



**ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES
DEPARTMENT OF ECONOMIC & REGIONAL DEVELOPMENT**

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ: Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΡΑΣΗΣ ΓΗΣ - ΘΑΛΑΣΣΑΣ



**Μάριος Κ. Καρυώτης
Α.Μ.: 01520813Μ017**

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: κα ΚΥΒΕΛΟΥ-ΧΙΩΤΙΝΗ ΣΤΕΛΛΑ

ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ: κα ΠΑΠΑΔΑΚΗ ΟΛΓΑ
κ. ΨΥΧΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΑΘΗΝΑ 2017

Περιεχόμενα

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	5
ABSTRACT	6
Εισαγωγή	7
Ενότητα 1. Γαλάζια Ανάπτυξη και διάδραση γης-θάλασσας	8
1.1 Εδαφικά στοιχεία σχετικά με τους τομείς της Γαλάζιας Ανάπτυξης.....	11
1.1.1 Παραγωγή ενέργειας από ωκεάνια και αιολική ενέργεια.....	14
1.1.2 Παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός.....	16
1.1.3 Αλιεία και υδατοκαλλιέργειες.....	17
1.2 Εδαφική διάσταση της Γαλάζιας Ανάπτυξης.....	19
1.2.1 Η θέση μετράει.....	19
1.2.2 Η συνεργασία μπορεί να ενισχύσει τις δυνατότητες μιας περιφέρειας.....	21
1.2.3 Η δυναμική της γαλάζιας ανάπτυξης σε διεθνείς περιοχές: Τα παραδείγματα της περιφέρειας της Βαλτικής και η περιοχή της Βόρειας Θάλασσας	22
1.3 Συμπεράσματα	25
Ενότητα 2. Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός.....	29
Εισαγωγή	29
2.1: Αναγκαιότητα δημιουργίας πλαισίου για το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό	29
2.2: Συλλογή δεδομένων για Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό.....	30
2.2.1 Οι κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις	31
2.2.2 LifeWatchGreece	31
2.3: Πλεονεκτήματα Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού	33
2.4: Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός σε διάφορα επίπεδα.....	36
Ενότητα 3. Η κατάσταση και οι προοπτικές στην Ελλάδα.....	40
3.1 Τι συμβαίνει στον ελληνικό χώρο	40
3.2 Διεθνείς Πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την ΟΔΠΖ και το ΘΧΣ	41
3.3 Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και μικρά νησιά: Τα προβλήματα που προκύπτουν.....	42
3.4 Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός και οι προκλήσεις στη Μεσόγειο: η περίπτωση της Αδριατικής-Ιονίου	43
Ενότητα 4 - Τι είναι το Μοντέλο NEXUS.....	54
4.1 Πρόγραμμα ESPON	54
4.2 Σκοπός του μοντέλου NEXUS.....	54
4.3 Τι είναι η Μέθοδος NEXUS	55

4.4 Παράδειγμα κατασκευής ενός μοντέλου NEXUS.....	55
4.5 Πλεονεκτήματα της μεθόδου	57
Ενότητα 5. Ένταξη ΘΧΣ στα εθνικά συστήματα άλλων χωρών	58
5.1 Γενικά.....	58
5.2 Παραδείγματα χωρών της Ευρώπης που έχουν εφαρμόσει το ΘΧΣ	59
5.2.1 Ολλανδία.....	59
5.2.2 Γερμανία.....	60
5.2.3 Ηνωμένο Βασίλειο	61
Ενότητα 6. Διαπιστώσεις- Συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα	62
6.1 Συμπεράσματα	62
6.2 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα	63
7. Παράρτημα	66
7.1 Ευρωπαϊκό Νομικό Πλαίσιο Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού	66
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	69

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέπουσα Καθηγήτρια της διπλωματικής εργασίας μου, κα Κυβέλου - Χιωτίνη Στέλλα, η οποία από την πρώτη στιγμή στάθηκε αρωγός στην προσπάθεια αυτή και είχε τη διάθεση να μοιραστεί τις γνώσεις και τις εμπειρίες της, που χωρίς αυτά δε θα ήταν δυνατή η εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας.

Επιπλέον, τα δύο μέλη της εξεταστικής επιτροπής μου, κα Παπαδάκη Όλγα και κ. Ψυχάρη Ιωάννη, που καθ' όλη τη διάρκεια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών τίμησαν στο έπακρο την ακαδημαϊκή τους έδρα μεταδίδοντας τόσο γνώσεις όσο και αξίες στους φοιτητές.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου που σε αυτή την πειστική και επίπονη προσπάθεια, η οποία διήρκεσε ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, έδειξε την αμέριστη ηθική υποστήριξη της.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Γαλάζια Ανάπτυξη είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, καθώς ένας τέτοιος σχεδιασμός είναι απαραίτητος για τη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών αλλά και για την προστασία του περιβάλλοντος. Η αύξηση των δραστηριοτήτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο κάνει την ανάγκη για ΘΧΣ επιβεβλημένη.

Η Ευρωπαϊκή Οδηγία απαρτίζεται από τρεις βασικούς άξονες, την οικοσυστημική προσέγγιση, τη διάδραση γης - θάλασσας και την ολοκληρωμένη προσέγγιση στο χωρικό σχεδιασμό. Στόχος των αξόνων αυτών είναι η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης σε όλα τα επίπεδα έτσι ώστε να περιγράφονται όλες οι δραστηριότητες, οι χρήσεις αλλά και οι επιπτώσεις αυτών και να εξασφαλίζεται η ανάπτυξη και η συνέχεια του θαλάσσιου και του παράκτιου περιβάλλοντος.

Η συλλογή των δεδομένων του θαλάσσιου περιβάλλοντος ορίζεται σε διεθνείς συμφωνίες και τα δεδομένα των οποίων πρέπει να γίνει η συλλογή είναι περιβαλλοντικά, θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια καθώς και δεδομένα εμπορικής χρήσης.

Τα οφέλη του ΘΧΣ για μια περιοχή αναμένεται να είναι οικολογικά / περιβαλλοντικά, οικονομικά, κοινωνικά και διοικητικά. Στην αντίθετη πλευρά, οι παγιωμένες πολιτικές και τα συστήματα όπως επίσης και η ασάφεια στην ιεράρχηση των προτεραιοτήτων του αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες για τον ΘΧΣ.

Στην παρούσα μελέτη γίνεται μια περιγραφή της κατάστασης στην Ευρώπη και την Ελλάδα με αναφορές στην επιτακτική ανάγκη για το σχεδιασμό του ΘΧΣ αλλά και τα προβλήματα που προκύπτουν κατά τη εφαρμογή του.

Τέλος, αναφέρεται η μέθοδος NEXUS που είναι ένα μεθοδολογικό εργαλείο για την ανάλυση των χαρακτηριστικών μιας περιοχής (φυσικών, περιβαλλοντικών, οικονομικών, θεσμικών).

ABSTRACT

Blue Growth is inseparable from Marine Spatial Planning, as such planning is essential for the sustainable development of all coastal areas and for the environmental protection. The increase on activities at a European level makes the need for MSP imperative.

The European Directive consists of three main areas, the ecosystem approach, the interaction of land - sea and the integrated approach to spatial planning. The aim of these axes is to promote sustainable development at all levels so that all described activities, uses and impact of these ensure not only the development but also the continuity of both the marine and coastal environment.

The collection of marine data is defined in international agreements and those data that must be collected are environmental, safety-related issues and commercial data.

The benefits of MSP to a region are ecological / environmental, financial, social and administrative. On the opposite side, the entrenched policies and systems as well as the ambiguity in the hierarchy of priorities are inhibitors for MSP.

The present study is a description of the situation in Europe and Greece with references to the urgent need for the design of the MSP and the problems that arise during implementation.

Finally, there is a reference on NEXUS method, a methodological tool for analyzing the characteristics of a region (physical, environmental, economic, institutional).

Εισαγωγή

Οι θαλάσσιες δραστηριότητες είναι σημαντικές για την εδαφική συνοχή στην Ευρώπη. Η Οδηγία - Πλαίσιο για τη Θαλάσσια Στρατηγική και η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης τονίζουν τη σημασία του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Ο σχεδιασμός αυτός θα πρέπει να σχετίζεται με τα υπόλοιπα συστήματα εθνικού σχεδιασμού για να υπάρχει αρμονική και βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών που περιλαμβάνουν τη συνέχεια θαλάσσιων και χερσαίων περιοχών. Η Γαλάζια Ανάπτυξη αποτελεί σημαντική διάσταση της Στρατηγικής "ΕΥΡΩΠΗ 2020" και αποβλέπει στις δυνατότητες της θαλάσσιας οικονομίας για τη δημιουργία έξυπνης, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης αλλά και μεγάλων ευκαιριών απασχόλησης. Η Γαλάζια Ανάπτυξη αναμένεται να καθιερώσει συντονισμένες πολιτικές δημιουργώντας ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία και συμβάλλοντας στη δημιουργία θέσεων εργασίας στους θαλάσσιους κλάδους.

Η ραγδαία τεχνολογική πρόοδος, οι περιορισμοί της γης και του νερού ως πόροι και η ανάγκη για τη μείωση των εκπομπών αερίων δημιουργήσαν ευνοϊκές συνθήκες για τη Γαλάζια Ανάπτυξη και την αξιοποίηση ωκεανών, θαλασσών και ακτών. Παραδοσιακά η ανάπτυξη έχει συνδεθεί αποκλειστικά με τη γη, ωστόσο οι ισχυροί δεσμοί γης και θάλασσας γίνονται ολοένα και πιο εμφανείς, κάτι που έχει σαν αποτέλεσμα η ευρωπαϊκή Πολιτική Συνοχής να αντιμετωπίζει το θαλάσσιο περιβάλλον ως τμήμα ολοκληρωμένης εδαφικής ανάπτυξης.

Η αλληλεπίδραση ξηράς και θάλασσας δε σχετίζεται μόνο με την ανάπτυξη της περιφερειακής οικονομίας αλλά παρουσιάζει και τις επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Οι παράκτιες περιοχές δημιουργούν ισχυρές περιβαλλοντικές πιέσεις και στις θαλάσσιες περιοχές τους.

Ο συντονισμός του προγραμματισμού και στη θάλασσα και στην ξηρά γίνεται μια ολοένα και μεγαλύτερη ανάγκη. Παρόλα αυτά η χωροταξία, η ολοκληρωμένη διαχείριση και ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός παραμένουν αποσπασματικές, τόσο σε εθνικό όσο και τοπικό επίπεδο (Κυβέλου et al., 2014).

Ενότητα 1. Γαλάζια Ανάπτυξη και διάδραση γης-θάλασσας

Η δυναμική της Γαλάζιας ανάπτυξης είναι μια απάντηση προς την κρίση. Η οικονομική κρίση επηρεάζει ακόμη αρκετές ευρωπαϊκές περιφέρειες και πόλεις. Έχει αυξηθεί η πίεση για αναζήτηση νέων ευκαιριών για ανάπτυξη και θέσεις εργασίας ώστε να βοηθηθούν οι περιφέρειες για να ξεφύγουν από την οικονομική ύφεση και να επιτύχουν την επιδιωκόμενη ανάπτυξη. Στο πλαίσιο αυτό, οι ενδιαφερόμενοι φορείς για περιφερειακή ανάπτυξη δίνουν όλο και μεγαλύτερη προσοχή στη θάλασσα και ναυτική δυνατότητα καθώς και στον τομέα της ναυτιλίας (πολιτική).

Μεταξύ 2007-2012 αρκετές εξελίξεις πολιτικής έχουν τονίσει τη δυνατότητα στις ευρωπαϊκές θάλασσες: π.χ. το Blue Book (2007), η Οδηγία - Πλαίσιο για τη Θάλασσα Στρατηγική (2008), η Διακήρυξη της Λεμεσού για την Κοινή Αλιευτική Πολιτική (2012), το έγγραφο "Γνώσεις για τη θάλασσα" (2012), η οδηγία σχετικά με το πλαίσιο για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (2013) και η πιο πρόσφατη ανακοίνωση για την καινοτομία στη Γαλάζια Οικονομία: αξιοποίηση του δυναμικού των θαλασσών και των ωκεανών μας για απασχόληση και ανάπτυξη (2014).

Γαλάζια Ανάπτυξη: Ένα ορόσημο στην ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική. Η ανακοίνωση για τη Γαλάζια Ανάπτυξη, δημοσιεύτηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2012 και αποτέλεσε ορόσημο για την ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική.

- ▶ **Η αύξηση των γνώσεων για την θάλασσα.** Εμβάθυνση εξοικίωσης αναφορικά με την θάλασσα συμπεριφορά και τις προοπτικές της. Συνέπεια αυτών η ευκολότερη πρόσβαση δημοσίων αρχών και ερευνητών με απότερο σκοπό την ανάπτυξη νέων αγορών, προϊόντων και υπηρεσιών.
- ▶ **Ο Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός.** Αποτελεσματική χρονική και χωροταξιακή αξιοποίηση των θαλασσίων εκτάσεων με στόχο τον περιορισμό του ανταγωνισμού, την αποφυγή συγκρούσεων ή ακόμη και την συνέργεια μεταξύ ποικίλων δραστηριοτήτων.

► **Ολοκλήρωση αποτελεσματικής εννιαίας θαλάσσιας επιτήρησης.**

Ανάπτυξη αποτελεσματικών ενοποιημένων μηχανισμών και διαδικασιών ανταλλαγής πληροφοριών αναφορικά με την ασφάλη διέλευση, ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων υπό καθεστώς βεβαιότητας της διατήρησης του οικοσυστήματος. Εγχείρημα που θα μειώσει αμφοτεροβαρώς το κόστος της επιτήρησης.

Βασιζόμενοι στις νέες τεχνολογίες και αναγνωρίζοντας τις περιβαλλοντικές προκλήσεις, η Γαλάζια Ανάπτυξη αντιπροσωπεύει τη θαλάσσια διάσταση της Στρατηγικής "Ευρώπη 2020" για την αειφόρο ανάπτυξη, την απασχόληση και τη συνοχή. Υπογραμμίζει το ανεκμετάλλευτο δυναμικό των ευρωπαϊκών παράκτιων περιοχών, τους ωκεανούς και τα νησιά ως οδηγούς για την καινοτομία και την ανάπτυξη. Υπάρχουν πέντε περιοχές εστίασης της Γαλάζιας Ανάπτυξης: η Γαλάζια ενέργεια, η οποία επικεντρώνεται στη θαλάσσια ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, όπως η παράκτια αιολική ενέργεια, η παλιρροϊκή ενέργεια, η ενέργεια των κυμάτων ή θερμικής ενέργειας του ωκεανού, συμβάλλοντας έτσι στην επίτευξη των στόχων των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας που τέθηκε στην ΕΕ: υδατοκαλλιέργεια η οποία επικεντρώνεται στην αλιεία και την παραγωγή θαλασσινού φαγητού, στο θαλάσσιο, παράκτιο τουρισμό και τουρισμό κρουαζιέρας, στους θαλάσσιους ορυκτούς πόρους, δηλαδή των μη ενεργειακών πρώτων υλών και στη γαλάζια βιοτεχνολογία.

Οι δύο διαστάσεις της Γαλάζιας Ανάπτυξης

Οι ανθρώπινες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός ή επί της θαλάσσιας περιοχής, τις ακτές, ή εξαρτώνται από τους φυσικούς πόρους που βρίσκονται μέσα στην θαλάσσια περιοχή, ορίζονται ως «θαλάσσιες». Παραδείγματα αποτελούν η ναυτιλία, ο παράκτιος τουρισμός, των ακτών και της θάλασσας αναψυχής, η αλιεία, κλπ

Η "Ναυτιλία" αφορά το εμπόριο και τις μεταφορές. Υπάρχουν όμως και οι αρνητικές επιπτώσεις λόγω της ρύπανσης που μπορεί να προκληθεί. Για παράδειγμα, οικότοποι

και οικοσυστήματα, βιοποικιλότητα (άγρια ζωή και θαλάσσια είδη), εκβολές ποταμών, ύφαλοι, βυθός της θάλασσας, μεταλλευτικά κοιτάσματα, κ.λπ.

Η γη εξαρτάται από την θάλασσα και το αντίστροφο. Η "Εδαφική Ατζέντα 2020" τόνισε ότι οι θαλάσσιες δραστηριότητες είναι απαραίτητες για την εδαφική συνοχή στην Ευρώπη. Οι δραστηριότητες στη θάλασσα συνδέονται στενά μεταξύ τους με τη γη και το αντίστροφο. Ναυτιλιακές και θαλάσσιες δραστηριότητες δεν επηρεάζουν μόνο τα νησιά και παράκτιες περιοχές. Οι μεσόγειες περιοχές μπορούν να έχουν επίσης σημαντικές συνδέσεις με τη θάλασσα. Οι Γαλάζιες οικονομικές δραστηριότητες και οι τομείς επηρεάζουν την οικονομία και την απασχόληση του πληθυσμού που ζει στην ηπειρωτική χώρα, ενώ η προσβασιμότητα για το εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών μπορεί να είναι άλλο ένα παράδειγμα των αλληλεπιδράσεων ξηράς και θάλασσας.

