



Σχολή Εφαρμοσμένων Τεχνών και Βιώσιμου Σχεδιασμού

Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός

Διπλωματική Εργασία

«Χωρικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου
τουρισμού σε παράκτιες αστικές περιοχές: Μελέτη περίπτωσης η
πόλη της Λευκάδας»

Σπυρίδων Γ. Λάζαρης

Επιβλέπων καθηγητής: Φερενίκη Βαταβάλη

Πάτρα, Σεπτέμβριος 2024

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του/της φοιτητή φοιτήτριας («συγγραφέας/δημιουργός») που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης ο συγγραφέας/δημιουργός εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσής τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλάγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του συγγραφέα/δημιουργού ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, «μεταφόρτωση» (downloading), «ανάρτηση» (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του συγγραφέα/δημιουργού. Ο συγγραφέας/δημιουργός διατηρεί το σύνολο των ηθικών και περιουσιακών του δικαιωμάτων.

«Χωρικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου
τουρισμού σε παράκτιες αστικές περιοχές: Μελέτη περίπτωσης η
πόλη της Λευκάδας»

Σπυρίδων Γ. Λάζαρης

Επιτροπή Επίβλεψης Διπλωματικής Εργασίας

Επιβλέπων Καθηγητής:

Φερενίκη Βαταβάλη

Αρχιτέκτων Μηχανικός, Χωροτάκτης –
Πολεοδόμος, Δρ. ΕΜΠ, ΣΕΠ Ε.Α.Π.

Συν-Επιβλέπων Καθηγητής:

Δημήτριος Ναλμπάντης

Δρ. Πολιτικός Μηχανικός –
Συγκοινωνιολόγος ΑΠΘ
Εργαστηριακό Διδακτικό Προσωπικό ΑΠΘ

Πάτρα, Σεπτέμβριος 2024

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές και ιδιαίτερα την κ. Βαταβάλη Φερενίκη, για την σημαντική καθοδήγηση, στήριξη και συνεισφορά στο εγχείρημα. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους προνομιακούς πληροφορητές που με τις ενδιαφέρουσες συνεντεύξεις τους, συνείσφεραν σημαντικά στην συγγραφή της παρούσας Διπλωματικής εργασίας

Περίληψη

Η παρούσα εργασία εξετάζει τις χωρικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού σε παράκτιες αστικές περιοχές, με επίκεντρο την πόλη της Λευκάδας. Σκοπός είναι η κατανόηση των συνεπειών που έχει ο αυξανόμενος τουρισμός στον πολεοδομικό σχεδιασμό, τις υποδομές, το φυσικό περιβάλλον και την κοινωνική οικονομία της περιοχής.

Για το σκοπό αυτό αναλύθηκαν οι διάφορες πτυχές του θαλάσσιου τουρισμού, όπως η ανάπτυξη των μαρίνων, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την αυξημένη ναυτιλιακή κίνηση και η αλληλεπίδραση των τουριστικών δραστηριοτήτων με την τοπική κοινότητα. Η μεθοδολογία που επιλέχθηκε αποτελεί την ποιοτική έρευνα, με θεματική ανάλυση των συνεντεύξεων. Μετά την κριτική σύνθεση των συμπερασμάτων διενεργήθηκε και Swot analysis.

Τα ευρήματα της εργασίας υποδεικνύουν ότι ο θαλάσσιος τουρισμός, παρότι συμβάλλει σημαντικά στην τοπική οικονομία, φέρνει μαζί του σοβαρές προκλήσεις. Αυτές περιλαμβάνουν την υπερεκμετάλλευση φυσικών πόρων, ρύπανση, αλλοίωση τοπίων και περιβαλλοντική υποβάθμιση. Επιπλέον, ο ανεπαρκής πολεοδομικός σχεδιασμός και η έλλειψη επαρκών υποδομών καθιστούν την περιοχή ευάλωτη στις αυξημένες πιέσεις που επιφέρει ο τουρισμός. Η εργασία καταλήγει προτείνοντας συγκεκριμένες πολιτικές και στρατηγικές για τη βελτίωση της διαχείρισης του τουριστικού φορτίου, την προστασία του περιβάλλοντος και την ενίσχυση της τοπικής ανάπτυξης με βιώσιμο τρόπο.

Λέξεις – Κλειδιά:

Θαλάσσιος τουρισμός, Πόλη-Λιμάνι, Χωρική ανάπτυξη, Παράκτιες περιοχές, Βιώσιμη ανάπτυξη, Λευκάδα

Abstract

This paper examines the spatial and environmental impacts of marine tourism in coastal urban areas, focusing on the city of Lefkada. The purpose is to understand the consequences that growing tourism has on urban planning, infrastructure, the natural environment and the social economy of the region.

For this purpose, the various aspects of maritime tourism were analyzed, such as the development of marinas, the environmental impact of increased shipping traffic and the interaction of tourism activities with the local community. The chosen methodology is qualitative research, with thematic analysis of the interviews. After the critical synthesis of the conclusions, a SWOT analysis was carried out.

The findings of the paper indicate that marine tourism, although it contributes significantly to the local economy, brings with it serious challenges. These include overexploitation of natural resources, pollution, landscape degradation and environmental degradation. In addition, poor urban planning and a lack of adequate infrastructure make the area vulnerable to the increased pressures brought about by tourism. The paper concludes by proposing specific policies and strategies to improve tourism load management, protect the environment and enhance local development in a sustainable manner.

Keywords: Marine tourism, City-Port, Spatial development, Coastal areas, Sustainable development, Lefkada

Περιεχόμενα

Περίληψη	v
Abstract	vi
Εισαγωγή	1
Αντικείμενο και Στόχος	1
Μεθοδολογική Προσέγγιση βιβλιογραφική επισκόπηση & θεματική ανάλυση πρωτογενών δεδομένων	1
Βασικά Ερευνητικά Ερωτήματα	4
Μέρος Α. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	5
Κεφάλαιο 1. Ο Παράκτιος Χώρος	5
1.1 Εννοιολογική διερεύνηση	5
1.2 Αλληλεπιδράσεις Χερσαίου και Θαλάσσιου Χώρου	8
1.3 Ζητήματα βιωσιμότητας και τουριστική ανάπτυξη	9
1.4 Πολιτικές για τον παράκτιο Χώρο σε Επίπεδο ΕΕ.....	11
Κεφάλαιο 2. Πόλεις -Λιμάνια.....	15
2.1 Περιβαλλοντικά ζητήματα σε πόλεις λιμάνια	15
2.1.1 Γενικά	15
2.1.2 Ζητήματα ρύπανσης στις πόλεις-λιμάνια	16
2.1.3 Κυκλοφορία.....	22
2.1.4 Βιοποικιλότητα.....	24
2.1.5 Η ηχορύπανση	25
2.1.6 Ύδατα.....	25
2.1.7 Φωτορύπανση.....	26
2.1.8 Απόβλητα.....	27
2.2 Πόλεις-λιμάνια και τουρισμός κρουαζιέρας.....	27
2.2.2 Η περίπτωση της Σαντορίνης	33
Κεφάλαιο 3. Οργάνωση και διαχείριση της λειτουργίας πόλεων λιμανιών.....	37
3.1 Προσεγγίσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο	37
3.2 Στην Ελλάδα.....	40
Μέρος Β ΜΕΛΕΤΗ – ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Η πόλη της Λευκάδας.....	46
Κεφάλαιο 4. Η πόλη της Λευκάδας και το Παράκτιο Μέτωπο	46
Διπλωματική Εργασία	vii

4.1 Περιγραφή της υπό μελέτη περιοχής	46
4.1.1 Πόλη – Σχεδιασμοί για την πόλη της Λευκάδας	46
4.1.2 Λιμάνι – Υφιστάμενη κατάσταση και σχεδιασμοί.....	51
4.1.3 Μαρίνα Λευκάδας – Υφιστάμενη κατάσταση.	59
4.2 Ανάλυση συνεντεύξεων	67
Συζήτηση.....	133
Συστάσεις.....	147
Συμπεράσματα	149
Βιβλιογραφία	152
Παράρτημα	169

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1. Εμπορευματική σήραγγα του Δουβλίνου	23
Εικόνα 2. Χάρτης της θέσης της Λευκάδας	46
Εικόνα 3 Φάσεις επέκτασης πόλης Λευκάδας	49
Εικόνα 4 Το Λιμάνι της Λευκάδας	51
Εικόνα 5. Η περιοχή Λιμένα Λευκάδας (1) και η Μαρίνα (2)	53
Εικόνα 6 Η οδός Γολέμη	54
Εικόνα 7 Χωρικός προσδιορισμός μελετών & χαρακτηριστικά σημεία.	56
Εικόνα 8 Η μαρίνα της Λευκάδας	59
Εικόνα 9 Χάρτης λειτουργιών της μαρίνας	61
Εικόνα 10 Περιοχή της μαρίνας.....	65

Εισαγωγή

Αντικείμενο και Στόχος

Συμπεριλαμβανομένης της διερεύνησης του θαλάσσιου μετώπου της πόλης της Λευκάδας και της αλληλεξάρτησης με τον θαλάσσιο τουρισμό, η παρούσα εργασία στοχεύει στην διερεύνηση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στην πόλη λιμάνι της Λευκάδας. Επιμέρους στόχοι της μελέτης είναι να αναλυθούν οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν στην ανάπτυξη του αστικού χώρου και οι παράμετροι που συνέβαλλαν στον πολεοδομικό σχεδιασμό, καθώς και οι δυναμικές/τάσεις που υπάρχουν σήμερα στη Λευκάδα, συγκριτικά με το βαθμό που εμπεριέχουν ζητήματα περιβαλλοντικής προστασίας. Επιχειρείται επίσης η εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τις κυριότερες περιβαλλοντικές πιέσεις της πόλης λιμανιού της Λευκάδας και στο κατά πόσο η διάρθρωση του παραλιακού μετώπου ανταποκρίνεται στα ιδιαίτερα στοιχεία του περιβάλλοντος της περιοχής, στις ανάγκες της πόλης και στον θαλάσσιο τουρισμό. Συνοψίζοντας η παρούσα εργασία στοχεύει στην αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης του θαλάσσιου μετώπου της Λευκάδας και την κατανόηση της δυναμικής του θαλάσσιου τουρισμού στην περιοχή μέσα στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης.

Μεθοδολογική Προσέγγιση βιβλιογραφική επισκόπηση & θεματική ανάλυση πρωτογενών δεδομένων

Στην παρούσα εργασία αρχικά λαμβάνει χώρα η εύρεση και μελέτη βιβλιογραφίας σχετικά με τη περιοχή και κριτική συμπερίληψη επιλεγμένων εργασιών σχετικών με το υπό μελέτη θέμα. Επιπρόσθετα, στο δεύτερο μέρος λαμβάνει χώρα ποιοτική μελέτη, με χρήση ημιδομημένων συνεντεύξεων σε 9 άτομα των σχετικών φορέων, θεματική ανάλυση των πρωτογενών αυτών δεδομένων, καθώς και διενέργειας μιας SWOT ανάλυσης.

Αναλυτικότερα, η συλλογή ποιοτικών δεδομένων θα γίνει από σχετικούς φορείς της περιοχής, όπως η Τ.Υ. του Δήμου, το Εμπ. Επιμελητήριο, το Λιμεναρχείο,

Επιχειρηματίες της Λευκάδας κ.α. Τα πρωτογενή δεδομένα μετά την απομαγνητοφώνηση θα αναλυθούν με βάση την θεματική ανάλυση, προκειμένου να αναχθούν συμπεράσματα.

Έτσι η θεματική ανάλυση συνεντεύξεων σε συνδυασμό με τη αφηγηματική ανασκόπηση αποτελούν μια ισχυρή μεθοδολογία για την προσέγγιση ενός πολυδιάστατου θέματος, όπως οι χωρικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού σε πόλεις λιμάνια. Οι συνεντεύξεις παρέχουν τη δυνατότητα να αποκτηθεί βαθύτερη κατανόηση των απόψεων και των εμπειριών των ενδιαφερομένων, όπως τοπικών αρχών, επιχειρηματιών του τουρισμού και πολιτών. Σε συνδυασμό με την ανάλυση της βιβλιογραφίας, επιτρέπει την εξαγωγή πιο ευρείων γενικών συμπερασμάτων και την επικύρωση των ευρημάτων με προηγούμενες έρευνες και θεωρητικά πλαίσια. Μέσω αυτής της διαδικασίας, η εργασία μπορεί να προσφέρει μια πλήρη και βαθιά ανάλυση του θέματος, λαμβάνοντας υπόψη και τις προσωπικές εμπειρίες και απόψεις των αρμοδίων στην περιοχή σήμερα.

Τέλος, στην παρούσα εργασία έλαβε χώρα και μια SWOT ανάλυση, με βάση τα όσα ειπώθηκαν από τους συνεντευξιζόμενους. Η ανάλυση αυτή αποτελεί ένα εργαλείο που χρησιμοποιείται για στρατηγικό σχεδιασμό και στρατηγική διαχείριση, ενώ μπορεί να χρησιμοποιηθεί αποτελεσματικά και για την οικοδόμηση οργανωτικής στρατηγικής και ανταγωνιστικής στρατηγικής. Αναλυτικότερα, η ανάλυση SWOT είναι ένα απλό αλλά ισχυρό εργαλείο για τον προσδιορισμό του μεγέθους των δυνατοτήτων και των ελλείψεων πόρων ενός οργανισμού, των ευκαιριών και των εξωτερικών απειλών για το μέλλον του» (Thompson et al., 2007: 97). Στην ανάλυση SWOT, οι ισχυρές και οι αδύναμες πτυχές ενός οργανισμού προσδιορίζονται εξετάζοντας τα στοιχεία στο περιβάλλον του, ενώ οι περιβαλλοντικές ευκαιρίες και απειλές προσδιορίζονται με την εξέταση των στοιχείων έξω από το περιβάλλον του. Με αυτή την έννοια, η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση των δυνατών σημείων, των αδυναμιών, των ευκαιριών και των απειλών ενός οργανισμού.

