neumann, T., Finello, F., Pirlot, A., Giraud, L., Arora, G., Roestenberg, T. & Miranda, A. (2022) *Assessment of the relevance and effect of the Maritime Spatial Planning Directive in the context of the European Green Deal: final report*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. DOI:10.2926/911941
- European Maritime Spatial Planning Platform, The (2023) Ανακτήθηκε από: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/> [τελευταία πρόσβαση 09/02/2023].
- HM Government (2018a) *South inshore and south offshore marine plan*. London: Department for Environment, Food and Rural Affairs. Ανακτήθηκε από: <https://www.gov.uk/topic/planning-development/marine-planning> [01/11/2022].
- HM Government (2018b) *South inshore and south offshore marine plan: technical annex*. London: Department for Environment, Food and Rural Affairs. Ανακτήθηκε από: <https://www.gov.uk/topic/planning-development/marine-planning> [09/06/2022]
- HM Government (2021a) *North east inshore and north east offshore marine plan*. London: Department for Environment, Food and Rural Affairs. Ανακτήθηκε από: <https://www.gov.uk/topic/planning-development/marine-planning> [09/06/2022].
- HM Government (2021b) *North east inshore and north east offshore marine plan: technical annex*. London: Department for Environment, Food and Rural Affairs. Ανακτήθηκε από: <https://www.gov.uk/topic/planning-development/marine-planning> [09/06/2022].
- Marine Environment Service. (2014). *Marine spatial plan for the Belgian part of the North Sea*. Ανακτήθηκε από: https://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/19094275/Summary%20Marine%20Spatial%20Plan.pdf [10/02/2023].
- Ministère de la mer (2021) *Plan d'action: document stratégique de la façade Manche Est-Mer du Nord*. Ministère de la mer: Le Havre, France. Ανακτήθηκε από: <https://www.dirm.memn.developpement-durable.gouv.fr/le-projet-de-plan-d-action-du-dsf-memn-a1085.html> [08/02/2023].
- Ministère de la Transition écologique et solidaire, Préfecture maritime de l'Atlantique & Préfète de la région des Pays-de-la-Loire (2019) *Sea basin strategy: North Atlantic, Western Channel, sea basin strategy document*. Ministère de la Transition écologique et solidaire: Paris, France. Ανακτήθηκε από: https://geolittoral.din.developpement-durable.gouv.fr/telechargement/dsf/consultation2019/sea_basin_strategy_main_doc_namo.pdf [06/02/2023].

- Papageorgiou, M. & Kyvelou, S. (2018) "Aspects of marine spatial planning and governance: adapting to the transboundary nature and the special conditions of the sea". *European Journal of Environmental Sciences*, 8 (1), 31-37. DOI: 10.14712/23361964.2018.5.
- Rahandusministeerium & Hendrikson & Ko (2019) *Estonian maritime spatial plan: draft plan*. Ανακτήθηκε από: <http://mereala.hendrikson.ee/en.html> [14/1/2023].
- Rempis, N. & Tsilimigkas, G. (2021) "Marine spatial planning on Crete Island, Greece: methodological and implementation issues". *Journal of Spatial Science*. DOI: 10.1080/14498596.2021.1955025.
- Tsilimigkas, G. & Rempis, N. (2021) "Spatial planning framework, a challenge for marine tourism development: location of diving parks on Rhodes island, Greece". *Journal of Environment, Development and Sustainability*, 23(1), 15240-15265. DOI: 10.1007/s10668-021-01296-1.
- Tsilimigkas, G., Rempis, N. & Derdemezi, E.T. (2020) "Marine zoning and landscape management on Crete island, Greece". *Journal of Coastal Conservation*, 24(4), 43. DOI: 10.1007/s11852-020-00757-5.
- 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, 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.
- Zauch, J. & Gee, K. (2019) *Maritime spatial planning: past, present, future*. Cham: Palgrave Macmillan.