Για τον καλύτερο συντονισμό των δραστηριοτήτων αυτών, μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό είναι απαραίτητη. Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός αφορά την επιλογή της τοποθεσίας και το χρονοδιάγραμμα των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, έτσι ώστε να μπορούν να είναι εξίσου αποτελεσματικές και όσο το δυνατόν βιώσιμες. Υπό την προϋπόθεση ότι θα είναι αποτελεσματικός μπορεί να δημιουργήσει συνέργειες, την ενθάρρυνση των επενδύσεων, την ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ των διοικήσεων, την αύξηση της διασυνοριακής συνεργασίας και να συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος, με τον προσδιορισμό των επιπτώσεων και των ευκαιριών για πολλαπλή χρήση του χώρου. Οι διαφορετικοί Γαλάζιοι τομείς μπορούν έτσι να αξιοποιηθούν πλήρως, με αποτέλεσμα υψηλότερα οικονομικά οφέλη, καθώς επίσης και με παράλληλη διασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας

1.1 Εδαφικά στοιχεία σχετικά με τους τομείς της Γαλάζιας Ανάπτυξης

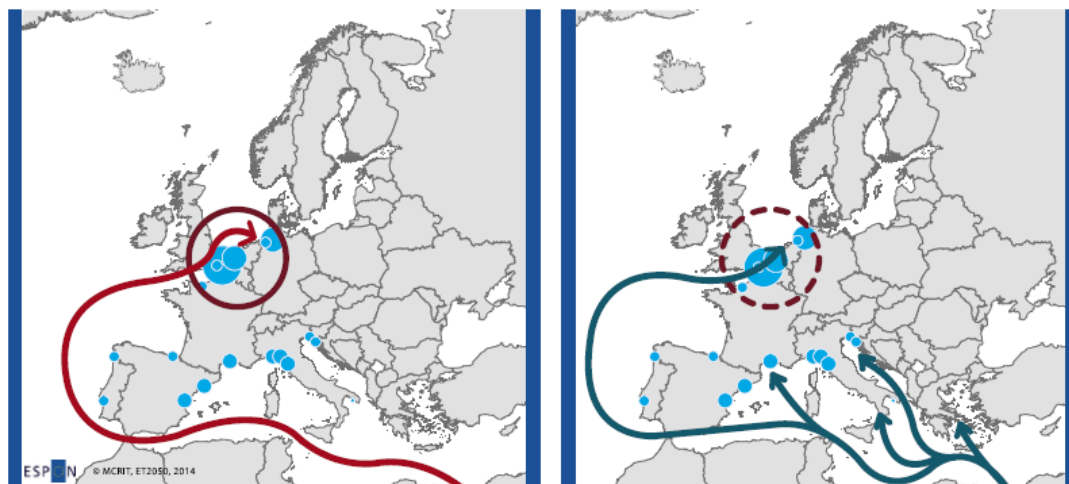
Μεταφορές, εμπόριο, ενέργεια, τουρισμός και αλιεία είναι οι βασικοί τομείς της Γαλάζιας οικονομίας. Οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα, όπως οι μεταφορές, το εμπόριο, η ενέργεια, ο τουρισμός και η αλιεία έχουν μεγάλη σημασία για την οικονομική ανάπτυξη, τόσο για τις παράκτιες περιοχές, αλλά και για την ηπειρωτική χώρα. Στην ενότητα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι βασικοί "μπλε" τομείς που συμβάλλουν στην οικονομία και την ανάπτυξη των θαλάσσιων περιφερειών και της ηπειρωτικής τους πλευράς.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι στενά συνδεδεμένες με το εμπόριο. Σήμερα, το 80% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται από τη θάλασσα και οι ευρωπαϊκές θάλασσες είναι σημαντικές σε παγκόσμιο επίπεδο για τα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό το εμπόριο. 30% της συνολικής παγκόσμιας θαλάσσιας κυκλοφορίας γίνεται στη Μεσόγειο Θάλασσα, ενώ το 40% του συνόλου της κίνησης των λιμένων στην Ευρώπη είναι συγκεντρωμένο στη Μάγχη και τη Βόρεια Θάλασσα. Οι λογαριασμοί της Βαλτικής Θάλασσας για το 15% της παγκόσμιας μεταφοράς φορτίου και της Μαύρης Θάλασσας μπορούν να προσφέρουν στρατηγικούς δεσμούς με την Κασπία και τη Μεσόγειο Θάλασσα μέσω του Βοσπόρου. (www.espon.eu)

Χάρτης 1: Οι Ευρωπαϊκές θαλάσσιες πύλες

α) Οι τωρινές θαλάσσιες πύλες

β) Τα μελλοντικά πιθανά πολυκεντρικά παγκόσμια λιμάνια

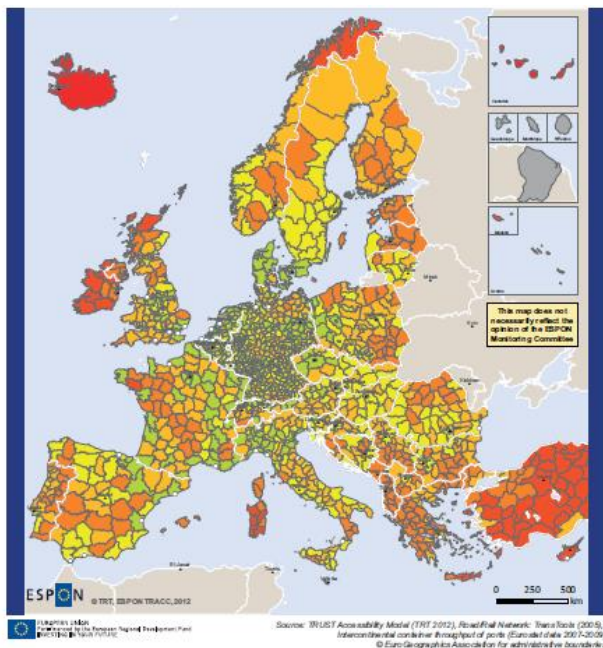


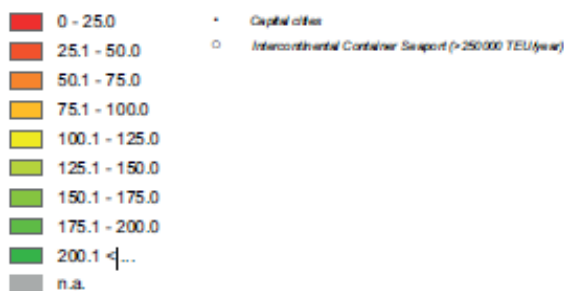
Οι εμπορικές ροές και οι μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων καθορίζουν τις τοποθεσίες των λιμανιών. Το 90% του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 40% των εμπορικών συναλλαγών εντός της ΕΕ πραγματοποιείται δια θαλάσσης. Κατά τη διάρκεια των επόμενων δεκαετιών, η ευρωπαϊκή αγορά αναμένεται να γίνει πιο ανοιχτή στην παγκόσμια αγορά και θα αυξηθεί η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Οι θαλάσσιες οδοί μπορούν να διευκολύνουν τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων και άλλων παγκόσμιων εμπορικών λιμένων. Η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου μπορεί να δημιουργήσει νέες ευκαιρίες ανάπτυξης. Η αυξανόμενη παγκόσμια παρουσία της Κίνας στην αγορά και οι εμπορικές της σχέσεις με τις ευρωπαϊκές χώρες καθορίζουν, για παράδειγμα, τη σημασία της τοποθεσίας των λιμανιών. Ένα παράδειγμα είναι το λιμάνι του Γκντανσκ στην Πολωνία, όπου η έναρξη των απευθείας δρομολογίων με την Κίνα μπορεί να μετατρέψει το λιμάνι σε ένα διηπειρωτικό κόμβο. Επίσης, θα πρέπει να αναφερθεί ότι το λιώσιμο των πάγων στην Αρκτική αναμένεται να ανοίξει νέους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους.

Σήμερα, οι διηπειρωτικοί κόμβοι βρίσκονται στο βόρειο τμήμα της Ευρώπης, στις περιοχές των μεγάλων λιμανιών της Ολλανδίας και του Βελγίου και οι οποίες

συνδέουν την Ευρώπη με την Ασία, καθώς και τη Νότια Αμερική και την Αφρική, αποτελούν τις κύριες εμπορικές πύλες (Χάρτης 1α). Το 50% της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη διεκπεραιώνεται σε τέσσερις κύριους κόμβους: της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ, του Αμβούργου και του Bremerhaven. Ο χάρτης 1α δείχνει τις ευρωπαϊκές θαλάσσιες πύλες και τις εμπορικές ροές της κίνησης των εμπορευματοκιβωτίων. Το μέγεθος του κύκλου αντιπροσωπεύει το μέγεθος του λιμένα και τα βέλη τις ροές μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας. Ωστόσο, τα λιμάνια της Μεσογείου είναι γεωγραφικά πιο κοντά στην Ασία από εκείνα της Βόρειας Θάλασσας. Ως εκ τούτου, εάν είχε προαχθεί ένα πιο πολυκεντρικό σύστημα παγκόσμιων λιμένων(βλέπε χάρτη 1β), και οι μεταφορές των εμπορευματοκιβωτίων ήταν καλύτερα κατανομημένα στους ευρωπαϊκούς λιμένες, ο χρόνος, τα χρήματα, οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, οι ρυπαντές θα μπορούσαν να εξαλειφθούν και η κυκλοφοριακή συμφόρηση στη Μάγχι θα μπορούσε να μειωθεί .

Χάρτης 2: Παγκόσμια δυνητική προσβασιμότητα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων (2011) στην διηπειρωτική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων των ευρωπαϊκών θαλάσσιων λιμένων





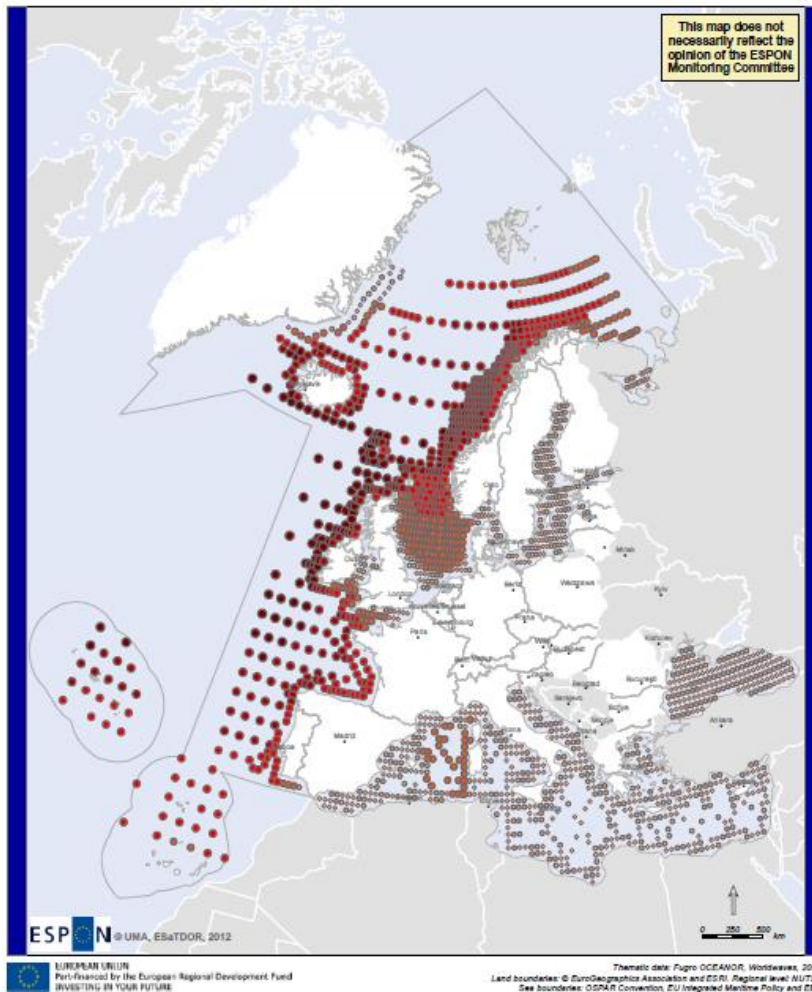
Η υψηλή προσβασιμότητα προσφέρει ευκαιρίες για τις απομονωμένες περιοχές. Μια καλή γεωγραφική θέση, δεν είναι αρκετή όταν πρόκειται για υψηλή προσβασιμότητα εμπορευματικών μεταφορών. Είναι σημαντικής αξίας η ποιότητα των βασικών υποδομών, οι καλές σιδηροδρομικές και οδικές συνδέσεις με πόλεις που διαθέτουν μεγάλους λιμένες και προσιτές συνδέσεις. Ως εκ τούτου, οι μεσόγειες περιοχές μπορούν επίσης να επωφεληθούν από τις εμπορικές ροές των θαλάσσιων μεταφορών. Ο χάρτης 2 δείχνει τις παγκόσμιες δυνατότητες σιδηροδρομικής προσβασιμότητας των εμπορευμάτων για τη διηπειρωτική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στους ευρωπαϊκούς θαλάσσιους λιμένες. Ένα χάσμα στον πυρήνα και την περιφέρεια είναι ορατό. Λόγω της πολύ καλά αναπτυγμένης υποδομής, δικτύων μεταφορών και διαδρομών, οι περιφέρειες στον Ευρωπαϊκό πυρήνα είναι καλά συνδεδεμένες με τα μεγάλα διηπειρωτικά λιμάνια της Βόρειας Θάλασσας: σε αντίθεση, σε πιο απομακρυσμένες περιοχές της Ευρώπης, όπου οι σιδηροδρομικές συνδέσεις προς τα μεγαλύτερα λιμάνια-κόμβους, είναι μάλλον φτωχές. Η επέκταση των διευρωπαϊκών δικτύων σε όλη την Ευρώπη και η χρήση τρένων υψηλής ταχύτητας που συνδέουν όχι μόνο την ευρωπαϊκή περιφέρεια, αλλά και το ευρωπαϊκό πυρήνα με την υπόλοιπη Ευρώπη και τις γειτονικές χώρες, μπορούν να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα της ηπειρωτικής χώρας.

1.1.1 Παραγωγή ενέργειας από ωκεάνια και αιολική ενέργεια

Οι Ευρωπαϊκές θάλασσες είναι πλούσιες σε τομείς της Γαλάζιας ενέργειας. Η στρατηγική "Ευρώπη 2020" έχει θέσει ως στόχο την παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές σε ποσοστό 20% ως απάντηση στην κλιματική αλλαγή, την ενεργειακή ασφάλεια και την αειφορία.

Η παραγωγή ανανεώσιμης ενέργειας είναι επίσης ένα από τα βασικά θέματα της ανακοίνωσης της Γαλάζιας Ανάπτυξης. Οι ευρωπαϊκές θάλασσες και οι ωκεανοί προσφέρουν μεγάλες δυνατότητες για εναλλακτικές πηγές ενέργειας, οι οποίες μπορούν να συμβάλουν στο μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Η παράκτια ενέργεια μπορεί να καλύψει έως και το 4% της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας στην ΕΕ έως το 2020 και το 14% μέχρι το 2030, και υπάρχει μεγάλο δυναμικό για παλιρροϊκή και κυματική ενέργεια. Ειδικά περιοχές στα δυτικά, οι οποίες είναι πλήρως εκτεθειμένες στον Ατλαντικό Ωκεανό (Χάρτης 3), έχουν το μεγαλύτερο δυναμικό για την ανάπτυξη κυματικής ενέργειας. Σε αντίθεση με περιοχές κλειστής θάλασσας, οι ανοικτές θαλάσσιες περιοχές στη Βόρεια Θάλασσα και τη Μεσόγειο έχουν επίσης δυνατότητες για την ανάπτυξη κυματικής ενέργειας. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης, η Βόρεια Θάλασσα προσφέρει επίσης ένα καλό παράδειγμα περιοχής που έχει μεγάλες δυνατότητες για την ικανότητα παροχής ενέργειας στην ανοικτή θάλασσα και αιολική ενέργεια.

Η παλιρροϊκή ενέργεια, η οποία περιορίζεται κυρίως σε κανάλια και εκβολές ποταμών, προσφέρει μεγαλύτερη δυναμική γύρω από το Ηνωμένο Βασίλειο και τις βόρειες θάλασσες της Γαλλίας. Μέσω των βιώσιμων πόρων, των ασφαλών επενδύσεων και των συνεργειών, οι τομείς της Γαλάζιας ενέργειας μπορούν να προσφέρουν μεγάλες ευκαιρίες. Αν και οι θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές συμβάλλουν στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων για την Ευρώπη, η ανάπτυξή τους μπορεί να έχει αντίκτυπο στο θαλάσσιο οικοσύστημα. Ως εκ τούτου, μια καλή ισορροπία μεταξύ της παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και της προστασίας του περιβάλλοντος είναι απαραίτητη.



Wave power potential (KW/m)

- 0.5 to 11.0
- 11.1 to 24.3
- 24.4 to 39.0
- 39.1 to 55.9
- 56.0 to 81.6

1.1.2 Παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός

Οι Ευρωπαϊκές ακτές είναι ελκυστικές. Ο παράκτιος και ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί σημαντικό τομέα για την οικονομία πολλών περιοχών. Οι Ευρωπαϊκές θάλασσες είναι πολύ ελκυστικές για διακοπές και σαν τουριστικοί προορισμοί, και επιλέγονται ως προορισμός διακοπών για περισσότερους από το 60% των ευρωπαίων τουριστών. Αυτό αντανακλάται ιδιαίτερα στην οικονομία των παράκτιων περιοχών. Περισσότεροι από 2 εκατομμύρια άνθρωποι απασχολούνται άμεσα στον τομέα του παράκτιου τουρισμού, που αντιπροσωπεύει το 1,1% της συνολικής απασχόλησης της ΕΕ. Το 51% της δυναμικότητας σε κλίνες στην Ευρώπη είναι σε παράκτιες περιοχές,

ενώ ο τουρισμός με κρουαζιέρα προσφέρει 150.000 θέσεις εργασίας. Με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 10% τα τελευταία δέκα χρόνια, ο παράκτιος τουρισμός εξακολουθεί να έχει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης. Οι χώρες κατά μήκος της Μεσογείου που έχουν πληγεί άσχημα κατά τη διάρκεια της κρίσης, όπως η Ελλάδα, η Ιταλία, η Πορτογαλία και η Ισπανία, είναι από τις πιο τουριστικές χώρες της ΕΕ.

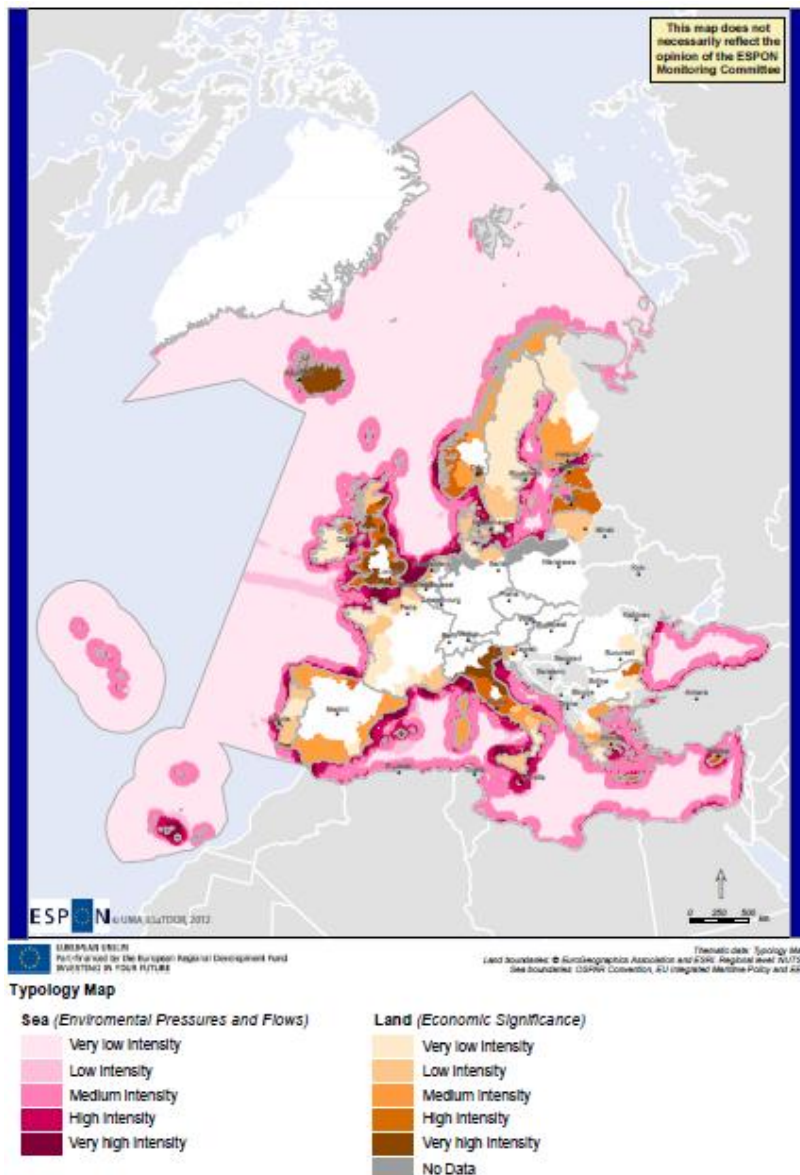
1.1.3 Αλιεία και υδατοκαλλιέργειες

Η αλιεία και οι υδατοκαλλιέργειες είναι σημαντικές για γαλάζια ανάπτυξη. Η αλιεία και η υδατοκαλλιέργεια ανήκουν στους πιο παραδοσιακούς τομείς της γαλάζιας ανάπτυξης. Παρά το γεγονός ότι η παραγωγή τους είναι σταθερή και δεν έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια, η αλιεία εξακολουθεί να έχει ισχυρή δυναμική στην οικονομία πολλών ευρωπαϊκών χωρών. Οι χώρες με τις παράκτιες περιοχές έχουν τα υψηλότερα ποσοστά απασχόλησης που σχετίζονται με τον τομέα αυτόν. Οι χώρες κατά μήκος της Μεσογείου, - Ελλάδα, Ιταλία, Πορτογαλία και Ισπανία - είναι οι χώρες με την υψηλότερη απασχόληση στον τομέα της αλιείας, με τη Δανία, τη Νορβηγία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Λετονία, την Εσθονία, την Ιρλανδία και την Ισλανδία στην επόμενη ομάδα.