Επίσης, παρέχει πληροφορίες που είναι χρήσιμες για την αντιστοίχιση των πόρων και των δυνατοτήτων του οργανισμού με το ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται. Τα δυνατά σημεία και οι ευκαιρίες βοηθούν στην επίτευξη

των οργανωτικών στόχων, ενώ οι αδυναμίες και οι απειλές είναι επιβλαβείς για την επίτευξη των οργανωτικών στόχων. Επομένως, κάτω από κάθε επιτυχημένη επιλογή στρατηγικών υπάρχει μια ανάλυση των εσωτερικών δυνατών σημείων και αδυναμιών του οργανισμού που τίθενται από το εσωτερικό περιβάλλον και των ευκαιριών και των απειλών που τίθενται από το εξωτερικό περιβάλλον. Βασικά πλεονεκτήματα της SWOT ανάλυσης είναι τα εξής:

- Η ανάλυση SWOT είναι μια τεχνική ανάλυσης που έχει μια γενική προοπτική και παρουσιάζει γενικές λύσεις. Οι λεπτομέρειες και τα συγκεκριμένα θέματα δεν βρίσκονται στο επίκεντρο της Ανάλυσης SWOT. Υπό αυτή την έννοια, η ανάλυση SWOT είναι ένας οδικός χάρτης που καθοδηγεί κάποιον από το γενικό στο ειδικό.

- Η ανάλυση SWOT είναι μια τεχνική ανάλυσης αλληλεπίδρασης που καθιστά δυνατές τις μακροοικονομικές αξιολογήσεις. Ως εργαλείο ανάλυσης, η ανάλυση SWOT παρέχει την ευκαιρία να εστιάσει κάποιος σε θετικές και αρνητικές πτυχές του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος του οργανισμού.

- Η ανάλυση SWOT μπορεί να βοηθήσει τις οργανωτικές διοικήσεις να αποκαλύψουν ευκαιρίες για να επωφεληθούν, ενώ με την κατανόηση των αδυναμιών, οι απειλές μπορούν να διαχειριστούν και να εξαλειφθούν. Για να εξεταστεί ένας οργανισμός και οι ανταγωνιστές του μέσω της ανάλυσης SWOT, μπορούν να διαμορφωθούν στρατηγικές που βοηθούν στη διάκριση μιας εταιρείας από τους ανταγωνιστές.

Από την άλλη πλευρά ως κύρια μειονεκτήματα της ανάλυσης SWOT μπορούν να αναφερθούν τα εξής: (Smith, 2006; Cojanu & Bilbor, 2007: 164; Sarbah και Otu-Nyarko, 2014: 236-237; Sevkli et al, 2012: 15)

- Η ανάλυση SWOT έχει μια γενική προοπτική ως προσέγγιση και παρουσιάζει γενικές λύσεις και δεν είναι μια έγκυρη τεχνική στον σημερινό κόσμο που βασίζεται στην αλλαγή και τον ανταγωνισμό.

- Υπάρχουν διάφορες μελέτες που δείχνουν ότι η ανάλυση SWOT δεν είναι καλά διατυπωμένη και απαιτεί εμπειρία και εκπαίδευση για συστηματική κατασκευή και χρήση.

• Η ανάλυση SWOT είναι μια τεχνική ανάλυσης που έχει πρόβλημα ποιοτικά και ποσοτικά. Κατά την εφαρμογή της ανάλυσης SWOT, μπορούν να εντοπιστούν πολλοί παράγοντες. Ωστόσο, η ποσότητα δεν σημαίνει και ποιότητα.

Παρόλα αυτά, η ανάλυση SWOT έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως τα τελευταία πενήντα χρόνια στον τομέα της στρατηγικής διαχείρισης και αποτελεί μια πολύτιμη τεχνική για τον προγραμματισμό και τη λήψη αποφάσεων. Η ανάλυση SWOT, αποκαλύπτει την τρέχουσα κατάσταση ενός οργανισμού και καθιστά δυνατή την ανάπτυξη μελλοντικών σχεδίων δράσης για τον οργανισμό. Εάν η τεχνική χρησιμοποιηθεί σωστά, μπορεί να προσφέρει μια καλή βάση για τη διαμόρφωση στρατηγικής (Thompson et al., 2007).

Βασικά Ερευνητικά Ερωτήματα

Το θέμα εντάσσεται στο θεματικό πεδίο της Βιώσιμης Ανάπτυξης και της Περιβαλλοντικής Γεωγραφίας και ασχολείται με τη μελέτη της αλληλεπίδρασης μεταξύ ανθρώπου, περιβάλλοντος και ανάπτυξης. Αναλύει τις επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού σε πόλεις λιμάνια, εστιάζοντας στην πόλη της Λευκάδας και εξετάζει τη βιωσιμότητα της τουριστικής δραστηριότητας με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αστικής αυτής ζώνης.

Τα ερευνητικά ερωτήματα που τίθενται στην παρούσα μελέτη είναι τα εξής:

1. Ποιες είναι οι βασικές χωρικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στο παράκτιο μέτωπο της πόλης της Λευκάδας;
2. Ποια είναι τα κυριότερα εμπόδια για την τουριστική βιώσιμη ανάπτυξη στην υπό μελέτη περιοχή;
3. Ποιες είναι τα δυνατά σημεία, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες και οι απειλές για την τουριστική ανάπτυξη στο παράκτιο μέτωπο της πόλης της Λευκάδας;

Μέρος Α. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Κεφάλαιο 1. Ο Παράκτιος Χώρος

1.1 Εννοιολογική διερεύνηση

Η παράκτια ζώνη αποτελεί μια ζώνη μετάβασης μεταξύ των καθαρά ηπειρωτικών και αμιγώς θαλάσσιων χώρων. Στην παράκτια ζώνη ουσιαστικά οι παγκόσμιες διεργασίες που κυριαρχούνται από τη γη και οι παγκόσμιες διεργασίες που κυριαρχούνται από τους ωκεανούς συνενώνονται και αλληλεπιδρούν, με αποτέλεσμα η παράκτια περιοχή να χαρακτηρίζεται από πολλαπλές βιογεωχημικές περιβαλλοντικές διαβαθμίσεις. Η ισορροπία αυτών των αλληλεπιδράσεων παρέχει ένα μοναδικό τομέα οικοσυστημάτων που εξαρτώνται από το κλίμα, τη γεωμορφολογία, την ανθρώπινη κατοίκηση και, κυρίως, καθεστώςτα εξαιρετικά δυναμικών φυσικών, χημικών και βιολογικών διεργασιών. Οι παράκτιες διεργασίες και τα φυσικά οικοσυστήματα υπόκεινται σε αλλαγές που ποικίλλουν ευρέως σε γεωγραφική κλίμακα, χρονισμό και διάρκεια και που συνδυάζονται για να δημιουργήσουν δυναμικά και βιολογικά παραγωγικά παράκτια συστήματα, ευάλωτα σε πρόσθετες πιέσεις που προκύπτουν από ανθρώπινες δραστηριότητες.

Οι παράκτιες περιοχές είναι ευάλωτες στους φυσικούς και ανθρωπογενείς κινδύνους ως αποτέλεσμα της κακής κατανόησης της δυναμικής των αλληλεπιδράσεων ξηράς και ωκεανού, των παράκτιων διεργασιών και της επιρροής των ανθρώπινων παρεμβάσεων. Οι αλληλεπιδράσεις που συντηρούν αυτή την ισορροπία των θαλάσσιων και χερσαίων διαδικασιών επηρεάζονται με τη σειρά τους από τη χρονική μεταβλητότητα φαινομένων μεγάλης κλίμακας όπως οι συγκεντρώσεις CO₂ και η συναφείς θερμοκρασιακές αλλαγές. Όλο και περισσότερο, οι άνθρωποι επηρεάζουν αυτές τις διαδικασίες, με αποτέλεσμα μετρήσιμες αλλαγές απευθείας στον παράκτιο τομέα και, μέσω ανατροφοδότησης, έμμεσα στο χερσαίο, ωκεάνιο και ατμοσφαιρικό σύστημα της Γης (Steffen et al., 2004).

Ο πλούτος και η ποικιλομορφία των πόρων που βρίσκονται σε παράκτιες περιοχές έχουν οδηγήσει σε αντίστοιχη συγκέντρωση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων κατά μήκος των ακτών σε όλο τον κόσμο. Υπολογίζεται ότι περίπου ο μισός ανθρώπινος πληθυσμός του πλανήτη ζει κοντά στις ακτές, καθώς η παράκτια ζώνη αναμένεται να διατηρήσει τα προς το ζην ενός πολύ μεγάλου ποσοστού του ανθρώπινου πληθυσμού (Crowell et al., 2007).

Η παραλιακή ζώνη είναι επίσης από τις πιο διαταραγμένες περιοχές στον κόσμο. Η ρύπανση, ο ευτροφισμός, η βιομηχανοποίηση, οι αστικές αναπτύξεις, η αποκατάσταση γης, η αγροτική παραγωγή, η υπεραλίευση και η εκμετάλλευση επηρεάζουν συνεχώς τη βιωσιμότητα του παράκτιου περιβάλλοντος. Η μεγαλύτερη πρόκληση που αντιμετωπίζουν οι άνθρωποι σήμερα είναι πώς να διαχειριστούν τη χρήση αυτής της περιοχής, ώστε οι μελλοντικές γενιές να μπορούν επίσης να απολαμβάνουν τους οπτικούς, πολιτιστικούς, περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς πόρους της (Houghton et al., 2001; Field et al., 2002).

Οι πόροι και οι ανέσεις της παραλιακής ζώνης είναι ζωτικής σημασίας για τις κοινωνικές ανάγκες των ανθρώπων (Costanza et al., 1997). Η παράκτια ζώνη σήμερα είναι μια ιδιαίτερα σημαντική πηγή τροφής, πηγή ορυκτών και γεωλογικών προϊόντων, συμπεριλαμβανομένων πετρελαίου και φυσικού αερίου, χώρος τουρισμού, και ένα σημαντικό αποθετήριο βιοποικιλότητας και οικοσυστημάτων που υποστηρίζουν τη λειτουργία των συστημάτων της Γης (Cicin Sain and Knecht., 1998; von Bodungen και Turner, 2001).

Ένα σημαντικό πρόβλημα για τη διαχείριση των ακτών είναι η συνεχής αλλαγή των παράκτιων συστημάτων, τόσο από «φυσικά» όσο και από ανθρώπινα αίτια. Η αλλαγή του κλίματος, οι μορφολογικές διεργασίες και οι ροές υλικών από τη γη, την ατμόσφαιρα και τους ωκεανούς είναι αιτίες υψηλής φυσικής μεταβλητότητας. Τον τελευταίο αιώνα, οι άνθρωποι έχουν επιταχύνει το ρυθμό αλλαγής, αυξάνοντας την επιρροή τους στη δυναμική των ήδη πολύ μεταβλητών οικοσυστημάτων. Οι άνθρωποι αποτελούν αναπόσπαστο της οικολογίας και τη λειτουργίας των οικοσυστημάτων (von Bodungen and Turner., 2001; Smith and Maltby, 2003) και άρα απαιτείται μια προσέγγιση οικολογικών συστημάτων για τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης (Wulff et al., 2001). Νέα εργαλεία και τεχνικές έχουν αναπτυχθεί για την επιστημονική έρευνα

στην παράκτια ζώνη (Sala et al., 2000; UNESCO 2003). Αυτά κυμαίνονται σε κλίμακες παρατήρησης από τη δοκιμασία μοριακού επιπέδου έως τις μετρήσεις από το διάστημα.

Η παράκτια ζώνη περιλαμβάνει ένα εύρος μοναδικών οικοσυστημάτων προσαρμοσμένων σε υψηλές συγκεντρώσεις ενέργειας, ιζημάτων και θρεπτικών ουσιών που διεγείρουν τόσο την υψηλή βιολογική παραγωγικότητα όσο και μια ποικιλία οικοτόπων και ειδών. Η ποικιλία των οικοσυστημάτων στην παράκτια ζώνη περιλαμβάνει ξεχωριστές κοινότητες φυτών και ζώων. Ισχυρές και δυναμικές φυσικές δυνάμεις διαμορφώνουν συνεχώς την παράκτια ζώνη και τα οικοσυστήματά της και θέτουν επίσης κινδύνους για τις ανθρώπινες δραστηριότητες (Harvey και Caton 2003).