Γουργιώτης Ανέστης

Επίκουρος Καθηγητής Χωρικού Σχεδιασμού

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

email: gourgiotis@uth.gr

Γιαννακού Αθηνά

Ομότιμη Καθηγήτρια Πολεοδομικής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, ΑΠΘ

email: adgianna@plandevel.uth.gr

Σαλάτα Κωνσταντίνα Δήμητρα

Μηχανικός Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Διδάκτωρ

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, ΑΠΘ

email: salatadq@plandevel.uth.gr

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Δημήτρης Καλλιώρας
Ευάγγελος Ασπρογέρακας
Νικόλαος Γαβανάς
Ανέστης Γουργιώτης
Νικόλαος Τριανταφυλλόπουλος

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Ελένη Ανδρικοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Πασχάλης Αρβανιτίδης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Παναγιώτης Αρτελάρης – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Σοφία Αυγερινού-Κολώνια – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Αθηνά Βιτοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Γιώργος Βλόντζος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Νικολός Βογιαζίδης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Γεωργία Γεμενετζή – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Ηλίας Γεωργαντάς – Πανεπιστήμιο Κρήτης
Αθηνά Γιαννακού – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Σπύρος Γκολφινόπουλος – Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Άσπα Γοσποδίνη – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δημήτρης Γούσιος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Πάυλος-Μαρίνος Δελλαδέτσιμας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Αλέξης Δέφνερ – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δέσποινα Διμέλλη – Πολυτεχνείο Κρήτης
Ασπασία Ευθυμιάδου – Ελληνικός Γεωργικός Οργανισμός «Δήμητρα»
Μιχάλης Ζουμπουλάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Ελισάβετ Θωίδου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Γιώργος Κανδύλης – Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών
Νικόλαος-Γεώργιος Καραχάλης – Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Κώστας Καρτάλης – Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γρηγόρης Καυκαλάς – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Ειρήνη Κλαμπατσέα – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Χάρης Κοκκώσης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Παναγιώτης Κοσμόπουλος – Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης
Βύρων Κοτζαμάνης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Χρήστος Κουσιδώνης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Αλέξανδρος-Φαίδων Λαγόπουλος – Ακαδημία Αθηνών & Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Κώστας Λαλένης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Λόης Λαμπριανίδης – Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λίλα Λεοντίδου – Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο
Πάυλος Λουκάκης – Πάντειο Πανεπιστήμιο
Θωμάς Μαλούτας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δημήτρης Μέλισσας – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Αγγελική Μενεγάκη – Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Θεόδωρος Μεταξάς – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Κώστας Μπαγινέτας – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδος
Νίκος Μπάτης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Ηλίας Μπεριάτος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Κώστας Μωραΐτης – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σπύρος Νιαβής – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Μαρί-Νοέλ Ντυκέν – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δημήτρης Οικονόμου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Απόστολος Παπαγιαννάκης – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Κωνσταντίνος Περάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Γιώργος Πετράκος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Μάγδα Πιτσιάβα-Λατινοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Σεραφείμ Πολύζος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Αντώνης Ροβολής – Πάντειο Πανεπιστήμιο
Νίκος Σαμαράς – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Άρης Σαπουνάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Κώστας Σερράος – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Παντολέων (Παντελής) Σκάγιαννης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Σοφία Σκορδίλη – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Νίκος Σουλιώτης – Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών
Δημήτρης Σταθάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Αναστασία Τασοπούλου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Πάρις Τσάρτας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Γιώργος Τσιλιμίκας – Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Δημήτρης Τσιώτας – Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Δημήτρης Φουτάκης – Διεθνές Πανεπιστήμιο
Γιώργος Φωτόπουλος – Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Μάριος Χαϊνταρλής – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Όλγα Χριστοπούλου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Μανώλης Χριστοφάκης – Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Γιάννης Ψυχάρης – Πάντειο Πανεπιστήμιο

Περιεχόμενα

ΤΕΥΧΟΣ
ISSUE

37

ΕΤΟΣ
YEAR

2023

Déjeant-Pons Maguelonne	6
Présentation de la Convention du Conseil de l'Europe sur le paysage	
Γουργιώτης Ανέστης, Γιαννακού Αθηνά, Σαλάτα Κωνσταντίνα-Δήμητρα	30
Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην Ελλάδα: Η προσέγγιση του πρώτου Θαλάσσιου Χωροταξικού Πλαισίου για την ευρύτερη περιοχή του Βορείου Αιγαίου (ΘΧΕ1	
Drobenko Bernard	67
L'urbanisation, au défi de la capacité limite de charge des écosystèmes	
Δαμανάκης Εμμανουήλ, Γουργιώτης Ανέστης	94
Ευρωπαϊκές επιλογές χωρικής διαχείρισης της μετανάστευσης: χρήσιμες πρακτικές από Γερμανία και Ιταλία	
Πετράκος Γιώργος	124
Καινοτόμες online υπηρεσίες υποστήριξης της επιχειρηματικότητας στην ελληνική περιφέρεια: το Ιατρείο Μικρών Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας	

ISSN: 1109-5008

e-ISSN: 2944-9847

www.aeihoros.gr