Η παραγωγή της υδατοκαλλιέργειας αντιπροσωπεύει το ένα τέταρτο της παραγωγής των ψαριών, μαλακίων και μαλακοστράκων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ το υπόλοιπο παρέχεται από την αλιεία. Κατά μέσο όρο, 23 κιλά υδρόβιων προϊόντων καταναλώνονται ετησίως από κάθε ευρωπαϊκή χώρα και περίπου το ένα δέκατο αυτού παρέχεται από την υδατοκαλλιέργεια της ΕΕ.

Οι κορυφαίοι παραγωγοί στον τομέα της υδατοκαλλιέργειας στην Ευρώπη είναι η Ιρλανδία και η Ελλάδα, που έχει συνολική παραγωγή περίπου 10 κιλά κατά κεφαλήν, ακολουθείται στενά από τη Δανία, τη Μάλτα και την Ισπανία με συνολική παραγωγή μεταξύ πέντε και επτά κιλά κατά κεφαλήν, ενώ η Πορτογαλία δείχνει μάλλον μικρότερες ποσότητες. Παρά το γεγονός ότι έχουν πρόσβαση στη θάλασσα, οι Βαλτικές Θαλάσσιες Πολιτείες, η Γερμανία και η Πολωνία δείχνουν μόνο μεσαίες ποσότητες των προϊόντων υδατοκαλλιέργειας.

Χάρτης 4 - Αλληλεπιδράσεις ξηράς και θάλασσας



Αλληλεπιδράσεις ξηράς και θάλασσας: η άλλη όψη του νομίσματος. Οι αλληλεπιδράσεις ξηράς - θάλασσας δεν σχετίζονται μόνο με την ανάπτυξη της περιφερειακής οικονομίας. Οι χερσαίες δραστηριότητες έχουν επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο Χάρτης 4 δείχνει σε ποιο βαθμό οι δραστηριότητες οικονομικής σημασίας στην ξηρά επηρεάζουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Οι παράκτιες περιοχές με εκτεταμένες χερσαίες δραστηριότητες παρουσιάζουν υψηλές θαλάσσιες περιβαλλοντικές πιέσεις, ενώ ακόμα και οι οικονομικές δραστηριότητες της

ενδοχώρας μπορούν να επηρεάσουν το θαλάσσιο οικοσύστημα μέσω των πλωτών οδών της ενδοχώρας που καταλήγουν στη θάλασσα.

Ένα παράδειγμα είναι η Βόρεια Θάλασσα, όπου η υψηλή οικονομική απόδοση των κυριότερων ευρωπαϊκών λιμανιών-κόμβων, επηρεάζει το θαλάσσιο οικοσύστημα. Η εικόνα είναι παρόμοια σε όλες τις παράκτιες περιοχές της Ιταλίας, με υψηλή ένταση στο βορρά, και στις παράκτιες περιοχές στην Πορτογαλία και στην Ελλάδα, ειδικά γύρω από τα κύρια λιμάνια. Η ρύπανση νερού και θάλασσας είναι ένας αναπόφευκτος κίνδυνος από τις οικονομικές δραστηριότητες. Ο Χάρτης 4 βασίζεται σε δεδομένα σχετικά με τη συχνότητα ειδών που εισβάλλουν σε οικοσυστήματα στα οποία δεν ανήκαν έως πρότινος (με συνέπειες μη εμφανείς εκ προοιμίου), την οργανική ρύπανση έχοντας ως αφετηρία κυρίως τα οικιακά λύματα και απόβλητα ορισμένων βιομηχανιών –εργοστάσια κατασκευής χαρτοπολτού (φυτοφάρμακα) και την ανόργανη ρύπανση (λιπάσματα). Ως εκ τούτου, θα πρέπει να υπάρξει μια βιώσιμη προσέγγιση. Η Γαλάζια ανάπτυξη είναι σχετική αλλά μη-ταυτόσημη με την αειφόρο και την οικονομική ανάπτυξη ανεξαρτήτως κόστους. Η συνεργασία μεταξύ των παράκτιων περιοχών, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, και οι θαλάσσιες στρατηγικές αποτελούν προσέγγιση για μια ισορροπημένη μορφή ανάπτυξης.

1.2 Εδαφική διάσταση της Γαλάζιας Ανάπτυξης

Η δυνατότητες της Γαλάζιας Ανάπτυξης είναι διαφορετικές σε διαφορετικούς τύπους εδαφών. Η ανάπτυξη υπάρχει με διαφορετικούς τρόπους στα νησιά και την ηπειρωτική χώρα, στις παράκτιες περιοχές και την ενδοχώρα τους, στις ευημερούσες και στις περιοχές με περισσότερες προκλήσεις, στις πόλεις ή τις αστικές περιοχές και τις αγροτικές περιοχές. Η εδαφική διάσταση των θεμάτων της γαλάζιας ανάπτυξης και η εξατομικευμένη προσέγγιση είναι απαραίτητη, σύμφωνα με τα διαφορετικά εδαφικά χαρακτηριστικά.

1.2.1 Η θέση μετράει

Σχέσεις νησιών και ηπειρωτικής χώρας. Τα νησιά και την ηπειρωτική χώρα τους αποτελούν ένα καλό παράδειγμα αλληλεπιδράσεων ξηράς και θάλασσας. Τα νησιά συνδέονται συνήθως με τους πιο παραδοσιακούς τομείς της γαλάζιας ανάπτυξης,

όπως η αλιεία, η υδατοκαλλιέργεια και ο τουρισμός. Η προσβασιμότητα και η συνδεσιμότητα είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη και την εξέλιξή τους. Η συνδεσιμότητα τους με την ηπειρωτική χώρα μπορεί να ενισχύσει την αναπτυξιακή δυναμική τους και να βοηθήσει ώστε να τους φέρει πιο κοντά σε πιο σύγχρονους τομείς της γαλάζιας ανάπτυξης, όπως η ενέργεια ή οι θαλάσσιοι ορυκτοί πόροι ακόμη και της παραδοσιακής οικονομικής δραστηριότητας όπως η διευκόλυνση της πρόσβασης των τουριστικών ρευμάτων. Οι υποδομές, δηλαδή οι λιμένες και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές, έχουν ιδιαίτερη σημασία για την προσβασιμότητα του νερού.

Οι παράκτιες περιοχές και η ηπειρωτική χώρα τους. Η ένταση της οικονομικής ανάπτυξης των παράκτιων περιοχών ποικίλλει. Αν οι παράκτιες περιοχές περιλαμβάνουν μητροπολιτικές πόλεις για παράδειγμα, τότε η ανάπτυξη και η εξέλιξή τους είναι πιθανό να είναι μεγαλύτερη, δεδομένου ότι η ανάπτυξη γενικά συγκεντρώνεται στις αστικές περιοχές. Η διαφοροποίηση αυτή μπορεί να επηρεάσει και να καθορίσει τις θαλάσσιες δραστηριότητες στις παράκτιες περιοχές. Για παράδειγμα, οι θαλάσσιες δραστηριότητες στη Στοκχόλμη επικεντρώνονται στους τομείς των μεταφορών και του εμπορίου σε άλλες αστικές περιοχές, ενώ η οικονομία των πολωνικών παράκτιων περιοχών εστιάζει περισσότερο σε πιο παραδοσιακούς τομείς. Η καλή προσβασιμότητα είναι και πάλι το κλειδί για μια πιο στενή ενσωμάτωση των παράκτιων περιοχών με την ηπειρωτική χώρα και την ισχυρότερη συσχέτιση των δραστηριοτήτων.

Ενημερούσες σε σχέση με τις λιγότερο ενημερούσες περιφέρειες. Ένας διαχωρισμός Ανατολής-Δύσης και Βορρά-Νότου εξακολουθεί να είναι ορατός στην Ευρώπη. Οι Ευρωπαϊκές παράκτιες περιοχές που είναι και οικονομικά κέντρα και περιοχές που φιλοξενούν μεγάλα λιμάνια έχουν διαφορετικές δυνατότητες για την επίτευξη της γαλάζιας ανάπτυξης, σε σύγκριση με περιοχές με μικρότερα λιμάνια. Η προσβασιμότητα είναι και πάλι ένας σημαντικός παράγοντας για την επίτευξη της γαλάζιας ανάπτυξης: οι καλές συνδέσεις με τα κυριότερα λιμάνια είναι ένα πλεονέκτημα. Επιπλέον, οι ενημερούσες περιοχές που όχι μόνο έχουν τις δυνατότητες, αλλά έχουν ή είναι σε θέση να αναπτύξουν, επαρκείς υποδομές για εναλλακτικές πηγές ενέργειας μπορούν να επωφεληθούν περισσότερο από αυτόν τον τομέα της γαλάζιας ανάπτυξης. Οι λιγότερο ενημερούσες παράκτιες περιοχές, από

την άλλη πλευρά, επικεντρώνονται σε πιο παραδοσιακούς τομείς της γαλάζιας ανάπτυξης, όπως η αλιεία, η υδατοκαλλιέργεια και ο παράκτιος τουρισμός.

Η αστική-αγροτική διάσταση της Γαλάζιας Ανάπτυξης. Οι μητροπολιτικές περιοχές και το περιβάλλον τους είναι οι κύριοι πόλοι ανάπτυξης και συνήθως έχουν υψηλότερη μέση ετήσια αύξηση του ΑΕΠ από τις αγροτικές ή τις πιο απομακρυσμένες περιοχές. Ιδιαίτερα οι πρωτεύουσες είναι εκείνες με το υψηλότερο κατά μέσο όρο ΑΕΠ. Αυτό μπορεί να δώσει την ευκαιρία να αναπτυχθεί η υποδομή για τις δραστηριότητες της γαλάζιας ανάπτυξης, προκειμένου να αξιοποιηθεί την υφιστάμενη δυναμική. Επιπλέον, τα αστικά κέντρα αποτελούν πόλους οικονομικής ανάπτυξης και εμπορίου. Οι εύπορες αστικές περιοχές με την υψηλή συγκέντρωση των τριτογενών δραστηριοτήτων παράγουν περισσότερη αξία, μεγαλύτερες και διαφοροποιημένες θαλάσσιες ροές. Παραδείγματα είναι το Αμβούργο, η Λισαβόνα, το Λονδίνο, η Στοκχόλμη, το Όσλο, η Γένοβα, η Ρώμη (Τσιβιταβέκια), η Βρέμη, η Κοπεγχάγη και η Αθήνα (Πειραιάς). Αυτές οι αστικές περιοχές έρχονται σε αντίθεση με τις πιο παραδοσιακές και περιφερειακές περιοχές, όπου συνήθως ο πρωτογενής τομέας και τα χύμα αγροτικά προϊόντα κυριαρχούν τόσο την οικονομία όσο και τις ροές.

1.2.2 Η συνεργασία μπορεί να ενισχύσει τις δυνατότητες μιας περιφέρειας

Οι περιοχές στην Ευρώπη όχι μόνο μοιράζονται κοινές προκλήσεις, αλλά και κοινές δυνατότητες. Με βάση τη συνεργασία, οι προκλήσεις μπορούν να μετατραπούν σε ευκαιρίες, προκειμένου να επιτευχθεί ανάπτυξη. Η διακρατική συνεργασία ανάμεσα στις θαλάσσιες λεκάνες μπορεί να αποτελεί βασική απαίτηση για την υλοποίηση της γαλάζιας δυναμικής με ένα βιώσιμο και δίκαιο τρόπο. Τα ευρωπαϊκά προγράμματα διακρατικής συνεργασίας, μαζί με τις μακρο-περιφερειακές στρατηγικές, παρέχουν μεγάλες ευκαιρίες για τις ευρωπαϊκές περιφέρειες που μοιράζονται τα θαλάσσια σύνορα για να κάνουν την καλύτερη δυνατή χρήση της γαλάζιας δυναμικής. Η υφιστάμενη στρατηγική της ΕΕ για τη Βαλτική Θάλασσα και η πιο πρόσφατη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την περιοχή Αδριατικής και του Ιονίου είναι

σημαντικά για την επίτευξη της γαλάζιας ανάπτυξης στις αντίστοιχες περιοχές. Εξίσου χρήσιμες μπορεί να είναι οι Ευρωπαϊκές περιφερειακές στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες (Γιώτη-Παπαδάκη, 2016)

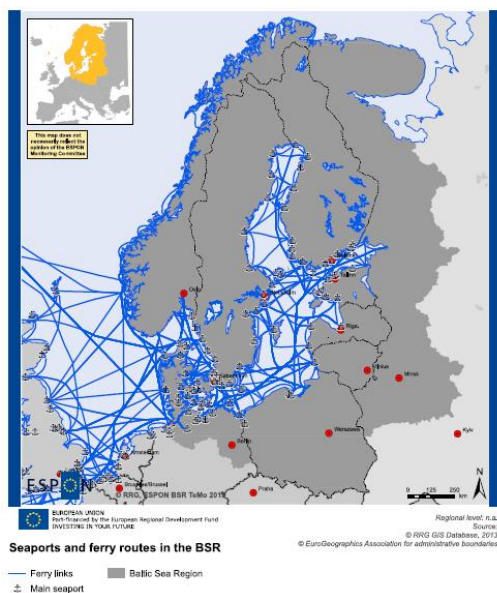
1.2.3 Η δυναμική της γαλάζιας ανάπτυξης σε διεθνείς περιοχές: Τα παραδείγματα της περιφέρειας της Βαλτικής και η περιοχή της Βόρειας Θάλασσας

Οι θαλάσσιες συνδέσεις ως απάντηση στην έλλειψη της σύνδεσης της ενδοχώρας. Στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, πολλές παράκτιες περιοχές έχουν δύσκολη πρόσβαση προς την ηπειρωτική τους χώρα. Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν καλές σιδηροδρομικές συνδέσεις μεταξύ των μεγάλων και των περιφερειακών πόλεων στο νότιο τμήμα της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας, δηλαδή στη Γερμανία και την Πολωνία, οι συνδέσεις στο μακρινό Βορρά είναι λιγότερο πυκνές, με επιβατικές αμαξοστοιχίες μόνο μεταξύ των μεγάλων πόλεων, αν και στις σιδηροδρομικές υποδομές στη Σουηδία, στη Φινλανδία και τη Νορβηγία εξακολουθεί να διαδραματίζει κάποιο ρόλο στην εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Από την άλλη πλευρά, δεν υπάρχει άμεση σύνδεση με τρένο μεταξύ του Ταλίν, της Ρίγα και του Βίλνιους και αυτό επηρεάζει τις εμπορικές σχέσεις των χωρών. Σύμφωνα με ιστορικούς λόγους, υπάρχουν θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ αυτών των χωρών και της Ρωσίας. Η θαλάσσια συνδεσιμότητα μπορεί να αποτελέσει εναλλακτική λύση στην έλλειψη της σύνδεσης της ενδοχώρας με τις παράκτιες πόλεις στην περιοχή.

Ο χάρτης 5 δείχνει τις θαλάσσιες συνδέσεις και πιο συγκεκριμένα τους θαλάσσιους λιμένες και τις διαδρομές των συνδέσεων στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας. Υπάρχει ένα πυκνό δίκτυο λιμένων και αλληλοσυνδεόμενα δρομολόγια των φέρι που συνδέουν διάφορα λιμάνια μεταξύ τους, τόσο στο Βορρά-Νότο όσο και στην κατεύθυνση Δύση-Ανατολή. Αυτές οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις είναι κυρίως περιφερειακής σημασίας, δεδομένου ότι δεν θεωρούνται ως παγκόσμιου δικτύου θαλάσσιοι κόμβοι, αλλά επικεντρώνονται στη διατήρηση της οικονομικής βάσης της περιοχής, όπως ο τουρισμός, η υδατοκαλλιέργεια, η πράσινη και η γαλάζια ενέργεια.

Μόνο οι μεγαλύτεροι λιμένες της Βαλτικής Θάλασσας είναι καλά ενσωματωμένοι σε παγκόσμιες ροές.

Χάρτης 5 - Οι θαλάσσιοι λιμένες και ακτοπλοϊκά δρομολόγια στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας

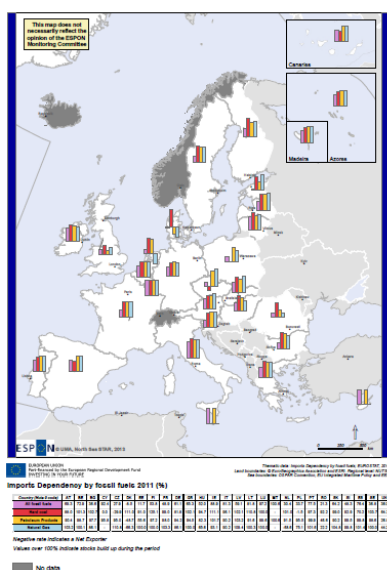


Το δυναμικό των θαλάσσιων μεταφορών για την εδαφική ολοκλήρωση της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας μπορεί να ενισχυθεί περαιτέρω, ιδίως σε περιοχές όπου οι αποστάσεις είναι πολύ μικρές για χρήση αεροπορικών συνδέσεων, και οι γέφυρες ή οι σήραγγες θα ήταν, αν αυτό είναι τεχνικά εφικτό, πάρα πολύ ακριβές και δεν μη κερδοφόρες. Υπάρχει μια ευκαιρία, ιδίως για την περαιτέρω ανάπτυξη των «θαλάσσιων αρτηριών», που είναι ένα σημαντικό εργαλείο για τη δημιουργία λύσεων που προάγουν την ανάπτυξη και την εξέλιξη, αλλά και για την ανακούφιση της πίεσης στη χερσαία υποδομή. Αυτές οι συνδέσεις μπορούν να διευκολύνουν τη διασυνοριακή ενοποίηση των περιοχών της Βαλτικής Θάλασσας, αλλά επίσης να συμβάλουν στο να καταστεί η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας μια περιοχή- πύλη για τις διηπειρωτικές ροές. Οι διάδρομοι μεταφορών μεταξύ του βορείου τμήματος της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας και της ηπειρωτικής χώρας της Ευρώπης είναι σημαντικοί για την εξυπηρέτηση των ροών μεταφοράς μεταξύ της Ανατολής και της Δύσης, και μπορούν επίσης να συμβάλουν στον μετριασμό μελλοντικών σημείων συμφόρησης στις γραμμές της Βαλτικής Θάλασσας.