Για τον καθορισμό της παράκτιας ζώνης, ένας κοινός εμπειρικός κανόνας είναι να συμπεριληφθεί η προς ξηρά περιοχή σε απόσταση 100 km από τη διεπαφή ξηράς-θαλάσσης (Burke et al. 2001). Αν και αυτό είναι βολικό για σκοπούς γενικής χαρτογράφησης και καταγράφει το μεγαλύτερο μέρος της χερσαίας περιοχής της παράκτιας ζώνης, δεν περιλαμβάνει πλήρως τις ζωτικής σημασίας λεκάνες απορροής ποταμών και τις διαδικασίες τους. Πρόσφατες εκτιμήσεις του παράκτιου πληθυσμού και της ανθρώπινης έκθεσης σε κινδύνους έχουν θεωρήσει ότι η «εγγύς παράκτια ζώνη» περιλαμβάνει την ξηρά περιοχή που περιέχεται σε υψόμετρο 100 m από τη στάθμη της θάλασσας και 100 km από την ακτογραμμή (Nicholls & Small 2002).

Για τους σκοπούς του προγράμματος LOICZ (Land-ocean interaction in the coastal zone), η ευρεία περιοχή της παράκτιας ζώνης ως παγκόσμιου διαμερίσματος ορίστηκε στο Επιστημονικό Σχέδιο LOICZ ως εξής: «εκτείνεται από τις παράκτιες πεδιάδες έως το εξωτερικό άκρο των υφαλοκρηπίδων, που αντιστοιχεί περίπου στην περιοχή που έχει εναλλακτικά πλημμυρίσει και εκτεθεί κατά τις διακυμάνσεις της στάθμης της θάλασσας της ύστερης τεταρτογενούς περιόδου» (Holligan & de Boois 1993). Ως γενική μέτρηση, η παράκτια ζώνη για τους σκοπούς του LOICZ εκτείνεται ονομαστικά από το υψομετρικό περίγραμμα των 200 m προς τη θάλασσα έως το ισόπεδο βάθους 200 m (Pernetta and Milliman 1995). Αυτή η περιοχή θεωρείται ότι ενθυλακώνει τις περισσότερες από τις ροές υλικών και τις διαδικασίες μετασχηματισμού, αποθήκευσης και αλληλεπίδρασης υλικών, συμπεριλαμβανομένων των ανθρώπινων για την παράκτια ζώνη.

1.2 Αλληλεπιδράσεις Χερσαίου και Θαλάσσιου Χώρου

Ιστορικά, οι παράκτιες περιοχές ήταν τα πιο ελκυστικά μέρη για την ανάπτυξη οικισμών και κοινοτήτων, λόγω του πλούτου της βιοποικιλότητας και των εξαιρετικών φυσικών πόρων. Επίσης, πέρα από τους λόγους αυτούς, οι παράκτιες περιοχές παρείχαν και στρατηγικά πλεονεκτήματα για το εμπόριο (Glavonic, 2013). Αυτοί είναι μερικοί από τους λόγους για τους οποίους οι πιο ανεπτυγμένες πόλεις και μεγαλουπόλεις του κόσμου βρίσκονται σε παράκτιες περιοχές. Σχεδόν 2,4 δισεκατομμύρια άνθρωποι (40% του παγκόσμιου πληθυσμού) ζουν σε απόσταση 100 χιλιομέτρων από τις ακτές και εστιάζοντας στην Ευρώπη, πάνω από 206 εκατομμύρια πολίτες ζουν επί του παρόντος κοντά σε ακτές, που εκτείνονται από τον βορειοανατολικό Ατλαντικό και τη Βαλτική έως τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα (EEA, 2015).

Η πίεση στα παράκτια και θαλάσσια περιβάλλοντα συνεχίζει να αυξάνεται, ασκώντας μια μη βιώσιμη πίεση στους παράκτιους πόρους και τη βιοποικιλότητα (Kolman, 2012; Alvarez-Romero et al., 2015). Ο παγκόσμιος πληθυσμός προβλέπεται να φτάσει τα 9 δισεκατομμύρια άτομα έως το 2050, με συνέπεια την αύξηση της πίεσης στους θαλάσσιους και παράκτιους πόρους (Meerow, 2017). Αν υποθέσουμε ότι το 2% των αστικοποιημένων περιοχών έχουν αναπτυχθεί σε ακτογραμμές που είναι λιγότερο από 10 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας και το 13% του παγκόσμιου πληθυσμού ζει σε αυτές τις περιοχές (McGranahan et al., 2007), μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι παράκτιες κοινότητες και οι οικισμοί είναι επίσης από τους πιο ευάλωτους στην κλιματική αλλαγή (Newton et al., 2012; Ury et al., 2012)

Οι παράκτιες πόλεις αναπτύσσονται γρήγορα και συχνά διεκδικούν γη για επέκταση και αύξηση οικονομικών τομέων όπως ο τουρισμός, το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο, η υδατοκαλλιέργεια και η αλιεία (Bricker et al., 2008). Αυτές οι διαδικασίες επιβαρύνουν το περιβάλλον αρνητικά, ασκώντας πιέσεις από την ανθρώπινη δραστηριότητα (Mee, 2012).

Σε αρκετές μελέτες, οι παράκτιες περιοχές, στις οποίες διασυνδέονται ξηρά και θάλασσα, έχουν θεωρηθεί ως κοινωνικοοικολογικά συστήματα (SES-socio-ecological systems). Αυτή η έννοια έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως στην επιστήμη της βιωσιμότητας για τη διερεύνηση της αλληλένδετης δυναμικής των περιβαλλοντικών και κοινωνικών αλλαγών. Η εννοιολόγηση των αλληλεπιδράσεων ξηράς-θάλασσας ως

κοινωνικοοικολογικά συστήματα επιτρέπει μια συστημική και ολιστική προοπτική που μπορεί να συλλάβει τόσο τις οικολογικές όσο και τις κοινωνικές διαστάσεις (Manlosa et al., 2012).

1.3 Ζητήματα βιωσιμότητας και τουριστική ανάπτυξη

Οι πολλαπλές δραστηριότητες στη διεπαφή ξηράς-θαλάσσης με πολλές συνέπειες για τους ανθρώπους και τα οικοσυστήματα ολοένα και αυξάνονται. Τέτοιες δραστηριότητες δεν παράγουν μόνο εξωτερικές επιπτώσεις που θα μπορούσαν να ρυθμιστούν με εργαλεία όπως οι φόροι και τα δικαιώματα ιδιοκτησίας, αλλά είναι αλληλεξαρτώμενες. Αυτό σημαίνει ότι ο βαθμός της σχέσης αλλάζει συνεχώς με μη γραμμικό τρόπο, ενδεχομένως και με μη αναστρέψιμα σημεία καμψής. Οι αλληλεξαρτήσεις μεταξύ ξηράς και θάλασσας απαιτούν ένα έξυπνο μείγμα διαχειρίσιμων, εφικτών και δυναμικά πολύπλοκων ιστών δομών διακυβέρνησης. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν συμβατικούς αλλά επιβεβλημένους και περιεκτικούς κανονισμούς, συζήτηση και συμμετοχή ή νέα, καινοτόμα και προσαρμοστικά δικαιώματα ιδιοκτησίας, που κυμαίνονται από ιδιωτικά έως κρατικά, ή νέες μορφές κοινής ιδιοκτησίας. Τα παράκτια οικοσυστήματα στην ΕΕ είναι ποικίλα, από τα υφάλμυρα νερά της Βαλτικής έως τα ζεστά, αλμυρά περιβάλλοντα της Μεσογείου. Αυτά τα οικοσυστήματα παρέχουν κρίσιμα ενδιαιτήματα για μια ποικιλία ειδών και είναι απαραίτητα για την οικολογική ισορροπία και την οικονομική ευημερία των παράκτιων κοινοτήτων (Barbier et al., 2011).

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί σημαντική απειλή για τις παράκτιες περιοχές, με την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, την αυξημένη συχνότητα των καταιγίδων και τις αλλαγές στην αλατότητα και τη θερμοκρασία του νερού που επηρεάζουν τόσο τη βιοποικιλότητα όσο και τους ανθρώπινους οικισμούς (EEA, 2019). Επιπρόσθετα, ο τουρισμός αποτελεί σημαντική οικονομική κινητήρια δύναμη σε πολλές παράκτιες περιοχές της ΕΕ. Ωστόσο, η υπερβολική τουριστική ανάπτυξη μπορεί να οδηγήσει σε περιβαλλοντική υποβάθμιση, απώλεια βιοποικιλότητας και κοινωνική αναστάτωση (Gossling, 2002).

Η αλληλεπίδραση μεταξύ αυτών των τριών παραμέτρων είναι πολύπλοκη. Για παράδειγμα, η κλιματική αλλαγή μπορεί να επιδεινώσει τις επιπτώσεις του

Διπλωματική Εργασία

υπερβολικού τουρισμού αυξάνοντας την ευπάθεια των παράκτιων οικοσυστημάτων, τα οποία βρίσκονται ήδη υπό πίεση από ανθρώπινες δραστηριότητες. Αντίθετα, τα υγιή οικοσυστήματα μπορούν να παρέχουν φυσικές άμυνες έναντι των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, όπως οι καταιγίδες και η διάβρωση. Οι πολιτικές της ΕΕ, όπως η οδηγία πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική (2008/56/EK) και η στρατηγική της ΕΕ για τη βιοποικιλότητα για το 2030, στοχεύουν στην αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων προωθώντας τη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων, την προστασία της βιοποικιλότητας και τον μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής (EC, 2020).

Το μέγεθος του συστήματος και η πολυπλοκότητα των αλληλεξαρτήσεων είναι συχνά τεράστιες στην αλληλεπίδραση ξηράς-θαλάσσης. Για παράδειγμα, οι χερσαίες δραστηριότητες στην Τανζανία μπορεί να έχουν καταστροφικές συνέπειες μέσω του Νείλου στα μέσα διαβίωσης στην Αίγυπτο ή ακόμη και σε άλλες χώρες που συνορεύουν με τη Μεσόγειο Θάλασσα. Αυτό δείχνει ότι η διακυβέρνηση των ακτών απαιτεί πολύπλοκα, πολλαπλής κλίμακας καθεστώτα διακυβέρνησης, που οδηγούν από το πολύ τοπικό στο εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο (Manlosa et al., 2012).

Αναλυτικότερα, οι ακτές είναι εστίες αλληλεπίδρασης ανθρώπου-φύσης. Οι χρήσεις αυξάνονται συνεχώς, ενώ τα παράκτια οικοσυστήματα προκαλούνται από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και την καθίζηση της γης. Η διακυβέρνηση αυτών των επιταχυνόμενων διαδικασιών αλλαγής, τα εντατικά ενδιαφέροντα και οι αυξανόμενες τεχνολογικές ικανότητες απαιτεί ουσιαστικό διατομεακό και διαβαθμισμένο συντονισμό. Ως εκ τούτου, για τη χάραξη εθνικής, περιφερειακής και πολυμερούς πολιτικής θα πρέπει αρχικά να προσδιοριστούν οι παράκτιες ζώνες (συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών παράκτιων ζωνών) ως μονάδες που θα διέπονται σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της παράκτιας πολυπλοκότητας σε εθνικά και περιφερειακά πλαίσια διακυβέρνησης. Επίσης, θα πρέπει να ανανεωθούν οι διάλογοι πολιτικής γύρω από την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών και να γίνει σύνδεση με τις πρωτοβουλίες θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στο πλαίσιο της Ατζέντας 2030 των Ηνωμένων Εθνών. Επιπρόσθετα, απαιτείται περαιτέρω ανάπτυξη διασυνοριακών σχεδίων διαχείρισης παράκτιων ζωνών με βάση το οικοσύστημα, όπως προτείνεται από το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών (UNEP), και υποστήριξη της υλοποίησης τους ιδιαίτερα στις άμεσα πληγείσες παράκτιες ζώνες των τροπικών και υποτροπικών. Ακόμη, προτείνεται η ενίσχυση των θεσμικών ικανοτήτων

Διπλωματική Εργασία

σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο για διατομεακό συντονισμό και εφαρμογή διασυνοριακής παράκτιας διακυβέρνησης με βάση το οικοσύστημα και η ενθάρρυνση συμμετοχικών διαδικασιών για τη συμμετοχή των παράκτιων παραγόντων στη χάραξη πολιτικής σε τοπικό και εθνικό επίπεδο και για την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης με βάση το οικοσύστημα (Manlosa et al., 2012).

1.4 Πολιτικές για τον παράκτιο Χώρο σε Επίπεδο ΕΕ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει αναπτύξει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο πολιτικών και οδηγιών με στόχο τη διαχείριση και την προστασία του παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος της. Αυτές οι πολιτικές είναι ζωτικής σημασίας, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική, οικολογική και κοινωνική σημασία των παράκτιων περιοχών, οι οποίες αντιμετωπίζουν αυξανόμενες πιέσεις από την αστικοποίηση, τον τουρισμό, την κλιματική αλλαγή και την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων. Οι βασικές πολιτικές περιλαμβάνουν την θαλάσσια πολιτική της ΕΕ, την οδηγία για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (ICZM)¹, την οδηγία για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (MSP)² και την οδηγία για τα ύδατα. Κάθε μία από αυτές τις πολιτικές αντιμετωπίζει διαφορετικές πτυχές της παράκτιας και θαλάσσιας διαχείρισης, αντανakλώντας τη δέσμευση της ΕΕ για αειφόρο ανάπτυξη, προστασία του περιβάλλοντος και προσεγγίσεις ολοκληρωμένης διαχείρισης.

¹ Στο Άρθρο 5 του πρωτοκόλλου αναφέρεται: Οι στόχοι της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών είναι: (α) να διευκολύνει, μέσω του ορθολογικού σχεδιασμού των δραστηριοτήτων, τη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών διασφαλίζοντας ότι το περιβάλλον και τα τοπία λαμβάνονται υπόψη σε αρμονία με την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη. (β) διατήρηση των παράκτιων ζωνών προς όφελος των σημερινών και των μελλοντικών γενεών· (γ) διασφαλίζει τη βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων, ιδίως όσον αφορά τη χρήση του νερού· δ) διασφαλίζει τη διατήρηση της ακεραιότητας των παράκτιων οικοσυστημάτων, των τοπίων και της γεωμορφολογίας· ε) πρόληψη ή/και μείωση των επιπτώσεων των φυσικών κινδύνων και ιδίως της κλιματικής αλλαγής, που μπορεί να προκληθούν από φυσικές ή ανθρώπινες δραστηριότητες· στ) επιτυγχάνουν συνοχή μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών πρωτοβουλιών και μεταξύ όλων των αποφάσεων των δημοσίων αρχών, σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, που επηρεάζουν τη χρήση της παράκτιας ζώνης

² Η Οδηγία για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό έχει δύο κύριους στόχους: • Να εισαγάγει το MSP στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης και ειδικότερα να το συνδέσει με το ICZM, θεωρώντας το MSP ως το κύριο εργαλείο/διαδικασία για την εφαρμογή του ICZM στο θαλάσσιο τμήμα της παράκτιας περιοχής. ζώνη και συγκεκριμένα για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση των θαλάσσιων ανθρωπίνων δραστηριοτήτων σύμφωνα με τους στόχους του EcAp (όπως αναφέρεται συγκεκριμένα στην ενότητα 3 του ΤΣ). • Παροχή κοινού πλαισίου για την εφαρμογή του ΘΧΣ στην περιοχή της Μεσογείου.

Αναλυτικότερα, η θαλάσσια πολιτική της ΕΕ, που θεσπίστηκε το 2007, στοχεύει να παρέχει μια ολιστική προσέγγιση στα θαλάσσια ζητήματα και να ενθαρρύνει τη συντονισμένη λήψη αποφάσεων σε διάφορους τομείς. Περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών, της αλιείας, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ασφάλειας στη θάλασσα. Η πολιτική δίνει έμφαση στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στην προστασία του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Βασικό στοιχείο αυτής της πολιτικής είναι η στρατηγική «Γαλάζια Ανάπτυξη», η οποία εστιάζει στην αξιοποίηση του οικονομικού δυναμικού των θαλασσών και των ωκεανών με βιώσιμο τρόπο.

Επίσης, η οδηγία Integrated Coastal Zone Management (ICZM), που εγκρίθηκε επίσημα το 2002, παρέχει ένα πλαίσιο για συντονισμένη και συνεκτική λήψη αποφάσεων για τις παράκτιες ζώνες στα κράτη μέλη της ΕΕ. Η οδηγία αυτή αποσκοπεί στην εξισορρόπηση των αναγκών των παράκτιων κοινοτήτων και του περιβάλλοντος, προωθώντας τη βιώσιμη χρήση και διαχείριση των παράκτιων πόρων. Ενθαρρύνει την εφαρμογή μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής που περιλαμβάνει τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων, την αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη χρήση ενός συνδυασμού μέσων και μέτρων προσαρμοσμένων στις τοπικές συνθήκες (European Commission, 2012).

Η Οδηγία Marine Spatial Planning (MSP), που εγκρίθηκε το 2014, επιδιώκει να αντιμετωπίσει την αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσιο χώρο και την ανάγκη μείωσης των συγκρούσεων μεταξύ των διαφόρων θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Απαιτεί από τα κράτη μέλη της ΕΕ να καταρτίσουν θαλάσσια χωροταξικά σχέδια έως το 2021, τα οποία θα καθοδηγούν πού και πότε συμβαίνουν ανθρώπινες δραστηριότητες στη θάλασσα για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων. Ο MSP αποτελεί βασικό εργαλείο για την επίτευξη των στόχων της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ, ιδίως όσον αφορά τη διαχείριση των ποικίλων και συχνά ανταγωνιστικών χρήσεων του θαλάσσιου χώρου, όπως η αλιεία, η ναυτιλία, ο τουρισμός και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (European Parliament and Council, 2014).

Τέλος, η Οδηγία Water Framework Directive (WFD), που εγκρίθηκε το 2000, στοχεύει στην προστασία και βελτίωση του υδάτινου περιβάλλοντος της ΕΕ,

προωθώντας την αιεφόρο χρήση του νερού. Θεσπίζει ένα πλαίσιο για τη διαχείριση των εσωτερικών επιφανειακών υδάτων, των μεταβατικών υδάτων, των παράκτιων υδάτων και των υπόγειων υδάτων. Οι βασικοί στόχοι περιλαμβάνουν την πρόληψη περαιτέρω υποβάθμισης των υδάτινων οικοσυστημάτων, την προώθηση της βιώσιμης χρήσης του νερού, τη μείωση της ρύπανσης και τη διασφάλιση προοδευτικής μείωσης της ρύπανσης των υπόγειων υδάτων. Αυτή η οδηγία είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη διαχείριση των ακτών, καθώς αφορά την ποιότητα των παράκτιων υδάτων, η οποία επηρεάζει άμεσα τόσο τα θαλάσσια οικοσυστήματα όσο και την ανθρώπινη υγεία (European Parliament and Council, 2000).

Αυτές οι πολιτικές και οι οδηγίες της ΕΕ απεικονίζουν μια πολύπλευρη προσέγγιση για τη διαχείριση του παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος, δίνοντας έμφαση στη βιωσιμότητα, την ολοκληρωμένη διαχείριση και τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων. Η αλληλεπίδραση αυτών των πολιτικών διασφαλίζει μια ολοκληρωμένη στρατηγική που αντιμετωπίζει διάφορες πτυχές του παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος, από την οικονομική ανάπτυξη έως την προστασία του περιβάλλοντος. Η εφαρμογή αυτών των πολιτικών σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο είναι το κλειδί για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για βιώσιμη ανάπτυξη, διατήρηση της βιοποικιλότητας και μετριασμό της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες και θαλάσσιες περιοχές.

Επιπλέον, τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η έρευνα για τις παράκτιες ζώνες και τις διαδικασίες σχεδιασμού, έχει προσπαθήσει να διαχειριστεί τις ποικίλες ανθρώπινες δραστηριότητες που οδήγησαν στην υποβάθμιση του παράκτιου περιβάλλοντος. Από επιστημονική άποψη, διαφορετικά διεθνή, ερευνητικά προγράμματα (Future Earth) και φορείς (EU, 2017; UNESCO-IOC, 2020) έχουν επικεντρωθεί ρητά στην έρευνα για τις παράκτιες ζώνες. Ένα παράδειγμα είναι το Πρόγραμμα Future Earth Coasts (από το Future Earth), το οποίο συμμετέχει σε ένα μεγάλο αριθμό ερευνητικών μελετών των παράκτιων περιοχών για την υποστήριξη της βιωσιμότητας και τη βοήθεια προστασίας των παράκτιων περιοχών (Crossland et al., 2005; Hatwig et al., 2009; Meerow, 2017; Ramesh et al., 2015).

Βέβαια, η επιτυχία αυτών των πολιτικών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αποτελεσματική εφαρμογή, την παρακολούθηση και τις τακτικές ενημερώσεις για την

αντιμετώπιση των αναδυόμενων προκλήσεων και την ενσωμάτωση των επιστημονικών προόδων. Η ολοκληρωμένη προσέγγιση που προσφέρουν αυτές οι πολιτικές είναι ζωτικής σημασίας για τη βιώσιμη διαχείριση των τεράστιων και ποικίλων παράκτιων και θαλάσσιων περιοχών της Ευρώπης, οι οποίες είναι απαραίτητες για την ευημερία των κατοίκων της και τη συνολική υγεία του περιβάλλοντος

Κεφάλαιο 2. Πόλεις -Λιμάνια

2.1 Περιβαλλοντικά ζητήματα σε πόλεις λιμάνια

2.1.1 Γενικά

Η συνύπαρξη πόλεων και λιμανιών έχει πολύ συχνά θετικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη και των δύο συστημάτων, αλλά αναπτύσσεται πολλές φορές και σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις. Τα θετικά αποτελέσματα είναι ορατά μέσω της γενικής ανάπτυξης νέων θέσεων εργασίας, της δημιουργίας νέων αλυσίδων εφοδιασμού που προσελκύουν νέες εταιρείες logistics και μεταφορών, της αύξησης του ΑΕΠ και των νέων επενδύσεων σε αστικές και προαστιακές υποδομές (Fusco Girard, 2013; Morel et al. 2013; Neirotti et al., 2014).

Οι πόλεις-λιμάνια είναι ζωτικής σημασίας για τη σύγχρονη κοινωνία και δημιουργούν σημαντικά οικονομικά οφέλη για τους ανθρώπους σε τοπική, εθνική και διεθνή κλίμακα (Roberts et al., 2020). Παρά τα σημαντικά οφέλη που παρέχουν, οι κάτοικοι των πόλεων-λιμανιών έχουν δει μείωση των απτών τοπικών οφελών που παρέχονται από τα λιμάνια (Roberts et al., 2021), ενώ αντιμετωπίζουν αρνητικές επιπτώσεις που δημιουργούνται από τα λιμάνια και τη σχετική τους δραστηριότητα. Τα λιμάνια προκαλούν μια σειρά αρνητικών επιπτώσεων στον αέρα, το νερό, το έδαφος, τα απόβλητα, το θόρυβο, το φως και τη βιολογική ρύπανση, καθώς και οπτικές εισβολές και απομάκρυνση της κοινότητας. Η ρύπανση είναι ένας σημαντικός αρνητικός αντίκτυπος των λιμένων που μπορεί να δημιουργηθεί από τη ναυτιλία εντός του λιμένα, τη χρήση λιμενικής γης και τον αντίκτυπο των μεταφορών από και προς τα λιμάνια (Miola et al., 2009).

Ορισμένες από αυτές τις αρνητικές περιβαλλοντικές εξωτερικές επιδράσεις μπορεί να δημιουργήσουν παγκόσμιο αντίκτυπο, όπως εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ενώ άλλες επιπτώσεις έχουν ισχυρή τοπική επίδραση, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση SO_x, NO_x και σωματίδια (PM), καθώς και ηχορύπανση και φωτορύπανση. Αυτές οι επιπτώσεις δημιουργούν μια σειρά περιβαλλοντικών

ζητημάτων, καθώς και κοινωνικές συνέπειες, όπως αρνητικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και ευημερία (OECD, 2013).

Επιπλέον, η ρύπανση από τα λιμάνια έχει αποδειχθεί ότι προκαλεί μεγάλο οικονομικό κόστος για τις πόλεις (Castells Sanabra et al., 2013). Είναι επομένως μεγάλης σημασίας να μειωθεί η ρύπανση στα λιμάνια έτσι ώστε να επιτευχθεί βιώσιμη ανάπτυξη και να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των λιμένων.

2.1.2 Ζητήματα ρύπανσης στις πόλεις-λιμάνια

Η ατμοσφαιρική ρύπανση από τα λιμάνια έχει επισημανθεί ως πηγή αυξανόμενης ανησυχίας (Luo et al., 2013). Μέσα σε μια πόλη-λιμάνι, οι εκπομπές που δημιουργούνται από το λιμάνι μπορούν να αποτελέσουν ένα μεγάλο ποσοστό των συνολικών εκπομπών της πόλης. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού είναι το Χονγκ Κονγκ, όπου οι λιμενικές δραστηριότητες εκτιμάται ότι συνεισφέρουν το 54% του SO₂ και το 33% του NO_x ως προς τις εκπομπές (κατά βάρος) ετησίως εντός της πόλης (OECD, 2013).

Η ατμοσφαιρική ρύπανση μπορεί να δημιουργήσει μια σειρά αρνητικών επιπτώσεων στην υγεία, που κυμαίνονται από βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις όπως βήχας, δύσπνοια και αυξημένα ποσοστά νοσηλείας έως μακροπρόθεσμα ζητήματα όπως αναπνευστικές, καρδιαγγειακές και ψυχικές διαταραχές (Manisalidis et al., 2020). Η ρύπανση του εξωτερικού αέρα έχει υπολογιστεί ότι προκαλεί 4,2 εκατομμύρια θανάτους ετησίως (WHO, 2018). Η μείωση των επιπέδων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης θα μπορούσε να δημιουργήσει σημαντικά οφέλη σχετικά με την υγεία και οικονομική εξοικονόμηση για τα συστήματα υγειονομικής περίθαλψης και πρόνοιας. Αυτό καθιστά την ατμοσφαιρική ρύπανση ένα εξαιρετικά σημαντικό ζήτημα στις πόλεις-λιμάνια, κάτι που αντικατοπτρίζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση Θαλάσσιων Λιμένων (2022) που κατατάσσει την ποιότητα του αέρα ως τη δεύτερη περιβαλλοντική προτεραιότητα των ευρωπαϊκών λιμανιών, με την κλιματική αλλαγή ως νούμερο ένα (ESPO, 2022).