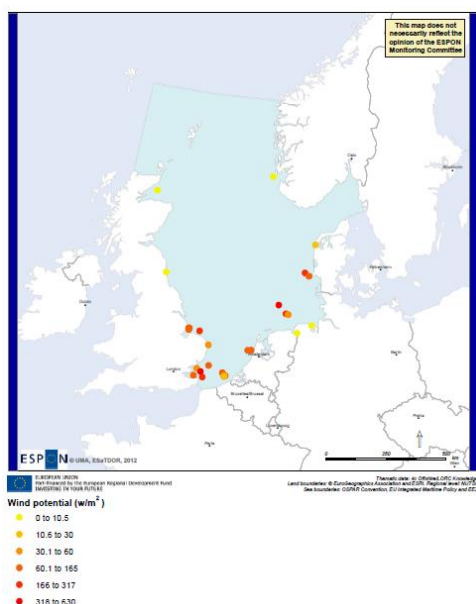
Οι δυνατότητες της γαλάζιας ενέργειας μπορούν να μειώσουν την εξάρτηση από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων: υπεράκτιες ενεργειακές δυνατότητες στη Βόρεια Θάλασσα. Οι εναλλακτικές πηγές ενέργειας μπορεί να είναι μια απάντηση στις πιέσεις για τις πιο παραδοσιακό ενεργειακό εφοδιασμό, καθώς επίσης και για την εισαγωγή της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα. Για παράδειγμα, ο χάρτης 6 δείχνει την εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα των χωρών της περιοχής της Βόρειας Θάλασσας. Υπάρχει ακόμα μια υψηλή εξάρτηση από λιθάνθρακα, προϊόντα πετρελαίου και φυσικού αερίου στις χώρες της Βόρειας Θάλασσας. Με εξαίρεση τη Δανία, η οποία είναι μάλλον καθαρός εξαγωγέας φυσικού αερίου και πετρελαίου, αλλά εισάγει λιθάνθρακα, και οι Κάτω Χώρες, οι οποίες εξάγουν το φυσικό αέριο, αλλά εισαγάγουν τα υπόλοιπα, όλες οι άλλες χώρες φαίνεται να εξαρτώνται από ορυκτά καύσιμα.

Την ίδια στιγμή, η τοποθεσία της περιοχής της Βόρειας Θάλασσας δίνει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα για την εγκατάσταση και την τοποθέτηση των υποδομών υπεράκτιας αιολικής ενέργειας.

Χάρτης 6 - Εξάρτηση από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων



Χάρτης 7 - Δυναμικότητα εγκατεστημένων υπεράκτιων εγκαταστάσεων αιολικής ενέργειας στη Βόρεια Θάλασσα



Η Βόρεια Θάλασσα έχει μεγάλες δυνατότητες για την παροχή ενέργειας στην ανοικτή θάλασσα. Ο χάρτης 7 δείχνει τη μεγάλη συγκέντρωση εγκατεστημένης υπεράκτιας αιολικής ενέργειας στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας. Η υψηλότερη ικανότητα παρατηρείται στα νοτιοανατολικά παράλια του Ηνωμένου Βασιλείου, δυτικά της Ολλανδίας και του Βελγίου, αλλά και στη γερμανική βαθιά ακτή και τη δυτική ακτή της Δανίας. Λιγότερη υπεράκτια ικανότητα είναι ορατή σε πολύ βορειοανατολικά τμήματα της ακτής του Ηνωμένου Βασιλείου και της νότιο-δυτική ακτή της Νορβηγίας. Χτίζοντας πάνω σε αυτές τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας η περιοχή θα καταστεί πιο βιώσιμη και πιο ανεξάρτητη από τα ορυκτά καύσιμα.

1.3 Συμπεράσματα

Η γαλάζια ανάπτυξη τονίζει τις υπάρχουσες δυνατότητες. Οι τομείς της γαλάζιας ανάπτυξης μπορούν να προσφέρουν μεγάλες ευκαιρίες για ανάπτυξη όχι μόνο σε παράκτιες, αλλά και σε απομονωμένες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο,

μια πιο ολοκληρωμένη και συντονισμένη προσέγγιση είναι απαραίτητη, γεφυρώνοντας και συνδέοντας τις δραστηριότητες στη θάλασσα και στην ξηρά, προκειμένου να κατανοηθούν όλες οι πιθανές δυνατότητες των ευρωπαϊκών θαλασσών.

Οι θαλάσσιες και οι χερσαίες δυνατότητες πρέπει να γίνουν κατανοητές και να προγραμματίζονται από κοινού. Οι θαλάσσιες δραστηριότητες έχουν μια επιρροή στις δραστηριότητες της γης και το αντίστροφο. Αυτές δεν σχετίζονται μόνο με την ανάπτυξη, την απασχόληση και την εξέλιξη, αλλά μπορούν επίσης να έχουν επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ως εκ τούτου, ο αειφόρος σχεδιασμός των ανθρώπινων δραστηριοτήτων σε στεριά και θάλασσα είναι απαραίτητος για τη διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων στις ευρωπαϊκές θάλασσες.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός μπορεί να προσφέρει προστιθέμενη αξία στην γαλάζια ανάπτυξη. Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός της χρήσης της θάλασσας είναι απαραίτητος για τη διατήρηση των περιουσιακών στοιχείων από τα οποία εξαρτάται η γαλάζια ανάπτυξη. Οι χώρες θα μπορούσαν να σχεδιάσουν τις δικές τους θαλάσσιες δραστηριότητες σε τοπικό, περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο, μέσω των δραστηριοτήτων σε κοινές θάλασσες, μετά από μια σειρά κοινών απαιτήσεων.

Η έρευνα, η γαλάζια καινοτομία και η γνώση για τη θάλασσα βελτιώνει τις προοπτικές. Εμπνευσμένο από την πρόσφατη δημοσίευση της DG Mare, οι "Γνώσεις για τη θάλασσα" (2012), μια πιο εμπειριστατωμένη γνώση των δυνατοτήτων της θάλασσας, η θαλάσσια ζωή και οι ευκαιρίες της θα ήταν ένα πλεονέκτημα. Η έρευνα και η καινοτομία με επίκεντρο τις προοπτικές γαλάζιας ανάπτυξης μπορούν να αποτελέσουν προστιθέμενη αξία στους τομείς της γαλάζιας ανάπτυξης, όπως είναι η γαλάζια βιοτεχνολογία ή η γαλάζια ενέργεια, συνδυάζοντας τη βιωσιμότητα και την αποτελεσματικότητα. Για να επιτευχθεί αυτό το αποτέλεσμα, χρειαζόμαστε ένα καλύτερα ειδικευμένο εργατικό δυναμικό. Για αυτόν το λόγο, μεταξύ των επιμέρους στόχων της Γαλάζιας Ανάπτυξης είναι και η αύξηση των γνώσεων για την θάλασσα. Επιδιώκεται η βελτίωση των γνώσεων μας για την συμπεριφορά των θαλασσών και η

διευκόλυνση της πρόσβασης των δημόσιων αρχών και των ερευνητών σε αυτές ώστε να αξιοποιηθούν καλύτερα για την ανάπτυξη νέων προϊόντων και υπηρεσιών. (European Marine Observation and Data Network <http://www.emodnet.eu/>)

Η θάλασσα ασφάλειας δεν πρέπει να ξεχαστεί. Η θάλασσα γύρω από την Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί το εξωτερικό φυσικό σύνορο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις γειτονικές χώρες. Το διασυνοριακό και το οργανωμένο έγκλημα, οι απειλές για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, η διάδοση των όπλων μαζικής καταστροφής ή οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι είναι μερικοί από τους κινδύνους που απειλούν την ασφάλεια στη θάλασσα. Μια Στρατηγική για την "Ασφάλεια στη Θάλασσα" θα μπορούσε να προστατεύσει τα στρατηγικά συμφέροντα στη ναυτιλία και να διασφαλίσει τη συνοχή μεταξύ των συγκεκριμένων θαλάσσιων πολιτικών και στρατηγικών των διαφορετικών τομέων. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έχει ήδη εγκρίνει τη στρατηγική "Ασφάλειας στην θάλασσα", το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση της ασφάλειας στη θάλασσα στην Ευρώπη. Η Ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια στην θάλασσα αποτελεί την θαλάσσια διάσταση της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας και μπορεί να δώσει στην Ευρωπαϊκή Ένωση μια νέα ώθηση για να προσαρμοσθεί στο εξελισσόμενο και μεταβαλλόμενο παγκόσμιο περιβάλλον. (Η Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας (όπως μετονομάστηκε η «Ευρωπαϊκή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας» με τη Συνθήκη της Λισαβώνας), αποτελεί τον επιχειρησιακό βραχίονα της Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφάλειας της ΕΕ. Στο πλαίσιο της, η ΕΕ αποφασίζει την ανάπτυξη αποστολών διαχείρισης κρίσεων, με στρατιωτικά και μη στρατιωτικά μέσα, οι οποίες συμβάλλουν στην υλοποίηση των ευρύτερων στόχων της ΚΕΠΠΑ)

"Χαρτογραφώντας τη θάλασσα". Η εξερεύνηση των δυνατοτήτων της θάλασσας για την επίτευξη της ανάπτυξης και της εξέλιξης είναι μια πρόσφατη δραστηριότητα. Σε αντίθεση με τις πολιτικές της γης, υπάρχει έλλειψη επαρκών δεδομένων και χάρτες στην θαλάσσια περιοχή. Περισσότερο από ποτέ υπάρχει ανάγκη για καλά δεδομένα για τις παράκτιες και τις θαλάσσιες περιοχές. Το πρώτο βήμα θα πρέπει να εστιάσει στην «προσέγγιση με βάση τον τόπο της θάλασσας» και στην έναρξη της χαρτογράφησης της Ευρώπης με ένα νέο τρόπο, εστιάζοντας όχι μόνο το χερσαίο

τμήμα, αλλά και τη θάλασσα. Η σύνδεση μεταξύ της γης και της πολιτικής για τη θάλασσα συνοχή λείπει και το κενό πρέπει να καλυφθεί. Η ανάπτυξη μιας διαίρεσης NUTS (κοινής ονοματολογίας των εδαφικών στατιστικών μονάδων) στο θαλάσσιο τμήμα μελλοντικά, θα διευκολύνει επίσης την καταλληλότητα χρηματοδότησης από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Επενδύσεων (ESIF), δεδομένου ότι η τελευταία συνδέεται κυρίως με τις περιφέρειες NUTS και γίνεται ξεκάθαρη όταν πρόκειται για δραστηριότητες στη θάλασσα.

Ενότητα 2. Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός

Εισαγωγή

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός αφορά το χωροχρονικό σχεδιασμό των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις θάλασσα και την ευρύτερη περιοχή αυτής, με στόχους που αφορούν την οικονομία, την κοινωνία αλλά και την οικολογία. Η διάδραση γης - θάλασσας και η πολύπλευρη διάσταση της είναι το κλειδί για την κατανόηση του ΘΧΣ. Ο ΘΧΣ ήταν επιβεβλημένη ανάγκη να δημιουργηθεί καθώς υπήρχαν φόβοι για συνέργειες και συγκρούσεις στους εμπλεκόμενους με τη θάλασσα φορείς.

Αποτελεί τμήμα της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αφορά σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο για τις κοινές θάλασσες. Θεωρείται ένα μέσο για να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη μεταξύ των θαλάσσιων περιοχών και των παρακείμενων σε αυτές περιοχών. Απώτερος στόχος είναι η μέγιστη αξιοποίηση των περιοχών αυτών και ο καθορισμός των διαφορετικών χρήσεων.

2.1: Αναγκαιότητα δημιουργίας πλαισίου για το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό

Οι ολοένα και αυξανόμενες σε αριθμό δραστηριότητες στο θαλάσσιο χώρο, τόσο σε τοπικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, τόνισαν την ανάγκη να δημιουργηθεί ένα οργανωμένο και ολοκληρωμένο πλαίσιο για το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό. Η συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν επιβεβλημένη προκειμένου να επιτευχθεί ένα συνεκτικό πλαίσιο.

Τα πλαίσια τα οποία υπήρχαν για τις θαλάσσιες προστατευόμενες ζώνες ήταν πολύ λίγα για να μπορέσουν να καθορίσουν όλες τις δραστηριότητες στις θαλάσσιες περιοχές. Τα προβλήματα που προέκυψαν από την έλλειψη του χωροταξικού σχεδιασμού ήταν η μη διαλειτουργικότητα των φορέων που ανέπτυσαν τις

δραστηριότητες τους, τα αλληλοσυγκρουόμενα πολλές φορές συμφέροντα τους, η μη παρακολούθηση των δραστηριοτήτων για να αποφευχθεί η ρύπανση και η εξάντληση των προσφερόμενων πόρων και φυσικά η ανάγκη καθορισμού των θαλάσσιων ζωνών. Η απειλή της υποβάθμισης των περιβαλλόντων αυτών καθώς και η διαφύλαξη των οικοσυστημάτων που ζουν εκεί, έκανε επιτακτική την ανάγκη να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού.

Η "Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική" της Ευρωπαϊκής Ένωσης προσδιορίζει το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, με απώτερο σκοπό την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης, υποχρεώνει τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να θεσπίσουν ένα εθνικό πλαίσιο έως το Σεπτέμβριο του 2016. Η Οδηγία διαμορφώνεται πάνω σε τρεις άξονες, την οικοσυστημική προσέγγιση, τη διάδραση γης - θάλασσας (πρώτη προσέγγιση της μεταξύ τους αλληλεπίδρασης) και την ολοκληρωμένη προσέγγιση στο χωρικό σχεδιασμό. Αναγκαία συνθήκη των τριών αυτών αξόνων είναι να προωθείται η βιώσιμη ανάπτυξη σε όλα τα επίπεδα, να περιλαμβάνονται οι δραστηριότητες, οι χρήσεις αλλά και οι επιπτώσεις αυτών ώστε να μην τίθενται σε κίνδυνο το θαλάσσιο και το παράκτιο περιβάλλον και να διασφαλίζεται η συνέχεια του.

2.2: Συλλογή δεδομένων για Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό

Η συλλογή δεδομένων στο θαλάσσιο περιβάλλον περιγράφεται και ορίζεται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών, το Δίκαιο της Θάλασσας καθώς και σε άλλες διεθνείς συμφωνίες. Τα δεδομένα που συλλέγονται έχουν διάφορες χρήσεις (περιβαλλοντικά, θέματα ασφάλειας και εμπορική χρήση). Η ανάγκη για χρήση αυτών των δεδομένων αποτελεί στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης (Αναπτυξιακοί Στόχοι της Χιλιετίας 2015).

Στη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, περιγράφεται ένας μεγάλος αριθμός δραστηριοτήτων αλλά και χρήσεων που σχετίζονται με τους ωκεανούς. Τα δεδομένα αυτά μπορεί να αφορούν επιστημονική έρευνα, την

παρακολούθηση του περιβάλλοντος και οποιεσδήποτε δραστηριότητες που αφορούν τους έμβιους και μη πόρους.

2.2.1 Οι κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις

Οι κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις που είναι αποτέλεσμα περιβαλλοντικών προβλημάτων, **οδήγησε** οδήγησαν στο να συμπεριληφθούν οι ωκεανοί για πρώτη φορά στους στόχους της αειφόρου ανάπτυξης 2015-2030. Η συλλογή των δεδομένων γίνεται in situ ή ex situ, αλλά και από συστήματα τηλεπισκόπησης και η εκτενής αξιοποίηση τους θα είναι αρωγός στη διαμόρφωση των στρατηγικών που θα ακολουθηθούν. Είναι προφανές ότι οι στρατηγικές αυτές θα πρέπει να ορίζονται νομικά και πολιτικά.

2.2.2 LifeWatchGreece

Το LifeWatchGreece (βιοποικιλότητα στην Ελλάδα) είναι μια εθνική προσπάθεια, χρηματοδοτούμενη από τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας για την υποστήριξη μελετών που έχουν αντίκτυπο κοινωνικά, στη βιομηχανία και στην αγορά. Οι μελέτες έχουν ως αντικείμενο την ανάπτυξη του τουρισμού, την αλιεία, τη γεωργία και τις θαλάσσιες μεταφορές. Είναι αποτέλεσμα της συντονισμένης προσπάθειας 48 ιδρυμάτων, δημόσιων και ιδιωτικών και κομμάτι του Ευρωπαϊκού αντίστοιχου προγράμματος για τη βιοποικιλότητα και την έρευνα των οικοσυστημάτων.



Εικόνα: Το λογότυπο του LifeWatchGreece (Πηγή: <https://twitter.com/lifewatchgreece>)

Στόχος του LWG είναι να υπάρξει μια καινοτομία στην ανταλλαγή πληροφοριών και όλη η πληροφορία να ανταλλάσσεται μεταξύ των συμμετεχόντων. Επίσης, οι επιστημονική κοινότητα, οι περιβαλλοντολόγοι, οι ιθύνοντες και οι επιστήμονες - κάτοικοι των περιοχών πρέπει να υποστηρίξουν την προσπάθεια για δημόσια χρήση των δεδομένων με απώτερο επιστημονικούς σκοπούς και θέματα όπου είναι επιβεβλημένη η λήψη αποφάσεων.

Πιο αναλυτικά, στόχοι του LWG είναι:

- Η ένωση του ελληνικού επιστημονικού δυναμικού που έχει σαν αντικείμενο έρευνας τη βιοποικιλότητα ώστε να γίνει συντονισμένη προσπάθεια για μια αντίστοιχη παγκόσμια μελέτη.
- Η δημιουργία δομών που θα διαχειρίζονται τα δεδομένα και θα προάγουν τη συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων μέσω προγραμμάτων
- Η συνέχιση της χρηματοδότησης και μετά το τέλος του συγκεκριμένου προγράμματος
- Η ανάπτυξη εικονικών LifeWatch περιοχών μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας, με ενεργή συμμετοχή και διαδραστικό χαρακτήρα για ανταλλαγή δεδομένων μέσω των επιστημονικών ομάδων από όλη τη χώρα
- Η δημιουργία και η περαιτέρω ανάπτυξη εικονικών εργαστηρίων (τα λεγόμενα vLabs), όπου έρευνες μεγάλης κλίμακας μπορούν να λάβουν χώρα
- Εξοικείωση και κατάρτιση των εμπλεκόμενων φορέων (φορείς πολιτικής χάραξης και γενικότερα άτομα που λαμβάνουν αποφάσεις) με την έννοια της βιοποικιλότητας
- Αναβάθμιση και ανάπτυξη δικτύου δραστηριοτήτων για την κινητοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού
- Διάδοση τεχνογνωσίας και επιστημονικών πληροφοριών, γνώσεων και εμπειριών που αποκτήθηκαν μέσω του προγράμματος

Συμπερασματικά, τα οφέλη από ένα τέτοιο εγχείρημα είναι η θετική επίδραση στο ναυτιλιακό και γενικότερα στο θαλάσσιο τομέα. Αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό λόγω τη δυναμικής του όχι μόνο να καλύπτει τις ανάγκες για γνώση αλλά να δίνει πρόσβαση και οργανωμένη πληροφορία σε ανθρώπους που τη χρειάζονται. Επιπλέον

όλοι οι μη εξειδικευμένοι επιστήμονες θα κατανοούν σε βάθος τα δεδομένα που τους προσφέρονται. Όλα αυτά βέβαια με την προϋπόθεση ότι θα συνδέεται με άλλες αντίστοιχες και επικουρικές βάσεις δεδομένων, ώστε να όλη αυτή η ανασυγκρότηση της γνώσης για τη θάλασσα στην Ελλάδα να είναι προς όφελος όλων και να γίνεται μια ουσιαστική εφαρμογή της.

Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η συμμετοχή, εκτός από του δημόσιου, και του ιδιωτικού φορέα θα είναι καθοριστικής σημασίας για έναν επιτυχημένο Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό. Η ενσωμάτωση των δεδομένων των ιδιωτικών φορέων μπορεί να δώσει μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση στο εγχείρημα, με τη διαφάνεια στη συλλογή αλλά και την "ανοιχτή πρόσβαση" στα δεδομένα να είναι οι δύο στόχοι προς επίτευξη.

2.3: Πλεονεκτήματα Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού

Σύμφωνα με τον Ehler (2011) τα οφέλη από την υιοθέτηση μιας διαδικασίας Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού μπορούν να διακριθούν σε τέσσερις κατηγορίες, οικολογικά / περιβαλλοντικά, οικονομικά, κοινωνικά και διοικητικά (Πίνακας 1).

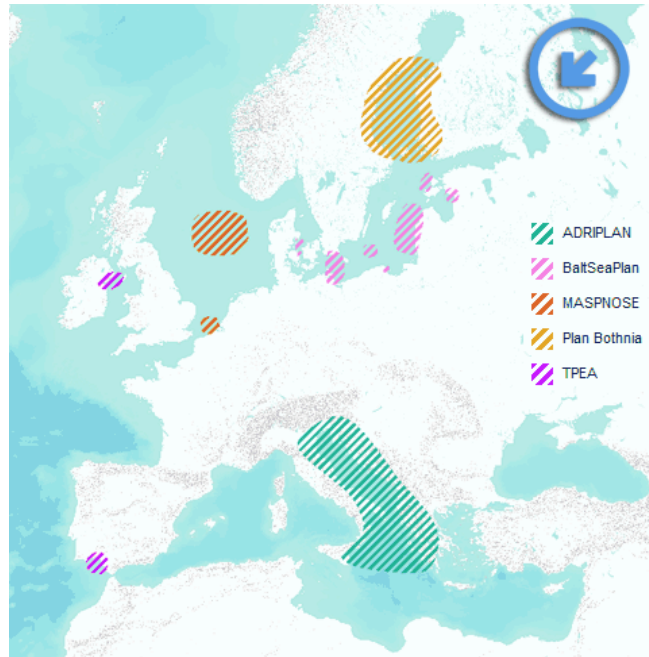
Οικολογικά / Περιβαλλοντικά Οφέλη	<ul style="list-style-type: none">• προσδιορισμός των βιολογικά και οικολογικά σημαντικών περιοχών ως βάση για την κατανομή του χώρου• ενσωμάτωση των στόχων της βιοποικιλότητας στο σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων• εντοπισμός και μείωση των διαμάχης μεταξύ της χρήσης από τον άνθρωπο και της φύσης• εξασφάλιση χώρου για τη βιοποικιλότητα και την προστασία της φύσης• καθορισμός πλαισίου για το σχεδιασμό ενός δικτύου θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών• εντοπισμός και μείωση των σωρευτικών επιπτώσεων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στα θαλάσσια
---	---

	οικοσυστήματα
Οικονομικά Οφέλη	<ul style="list-style-type: none"> • μεγαλύτερη βεβαιότητα πρόσβασης σε επιθυμητές περιοχές για νέες επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα, που συχνά αποσβένονται σε 20-30 χρόνια • αναγνώριση των συμβατών χρήσεων εντός της ίδιας περιοχής ανάπτυξης • εντοπισμός και την έγκαιρη επίλυση συγκρούσεων μεταξύ των ασυμβίβαστων χρήσεων • βελτιωμένη ικανότητα για σχεδιασμό νέων και μεταβαλλόμενων ανθρώπινων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αναδυόμενων τεχνολογιών και συναφών συνεπειών τους • προώθηση της αποδοτικής χρήσης των πόρων και του χώρου • εξορθολογισμός και διαφάνεια στις διαδικασίες έκδοσης αδειών • επίλυση των διαφορών σε επίπεδο σχεδιασμού αντί επανεξέτασης του έργου μεμονωμένα • επιτρέπει στην κυβέρνηση, τη βιομηχανία και τις ΜΚΟ να συνεργαστούν προκειμένου να εντοπίσουν κατάλληλες τοποθεσίες για την ανάπτυξη και να εντοπίσει περιοχές που πρέπει οι περιβαλλοντικές αξίες να προστατεύονται και προτεραιότητα θα πρέπει να έχει η διατήρηση
Κοινωνικά Οφέλη	<ul style="list-style-type: none"> • βελτιωμένες δυνατότητες για την τοπική κοινωνία και συμμετοχή των πολιτών • προσδιορισμός των επιπτώσεων των αποφάσεων σχετικά με την κατανομή του χώρου των ωκεανών (π.χ. απαγορευμένες περιοχές για ορισμένες χρήσεις, προστατευόμενες περιοχές) στις κοινότητες • ταυτοποίηση και βελτίωση της προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς • αναγνώριση και διατήρηση των κοινωνικών, πολιτιστικών και πνευματικών αξιών που συνδέονται με τη χρήση των

	ωκεανών
Διοικητικά Οφέλη	<ul style="list-style-type: none"> • βελτίωση της συνεκτικότητας και της συμβατότητας των αποφάσεων σχετικά με τους κανονισμούς • βελτίωση της συλλογής πληροφοριών, της αποθήκευσης και της ανάκτησης, της πρόσβασης, και της ανταλλαγής • βελτίωση της ολοκλήρωσης και μείωση των επικαλύψεων των προσπαθειών και της σχετικών σπατάλης των πόρων • βελτίωση της ταχύτητας, της ποιότητας, τη λογοδοσίας και της διαφάνειας της διαδικασίας λήψης αποφάσεων, και τη μείωση του ρυθμιστικού κόστους

Σύμφωνα με τη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime_spatial_planning), τα οφέλη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού είναι:

- Περιορισμός των συγκρούσεων μεταξύ τομέων και δημιουργία συνεργειών μεταξύ διάφορων δραστηριοτήτων.
- Ενθάρρυνση των επενδύσεων με τη διασφάλιση προβλεψιμότητας, διαφάνειας και σαφέστερων κανόνων. Έτσι θα δοθεί ώθηση στην ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και των δικτύων, θα καθοριστούν Προστατευόμενες Θαλάσσιες Περιοχές και θα διευκολυνθούν οι επενδύσεις που αφορούν το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο.
- Ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ εθνικών διοικήσεων, μέσω της εφαρμογής ενιαίου μηχανισμού για την ισόρροπη ανάπτυξη διάφορων θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Με τον τρόπο αυτό θα απλουστευθούν οι διαδικασίες και θα μειωθεί το κόστος.
- Αύξηση της διασυνοριακής συνεργασίας μεταξύ χωρών της ΕΕ, όσον αφορά τα καλώδια, τους αγωγούς, τις θαλάσσιες οδούς, τις αιολικές εγκαταστάσεις, κ.λπ.
- Προστασία του περιβάλλοντος μέσω της έγκαιρης εκτίμησης του αντικτύπου και των δυνατοτήτων πολλαπλής χρήσης του χώρου.



Εικόνα: Προγράμματα Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και περιοχές που εφαρμόζονται στην Ευρώπη (Πηγή: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime_spatial_planning/)

2.4: Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός σε διάφορα επίπεδα

Σε υπερεθνικό επίπεδο, παρόλο που για τον εδαφικό χωροταξικό σχεδιασμό υπήρχαν ήδη παγιωμένες πολιτικές και συστήματα, δεν υπήρχε κάποια αντίστοιχη συστηματική προσέγγιση για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Μία εξήγηση για αυτό ήταν ότι ήταν ένα ευαίσθητο θέμα και το κάθε κράτος ήθελε πάντα να προστατεύει το δικό του χώρο από άποψη συνόρων, τα συμφέροντα του όπως επίσης και την κυριαρχία του. Για να ξεπεραστεί αυτό θα έπρεπε το κάθε κράτος να συμμορφώνεται με το πλαίσιο που θα του έχει ορίσει η ΕΕ αλλά να υπάρχει και το

αίσθημα της ελευθερίας σε επίπεδο χώρας με το κάθε μέλος - κράτος της ώστε να είναι υπεύθυνο για όλο το σχεδιασμό (καθορισμός ζωνών και χρήσεων αυτών).

Σε μια συνάντηση 50 εμπειρογνομόνων που πραγματοποιήθηκε το 2006 στη Γαλλία αποφάνθηκαν ότι ήταν επιβεβλημένη η ανάγκη διαμόρφωσης ,σε όλα τα μέλη του ΟΗΕ, θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού σε κοινή σύμπραξη, όπως επίσης και να ακολουθήσουν την Οδηγία 2014/89/Ε.Ε. 23/7/14 για τη θέσπιση του ΘΧΣ σε εθνικό επίπεδο.

Οι ανακοινώσεις της Επιτροπής που συγκλήθηκε καθώς και οι Οδηγίες για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό ακολουθούν χρονολογικά.

- «Πράσινη Βίβλος για την μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ένωσης: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες». (2006)
- Blue Book «Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια στρατηγική για την Ε. Ε.» (2007)
- Περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον «Οδηγία πλαίσιο για την θαλάσσια στρατηγική». (2008)
- «Κατευθυντήριες γραμμές για μια ενοποιημένη προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής: Προς την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών όσον αφορά την ενοποιημένη θαλάσσια διακυβέρνηση και τη διαβούλευση των ενδιαφερόμενων φορέων» (2008)
- «Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επίτευξη κοινών αρχών στην Ε.Ε.» (2008)
- Επικύρωση του Πρωτοκόλλου της Βαρκελώνης για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (2010)
- «Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στην Ε.Ε.– Επιτεύγματα και μελλοντικές εξελίξεις» (2010)
- Οδηγία του Κοινοβουλίου και Συμβουλίου «Πλαίσιο για θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και ολοκληρωμένη διαχείριση των ακτών» (2013)
- Οδηγία «Περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» (2014)

Ένα άλλο μεγάλο εμπόδιο είναι η ασάφεια της ιεράρχησης των προτεραιοτήτων του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού, όπως αυτό προκύπτει μέσα από τη μελέτη των κειμένων που σχετίζονται με αυτόν. Οι στόχοι τους οποίους έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση όσον αφορά την πολιτική θαλάσσιου σχεδιασμού ακολουθούν παρακάτω:

- **η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας**, προωθώντας την ανάπτυξη και την απασχόληση. Η θαλάσσια οικονομία αντιπροσωπεύει περίπου πέντε εκατομμύρια θέσεις απασχόλησης. Εκτιμάται ότι 3-5% του ευρωπαϊκού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) δημιουργείται από τις θαλάσσιες βιομηχανίες και υπηρεσίες, ορισμένες εκ των οποίων παρουσιάζουν μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης.
- **η ενίσχυση της ικανότητας** της Ευρώπης μέσω κυρίως της ασφάλειας δικαίου που δημιουργείται με τις σταθερές ρυθμίσεις του θαλάσσιου σχεδιασμού, **να προσελκύσει επενδύσεις** σε τομείς όπως η ενέργεια στην ανοιχτή θάλασσα, η ναυτιλία, οι μεταφορές, η ανάπτυξη λιμένων, η εκμετάλλευση του πετρελαίου και του φυσικού αερίου και η υδατοκαλλιέργεια.
- **ο συντονισμός και η αποφυγή εφαρμογής τομεακών προσεγγίσεων** σε ότι αφορά τη χρήση των θαλάσσιων πόρων που οδηγεί σε χάραξη κατακερματισμένης πολιτικής. Η τομεακή προσέγγιση περιορίζει τις δυνατότητες ανάπτυξης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και την ικανότητα των δημόσιων φορέων να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Η συνεργασία για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό προσφέρει ένα πλαίσιο για τον συντονισμό των τομεακών προσεγγίσεων. Ενισχύει την αποτελεσματικότητα και την συνοχή μεταξύ των πολιτικών της ΕΕ και των εθνικών πολιτικών, περιορίζοντας το οικονομικό κόστος που οφείλεται στην έλλειψη συντονισμού.

Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός εφαρμόστηκε πλήρως στα διεθνή ύδατα καθώς και σε Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες (ΑΟΖ) προκειμένου να ξεπεραστούν προβλήματα που είχαν να κάνουν με τις

διαφορετικές πολιτικές συνθήκες των χωρών και της διαφορετικότητας των νόμων στα κράτη. Η διασυνοριακή συνεργασία είναι στοιχείο επιτυχίας για την εφαρμογή του ΘΧΣ. Σε διεθνές επίπεδο, οι περιφερειακές συμβάσεις που αφορούν τις θαλάσσιες περιοχές βασίζονται στον ΘΧΣ. (Ενδεικτικά η στήριξη της σχετικής οδηγίας – Βλ. 7. Παράρτημα σελ. 47)

Ενότητα 3. Η κατάσταση και οι προοπτικές στην Ελλάδα

3.1 Τι συμβαίνει στον ελληνικό χώρο

Στην Ελλάδα, ο όρος "Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός" είναι σχετικά πρόσφατος αν και τοποθετείται στη δεύτερη θέση στην Ευρώπη με μεγαλύτερο μήκος ακτών (περίπου 16.000 χλμ) και θα περίμενε κανείς ότι υπάρχει κάποιο παλαιότερο πλαίσιο. Αυτό συμβαίνει γιατί δεν υπάρχουν ρυθμίσεις σχετικά με τον Ολοκληρωμένο Σχεδιασμό των Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ) και υπάρχει αλληλοεπικαλυπτόμενη σχέση μεταξύ χωροταξικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού. Ένα άλλο πρόβλημα που υπάρχει είναι ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός είναι προσανατολισμένες προς τους διάφορους τομείς και όχι τμήμα μιας ευρύτερης προσέγγισης. Η απουσία μιας ολιστικής προσέγγισης και μιας ενιαίας αρχής που θα έχει την πλήρη εποπτεία των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων δυσχεραίνει το εγχείρημα αυτό.

Άλλωστε οι βάσεις για αυτό το εγχείρημα υπάρχουν ήδη και μάλιστα όλες οι διαθέσιμες πηγές και κείμενα, όχι μόνο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και άλλων κρατών, είναι ένας αρωγός στην διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής που θα υιοθετεί ολοκληρωμένο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, προωθώντας εθνικούς στόχους και επιδιώξεις.

Για να προχωρήσει στο επόμενο βήμα ο ΘΧΣ είναι απαραίτητες κάποιες προϋποθέσεις. Αυτές είναι η δημιουργία μιας κοινής εθνικής στρατηγικής και η αναφορά των κανόνων που διέπουν όχι μόνο το θαλάσσιο αλλά και τον παράκτιο χώρο στο Εθνικό Σύστημα Σχεδιασμού. Η διαλειτουργικότητα μεταξύ των αρμόδιων υπουργείων και η αποδυνάμωση των δομών που δεν είναι επικουρικές στο εγχείρημα αυτό, είναι ένα πρώτο βήμα για την προσέγγιση του ΘΧΣ. Αποσπασματικές προσεγγίσεις στην εκπόνηση του ΘΧΣ πρέπει να αποφευχθούν καθώς δεν μπορεί να δημιουργηθεί με αυτόν τον τρόπο μια συνολική προσέγγιση της χάραξης του. Καθοριστική είναι και η συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων στο θέμα φορέων, με τη ανάγκη συμμετοχής του ιδιωτικού φορέα να είναι πιο επιτακτική από ποτέ. Ακόμα, η

αποδυνάμωση διοικητικών δομών αλλά και διαδικασιών δεν συνεπικουρούν στην οργάνωση και διεκπεραίωση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής χάραξης.

Για την έναρξη των εργασιών, είναι προαπαιτούμενη η κυβερνητική θέληση σε συνδυασμό με τους στόχους που θα τεθούν, η ιεράρχηση αυτών και η ενσωμάτωση αρχών και κατευθύνσεων στον εθνικό ΘΧΣ. Ακολούθως, η διϋπουργική και ενδοϋπουργική συνεργασία θα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το εγχείρημα αυτό (Kassinis 2014 & Kyvelou et al., 2014). Απαραίτητη επίσης είναι και η προηγούμενη εμπειρία του δημόσιου οργανισμού που θα αναλάβει το σχεδιασμό τόσο σε συμμετοχικές διαδικασίες όσο και σε γεωγραφική προσέγγιση.