Τα λιμάνια δημιουργούν επίσης ρύπανση των υδάτων μέσω των ίδιων των πλοίων, όπως τυχαίες πετρελαιοκηλίδες και διαρροές, εκκενώσεις υδροσυλλεκτών,

βρώμικα νερά έρματος, εκκενώσεις γκρίζου και μαύρου νερού και αντιρρυπαντική βαφή, ενώ περιέχουν επίσης πολλές δραστηριότητες με δυνατότητα δημιουργίας ρύπανση των υδάτων, όπως επισκευή πλοίων, διακίνηση φορτίου, αποθήκευση και βυθοκόρηση και απορροή όμβριων υδάτων. Εκτός από αυτά, οι θύρες των λιμανιών μπορεί επίσης να είναι περιοχές με υψηλά επίπεδα βιομηχανικής δραστηριότητας που μπορεί να οδηγήσει σε περαιτέρω ρύπανση των υδάτων (Ojekunle et al., 2016).

Η ποιότητα του νερού κατατάχθηκε στην 5η θέση στις 10 κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες της ESPO για το 2022 (ESPO, 2022). Ο ΟΟΣΑ (2013) ανέφερε ότι το 70% των παγκόσμιων πετρελαιοκηλίδων προκλήθηκαν από κανονικές ναυτιλιακές εργασίες, αντί για μεγάλα ατυχήματα ή παράνομη απόρριψη, με τους Miola et al. (2009) να δείχνουν ότι το 80% των πετρελαιοκηλίδων έλαβε χώρα εντός των λιμανικών υδάτων. Αυτό υποδηλώνει ότι οι πόλεις-λιμάνια θα μπορούσαν να είναι πιθανά hotspot της ρύπανσης των υδάτων. Τα λιμάνια παράγουν μεγάλες ποσότητες απορριμμάτων, τα οποία ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο των πλοίων που εξυπηρετούν τα λιμάνια. Παραδείγματα περιλαμβάνουν λύματα, πλαστική ρύπανση, ελαιώδεις και τοξικές λάσπες, απόβλητα από μετασκευή και συντήρηση σκαφών, κατεστραμμένα αλιευτικά εργαλεία και εξοπλισμό στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ειδικά τα κρουαζιερόπλοια παράγουν μεγάλες ποσότητες απορριμμάτων που σχετίζονται με τρόφιμα και καμπίνες, συνεισφέροντας το 25% των απορριμμάτων από τα πλοία.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούνται από τα λιμάνια και τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τα λιμάνια. Για το λόγο αυτό, αποτελεί σημαντική πιθανή πηγή έντασης μεταξύ λιμενικών και αρχών της πόλης. Η ESPO (2022) προσδιόρισε την κλιματική αλλαγή και την ποιότητα του αέρα ως το νούμερο ένα και δύο περιβαλλοντικά προβλήματα για τα λιμάνια στην Ευρώπη. Οι μέθοδοι για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από το λιμάνι περιλαμβάνουν μείωση ταχύτητας σκάφους, εναλλακτικά καύσιμα όπως LNG και υδρογόνο, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, καθαρά πλοία, μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και ηλεκτρικά λιμενικά οχήματα και εξοπλισμός. Παρά το γεγονός ότι οι λύσεις αυτές αποδεικνύονται αποτελεσματικές στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (Kortikla et al., 2017; Borelli et al., 2021), αυτές οι μέθοδοι δεν είναι ευρέως διαδεδομένες και η πλειοψηφία των παγκόσμιων λιμένων δεν τις εφαρμόζει.

Τα συστήματα ηλεκτροδότησης από την ξηρά έχει ήδη εφαρμοστεί σε έναν αριθμό παγκόσμιων λιμένων, όπως το Λονγκ Μπιτς και το Γκέτεμποργκ (Geerlings et al., 2017), και έχει αποδειχθεί ότι οδηγεί σε μεγάλες μειώσεις της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ο Hall (2010) βρήκε μειώσεις του CO₂ (25%), του SO₂ (46%), του CO (75%) και του NO_x (92%) εάν εφαρμοστεί η ηλεκτρική ενέργεια στην ξηρά. Οι Zis et al. (2014) στην έρευνά τους βρήκαν μείωση 57–60% των σωματιδίων, από την εφαρμογή αυτή. Παρά τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά είναι αποτελεσματική στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, εξακολουθούν να υπάρχουν πολλά εμπόδια στην ευρεία εφαρμογή της (Winnes et al., 2015). Οι Winkel et al. (2016) διαπίστωσαν ότι έως και το 50% των ατμοσφαιρικών εκπομπών από πλοία αποδίδονται σε πλοία που επισκέπτονται το λιμάνι λιγότερο από δέκα φορές το χρόνο. Αυτό μειώνει την ελκυστικότητα μέτρων όπως η ηλεκτρική ενέργεια από ακτή σε πλοίο, η οποία απαιτεί υψηλό επενδυτικό κόστος και απαιτεί από τα πλοία να είναι συμβατά. Ένα άλλο εμπόδιο είναι η ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας. Εάν όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια χρησιμοποιούσαν την ισχύ της ξηράς μέχρι το 2020, οι Winkel et al. (2016) διαπιστώνουν ότι αυτή η αύξηση της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας θα αντιστοιχούσε στο 0,1% της ευρωπαϊκής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας. Αυτή η πρόσθετη ζήτηση δημιουργεί φραγμό και απαιτεί περαιτέρω επενδύσεις, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά και τη διανομή ηλεκτρικής ενέργειας. Πιθανώς το μεγαλύτερο εμπόδιο για την εφαρμογή της ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά είναι το υψηλό επενδυτικό κόστος που απαιτείται (Tseng & Pilcher, 2015). Οι Zis et al. (2014) διαπίστωσαν ότι η ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά κοστίζει έως και 1 εκατομμύριο USD για τον εκσυγχρονισμό των υπαρχόντων πλοίων και μισό εκατομμύριο ευρώ ανά εγκατεστημένη σύνδεση. Το υψηλό κόστος δημιουργεί σημαντικά εμπόδια επειδή οι επενδυτές δεν επωφελούνται απαραίτητα άμεσα από την εγκατάσταση ηλεκτρικής ενέργειας στην ξηρά, καθώς τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά οφέλη είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν. Αυτά τα οφέλη μπορεί να είναι πιο επιθυμητά για τις αρχές της πόλης παρά για τις λιμενικές αρχές.

Επίσης, σε πολλές χώρες επί του παρόντος, τα καύσιμα των πλοίων δεν φορολογούνται, γεγονός που δημιουργεί ένα περαιτέρω εμπόδιο, καθώς η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από την ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά θα επιβαρύνεται με φόρο σε πολλές περιπτώσεις (OECD, 2013). Οι Khersonsky et al

(2007) δείχνουν ότι το πιο σημαντικό εμπόδιο στην υπεράκτια ισχύ στην Ευρώπη δεν είναι τεχνολογικό, αλλά οικονομικό. Ίσως είναι δυνατό η χρηματοδότηση να γίνει πιο διαχειρίσιμη εάν τα λιμάνια και οι πόλεις μπορούν να συνεργαστούν, καθώς η πόλη θα ωφεληθεί πολύ από την εγκατάστασή της.

Λόγω των θεμάτων κερδοφορίας, εξετάζονται εναλλακτικές τεχνικές, όπως ζώνες μείωσης ταχύτητας σκαφών και γεννήτριες LNG. Η μείωση της ταχύτητας του πλοίου έχει προταθεί ως ένας αποτελεσματικός τρόπος μείωσης των εκπομπών CO₂ από την παγκόσμια ναυτιλία (Geerlings et al., 2017). Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία, παρόλο που αποτελούν μόνο το 4% του παγκόσμιου ναυτιλιακού στόλου, συμβάλλουν στο 22% των εκπομπών CO₂ (Corbett et al., 2009). Οι μειώσεις ταχύτητας κατά 10%, 20% και 30% μείωσαν τις εκπομπές CO₂ κατά 19%, 36% και 51%, αντίστοιχα (Chang & Wang, 2012), δείχνοντας ότι η μείωση της ταχύτητας του πλοίου θα μπορούσε να είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος μείωσης των εκπομπών CO₂ από τη ναυτιλία. Για τις πόλεις-λιμένες, η μείωση της ταχύτητας των πλοίων μπορεί να έχει θετική επίδραση στην ποιότητα του αέρα, λόγω της μείωσης της ποσότητας καυσίμου που χρησιμοποιείται. Για τους λόγους αυτούς έχει προταθεί μείωση της ταχύτητας του σκάφους στους 12 κόμβους εντός 20 ναυτικών μιλίων από το λιμάνι, ως μέρος του προγράμματος κινήτρων με πράσινη σημαία (Geerling et al., 2017). Η εφαρμογή αυτής της πολιτικής έχει αποδειχθεί ότι μειώνει το SO₂ έως και 48% (Chang & Wang, 2012) όταν χρησιμοποιήθηκε στο Kaohsiung της Ταϊβάν. Η εφαρμογή σε σκανδιναβικό λιμάνι έχει επίσης αποδειχθεί ότι μειώνει το NO₂ κατά 15%, τα PM₁₀ κατά 10% και το SO₂ έως και 90% όταν χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με καύσιμο χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, όπως απαιτείται στα σκανδιναβικά λιμάνια (Lopez-Aparicio et al., 2017).

Παρά το γεγονός ότι αποδεικνύεται αποτελεσματική μέθοδος για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, υπάρχουν σημαντικά εμπόδια για την εφαρμογή των ζωνών μείωσης της ταχύτητας των σκαφών, όπως προτείνεται από το πρόγραμμα κινήτρων για την πράσινη σημαία. Η εφαρμογή μιας τέτοιας πολιτικής σε παγκόσμιο επίπεδο αποδείχθηκε ότι κοστίζει μεταξύ 30 και 200 \$ ανά τόνο CO₂ για όλες τις αποστολές το 2009 (Corbett & Wang, 2009), επομένως είναι πιθανό να είναι ακόμη υψηλότερο τώρα και μπορεί να απαιτεί τη χρήση μεγαλύτερου αριθμού πλοίων για να συμβαδίσει με τη ζήτηση. Η εφαρμογή μιας τέτοιας πολιτικής στις πόλεις-λιμένες θα είχε αντίκτυπο σε

υπηρεσίες που εξαρτώνται από την παροχή υπηρεσιών όσο το δυνατόν γρηγορότερα, όπως οι υπηρεσίες πορθμείων. Και πάλι, αυτά είναι εμπόδια που μπορεί να είναι δυνατό να ξεπεραστούν με μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων στις πόλεις-λιμένες.

Δεδομένων των σημαντικών φραγμών στην εφαρμογή της ηλεκτρικής ενέργειας από ακτή σε πλοίο, πολλά λιμάνια επέλεξαν να χρησιμοποιούν υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) ως καύσιμο για πλοία και λιμενικό εξοπλισμό. Το καύσιμο LNG παράγει χαμηλότερες εκπομπές CO₂, καθώς και μειώσεις σε NO_x, SO_x και PM (Burel et al., 2013). Η χρήση LNG καθιστά απλούστερες άλλες πρακτικές, όπως η ανάκτηση θερμότητας καυσαερίων, λόγω της δημιουργίας λιγότερων ρύπων. Αυτό μπορεί να επιτρέψει τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου εάν γίνουν τεχνολογικές βελτιώσεις στα πλοία. Το καύσιμο LNG ενθαρρύνεται από περιβαλλοντικούς κανονισμούς που εισήγαγε ο IMO (Cuong & Hung, 2020). Οι Wang και Notteboom (2015) δήλωσαν ότι τα λιμάνια θα πρέπει να προσπαθήσουν να δημιουργήσουν συνεργασία με βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς που εμπλέκονται στο λιμάνι, την πόλη και τις κυβερνήσεις. Αυτή η συνεργασία μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της πιθανότητας ανάπτυξης υποδομής LNG.

Μια άλλη μέθοδος για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα λιμάνια και τη σχετική δραστηριότητα είναι η χρήση ηλεκτρικού λιμενικού εξοπλισμού όπως γερανοί και τρακτέρ. Οι Yu et al. (2017) αναγνώρισαν το CO₂ από τρακτέρ ναυπηγείων ως κύρια πηγή CO₂ από τη λιμενική δραστηριότητα. Οι εκπομπές CO₂ από τις περισσότερες δραστηριότητες που σχετίζονται με τα λιμάνια έχουν μειωθεί. Ωστόσο, οι εκπομπές από τον εξοπλισμό διακίνησης φορτίου έχουν αυξηθεί ως ποσοστό των εκπομπών). Διαπίστωσαν ότι οι εκπομπές CO₂ από τον εξοπλισμό διακίνησης φορτίου στο λιμάνι αυξήθηκαν στο 27% των συνολικών εκπομπών που σχετίζονται με τα λιμάνια το 2014. Αυτό δείχνει ότι ο εξοπλισμός των λιμένων αποτελεί σημαντική πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης που σχετίζεται με τα λιμάνια και που επηρεάζει τις πόλεις. Ένα παράδειγμα υλοποίησης ηλεκτρικού εξοπλισμού είναι το λιμάνι του Μπουσάν, το οποίο εισήγαγε ηλεκτρικούς γερανούς, αντικαθιστώντας τους υπάρχοντες γερανούς που κινούνται με ντίζελ (Geerling et al., 2017). Αυτή η βελτίωση στην ποιότητα του αέρα μπορεί να είναι μικρή μόνο σε σύγκριση με άλλες μεθόδους, αλλά τα εμπόδια

στην εφαρμογή είναι λιγότερα σε σύγκριση με μεθόδους όπως οι ζώνες μείωσης της ισχύος στην ξηρά

Ηλεκτρικά ή εκσυγχρονισμένα οχήματα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά εμπορευμάτων μόλις φτάσουν στο λιμάνι. Επί του παρόντος, υπάρχει εξάρτηση από τη βενζίνη ή το ντίζελ. Η αλλαγή σε ηλεκτρικά φορτηγά ή τρένα έχει εφαρμοστεί σε πολλά λιμάνια (Geerling et al., 2017) και θα μπορούσε να είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις πόλεις λιμάνια, με μεγαλύτερη χρήση τρένων που μειώνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση και βελτιώνει περαιτέρω την ποιότητα του αέρα μειώνοντας τη χρήση καυσίμων (OECD, 2013).