3.2 Διεθνείς Πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την ΟΔΠΖ και το ΘΧΣ

Οι Διεθνείς Πρωτοβουλίες (συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων που χρηματοδοτεί η ΕΕ) που σχετίζονται με την ΟΔΠΖ και το ΘΧΣ στη λεκάνη της Μεσογείου είναι οι εξής:

- Η Πρωτοβουλία Αδριατικής-Ιονίου (Αλβανία, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Κροατία, Ελλάδα, Ιταλία, Σλοβενία και το Μαυροβούνιο)
- Τα παρακάτω χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα:
 - Το έργο BEACHMED-E (Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Μαρόκο, Ισπανία και Τυνησία)
 - Το έργο CADSEALAND (Ελλάδα, Ιταλία)
 - Το έργο COASTANCE (Κροατία, Κύπρος, Γαλλία, Ιταλία, Ελλάδα και Ισπανία)
 - Το έργο ECASA (Κροατία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Νορβηγία, Πορτογαλία, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο)
 - Το έργο ECOSUMMER (Ελλάδα, Ισπανία και Ηνωμένο Βασίλειο)
 - Το έργο ENCORIA (Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Μονακό, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρωσία, Ισπανία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο και Ουκρανία)

- Το έργο HERMES (Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Κένυα, Μονακό, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσία, Ισπανία, Σουηδία, Τουρκία, Ηνωμένο Βασίλειο και Ουκρανία)
- Το έργο MedPAN (Αλγερία, Κροατία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Μαρόκο, Μάλτα, Σλοβενία, Ισπανία, Τυνησία και Τουρκία)
- Το έργο PEGASO (Αλγερία, Βέλγιο, Αίγυπτο, Γαλλία, Ελλάδα, Κροατία, Ιταλία, Λίβανο, Μαρόκο, Ρουμανία, Ισπανία, Ελβετία, Τυνησία, Τουρκία, Ηνωμένο Βασίλειο και Ουκρανία)
- Το έργο OURCOAST (όλες οι παράκτιες χώρες της ΕΕ)
- Το έργο "ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΝΗΣΙΑ".

3.3 Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και μικρά νησιά: Τα προβλήματα που προκύπτουν

Ο παράκτιος και ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας πολύ σημαντικός τομέας της Ελλάδας με πολλές προοπτικές για βελτίωση, ανάπτυξη και αποτελεί έναν πολλά υποσχόμενο κλάδο με τεράστια δυναμική για τη γαλάζια ανάπτυξη. Εμπόδιο αποτελεί όμως η έλλειψη αναπτυξιακής στρατηγικής και σχεδιασμού. Ο διεθνής ανταγωνισμός στον κλάδο του τουρισμού, η απουσία καινοτομίας, η εποχικότητα του επαγγέλματος είναι ανασταλτικοί παράγοντες.

Στα πλαίσια ανάπτυξης του τουρισμού, οι υπόλοιπες δραστηριότητες των νησιωτικών περιοχών της Ελλάδας παραγκωνίστηκαν και αυτό λόγω της δυναμικής συμμετοχής του στο ΑΕΠ της χώρας. Η "μονοκαλλιέργεια" αυτή επιδρά με αρνητικό τρόπο στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η λύση για την διέξοδο από το πρόβλημα αυτό είναι οι ολοκληρωμένες και πολυεπίπεδες στρατηγικές ανάπτυξης ακόμη και τώρα. Οι πολλαπλές χρήσεις των ίδιων περιοχών μπορούν να συμβάλλουν καθοριστικά στην ανάπτυξη νέων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Η Οδηγία 2014/89/Ε.Ε/23 Ιουλίου 2014 θωρακίζει την ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων μέσω των κανόνων που τις ορίζουν. Η συγκεκριμένη οδηγία δρα καταλυτικά λόγω της ικανότητας της να επιταχύνονται οι επενδύσεις και να μειώνονται τα έξοδα των εταιρειών (διοικητικά και νομικά).

Κατά την ανάπτυξη αυτών των ολοκληρωμένων και πολυεπίπεδων στρατηγικών θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής, η μοναδικότητα της, η διάδραση ξηράς - θάλασσας και οι επιπτώσεις από τις στρατηγικές αυτές στο περιβάλλον (Kyvelou et al., 2014).

Έχει επικρατήσει πως το φυσικό τοπίο και η ανάπτυξη των κοινωνιών είναι δύο έννοιες ασυμβίβαστες. Μία έρευνα που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα (Αντύπας, Κάφυρη, 2013) είχε σαν αντικείμενο την ανάδειξη της περιβαλλοντικής αντίληψης των τουριστών στη διατήρηση των προστατευόμενων περιοχών στα νησιωτικά οικοσυστήματα.

Η μελέτη έγινε με τη διανομή ερωτηματολογίων σε παραθεριστές στους Παξούς - Αντίπαξους το καλοκαίρι του 2009 και διαπιστώθηκε ότι ενώ η νυχτερινή ζωή απουσιάζει από το νησί και πόλος έλξης για τους τουρίστες ήταν το φυσικό περιβάλλον, πολλοί λίγοι γνώριζαν ότι το νησί ανήκει στις προστατευόμενες περιοχές "NATURA 2000".

Τα αποτελέσματα της έρευνας ήταν ότι οι παραθεριστές αναγνώριζαν τα προβλήματα που επιφέρει μια περιοχή με μεγάλη τουριστική ανάπτυξη (θαλάσσια ρύπανση, άναρχη δόμηση) και εντόπισαν σα λύση κατάλληλα μέτρα ώστε να προστατευτεί η περιοχή και επιβολή τελών στην αγορά των τοπικών προϊόντων.

3.4 Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός και οι προκλήσεις στη Μεσόγειο: η περίπτωση της Αδριατικής-Ιονίου

Παρά το γεγονός ότι η λεκάνη της Μεσογείου περιβάλλεται από ένα αριθμό ικανών κρατών, σημαντικό τμήμα στην έκταση που καταλαμβάνει εκτός εθνικής κυριαρχίας, έχει ως αποτέλεσμα την ανέγερση ζητημάτων διακυβέρνησης που καθιστούν δυσκολότερες τον σχεδιασμό και την εφαρμογή πολιτικών για κράτη που επηρεάζονται τα χωρικά ύδατα και τις ακτές τους.

Αδιαμφισβήτητα, δεδομένων τόσο των προβλημάτων όσο και των εξίσου σημαντικών ευκαιριών που εγείρονται εξ αυτών, η συνεργασία για την προώθηση της προστασίας

του θαλάσσιου οικοσυστήματος και της ασφάλειας αναφορικά με την διαχείριση των υποκείμενων δραστηριοτήτων είναι μονόδρομος.

Η Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία ανάληψης στρατηγικής βελτίωσης της θαλάσσιας διακυβέρνησης στη Μεσόγειο παρουσιάστηκε από την Επιτροπή τον Σεπτέμβριο του 2009. Σε αυτήν εκφέρεται η ανάγκη αντιμετώπισης ποικίλων ναυτιλιακών προκλήσεων στη λεκάνη της Μεσογείου και βελτίωσης της διαχείρισης των θαλάσσιων υποθέσεων και συντονισμού της θαλάσσιας διακυβέρνησης.

Οριζόντια εργαλεία διακυβέρνησης στην Μεσόγειο αποτελούν ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, η ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών, οι ερευνητικές προσπάθειες ειδικά για τις ανάγκες της μεσογείου και η ενωμένη θαλάσσια επιτήρηση.

Για την επιτυχία των δράσεων αυτών είναι απαραίτητο οι ιθύνοντες να στραφούν από την «ανά τομέα» δράση στην περεταίρω εξομάλυνση συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκομένων και των σχετικών διοικήσεων.

Απαρτίζεται από ετερογενή περιβάλλοντα κατά μήκος της με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Οι ανθρωπογενείς παράγοντες απειλούν αρκετές περιοχές της (Ιόνιο Πέλαγος, Αδριατική) και αυτό καθιστά πιο δύσκολο τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Ένας ακόμη ανασταλτικός παράγοντας είναι η έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των κρατών και η διασυνοριακή προσέγγιση των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι διαφορές που υπάρχουν στα πλαίσια της κάθε χώρας δεν ευνοούν την επίτευξη μιας κοινής προσέγγισης.

Η Αδριατική θάλασσα και το Ιόνιο πέλαγος γεωγραφικά προσδιορίζονται από επτά χώρες, αυτές που είναι κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή η Ελλάδα, η Ιταλία, η Κροατία και η Σλοβενία και αυτές που δεν ανήκουν στη ΕΕ και είναι η Αλβανία, το Μαυροβούνιο και η Βοσνία - Ερζεγοβίνη.

Για να αντιμετωπιστούν οι κοινές προκλήσεις (περιβαλλοντικές, κοινωνικές, οικονομικές) της συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής δημιουργήθηκε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο με την έγκριση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου. Το πλαίσιο αυτό ονομάζεται "Μακροπεριφερειακή Στρατηγική" και στόχο έχει τη συνοχή των

κρατών σε όλα τα επίπεδα. Το πλαίσιο της στρατηγικής της συγκεκριμένης περιοχής ονομάστηκε EUSAIR και περιλαμβάνει εκτός από τα προαναφερθέντα κράτη και την Σερβία.

Στόχος της είναι η οικονομική και κοινωνική ευημερία μέσω της ανταγωνιστικότητας, της ελκυστικότητας και της συνδεσιμότητας των συμμετεχουσών περιφερειών. Επιπλέον, βασικό μέλημα είναι η προστασία του θαλάσσιου και του παράκτιου περιβάλλοντος και τα οικοσυστήματα που αναπτύσσονται εκεί. Η συγκεκριμένη στρατηγική αναμένεται επίσης να συμβάλει στην Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων.

Η περιφέρεια, στην οποία υπολογίζεται ότι διαβιούν περίπου 70 εκατομμύρια κάτοικοι, περιλαμβάνει κυρίως την λεκάνη της Αδριατικής και του Ιονίου όπως και σημαντική χερσαία επιφάνεια, ενώ αντιμετωπίζει τις θαλάσσιες παράκτιες και χερσαίες περιοχές ως συνδεδεμένα συστήματα. Με βάση αυτή την προσέγγιση, όλος ο Ελληνικός χώρος όπως και το Αιγαίο Πέλαγος περιλαμβάνεται στην εν λόγω στρατηγική.

Στην εν λόγω περιφέρεια της αδριατικής και του Ιονίου όπως και σημαντικές χερσαίες – ως επι το πλείστον οι ελληνικές περιοχές - ζουν κατά προσέγγιση 70 εκατομμύρια κάτοικοι.

Η EUSAIR βασίζεται σε τέσσερις πυλώνες :

- την Γαλάζια ανάπτυξη,
- την σύνδεση της περιοχής,
- την ποιότητα του περιβάλλοντος και
- τον βιώσιμο τουρισμό.

Ο πυλώνας της Γαλάζιας ανάπτυξης συντονίζεται από Ελλάδα και Μαυροβούνιο

δίνοντας έμφαση στα κάτωθι:

«Γαλάζιες» τεχνολογίες.

Ζητούμενο είναι η δημιουργία θέσεων εργασίας υψηλής εξειδίκευσης (πχ σκάφη αναψυχής, βιοτεχνολογίες κ.ά.) και η ανάπτυξη συνεργατικών σχηματισμών. Εάν οι στόχοι της Γαλάζιας Οικονομίας αποφέρουν καρπούς, ενδέχεται να αλλάξει η μέχρι σήμερα μορφή της περιφέρειας.

Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια.

Η βελτίωση της βιωσιμότητας της αλιείας και της αποδοτικότητας της υδατοκαλλιέργειας και των γνώσεων σχετικά με την αγορά και διαφάνεια κατά την εμπορία και μεταποίηση των ιχθυοπροϊόντων. Η επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων εξαρτάται από την εφαρμογή πολυετών σχεδίων διαχείρισης της σε επίπεδο θαλάσσιας λεκάνης με συμμόρφωση στα πρότυπα της ΕΕ, αύξηση της προστιθέμενης αξίας των τοπικών αλυσίδων ιχθυοπροϊόντων αντίστοιχα.

Ναυτιλιακή και θαλάσσια διακυβέρνηση και υπηρεσίες.

Πρωταρχικό μέλημα είναι η αύξηση της αποτελεσματικότητας των θεσμών οδηγώντας στην ανταλλαγή πληροφοριών, στον κοινό προγραμματισμό και στην συντονισμένη διαχείριση αλιευτικών και λοιπών πόρων (π.χ. οι παράκτιες ζώνες).

Ο πυλώνας της Σύνδεσης της περιφέρειας συντονίζεται από την Ιταλία και την Σερβία αποσκοπώντας στην δημιουργία ικανοποιητικών συνδέσεων μεταφορών και ενέργειας τόσο μέσα στην ίδια την περιφέρεια όσο και στην υπόλοιπη Ευρώπη. Η Μεσόγειος παρέχει μια φυσική οδό ναυσιπλοΐας που εισχωρεί στα βάθη της ΕΕ, επομένως η περιοχή προσφέρεται για αυξημένη χρήση των διατροφικών μεταφορών.

Οι τομείς έμφασης είναι οι ακόλουθοι:

1) Οι ασφαλείς θαλάσσιες μεταφορές μέσω της ενίσχυσης της συνεργασίας μεταξύ των λιμένων των κρατών για την αντιμετώπιση συμφόρησης.

2) Η βελτίωση των διατροφικών συνδέσεων με ανάπτυξη κόμβων όπου θα συνδυάζονται θαλάσσιες, σιδηροδρομικές, οδικές, εναέριες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

3) Η ικανοποιητική διασύνδεση της ενεργειακής αγοράς, επιδιώκοντας την αύξηση των επενδύσεων για τη σύνδεση των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και την ολοκλήρωση των δικτύων φυσικού αερίου, όπως και η άρση των εμποδίων και περιορισμών στις διασυνοριακές επενδύσεις μέσω της θέσπισης των απαιτούμενων ρυθμιστικών μέτρων.

Ο πυλώνας Ποιότητα του Περιβάλλοντος συντονίζεται από την Σλοβενία και την Βοσνία –Ερζεγοβίνη επιδιώκοντας την διασφάλιση της καλής περιβαλλοντικής και οικολογικής κατάστασης του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος έως το 2020 – έτος που είναι και ο χρονικός ορίζοντας της «Στρατηγικής Ευρώπη 2020».

Ο πυλώνας έχει δύο κύρια σκέλη το θαλάσσιο και το χερσαίο περιβάλλον.

Το σκέλος που αναφέρεται στο Θαλάσσιο Περιβάλλον διακρίνεται σε δύο τμήματα, όπου το ένα αφορά το Θαλάσσιο περιβάλλον και το άλλο την ρύπανση της θάλασσας.

Αναφορικά με το Θαλάσσιο περιβάλλον, ζητούμενο είναι να ο περιορισμός των πιέσεων στα θαλάσσια οικοσυστήματα μέσω της αύξησης των γνώσεων που αναφέρονται στην βιοποικιλότητα, της εφαρμογής θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, της εφαρμογής της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής.

Η θαλάσσια ρύπανση επιδεινώνεται τόσο η θαλάσσια κυκλοφορία αυξάνεται συν όσο παραμένουν ανεπαρκείς οι έλεγχοι στην επεξεργασία των λυμάτων που καταλήγουν στα ποτάμια, και τη ανεξέλεγκτη χρήση νιτρικών στις γεωργικές εκτάσεις.

Στόχος είναι η υιοθέτηση συντονισμένων επενδύσεων πάνω σε εγκαταστάσεις επεξεργασίας στερεών και υγρών αποβλήτων, ώστε να υπάρξει ευαισθητοποίηση των αγροτών σχετικά με τις αρνητικές επιπτώσεις της άμετρης χρήσης νιτρικών

αλάτων, και η αυξηθεί της ικανότητας κοινής αντιμετώπισης πετρελαιοκηλίδων και η πρόληψη αυτών, όπως και ζητήματα λιγότερο γνωστά στο ευρύ κοινό όπως ο περιορισμός του υποθαλάσσιου θορύβου που αναμένεται (σε συνδυασμό με τα προαναφερθέντα) να περιορίσουν τις απειλές για την υποθαλάσσια πανίδα.

Η υλοποίηση καθώς και η χρηματοδότηση τους μπορεί να γίνει από τα παρακάτω:

- (Περιφερειακά) Προγράμματα (ΕΣΠΑ)
- Προγράμματα Ευρωπαϊκής Συνεργασίας (ETC/Interreg)
- Διακρατικά (πχ. ADRIAN, MED), Διασυνοριακά (π.χ. Ελλάδα-Ιταλία), Διαπεριφερειακά (INTERREG EUROPE)
- Connecting Europe Facility (CEF)
- "Ανταγωνιστικά" προγράμματα (Horizon, COSME, Creative Europe, Tourism...)

Η EUSAIR εξελίσσεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις οκτώ συμμετέχουσες χώρες. Η στρατηγική αναπτύσσεται γύρω από τέσσερις θεματικούς πυλώνες:

1. Καινοτόμος θαλάσσια και παράκτια ανάπτυξη (Γαλάζια Ανάπτυξη),
2. Συνδεσιμότητα της περιοχής,
3. Διατήρηση, προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος,
4. Αύξηση της ελκυστικότητας της περιφέρειας (Βιώσιμος Τουρισμός)

Προβλέπονται επίσης δύο οριζόντια θέματα:

- i. Έρευνα, Καινοτομία και ανάπτυξη των Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων (MME),
- ii. Δημιουργία παραγωγικών ικανοτήτων.

Το ADRIPLAN είναι ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός για την περιοχή Αδριατικής-Ιονίου και είναι ένα έργο που χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Γενική Διεύθυνση Ναυτιλιακών Υποθέσεων και Αλιείας με θέμα «Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός (ΘΧΣ) στη Μεσόγειο θάλασσα ή / και τη Μαύρη θάλασσα». Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου είναι 1.250.000 €, η

διάρκεια του έργου είναι 18 μήνες από το Δεκέμβριο του 2013 έως τον Ιούνιο 2015. Αναφέρεται στον Πυλώνα I (Γαλάζια Ανάπτυξη: Διακυβέρνηση του θαλάσσιου χώρου) και στον Πυλώνα III (Περιβαλλοντική Ποιότητα). Στο ADRIPLAN λαμβάνουν μέρος 17 εταίροι (8 επιστημονικοί και 9 θεσμικά όργανα) καθώς και 17 παρατηρητές.



Εικόνα 1: Περιοχή Αδριατικής-Ιονίου και οι δύο τομείς εστίασης της ADRIPLAN (<http://www.adriplan.eu/>)

Η Γαλάζια Ανάπτυξη στην περιοχή μπορεί να προωθηθεί μέσω της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης, της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας καθώς λόγω νέων επιχειρηματικών ευκαιριών.

Ο πυλώνας της Γαλάζιας ανάπτυξης στην περιφέρεια της Αδριατικής θάλασσας και του Ιονίου πελάγους θα εστιάσει σε τρία θέματα:

- Γαλάζιες τεχνολογίες
- Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια
- Ναυτιλιακή και θαλάσσια διακυβέρνηση και υπηρεσίες

Η περιοχή μελέτης είναι ένα ευαίσθητο θαλάσσιο οικοσύστημα και μια ημίκλειστη θάλασσα, όπου λαμβάνουν χώρα πολλές ανθρώπινες δραστηριότητες. Η εφαρμογή

του ΘΧΣ διαδικασία απαιτεί μια ολιστική προσέγγιση που να λαμβάνει υπόψη τις αλληλεπιδράσεις ανάμεσα στο φυσικό περιβάλλον και τους παράγοντες που σχετίζονται με ανθρωπογενείς δραστηριότητες και χρήσεις.

Στην συγκεκριμένη περιοχή οι κύριες ανθρώπινες δραστηριότητες είναι οι θαλάσσιες μεταφορές, ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός, η αλιεία, η υδατοκαλλιέργεια, τα δίκτυα των καλωδίων και αγωγών, οι προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές, οι περιοχές διατήρησης, πολιτιστικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, καθώς και τομείς με μέλλον όπως η εκμετάλλευση υδρογονανθράκων.

Ένα πρώτο βήμα για το ADRIPLAN είναι μια αξιολόγηση των υφιστάμενων συνθηκών και πραγματοποιήθηκε με τη συλλογή και ανάλυση των χωρικών δεδομένων για όλες τις κύριες ανθρώπινες δραστηριότητες / χρήσεις καθώς και τις διάφορες συνιστώσες του οικοσυστήματος της περιοχής. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται και οι κοινωνικο-οικονομικές παράμετροι. Όλα αυτά τα δεδομένα αποθηκεύτηκαν σε μια δικτυακή πύλη γεωγραφικών πληροφοριών (<http://data.adriplan.eu/>) που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ADRIPLAN και αποτελεί τη βάση για όλες τις επόμενες αναλύσεις.

Η αλληλεπίδραση μεταξύ της χρήσης από τους ανθρώπους καθώς και οι πιέσεις που ασκούνται στο θαλάσσιο οικοσύστημα είναι σημεία - κλειδιά για την τις συνθήκες στην περιοχή και τη συγκριτική μελέτη του έτους 2014 και του έτους αναφοράς (2020). Η χρήση περιλαμβάνει εμπορικές μεταφορές (επιβατών κρουαζιέρας) και μεταφορές, δραστηριότητες αναψυχής (τουρισμός παραλία, ιστιοπλοΐα, κωπηλασία, καταδύσεις), αλιευτικές δραστηριότητες, την υδατοκαλλιέργεια, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (π.χ. αιολική ενέργεια, κύματα, κλπ), τους τομείς της εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου, των θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, των περιοχών εξόρυξης άμμου, τις περιοχές με πολιτιστικό / ιστορικό ενδιαφέρον, τις προστατευόμενες περιοχές, τα δίκτυα καλωδίων, τους αγωγούς και τις γραμμές μεταφοράς, καθώς και τις στρατιωτικές ζώνες.

Στις θαλάσσιες χρήσεις προσδιορίζονται οι ακόλουθες αλληλεπιδράσεις:

- 1) ο ανταγωνισμός για χώρο στη διάρκεια του χρόνου,

- 2) ο ανταγωνισμός στις χρήσεις από κοινούς θαλάσσιους πόρους (δηλαδή όταν δύο χρήσεις εξαρτώνται από τον ίδιο θαλάσσιο οικοσύστημα),
- 3) παρεμβάσεις στη χρήση των ίδιων θαλάσσιων πόρων
- 4) συνέργειες στο χώρο και το χρόνο.

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία, εντοπίζονται οι αλληλοεπικαλυπτόμενες χρήσεις και διευκρινίζεται κάθε δραστηριότητα από ένα σύνολο παραγόντων που την περιγράφουν. Η περιγραφή των μελλοντικών συνδυασμών των δραστηριοτήτων λαμβάνουν θετικό, αρνητικό ή ουδέτερο πρόσημο.

Για τον τομέα της αλιείας, ο στόχος είναι να προωθηθούν πρακτικές αλίευσης που να εξασφαλίζουν ένα σχετικά σταθερό εισόδημα για τις παράκτιες περιοχές. Υπάρχουν διάφοροι τρόποι για να γίνει αυτό, όπως βελτίωση της συλλογής, παρακολούθησης και ελέγχου των δεδομένων, εφαρμογή σχεδίων διαχείρισης της αλιείας, συμμόρφωση με τους κανόνες και τα πρότυπα της ΕΕ.

Όσον αφορά τη ναυτιλιακή και θαλάσσια διακυβέρνηση και τις υπηρεσίες, θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι χώρες της Αδριατικής και του Ιονίου ακολουθούν διαφορετικά συστήματα διακυβέρνησης και έχουν διαφορετικές πολιτικές δομές. Η συνεργασία, η ανταλλαγή πληροφορίας και τεχνογνωσίας και η από κοινού εκπαίδευση είναι αναγκαίες και ικανές συνθήκες για να υπάρξει αρμονική σχέση μεταξύ των χωρών αυτών.

Τα κράτη τα οποία οριοθετούν την Αδριατική θάλασσα και το Ιόνιο πέλαγος δεν έχουν το ίδιο επίπεδο υποδομών. Ο πυλώνας "Σύνδεση των περιοχών" αφορά τη σύνδεση των περιοχών αυτών σε επίπεδο δικτύων μεταφορών και ενέργειας.

Η ποιότητα του περιβάλλοντος είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική αλλά και κοινωνική εξέλιξη των κρατών αυτών. Πιο συγκεκριμένα θα πρέπει να μελετηθούν πιο ουσιαστικά τα εξής:

- Το θαλάσσιο περιβάλλον
- Η ρύπανση της θάλασσας
- Οι χερσαίοι οικότοποι και η βιοποικιλότητα

Σαν τελικό αποτέλεσμα του ADRIPLAN θα είναι ένα άρτιο επιστημονικό και τεχνικό πλαίσιο με διαθέσιμες όλες τις πληροφορίες της περιοχής για την καθιέρωση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού.

Ενότητα 4 - Τι είναι το Μοντέλο NEXUS

4.1 Πρόγραμμα ESPON

Όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενο σημείο στο κείμενο, η βιώσιμη χωρική ανάπτυξη είναι μια βασική προτεραιότητα του ελληνικού Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης 2014-2020. Για το λόγο αυτό, τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία 2014-2020 είχαν να αντιμετωπίσουν μια πρόκληση ώστε να μπορέσουν να προσεγγίσουν και τελικά να καταφέρουν να δημιουργήσουν μια «έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη».

Κάθε μία περιοχή έχει τα δικά της χαρακτηριστικά (πλεονεκτήματα και αδυναμίες) και το πρόγραμμα ESPON ήταν ένας αρωγός στην ανίχνευση του εδαφικού δυναμικού και της συνοχής της εκάστοτε περιοχής. Βάση αυτών των προγραμμάτων ESPON είναι η «τοποκεντρική» προσέγγιση (place-based approach).

4.2 Σκοπός του μοντέλου NEXUS

Δεδομένων των ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών στην Ελλάδα λόγω των πολλών ορεινών περιοχών αλλά και γενικότερα των κοινωνικο-οικονομικών συνθηκών (κρίση, φτώχεια), είναι αναγκαία η ύπαρξη ενός εργαλείου - μεθόδου που θα προσπερνά τα μειονεκτήματα μια γεωγραφικής θέσης και θα μπορεί να επικεντρώνεται όχι μόνο στο αναπτυξιακό δυναμικό αλλά και στην αειφόρο ανάπτυξη.

Το ESPON 2013 είναι ένα πρόγραμμα που χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, τα Κράτη μέλη της ΕΕ αλλά και τα Κράτη - εταίρους Ισλανδία, Λιχτενστάιν, τη Νορβηγία και Ελβετία. Βασικό στοιχείο του προγράμματος είναι ότι υποστηρίζει την ανάπτυξη πολιτικής σε συνάρτηση με την εδαφικής συνοχής και την αρμονική ανάπτυξη της Ευρώπης.

Το ESPON έχει αναπτύξει "μοντέλα NEXUS», όπως αυτά λέγονται, που έχουν ως στόχο να περιγράψουν συνθετικά τον τρόπο με τον οποίο η κοινωνικοοικονομική

κατάσταση και οι αναπτυξιακές προοπτικές μιας περιοχής σχετίζονται με τα γεωγραφικά της χαρακτηριστικά και κληροδοτήματα.

Η μέθοδος NEXUS στηρίζεται στην προσπάθεια σύνθεσης και συνέργειας των διαφορετικών παραγόντων/προοπτικών/προκλήσεων και την αλληλοσύνδεσή τους, καθώς και στη προσπάθεια σύνθεσης και συνέργειας των απόψεων διαφορετικών φορέων για την ανάπτυξη μιας περιοχής.

4.3 Τι είναι η Μέθοδος NEXUS

Η μέθοδος αυτή περιγράφει όλες τις συνθήκες που επικρατούν σε μια περιοχή. Πιο αναλυτικά, αρχικά ομαδοποιεί την ανάλυση των φυσικών/περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών και των κοινωνικών, οικονομικών και θεσμικών δομών της περιοχής που διαμορφώνονται είτε λόγω της γεωγραφικής της θέσης αλλά και των πολιτικών / διαδικασιών που απορρέουν. (www.espon-usespon.eu)

Η ομαδοποίηση αυτή γίνεται για να επισημανθούν οι θετικές ή οι αρνητικές επιπτώσεις που έχουν οι διάφορες διαδικασίες. Στη συνέχεια, και μέσω των συσχετίσεων των ευκαιριών και προκλήσεων και των οικονομικών, δημογραφικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών συνθηκών αναδεικνύονται οι συνέργειες που θα συμβάλλουν δυναμικά στην αναπτυξιακή της περιοχής. Μεθοδολογικά, η ανάλυση έχει σαν τελικό αποτέλεσμα την γραφική παρουσίαση μέσω των διαγραμμάτων NEXUS και την τελική απεικόνιση όλων των αποτελεσμάτων με ένα τελικό συνθετικό διάγραμμα NEXUS.

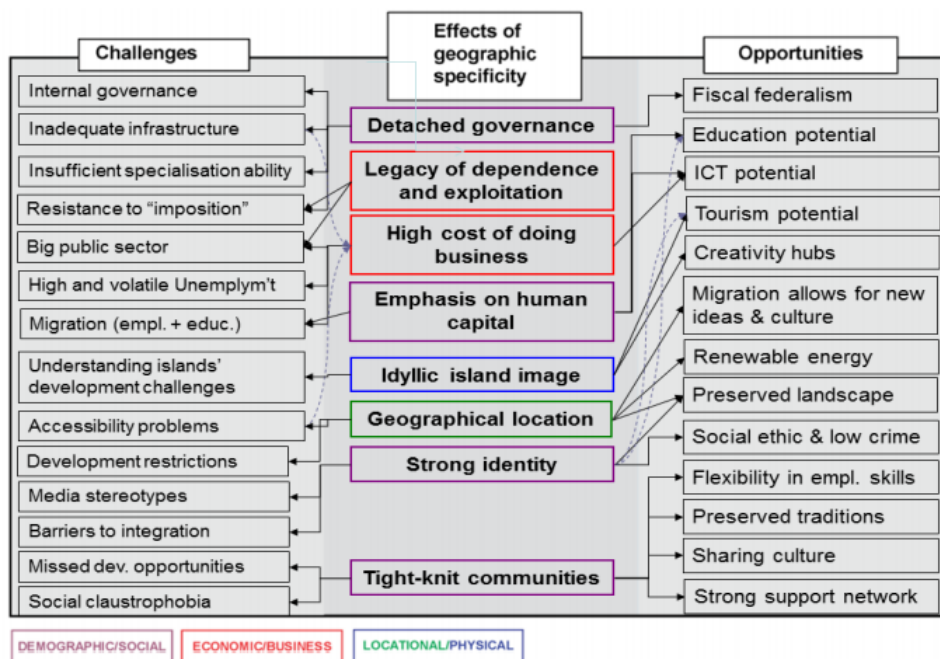
4.4 Παράδειγμα κατασκευής ενός μοντέλου NEXUS

Διακρίνονται 3 βήματα για την κατασκευή ενός μοντέλου NEXUS.

1. Ο ορισμός της περιοχής υπό μελέτη και τα διάφορα χαρακτηριστικά της (π.χ. πυκνότητα πληθυσμού) καθώς και τα κληροδοτήματα της. Στο τελευταίο κομμάτι είναι αδύνατη η αποφυγή της προσωπικής εκτίμησης-αξιολόγησης

και για το λόγο αυτό γίνεται συγκριτική αξιολόγηση με άλλες περιοχές (εθνικό επίπεδο ή επίπεδο ηπείρου).

2. Η σύνδεση της περιοχής με αναπτυξιακές διαδικασίες. Οι τελευταίες μπορεί να είναι είτε θετικές είτε αρνητικές και στόχος του βήματος αυτού είναι η εύρεση των παραγόντων αυτών (οικονομικοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί ή άλλοι παράγοντες) και πώς αυτοί επηρεάζουν το προσδοκώμενο αποτέλεσμα.
3. Η διαμόρφωση λογικών αλυσίδων και η συσχέτιση αυτών με την προαναφερθείσα «έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη» όπως επίσης και ο εντοπισμός πιθανών συνεργειών για πιο ολοκληρωμένες δράσεις.



Source: GEOSPECS project

Εικόνα 2: Παράδειγμά μεθόδου NEXUS για μία νησιωτική περιοχή (Πηγή: GEOSPECS)

4.5 Πλεονεκτήματα της μεθόδου

Η μέθοδος NEXUS είναι ένα εργαλείο, που χρησιμοποιείται μεθοδολογικά για τον στρατηγικό σχεδιασμό και έχει σαν πλεονέκτημα ότι βοηθά στην κατανόηση των διεργασιών των συνθηκών που επικρατούν σε μια περιοχή, καθώς και τις τάσεις που υπάρχουν και μεταφράζονται είτε σαν ευκαιρίες είτε σαν αδυναμίες.

Το πιο σημαντικό της σημείο είναι ότι δέχεται τη διαφορετικότητα καθώς δίνει τη δυνατότητα να υπάρχουν απόψεις από ετερόμορφα επιστημονικά υπόβαθρα ακόμα και αλληλοσυγκρουόμενων. Προωθεί δηλαδή έναν ολικό αναπτυξιακό σχεδιασμό.

Το μειονέκτημα είναι ότι ο τελικός συνθέτης θα πρέπει να είναι ενήμερος όλων των επιμέρους επιστημονικών τρόπων προσέγγισης, για να μπορέσει να τις συνθέσει και να πάρει τις κρίσιμες και καινοτόμες αποφάσεις.

Αυτό το μοντέλο εστιάζοντας σε μια ολοκληρωμένη τοποκεντρική ανάπτυξη θα μπορούσε να προκαλέσει ανθεκτικότητα της περιφέρειας απέναντι στην οικονομική και κοινωνική κρίση, ενώ την ίδια στιγμή να συμβάλλει στην εξοικονόμηση πόρων μέσω των συνεργειών που μπορούν να προβλεφθούν.

Ενότητα 5. Ένταξη ΘΧΣ στα εθνικά συστήματα άλλων χωρών

5.1 Γενικά

Ο χάρτης για το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (2008) ορίζει σαν θεμελιώδη αρχή την επίτευξη κοινών αρχών στα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση και την υλοποίηση του ΘΧΣ όχι μόνο σε εθνικό αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Για την πιο ομαλή εφαρμογή καθώς και την ανάπτυξη του ΘΧΣ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2010 αξιολόγησε τις επιπτώσεις του, αφήνοντας τα κράτη - μέλη να έχουν με ευελιξία στην εφαρμογή του για την επίτευξη μιας κοινής προσέγγισης, με την επιφύλαξη πάντα των ορίων που θα πρέπει να υπάρχουν.

Πολλά κράτη - μέλη της ΕΕ έχουν ήδη εφαρμόσει τον ΘΧΣ, αλλά μόνο λίγα τον έχουν εντάξει στο νομικό τους σύστημα. Η ένταξη αυτή επιτρέπει τη διαφάνεια και την προστασία αυτών που επιχειρούν να αναπτύξουν τις δραστηριότητες τους στο θαλάσσιο χώρο και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχουν μεγαλύτερης κλίμακας επενδύσεις.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, όλα τα κράτη - μέλη της ΕΕ προστατεύουν τα συμφέροντα τους, έχοντας υποχρεώσεις και δικαιώματα. Αυτό σημαίνει ότι το κάθε μέλος έχει πλήρη κυριαρχία στο θαλάσσιο χώρο της. Στην περίπτωση όμως, για παράδειγμα της ναυτιλίας υπόκειται και στους διεθνείς κανονισμούς και τις συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)

Ένα κράτος, το οποίο είναι παράκτιο και επιθυμεί να συμμετάσχει σε ΘΧΣ στην ΑΟΖ της έχει πολλές δυνατότητες που είναι όμως πιο περιορισμένες σε σχέση με αυτές των χωρικών υδάτων της. Το παράκτιο αυτό κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα (σε σχέση με τη στήλη του νερού, ο βυθός και το υπέδαφος) και έχει σαν στόχο την εξερεύνηση και εκμετάλλευση, τη διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, καθώς και άλλες δραστηριότητες για την οικονομική εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ζώνης, όπως για παράδειγμα η παραγωγή ενέργειας από το νερό, τα θαλάσσια

ρεύματα και τους ανέμους. Το παράκτιο κράτος έχει επίσης και άλλες δικαιοδοσίες, όπως είναι η δημιουργία και η χρήση τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κατασκευών, με προϋπόθεση όμως την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και το σεβασμό των συμφωνιών που υπάρχουν.

Σε ό,τι αφορά το Ευρωπαϊκό Νομικό Πλαίσιο, όλες οι χώρες υπόκεινται σε διεθνείς κανονισμούς και για τα χωρικά ύδατα (απόφαση Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων). Επίσης, θα πρέπει να τονιστεί ότι ο ΘΧΣ δε θα πρέπει να συγχέεται με τον στρατηγικό διατομεακό σχεδιασμό. Ο εθνικός ΘΧΣ μπορεί να αφορά το σύνολο της θάλασσας (όπου έχει εξουσία). Τα γεωγραφικά όρια μπορεί πολλές φορές να είναι και όρια δραστηριοτήτων, όμως και οι γειτονικές χώρες επηρεάζονται άμεσα καθώς για παράδειγμα ένα επενδυτικό σχέδιο μπορεί να επηρεαστεί από τα σύνορα δύο ή και περισσότερων χωρών.

5.2 Παραδείγματα χωρών της Ευρώπης που έχουν εφαρμόσει το ΘΧΣ

5.2.1 Ολλανδία

Στην Ολλανδία, το 2005, με απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών, εγκρίθηκε μια ολοκληρωμένη διαχείριση σχεδίου για τη Βόρεια Θάλασσα χωρίς να έχει ολοκληρωμένη νομική βάση. Το 2008, αποκτά αυτή τη νομική αυτή βάση που έλειπε για τα παράκτια όρια της ακτογραμμής της χώρας. Επίσης, αποφάσισαν να δημιουργήσουν ένα εθνικό σύστημα χωροταξικής ζώνης ερευνώντας τις δυνατότητες του σχεδιασμού αυτού. Τρία χρόνια αργότερα, το 2011, αποδέχονται ότι ορισμένες δραστηριότητες δεν υπόκεινται στο υπάρχον σύστημα αδειών και κατά συνέπεια δεν μπορεί το Δημόσιο Δίκαιο να τις ρυθμίσει. Ένα πολύ μεγάλο βήμα που έκανε η Ολλανδία ήταν να συντάξει ένα Εθνικό Σχέδιο Υδάτων για τη χρονική περίοδο 2009-2015 που περιελάμβανε και τη Βόρεια Θάλασσα. Λόγω όμως των πολιτικών αλλαγών στη χώρα, υπήρξε μια περίοδος στασιμότητας του χωροταξικού σχεδιασμού, όπως στην περίπτωση του καθορισμού των περιοχών με αιολική ενέργεια. Η περίοδος αυτή έληξε το Δεκέμβριο του 2010 όταν εφαρμόστηκαν τα μέτρα που είχαν ληφθεί. Το

Εθνικό Σχέδιο Νερού χρησιμεύει έως και σήμερα σαν εθνική πολιτική της Ολλανδίας για τα ύδατα και βάσει του νόμου περί υδάτων, είναι καθοριστικής σημασίας για το χωροταξικό σχεδιασμό και δεσμευτικό για την εθνική κυβέρνηση.