Η απλή βελτίωση του υπάρχοντος λιμενικού εξοπλισμού μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα. Ένα πρόγραμμα απόσυρσης φορτηγών στον κόλπο San Pedro (Bishop et al., 2012) μείωσε τη μέση ηλικία των φορτηγών που χρησιμοποιούνται στο λιμάνι από 12,7 έτη σε 2,5 έτη. Αυτό οδήγησε σε μείωση 54% των σωματιδίων, μείωση 48% στα NOx και 30% μείωση του CO. Αυτό, ωστόσο, συνοδεύτηκε επίσης από 20 φορές αύξηση των εκπομπών αμμωνίας ως αποτέλεσμα των φορτηγών που κινούνται με LNG, οπότε αυτή η τεχνική έχει και τα ελαττώματά της.

Ο διεθνής κανονισμός, όπως η σύμβαση MARPOL (IMO, 2019), θέτει όρια στην ατμοσφαιρική ρύπανση από τα πλοία και αυτά τα όρια πρόκειται να γίνουν αυστηρότερα στο μέλλον, με όριο θείου 0,5% έως το 2020 και μετά (OECD, 2013). Οι κανονισμοί της MARPOL επιτρέπουν τη δημιουργία περιοχών ελέγχου εκπομπών (ECA), οι οποίες μπορούν να μειώσουν την ατμοσφαιρική ρύπανση εντός καθορισμένων ζωνών, όπως οι ECA της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας (OECD, 2013). Αυτές οι ζώνες εφαρμόζουν ένα αυστηρότερο πρότυπο περιεκτικότητας σε θείο 0,1%. Έχει υπολογιστεί ότι η EPA της Βόρειας Αμερικής θα οδηγήσει σε 14.000 λιγότερους θανάτους από την ατμοσφαιρική ρύπανση μέχρι το 2020 (Environmental Defence Fund, 2012).

2.1.3 Κυκλοφορία

Ένας άλλος αρνητικός αντίκτυπος που δημιουργείται από τα λιμάνια και θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντική πηγή έντασης μεταξύ λιμένων και πόλεων είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Οι πόλεις-λιμένες αντιμετωπίζουν συχνά αυξημένα επίπεδα κυκλοφοριακής συμφόρησης (Geerlings et al., 2017) και αυτό φέρνει μαζί του μια σειρά αρνητικών επιπτώσεων. Αυτές περιλαμβάνουν την αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, την όχληση, την οδική οργή, τους μεγαλύτερους χρόνους ταξιδιού, τη μείωση της αποδοτικότητας και της παραγωγικότητας και ακόμη και την αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων (OECD, 2013).

Αυτές οι αρνητικές επιπτώσεις μπορούν να βιωθούν από πολλούς που ζουν σε μια πόλη-λιμάνι, οδηγώντας σε μείωση της ποιότητας ζωής τους. Διατίθεται μια σειρά λύσεων για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης που σχετίζεται με τα λιμάνια, όπως καθορισμένοι εμπορευματικοί διάδρομοι, εκτεταμένες πύλες, ξηρά λιμάνια, μεγαλύτερη χρήση σιδηροδρομικών μεταφορών, συστήματα ραντεβού πύλης και αναδυόμενες τεχνολογίες όπως αυτόνομα οχήματα, εφαρμογές έξυπνων τηλεφώνων και παρακολούθηση οχημάτων. Οι καθορισμένοι εμπορευματικοί διάδρομοι έχουν σχεδιαστεί για να μειώσουν ή να σταματήσουν τη μίξη της κυκλοφορίας λιμένων και πόλεων, εξαλείφοντας έτσι τον αντίκτυπο στην κίνηση της πόλης (Geerlings et al., 2017).

Ένα πρόσφατο ευρωπαϊκό παράδειγμα είναι η εμπορευματική σήραγγα που κατασκευάστηκε στο Δουβλίνο. Η σήραγγα του Δουβλίνου, κοινώς γνωστή ως σήραγγα του λιμανιού, είναι μια σήραγγα οδικής κυκλοφορίας στο Δουβλίνο που αποτελεί μέρος του αυτοκινητόδρομου M50. Οι δίδυμες σήραγγες σχηματίζουν ένα διπλό οδόστρωμα δύο λωρίδων που συνδέει το λιμάνι του Δουβλίνου, το οποίο βρίσκεται ανατολικά του κεντρικού Δουβλίνου, και τον αυτοκινητόδρομο M50 στη διασταύρωση 2, κοντά στο αεροδρόμιο του Δουβλίνου. Οι σήραγγες έχουν μήκος 4,5 km (2,8 mi) και συνολικό μήκος έργου 5,6 km (3,5 mi). Το τελικό του κόστος ήταν περίπου 752 εκατομμύρια ευρώ. Η σήραγγα άνοιξε επίσημα στις 20 Δεκεμβρίου 2006. Αρχικά ήταν ανοιχτό μόνο για βαρέα οχήματα, αλλά τον Ιανουάριο του 2007 άνοιξε σε όλη την κυκλοφορία (Dubblin Tunnel, 2019). Ωστόσο, το έργο αυτό είναι ακριβό και

απαιτεί γη και συνεργασία μεταξύ των σχετικών ενδιαφερομένων. Αυτό δημιουργεί σημαντικά εμπόδια για την κατασκευή καθορισμένων εμπορευματικών διαδρόμων που, σε πολλές περιπτώσεις, τους καθιστούν μη βιώσιμη επιλογή εκτός εάν χρησιμοποιούν την υπάρχουσα υποδομή. Ο αντίκτυπος αυτών των διαδρόμων είναι επίσης δυνητικά επιζήμιος εάν δεν εφαρμοστούν επαρκώς, όπως η σήραγγα του λιμένα του Δουβλίνου, η οποία, παρά τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, είχε ως αποτέλεσμα τα οχήματα να διανύουν μεγαλύτερες αποστάσεις και επομένως να δημιουργούν περισσότερη ατμοσφαιρική ρύπανση (Tang et al., 2017).



Εικόνα 1. Εμπορευματική σήραγγα του Δουβλίνου ³

Τόσο οι σιδηρόδρομοι, όσο και οι εκτεταμένες οδικοί δίοδοι μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, μεταφέροντας μέρος ή το σύνολο της επεξεργασίας και διανομής στην ενδοχώρα, μακριά από το κέντρο της πόλης. Αυτό έχει εφαρμοστεί με επιτυχία στο Shenzhen (Baresford et al., 2012). Αυτή η προσέγγιση αντιμετωπίζει τα ίδια εμπόδια στην εφαρμογή, όπως η

³ <https://dublintonnel.ie/>
Διπλωματική Εργασία

χρηματοδότηση, η διαθεσιμότητα γης και η συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερομένων. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι ένας τομέας όπου είναι σαφές ότι η συνεργασία μεταξύ των φορέων του λιμανιού και της πόλης είναι απαραίτητη για να σημειωθεί πρόοδος, ειδικά σε περιοχές χωρίς την υπάρχουσα υποδομή που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί, όπως οι σιδηρόδρομοι.

2.1.4 Βιοποικιλότητα

Τα λιμάνια μπορούν να αποτελέσουν πηγή βιολογικής ρύπανσης, όπως με τα χωροκατακτητικά είδη. Υπάρχουν πολλές διαθέσιμες πολιτικές για τη μείωση των κινδύνων βιοασφάλειας και την προστασία της βιοποικιλότητας. Το νερό έρματος είναι μια πιθανή πηγή χωροκατακτητικών ειδών. Ως εκ τούτου, η διαχείριση και η επεξεργασία του νερού έρματος είναι μια σημαντική μέθοδος για τη μείωση των βιολογικών επιπτώσεων ενός λιμανιού. Οι διεθνείς κανονισμοί, όπως η σύμβαση BWM, εισήγαγαν την υποχρεωτική διαχείριση του νερού έρματος (David & Gollasch, 2015).

Τα λιμάνια ενδέχεται να λειτουργούν και να είναι υπεύθυνα για περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί ως σημαντικές για τη βιοποικιλότητα, όπως οι τοποθεσίες Ramsar. Τα λιμάνια μπορούν να επιλέξουν να διαθέσουν γη για φυσικές περιοχές. Ένα παράδειγμα αυτού είναι το λιμάνι του Μπρίσμπεϊν, το οποίο εισήγαγε μια πολιτική που εξασφάλιζε ότι το 5% της γης που διατίθεται σε νέες αναπτύξεις θα παραμεριστεί ως περιοχή πρασίνου (Port of Brisbane, 2018).

Τα λιμάνια, λόγω της παράκτιας θέσης τους, ενδέχεται να υπόκεινται σε κανονισμούς και πλαίσια που έχουν δημιουργηθεί για τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης. Η συνδυασμένη διαχείριση ακτών και ποταμών μπορεί να βελτιώσει την προστασία που παρέχεται στις πόλεις λιμάνια, μειώνοντας τις αρνητικές επιπτώσεις που δημιουργούνται από τα λιμάνια στη βιοποικιλότητα. Τα πλοία που συγκρούονται με θαλάσσια ζώα όπως οι φάλαινες μπορούν επίσης να μειωθούν με την εισαγωγή μείωσης της ταχύτητας του σκάφους. Αυτό έχει αποδειχθεί από τον Leaper (Leaper, 2019) ότι οδηγεί σε μείωση δυνητικά έως και 50% στα χτυπήματα φαλαινών όταν η ταχύτητα του σκάφους μειώνεται κατά 10%. Τα δίκτυα αλιείας, τα απορριπτόμενα

αλιευτικά εργαλεία και η ρύπανση από πλαστικό μπορεί επίσης να έχουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στους θαλάσσιους οργανισμούς.

2.1.5 Η ηχορύπανση

Η ηχορύπανση αποτελεί πρόβλημα στις πόλεις των λιμανιών λόγω της κοντινής απόστασης του λιμανιού σε κατοικημένες περιοχές, οδηγώντας σε μια σειρά αρνητικών επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία, καθώς και σε αρνητικές επιπτώσεις σε άλλες μορφές ζωής. Τα μέτρα μείωσης επικεντρώνονται στην πηγή του θορύβου, στη μετάδοση του θορύβου και στη λήψη του θορύβου. Η ηχορύπανση είναι ένα ζήτημα που μπορεί να αντιμετωπιστεί καλύτερα από τα λιμάνια και τις πόλεις που συνεργάζονται. Οι πόλεις μπορεί να είναι σε θέση να αναλάβουν δράση για να μειώσουν τη λήψη και, σε κάποιο βαθμό, τη μετάδοση του θορύβου, αλλά τα λιμάνια πρέπει να λάβουν τα ίδια μέτρα για τη μείωση των πηγών ηχορύπανσης. Συγκεκριμένες περιοχές μπορεί να επηρεαστούν από ένα λιμάνι, όπως η πηγή και η μετάδοση, ή ο περιορισμός ορισμένων δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια της νύχτας. Αντίθετα, η λήψη του θορύβου επηρεάζεται κυρίως από την πόλη και τις κατοικημένες περιοχές και μπορεί να αντιμετωπιστεί με μέτρα όπως οι οικοδομικοί κώδικες και η μόνωση κτιρίων. Η δένδροφύτευση ή η χρήση βλάστησης μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέθοδος για τη μείωση της ηχορύπανσης, καθώς και για την παροχή πρόσθετων οπτικών και περιβαλλοντικών οφελών (Marusceac & Ciotlaus, 2020).

2.1.6 Ύδατα

Υπάρχουν διάφορες μέθοδοι για τη μείωση της ρύπανσης των υδάτων και τη βελτίωση της ποιότητας του νερού. Οι κανονισμοί έχουν αποτελέσει σημαντικό μέρος της απάντησης σε ζητήματα ποιότητας των υδάτων που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως η δημιουργία ζωνών χωρίς απόρριψη (Environmental Protection agency, 2020), η ρύθμιση της ποσότητας και της συχνότητας των απορρίψεων μέσω αδειών (Department of energy and Climate Change, 2014) και ο έλεγχος της χρήσης επιβλαβών ουσιών ρύπανσης (Champ, 2003).

Καθώς ο κανονισμός που περιορίζει τις απορρίψεις έχει αυξηθεί, ένα άλλο σημαντικό στοιχείο για τον έλεγχο της ρύπανσης των υδάτων στις πόλεις-λιμάνια είναι η παροχή εγκαταστάσεων υποδοχής λυμάτων, η παροχή των οποίων αποτελεί νομική απαίτηση σε ορισμένες περιοχές, όπως η ΕΕ (Carpenter & Macgill, 2005). Τα πλοία παράγουν επίσης λάσπη και λύματα, τα οποία απαιτούν προσεκτικό χειρισμό και εγκαταστάσεις. Οι τεχνολογικές βελτιώσεις στα πλοία έχουν μειώσει τον κίνδυνο πετρελαιοκηλίδων μεγάλης κλίμακας, αν και μπορούν ακόμη να γίνουν σημαντικές βελτιώσεις. Τα λιμάνια που παρέχουν υπηρεσίες ανεφοδιασμού πετρελαίου μπορούν να μειώσουν τις πετρελαιοκηλίδες περιέχοντας εξοπλισμό πρόληψης πετρελαιοκηλίδων και ενθαρρύνοντας την εκπαίδευση για την πρόληψη πετρελαιοκηλίδων (OECD, 2013).

2.1.7 Φωτορύπανση

Υπάρχει μια σειρά μέτρων για τη μείωση της παρουσίας φωτορύπανσης. Μεταξύ αυτών των μεθόδων είναι η μείωση του ύψους και η αύξηση της απόστασης μεταξύ των πόλων φωτός στις θύρες, όπως προτείνεται από τους Elsahragty και Kim [60], και η χρήση φωτισμού LED (Port Strategy, 2011). Οι νέες τεχνολογίες μπορούν να επιτρέψουν τη μείωση της φωτορύπανσης, όπως η χρήση λαμπτήρων πλάσματος. Οι λαμπτήρες πλάσματος και ο φωτισμός LED έχουν το πλεονέκτημα ότι χρησιμοποιούν λιγότερη ενέργεια, μειώνοντας πιθανώς τις σχετικές εκπομπές άνθρακα και την ατμοσφαιρική ρύπανση, εξοικονομώντας παράλληλα χρήματα (England-Nelson, 2015).

Η βελτιωμένη διαχείριση του τρόπου χρήσης του φωτισμού μπορεί να βοηθήσει στη μείωση της φωτορύπανσης. Ένα καλό παράδειγμα είναι το σύστημα LeafNut (Greenport, 2012), το οποίο επιτρέπει τον κεντρικό έλεγχο όλου του φωτισμού και την επιλεκτική μείωση του φωτισμού σε περιοχές χαμηλής χρήσης. Αυτό διασφαλίζει ότι ο φωτισμός χρησιμοποιείται μόνο όταν απαιτείται.

2.1.8 Απόβλητα

Τα απόβλητα στα λιμάνια μπορούν να διαχειρίζονται με κανονισμούς, καθώς και με βελτιωμένη διαχείριση και παροχή εγκαταστάσεων υποδοχής απορριμμάτων. Τα λιμάνια μπορούν να παρέχουν εγκαταστάσεις για την υποδοχή και τη διαχείριση των απορριμμάτων που δημιουργούνται από πλοία, λιμενικές επιχειρήσεις και βιομηχανίες που σχετίζονται με τα λιμάνια. Τα λιμάνια πρέπει να προσαρμοστούν σε έναν κόσμο περιορισμένων πόρων και αυξανόμενης εξάντλησης πόρων (Khan et al., 2022), καθώς και στην ηγετική υιοθέτηση νέων προσεγγίσεων όπως η βιομηχανία 4.0 (Khan et al., 2023) και η κυκλική οικονομία (Roberts et al., 2021).

Οι βιομηχανίες που σχετίζονται με τα λιμάνια θα πρέπει επίσης να επιδιώξουν τη μείωση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση, υιοθετώντας τη σκέψη της κυκλικής οικονομίας. Αυτό μπορεί να βοηθήσει στη μείωση της ποσότητας των απορριμμάτων γενικά, καθώς και στη μείωση της ποσότητας των απορριμμάτων που βρίσκουν το δρόμο τους στο περιβάλλον. Οι λιμενικές αρχές ενδέχεται να είναι σε θέση να ενθαρρύνουν τη βελτιωμένη διαχείριση των αποβλήτων ενθαρρύνοντας τα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης (EMS) και την εταιρική κοινωνική ευθύνη μεταξύ των ενδιαφερομένων στις λιμενικές δραστηριότητες. (Roberts et al, 2021).

2.2 Πόλεις-λιμάνια και τουρισμός κρουαζιέρας

Ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι ένας από τους πιο δυναμικούς και ταχύτερα αναπτυσσόμενους κλάδους του τουρισμού (Sun et al. 2011), ιδιαίτερα στον χώρο της Μεσογείου, όπου οι πόλεις παρουσιάζουν μια μεγάλη γκάμα εύκολα προσβάσιμων και ελκυστικών τουριστικών θαλάσσιων προορισμών (Gui and Russo 2011; Rodrigues and Notteboom 2013; Soriani et al. 2009; Οι Castillo-Manzano et al. 2014) αναφέρει ότι ο τουρισμός κρουαζιέρας έχει αυξηθεί ταχύτατα σε αυτές τις πόλεις, και ο αντίκτυπός του στην τοπική ανάπτυξη χρήζει πλέον ιδιαίτερης προσοχής.

Ως αποτέλεσμα, τα τελευταία χρόνια, η βιβλιογραφία σχετικά με τις αρνητικές και θετικές επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας στις πόλεις-λιμένες σε οικονομικό,

περιβαλλοντικό, πολιτικό και κοινωνικο-πολιτιστικό επίπεδο έχει αυξηθεί σημαντικά (Papathanassis and Beckman 2011; Bonilla-Priego et al. 2014; Brida and Zapata 2010; Klein 2011; MacNeill και Wozniak 2018). Τα κρουαζιερόπλοια γίνονται όλο και μεγαλύτερα, αυξάνοντας τον αριθμό των τουριστών που αποβιβάζονται σε πόλεις, που προσελκύονται από τα ανακαινισμένα ιστορικά τους κέντρα και τα μουσεία. Σύμφωνα με τον Legoupil (2013), σήμερα έχει επιτευχθεί ισχυρότερη σύνδεση λιμανιού-πόλης, ιδιαίτερα προς αυτή την κατεύθυνση, καθώς το ιστορικό κέντρο έγινε συνέχεια του λιμανιού.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας μπορεί να προσφέρει μεγάλα οφέλη για την πόλη, όχι μόνο οικονομικά (Figueira de Sousa 2001) αλλά και στις τρεις διαστάσεις λιμανιού-πόλης (Andrade 2012):

(i) η φυσική διάσταση — η συνέχεια των ταξιδιών από τους τερματικούς σταθμούς στο ιστορικό κέντρο (Triay 2001)

(ii) η λειτουργική διάσταση — συνδυασμός χρήσεων σε τερματικά με χρήσεις εστιασμένες στους πολίτες που δημιουργούν συνέργειες (Bruttomesso 2001; Matvejevic 2001); και

(iii) η κοινωνική διάσταση — δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Πολλά έχουν γραφτεί για τις αρνητικές πτυχές του τουρισμού κρουαζιέρας (Figueira de Sousa 2001; Shaw 2001; Marshall 2001; Οι Rosa-Jimenez et al. 2018; ΜακΚάρθι 2018), κυρίως για την ασάφεια των πραγματικών οικονομικών επιπτώσεων στην πόλη, τη ρύπανση, τη συμφόρηση ή το κίνδυνο της ναυπηγικής κληρονομιάς, μεταξύ άλλων. Επιπρόσθετα, κριτικές για το καταναλωτικό προφίλ αυτού του τύπου τουρίστα, που κοιτάζει για συγκεκριμένα και εντατικά τουριστικά προϊόντα και δεν κοιμάται στην πόλη, είναι σε αντίθεση με τις επιπτώσεις των άλλων τύπων τουρισμού στην αγορά κατοικίας, διογκώνοντας τις τιμές της αγοράς και επηρεάζοντας σημαντικά τους κατοίκους της περιοχής. Ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι ένα σύνθετο τουριστικό προϊόν και η διαχείρισή του είναι εξίσου περίπλοκη (Castillo-Manzano et al. 2014), δημιουργώντας συγκρούσεις με την πόλη και τους κατοίκους του (Legoupil 2013).

Οι επιβάτες τείνουν να κοιμούνται, να τρώνε, να πίνουν και να περνούν χρόνο κατανάλωσης στο κρουαζιερόπλοιο. Κατά τη διάρκεια πολλών δεκαετιών, τα κρουαζιερόπλοια αυξήθηκαν σημαντικά σε μέγεθος και χωρητικότητα και οι πόλεις έπρεπε να δεχτούν πολλά κρουαζιερόπλοια ταυτόχρονα. Αυτό, μαζί με την ανάπτυξη του τουρισμού χαμηλού κόστους, έχει οδηγήσει σε αυξανόμενο αριθμό ευρωπαϊκών πόλεων-λιμανιών που έχουν ευρεία πολιτιστική προσφορά και ελκυστικά, ανακαινισμένα και εύκολα προσβάσιμα ιστορικά κέντρα, που «κινδυνεύουν» από τον μαζικό τουρισμό (Bruttomesso 1999; Alemany 2006; Grindlay et al. 2018). Μέσα από μια τέτοια υπερβολική μεταμόρφωση λόγω της μαζικής τουριστικής κίνησης, οι πόλεις λιμάνια αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο να γίνουν «θεματικά πάρκα», εκτοπίζοντας τους ντόπιους κατοίκους (Zukin 1996).

2.2.1 Το παράδειγμα του Σάντος

Η πόλη Σάντος είναι μια από τις παλαιότερες της Βραζιλίας, που ιδρύθηκε το 1546 και είχε ήδη τις λιμενικές της δραστηριότητες. Οι εξαγωγές καφέ, τον 19ο αιώνα, και η εκβιομηχάνιση της Πολιτείας του Σάο Πάολο, τον 20ο αιώνα, οδήγησαν το λιμάνι να γίνει το μεγαλύτερο στη Λατινική Αμερική, με κίνηση φορτίου που ξεπερνά τους 100 εκατομμύρια τόνους/έτος. Από την εξαγωγή ζάχαρης μέχρι την ισχυρή στρατηγική μετακίνηση της πόλης στην επιχείρηση του καφέ και, από τον 20ο αιώνα, με την έντονη εκβιομηχάνιση της Πολιτείας του Σάο Πάολο, το λιμάνι του Σάντος άλλαξε τη σχέση πόλης και λιμανιού.

Αυτή η σχέση έχει περάσει αρκετές φάσεις, από την οργάνωση του λιμανιού, την παραχώρηση του, μέχρι την επανεθνικοποίησή του, τη δεκαετία του 1980. Η αστική επέκταση περιόριζε το λιμάνι και η λιμενική δραστηριότητα επηρέαζε την πόλη. Στον 21ο αιώνα μια ιστορική στιγμή ευνόησε μια νέα κατανόηση αυτών των ζητημάτων. Ο τουρισμός και η βιομηχανική και πολιτιστική κληρονομιά, έγιναν σημαντικά στοιχεία στον στρατηγικό σχεδιασμό της πόλης και του λιμανιού.

Αναλυτικότερα, από τον 16ο αιώνα έως τον 19ο αιώνα, το λιμάνι του Σάντος ήταν απλώς ένα σύμπλεγμα ασταθών ξύλινων γεφυρών δίπλα στις αποθήκες που

λειτουργούσαν ιδιώτες. Οι κακές εγκαταστάσεις, η δομή και η οργάνωση του λιμανιού κατέστησαν αδύνατη την ελλιμενισμό μεγάλων σκαφών, σπαταλώντας το δυναμικό του θαλάσσιου καναλιού. Το χωριό Σάντος είχε μικρή ανάπτυξη τους τρεις αιώνες από την ίδρυσή του. Η επέκταση του καφέ στα δυτικά του Σάο Πάολο, λόγω των βελτιωμένων συνθηκών παραγωγής και της αυξανόμενης φήμης του καφέ σε παγκόσμια κλίμακα, ευνόησε τις εξαγωγές, αλλά επίσης απαιτούσε βελτιώσεις στο σύστημα μεταφορών. Ο σιδηρόδρομος που συνδέει το λιμάνι του Σάντος με το Σάο Πάολο και τη Τζουντιάι εγκρίθηκε το 1856 και στη συνέχεια δημιουργήθηκε η Σιδηροδρομική Εταιρεία του Σάο Πάολο που, μεταξύ 1860 και 1867, κατασκεύασε ένα περίπλοκο έργο με ένα σύστημα με πολυάριθμες σήραγγες και αερογέφυρες, από τους σημαντικότερους σιδηροδρόμους στη Βραζιλία και παρείχε ταχύτερη ροή αγαθών και υλικών.

Χρειαζόταν ένα σύγχρονο και εξοπλισμένο λιμάνι προετοιμασμένο για να ανταπεξέλθει στην αύξηση των εξαγωγών και έτσι το 1869, η κυβέρνηση εξουσιοδότησε την κατασκευή αποβάθρων και αποθηκών στο λιμάνι του Σάντος. Το 1886 έγινε δημόσιος διαγωνισμός και το 1888 εγκρίθηκε η σύμβαση για την παραχώρηση του λιμανιού του Σάντος, που αργότερα ονομάστηκε Companhia Docas de Santos. Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1890 και το τμήμα του τοίχου της νέας γραμμικής προβλήτας χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά για να ελλιμενίσει το ατμόπλοιο «Nasmith» το 1892. Το 1900, το λιμάνι του Σάντος μετατράπηκε στον μεγαλύτερο εξαγωγέα καφέ στον κόσμο και η πόλη του Σάντος έγινε σημαντικό εμπορικό κέντρο καφέ, προσελκύοντας μετανάστες από πολλά μέρη του κόσμου, τόσο πολύ που το 1913, περίπου το 42% του πληθυσμού της αποτελούταν από αλλοδαπούς.