5.2.2 Γερμανία

Παρόλο που οι νόμοι ορίζουν το νομικό πλαίσιο (αρχές και κατευθυντήριες οδηγίες) για το χωροταξικό σχεδιασμό, δεν υπάρχει ολοκληρωμένο πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού καθώς **υπάρχουν** παράκτιες περιοχές που ορίζονται ως κρατίδια και υπήρχε νομικό κενό μεταξύ και ομοσπονδιακής κυβέρνησης και κυβερνήσεων των μερών. Έτσι, ο χωροταξικός σχεδιασμός είναι ευθύνη της παράκτιας περιοχής ενώ εξαίρεση αποτελούν οι ομοσπονδιακές θαλάσσιες ακτές. Το 2001, αποφασίστηκε να επεκταθούν τα χωροταξικά σχέδια και στις παράκτιες περιοχές.

Το 2005, το γερμανικό Υπουργείο Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και Αστικής Ανάπτυξης καθορίζει τους στόχους και τις αρχές του χωροταξικού σχεδιασμού για την γερμανική ΑΟΖ της Βόρειας Θάλασσας καθώς και για τη Βαλτική θάλασσα.

Ο Χωροταξικός Σχεδιασμός που συμβάλλει στην εφαρμογή της Εθνικής Θαλάσσιας Στρατηγικής εγκρίθηκε το 2008. Ένα χρόνο αργότερα δημοσιεύονται οι κατευθυντήριες γραμμές που χρησιμεύουν ως μέσο για να επικεντρωθεί η Γερμανία στα χωρικά της συμφέροντα και να διασφαλιστεί ότι η πολιτική αυτή καθοδηγείται από κοινά καθορισμένους στόχους, όπως η προώθηση της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας.

Παρά την οργανωμένη πολιτική, όπως στην περίπτωση των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, οι εφαρμογή δεν προχωρά χρονικά γρήγορα καθώς πολλές φορές υπάρχουν αντικρουόμενα συμφέροντα. Τα χωροταξικά σχέδια και οι περιβαλλοντικές εκθέσεις ήταν προσβάσιμα από τις γειτονικές εμπλεκόμενες χώρες, με εγγύηση της Γερμανίας για τη διαβούλευση των γειτονικών χωρών στη χωροταξία της ΑΟΖ.

5.2.3 Ηνωμένο Βασίλειο

Το 2009 καθιερώθηκε νομοθετικά ένα σύστημα Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού που δημιουργήθηκε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Τροφίμων και Αγροτικών Υποθέσεων. Αποτελεί μια βάση για τη Θαλάσσια Πολιτική και μπορεί να εφαρμοστεί σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές του Ηνωμένου Βασιλείου.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός μπορεί να καλύπτει το σύνολο ή οποιοδήποτε μέρος του θαλάσσιου σχεδιασμού σε μία περιοχή (DEFRA, 2010), αλλά πρέπει να «επιδιώκει να εξασφαλίσει» (Βουλή των Λόρδων, 2009β, σ. 2, παρ. 9) ότι τα θαλάσσια σχέδια παρασκευάζονται για το σύνολο των περιοχών που υπόκεινται σε χωροταξικό σχεδιασμό (Βουλή των Λόρδων, 2009α). Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ο νόμος παρέχει ένα νέο πλαίσιο συστήματος αδειοδότησης, πιο εύχρηστο, διαφανές και αποτελεσματικό

Ο Οργανισμός Θαλάσσιας Διαχείρισης θα χορηγεί τις άδειες όσον αφορά τα θαλάσσια ύδατα που γειτνιάζουν με την Αγγλία και όλα τα ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου πέραν των 12 ναυτικών μιλίων, εκτός από εκείνα που γειτνιάζουν με τη Σκωτία (DEFRA, 2011).

Όπως στη Γερμανία και την Ολλανδία, η προώθηση της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας είναι ένας θεμέλιος λίθος για τη δημιουργία ενός εθνικού νομικού πλαισίου για τον ΘΧΣ στο Ηνωμένο Βασίλειο. Ήδη από το 2002, το Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας είχε ένα στρατηγικό πλαίσιο για την υπεράκτια αιολική βιομηχανία.

Ενότητα 6. Διαπιστώσεις- Συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

6.1 Συμπεράσματα

Κρίνοντας από την παραπάνω έρευνα, είναι σαφές ότι πρέπει να δοθεί άμεσα σημαντική προτεραιότητα στο Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό και να αποσαφηνιστούν τα βασικά ζητήματα τα οποία θα οδηγήσουν στην άμεση υλοποίηση του. Τα ζητήματα αυτά είναι:

- Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός των παράκτιων ζωνών που έχει ξεκινήσει ως μια πολιτική επιταγή και δεν έχει προωθηθεί η εφαρμογή καμίας σχετικής ρύθμισης
- Απαιτείται συνοχή στον χωροταξικό σχεδιασμό που αφορά τις θαλάσσιες, τις χερσαίες και τις μεταβατικές παράκτιες περιοχές
- Η δημόσια πολιτική για το Χωροταξικό Σχεδιασμό δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα για την προσέλκυση νέων επενδύσεων
- Η αποδυνάμωση των διοικητικών δομών που πλέον δεν μπορούν εύκολα να χαράξουν μια ολοκληρωμένη πολιτική σε συνδυασμό με τη σύγκρουση αρμοδιοτήτων στους τομείς του χωροταξικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού είναι δύο μεγάλες αδυναμίες
- Ένα βασικό πρόβλημα που χρήζει επίλυσης είναι η έλλειψη μακροπρόθεσμης αναπτυξιακής στρατηγικής και μακρόπνοου στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού βασισμένο σε τυχαίες και πολλές φορές επιπόλαιες επιλογές.
- Επιβεβλημένη είναι και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, δεδομένου ότι πολλές φορές παρατηρείται μεγάλος αριθμός εμπλεκομένων και των αντικρουόμενων συμφερόντων τους
- Είναι απαραίτητη η διαλειτουργικότητα των φορέων όλων των επιπέδων στην ανταλλαγή πληροφοριών για την απλούστευση των δεδομένων και την ολοκληρωμένη προσέγγιση του ΘΧΣ.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, δεν υπάρχει μέχρι στιγμής συγκεντρωμένη ερευνητική δραστηριότητα γύρω από το θέμα του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού. Η πληροφορία που είναι διαθέσιμη είναι αποτέλεσμα της ελάχιστης ακαδημαϊκής έρευνας για την επίτευξη των στόχων του ΘΧΣ. Αυτό μπορεί να συμβαίνει λόγω του ότι ο ΘΧΣ και η οργάνωση του όλου εγχειρήματος είναι σχετικά νέα αντικείμενα μελέτης και δεν έχει γίνει καμία προσέγγιση στο παρελθόν. Είναι ένα νέο επιστημονικό πεδίο που χρήζει μεγάλης και οργανωμένης έρευνας για τη διεξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων.

Τα πλεονεκτήματα που θα έχει η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου ΘΧΣ είναι καταρχήν ο περιορισμός των συγκρούσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και η δημιουργία συνεργειών για να αποφεύγονται αυτές. Ο ΘΧΣ μπορεί να προσφέρει ένα πλαίσιο συμβιβασμού των δραστηριοτήτων και της προστασίας του περιβάλλοντος. Επίσης, μέσω της διαφάνειας που θα επικρατεί, λόγω τη διάθεσης όλων των πληροφοριών είναι πιο εύκολη η εφαρμογή του και η επικράτηση των κανόνων. Τέλος, ένα πολύ σημαντικό επίτευγμα είναι η καταγραφή όλων των δραστηριοτήτων του ΘΧΣ σε μια περιοχή, αλλά κυρίως του αντίκτυπου που ενδέχεται να έχουν αυτές στο περιβάλλον, έτσι ώστε να δοθεί το έναυσμα για την περαιτέρω προστασία των παράκτιων περιοχών.

6.2 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα

Μια ολοκληρωμένη και πιο λεπτομερής έρευνα για το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό θα είναι ένα επιπλέον βήμα για την κατανόηση αλλά και τη ανάπτυξη του όχι μόνο τοπικά, εθνικά αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Είναι μια αρχή για τη συσχέτισή του με όλα τα διαθέσιμα δεδομένα και τη διεξαγωγή συμπερασμάτων. Εύλογη και αναμενόμενη είναι η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων από όλους τους φορείς και αυτούς που ενδιαφέρονται σε επιστημονικό, και όχι μόνο, επίπεδο.

Επίσης θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν case studies με τη μέθοδο NEXUS έτσι ώστε να φανεί ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός στην πράξη για προεπιλεγμένες περιοχές. Με τον τρόπο αυτό θα ήταν δυνατό να εντοπιστούν τα δυνατά σημεία αλλά και οι αδυναμίες της μεθόδου.

Επιπλέον, θα μπορούσαν να γίνουν αντίστοιχες μελέτες για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό από διάφορους ερευνητές με διαφορετικό υπόβαθρο για συγκεκριμένες περιοχές έτσι ώστε να γίνει μια σύνθεση ενός ολοκληρωμένου και πολύπλευρου αποτελέσματος και να μελετηθούν τα δυνατά σημεία - αδυναμίες του σχεδιασμού.

7. Παράρτημα

7.1 Ευρωπαϊκό Νομικό Πλαίσιο Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 43 παράγραφος 2, το άρθρο 100, παράγραφος 2, το άρθρο 192 παράγραφος 1 και το άρθρο 194 παράγραφος 2, την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών εκτίμησε τα ακόλουθα:

Η ζήτηση για θαλάσσιο χώρο για διάφορους σκοπούς, η αειφόρος ανάπτυξη των θαλασσών, η λήψη συντονισμένων αποφάσεων με γνώμονα τις επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, η συντονισμένη διασυνοριακή προσέγγιση, η Γαλάζια Ανάπτυξη, η εφαρμογή της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», η ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής, ο σχεδιασμός και η χωροθέτηση του θαλάσσιου κόσμου / δραστηριοτήτων, η διαλειτουργικότητα των χωρών στο ΘΧΣ είναι θεμελιώδεις αρχές για την έκδοση της οδηγίας.

Ενδεικτικά, η οδηγία στηρίχθηκε στα κατωτέρω:

EE C 341 της 21.11.2013, σ. 67.

EE C 356 της 5.12.2013, σ. 124.

Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Απριλίου 2014 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2014.

Οδηγία 2008/56/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία- πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική) (EE L 164 της 25.6.2008, σ. 19)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1255/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2011, για τη θέσπιση προγράμματος στήριξης της περαιτέρω ανάπτυξης μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής (ΕΕ L 321 της 5.12.2011, σ. 1).

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 508/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας και για την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 2328/2003, (ΕΚ) αριθ. 861/2006, (ΕΚ) αριθ. 1198/2006 και (ΕΚ) αριθ. 791/2007 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1255/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 149 της 20.5.2014, σ. 1).

Σύσταση 2002/413/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2002, σχετικά με την εφαρμογή της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών στην Ευρώπη (ΕΕ L 148 της 6.6.2002, σ. 24).

Απόφαση 2010/631/ΕΕ του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με τη σύναψη, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του πρωτοκόλλου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου στη σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου (ΕΕ L 279 της 23.10.2010, σ. 1).

Οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την τροποποίηση και τη συνακόλουθη κατάργηση των οδηγιών 2001/77/ΕΚ και 2003/30/ΕΚ (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 16).

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2371/2002 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2002, για τη διατήρηση και βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής (ΕΕ L 358 της 31.12.2002, σ. 59).

Οδηγία 2009/147/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των άγριων πτηνών (ΕΕ L 20 της 26.1.2010, σ. 7).

Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας (ΕΕ L 206 της 22.7.1992, σ. 7).

Απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 1).

Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων (ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1).

Απόφαση 2010/477/ΕΕ της Επιτροπής, της 1ης Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με τα κριτήρια και τα μεθοδολογικά πρότυπα για την καλή περιβαλλοντική κατάσταση των θαλάσσιων υδάτων (ΕΕ L 232 της 2.9.2010, σ. 14).

Οδηγία 2003/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 156 της 25.6.2003, σ. 17)

Οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων (ΕΕ L 197 της 21.7.2001, σ. 30).

Οδηγία 2007/2/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Μαρτίου 2007, για τη δημιουργία υποδομής χωρικών πληροφοριών στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Inspire) (ΕΕ L 108 της 25.4.2007, σ. 1)

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. Agardy T, Notabartolo di Sciara G, Christie P. Mind the gap: Addressing the shortcomings of marine protected areas through large scale marine spatial planning. *Marine Policy* 35 (2011) 226-232.
2. CEC (2010a) Europe 2020: A strategy for smart sustainable and inclusive growth, COM(2010)2020
3. COM/2012/0494 final «Γαλάζια ανάπτυξη: ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας».
4. DEFRA (2010) Recommended Marine Plan Areas for the English Inshore and English Offshore Marine Regions (London: DEFRA), pp. 1–13.
5. DEFRA (2011) Marine Licensing. Available at <http://www.defra.gov.uk/environment/marine/protect/licensing/> (accessed 1 September 2011).
6. DG Mare (2012) Blue Growth Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts, Final Report, May 2012, διαθέσιμο στο σύνδεσμο <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/content/2946>
7. Douvère F. 2008. The importance of marine spatial planning in advancing ecosystem-based sea use management, *Marine Policy* 32 (2008), ELSEVIER, pp.762– 771
8. Douvère, F. 2010. Marine spatial planning. Concepts, current practice and linkages to other management approaches. Doctorat in Political Sciences, Gent University, Belgium, 125 p.
9. Drankier, P., 2012. Embedding Marine Spatial Planning in National Legal Frameworks. *Journal of Environmental Policy & Planning*, Volume 14, pp. 7-27.
10. Ehler C, Douvère F. Marine Spatial Planning: A step by step approach toward ecosystem-based management. Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme. IOC Manual and Guides No 35, ICAM Dossier No 6. Paris UNESCO 2009.
11. H. A. Wolters & J. Gille & J. M. de Vet & R. J. Molemaker (2013), Scenarios for selected maritime economic functions, in *Eur J Futures Res* (2013) 1:11.
12. Henocque, Y., Lafon, X. 2011. EU's Strategy on Maritime & Environmental

Issues in the Four Seas: multilateral approaches in the Baltic, Black, Caspian & Mediterranean Seas. EU4Seas Papers, www.eu4seas.eu

13. http://www.espon-usespon.eu/dane/web_articles_files/847/greek_support_materials_gr.pdf
14. Kassinis Solon : “ "Integrated Development through Land-Sea Interaction: Dimensions and Perspectives of Blue Growth in Europe and in Greece”, Proceedings of the Transnational ESPONontheRoad Conference, Piraeus, 9-11 November 2014
15. Kyvelou S., Marava N., Chiotinis N., La dimension maritime de la cohésion territoriale et sa portée géopolitique en méditerranée de sud-est, Géographies, Géopolitiques et Géostratégies Régionales, Vol. II, (1), 2014, pp. 69-86
16. Κυβέλου Σ., : Από τη χωροταξία στη χωροδιαχείριση : Η έννοια του στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού και της εδαφικής συνοχής στην Ευρώπη, Εκδόσεις ΚΡΙΤΙΚΗ, Αθήνα, 2010
17. MarViva and UNEP. Marine Spatial Planning: A guide to Concepts and Methodological Steps. 2013.
18. Meur-Ferec, C. 2008. De la dynamique naturelle à la gestion intégrée de l'espace littoral, un itinéraire de géographe. Nantes, Habilitation à Diriger des Recherches en géographie, Edilivre, Collection universitaire, 249 p., [http/TEL.CNRS](http://TEL.CNRS).
19. MRAG, LTD (2013), Costs and benefits arising from the establishment of maritime zones in the Mediterranean Sea, Final Report , Call for tenders No. MARE/2010/05, client: European Commission, DG MARE
20. Ritchie, H, and G Ellis. 2010. A system that works for the sea? Exploring stakeholder engagement in marine spatial planning. Journal of Environmental Planning and Management 53 (6): 701–723.
21. SDMed, Actes de la 2ème Rencontre franco-hellénique pour le développement durable en méditerranée, Institut Francais de Grèce, 17-18 mars 2009 (www.sd-med.org)
22. Sustainable Development Solutions Network, Data for Development: A Needs Assessment for SDG Monitoring and Statistical Capacity Development, April 17, 2015, available at <http://unsdsn.org/wp-content/uploads/2015/04/Data-for-Development-Full-Report.pdf>.

23. The Nature Conservancy's Global Marine Team. Best Practices for Marine Spatial Planning: Advice from a Workshop organized by The Nature Conservancy's Global Marine Team. University of California, Santa Cruz. August 2009.
24. Trouillet, B., et al. 2011. Planning the sea : the French experience. Contribution to marine spatial planning perspective. Marine Policy Vol.35, pp. 324-334.
25. UNESCO 2009. Marine spatial Planning. A step-by-Step approach toward Ecosystem-based Management. Paris, 97 p.
26. Visbeck, M., Kronfeld-Goharani, U., Neumann, B., Rickels, W., Schmidt, J., van Doorn, E., Proelss, A. (2014). A Sustainable Development Goal for the Ocean and Coasts: Global ocean challenges benefit, Marine Policy, 49, 87-89
27. Αντύπας, Κάφυρη (2013) : Τουριστική διαχείριση προστατευόμενης περιοχής – Η περίπτωση της νήσου Παξών – Αντίπαξων, Περιοδικό «Για την Περιβαλλοντική Εκπαίδευση» Τεύχος: 4(49) - 2013
28. Γιώτη-Παπαδάκη Ο. 'Πολιτικές αξιοποίησης και βιώσιμης εκμετάλλευσης Θαλασσών' ΕΚΠΑ- ΠΜΣ «Γεωπολιτική Ανάλυση, Γεωστρατηγική Σύνθεση και Σπουδές Άμυνας και Διεθνούς Ασφάλειας»
29. Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014 , περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό,<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0089&from=EL>
30. www.espon.eu
31. www.espon-usespon.eu