Η αστική ανάπτυξη που γνώρισε το Σάντος από τις αρχές του 20ου αιώνα ήταν σημαντική. Το 1872, ο πληθυσμός του ήταν 9.151 κάτοικοι, το 1890, αυξήθηκε σε 13.012 κατοίκους, στις αρχές του 20ου αιώνα μετρούσε ήδη πληθυσμό άνω των 50.000 κατοίκων και, το 1913, εκτινάχθηκε σε 88.967. Η επέκταση των αστικών συγκοινωνιών διευκόλυνε την πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο και επέτρεψε την αστική ανάπτυξη σε αυτές και σε άλλες περιοχές. Στη συγκεκριμένη περίπτωση της ακτής, η περιοχή άρχισε να διαθέτει ξενοδοχεία, μεταξύ των οποίων και καζίνο, και χρησιμοποιήθηκε και ως χώρος καλοκαιρινών διακοπών, εκτός από αντικείμενο κτηματομεσιτικού ενδιαφέροντος.

Λόγω αυτού του γεγονότος, το 1936 το Δημαρχείο ξεκίνησε την αστικοποίηση της ακτής, δίνοντας την προέλευση αυτού που είναι σήμερα ο μεγαλύτερος παράκτιος κήπος του κόσμου, σύμφωνα με το βιβλίο των ρεκόρ Γκίνες. Στη δεκαετία του 1940, η Companhia Docas de Santos (Santos Dock Company), που διαχειριζόταν το λιμάνι του Santos, είχε περίπου 7.000 υπαλλήλους και περισσότερους από 10.000 εργαζομένους τη δεκαετία του 1950.

Ωστόσο, η εισροή επισκεπτών παρέμεινε σε μεγάλο βαθμό περιορισμένη στους τουρίστες της Πολιτείας του Σάο Πάολο, στους επιχειρηματίες που συνδέονται με το εξωτερικό εμπόριο και στο πλήρωμα των πλοίων. Η δεκαετία του 1980, στη Βραζιλία, είναι γνωστή ως η χαμένη δεκαετία, λόγω της σοβαρής οικονομικής κρίσης που έζησε στη χώρα. Το 1988, η πιο παλιά και στενή περιοχή του λιμανιού απενεργοποιήθηκε για να καλύψει τις λειτουργικές ανάγκες ενός σύγχρονου λιμανιού. Το περιορισμένο βάθος και η έλλειψη διαθέσιμων περιοχών για επέκταση στην ενδοχώρα - περιορισμένη από την αστική επέκταση και η γειτνίαση με κτίρια που χαρακτηρίστηκαν ως ιστορική κληρονομιά και αρχαιολογικοί χώροι - έχουν μετατρέψει αυτήν την περιοχή σε απαρχαιωμένο λιμενικό εξοπλισμό, απενεργοποιημένα πλοία και σκουπίδια.

Μετά το 1990 η κατάσταση αυτή άλλαξε και ο ναυτικός τουρισμός αυξήθηκε σημαντικά, με την ίδρυση, το 1998, του πρώτου εξειδικευμένου τερματικού σταθμού κρουαζιέρας της χώρας, με δυνατότητα υποστήριξης έξι πλοίων ταυτόχρονα και τη σεζόν 2010/2011 δέχτηκε περισσότερους από ένα εκατομμύριο επιβάτες. Σήμερα το Santos έχει πληθυσμό περίπου 420 χιλιάδες κατοίκους, και αποτελεί μέρος της Μητροπολιτικής Περιοχής Baixada Santista (RMBS) και είναι η έδρα του.

Η σχέση της πόλης με το λιμάνι επηρέασε τόσο την πόλη όσο και το λιμάνι. Οι προσπάθειες επίλυσης του ζητήματος εξακολουθούσαν να αποτρέπονται από το δίλημμα σχετικά με την περιοχή που έπρεπε να αναζωογονηθεί, εάν θα ανήκε ακόμη σε ομοσπονδιακό κράτος ή θα μεταβαλλόταν σε δήμο. Η κατάσταση ανατράπηκε με την εισαγωγή ενός ομοσπονδιακού νόμου που ενσωματώνει τις περιοχές των λιμενικών εκπτώσεων συμμόρφωση με τη νομοθεσία χρήσης και κατοχής της γης όπου είναι εγκατεστημένα. Η ανάγκη συμφιλίωσης δημοτικών και ομοσπονδιακών συμφερόντων, παρά τη μη συμμετοχή στη διοίκηση του λιμανιού, έκανε το Δημαρχείο Santos να δημιουργήσει, το 2005, το Γενικό Γραφείο Λιμένων και Ναυτιλιακών Υποθέσεων, το

πρώτο του είδους στη χώρα, το οποίο παρείχε με τεχνική και πολιτική προσέγγιση, βελτιώνοντας τη σχέση πόλης-λιμάνι. Τα αποτελέσματα ήταν τόσο ελπιδοφόρα που το 2006 η Λιμενική Αρχή παρουσίασε το πρώτο Αναπτυξιακό και Πολεοδομικό σχεδιασμό του Λιμένα Σάντος, λαμβάνοντας υπόψη τη νομοθεσία χρήσης και την κατοχή γης των πόλεων Santos και Guarujá, (ANTAQ, 2009, σελ. 61 -62).

Ως εκ τούτου, δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις για την επίλυση του διλήμματος, που κορυφώθηκε με τη σύναψη, το 2008, συμφωνίας μεταξύ της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης, της Λιμενικής Αρχής και της πόλης Santos, και στη συνέχεια δημιουργήθηκε η GTP - Group of Participative Work, υπεύθυνη για την εκπόνηση των μελετών αναζωογόνησης, που προέκυψαν στο Πρόγραμμα «Porto Valongo Santos», που επιδιώκει να προωθήσει την ανάπτυξη της περιοχής και την επανένταξη στο αστικό περιβάλλον. Για την ανάπτυξη ενός τέτοιου προγράμματος, το GTP βασίστηκε σε συστάσεις για προγράμματα αναζωογόνησης των λιμενικών περιοχών, όπως υποδεικνύεται από το AIVP - The Worldwide Network of Port Cities, με το οποίο συνδέεται η Santos. Η διαμόρφωση του Προγράμματος «Porto Valongo Santos» επέτρεψε τη δημιουργία 1.200m παραθαλάσσιας προκυμαίας, σε ένα αρχιτεκτονικό-πολεοδομικό συγκρότημα που αναζωογονεί το Ιστορικό Κέντρο του Santos. Ακόμη και πριν την ολοκλήρωση, οι πρωτοβουλίες που υιοθέτησε η δημοτική δημόσια εξουσία προσέλκυσαν σημαντικούς επιχειρηματίες, όπως η PETROBRÁS, που επέλεξαν τον τόπο για την ίδρυση της Επιχειρησιακής Μονάδας του Santos, υπεύθυνη για τη διαχείριση της εξερεύνησης πετρελαίου και φυσικού αερίου στον κόλπο του Santos. Οι τρεις πύργοι γραφείων, των οποίων η εκτέλεση είχε ήδη ξεκινήσει, ενσωματώθηκαν στο έργο ως αρχιτεκτονικό ορόσημο. Αυτή η επιχείρηση συνεπαγόταν εκτεταμένη έρευνα περιοχών για την ίδρυση εταιρειών συνδεδεμένων με το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο, τις λιμενικές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τη βελτίωση της εγκατάστασης εξειδικευμένων ντόπιων εργαζομένων, την ανάπτυξη της προσφοράς αγαθών και υπηρεσιών και την ακαδημαϊκή και επαγγελματική συγκρότηση, δημιουργώντας ευνοϊκές συνθήκες για βιώσιμη τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, με σημαντική βελτίωση της ποιότητας ζωής (Lousada & Castahno, 2022).

2.2.2 Η περίπτωση της Σαντορίνης

Το φαινόμενο του υπερτουρισμού σχετίζεται κυρίως με τις πόλεις και τον αστικό τουρισμό αλλά μπορεί επίσης να εμφανιστεί και σε μέρη δίπλα στη θάλασσα και μικρά ή μεγάλα νησιά όπου υπάρχουν φυσικά και πολιτιστικά σημεία κληρονομιάς με σημαντικά αξιοθέατα (Peeters et al., 2018). Σύμφωνα με τους Lichrou et al. (2017) η τουριστική ανάπτυξη στην Σαντορίνη ξεκίνησε όταν ο προορισμός ήταν σε παρακμή και από την κακή αγροτική οικονομία που οδήγησε στη μετανάστευση των ντόπιων σε άλλες πόλεις της Ελλάδας, το νησί άρχισε να εκσυγχρονίζεται και να βελτιώνει το βιοτικό επίπεδο, χάρη στην τουριστική βιομηχανία που έφερε οικονομική ανακούφιση. Ως αποτέλεσμα προέκυψε μια ανεξέλεγκτη κατασκευή τουριστικών μονάδων και άλλαξε εντελώς την εικόνα του νησιού.

Καθώς περνούσε ο καιρός, οι πάροχοι υπηρεσιών πρόσφεραν σχεδόν τις ίδιες εμπειρίες σε σχεδόν ίδιους τύπους τουριστών με αποτέλεσμα να εμφανιστεί η εμπορευματοποίηση και να χαθεί η αίσθηση της μοναδικότητας του προορισμού. Σύμφωνα με τον Τερκενλή (2005), «διεργασίες εκτοπισμού, που λειτουργούν μέσω παγκοσμιοποιητικών δυνάμεων και ομογενοποίησης του τόπου, σηματοδοτούν τη σταδιακή απώλεια του τόπου και της ταυτότητας του τοπίου, είτε ως προς την αυθεντικότητα είτε ως προς την αίσθηση μοναδικότητας».

Οι τουρίστες, ωστόσο, τώρα αναζητούν πιο αυθεντικές εμπειρίες υπηρεσιών (Lichrou et al., 2017). Στις μέρες μας, όλο και περισσότεροι τουρίστες επιλέγουν τη Σαντορίνη ανάμεσα σε πολλές ελληνικές πόλεις και νησιά για τις καλοκαιρινές τους διακοπές. Οι διεθνείς αεροπορικές αφίξεις στο νησί για το 2018 ήταν 507.000 και οι αεροπορικές αφίξεις εσωτερικού ήταν 563.000. Αξιοσημείωτος είναι και ο αριθμός των τουριστών που έφτασαν δια θαλάσσης, που αγγίζουν συνολικά τους 1.779.000, με 1.030.000 να προέρχονται από πλοία και 749.000 από κρουαζιέρες.. Κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο το νησί συγκεντρώνει έναν εξαιρετικά τεράστιο αριθμό τουριστών, ο οποίος και διαρκώς αυξάνεται. Αυτή η ανεξέλεγκτη αύξηση του αριθμού των επισκεπτών επηρεάζει το νησί με πολλούς τρόπους και προκαλεί προβλήματα στις υποδομές. Ταυτόχρονα, ανακύπτουν τεράστια προβλήματα τοπικά στην οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον. Οι δρόμοι είναι απαράδεκτοι και αποτελούν την κύρια αιτία του τεράστιου αριθμού τροχαίων ατυχημάτων στο νησί κάθε χρόνο. Οι

Διπλωματική Εργασία

ναυαγοσώστες είναι ένα άλλο ανησυχητικό ζήτημα, το νησί που κατακλύζεται από τουρίστες κάθε χρόνο και περιβάλλεται από πολλές παραλίες, δεν έχει επαρκή αριθμό ναυαγοσωστών. Επιπλέον, το νησί με την μεγαλύτερη τουριστική ζήτηση στην Ευρώπη αδυνατεί να φιλοξενήσει ακόμη και ένα μικρού έως μεσαίου μεγέθους γιοτ λόγω της ανύπαρκτης μαρίνας γιοτ.

Ωστόσο, ενώ το φαινόμενο του υπερτουρισμού στο νησί αυξάνεται χρόνο με το χρόνο, πολλοί ενδιαφερόμενοι έχουν κατανοήσει τη σοβαρότητα της έκτασης του και έχουν αρχίσει να λαμβάνουν κάποιες ενέργειες για την αντιμετώπιση και τον έλεγχο των επιπτώσεων.

Στην Σαντορίνη μεγάλος αριθμός κρουαζιερόπλοιων επισκέπτονται τη Σαντορίνη από τον Μάρτιο έως τον Νοέμβριο, αν και ο αριθμός των επιβατών από κρουαζιερόπλοια φαίνεται να έχει μειωθεί από το 2016 (791.927) έως το 2018 (749.289). Αυτό είναι μια έντονη πίεση για ένα νησί που δεν έχει την κατάλληλη υποδομή για να φιλοξενήσει μεγάλες τουριστικές ροές (Tornosophy, 2019). Καθώς οι τουρίστες των κρουαζιέρων επισκέπτονται για μικρότερα χρονικά διαστήματα το νησί, είναι πιο διατεθειμένοι να επικεντρωθούν στους πιο δημοφιλείς προορισμούς, με αποτέλεσμα μια άνιση κατανομή των τουριστικών ροών σε χρόνο και χώρο (García-Palomares et al., 2015; Peeters et al., 2018).

Σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη το 2019, το 55% της κοινότητας δεν πιστεύει ότι τα οφέλη του τουρισμού υπερτερούν των αρνητικών επιπτώσεων. Μερικές από τις πιο σημαντικές επιπτώσεις σύμφωνα με τους ίδιους ανθρώπους είναι η μείωση της ποιότητας ζωής, οι επιπτώσεις στο περιβάλλον και η μονοοικονομία. Επιπλέον, έχει παρατηρηθεί μια ανεξέλεγκτη εξάπλωση που οδήγησε στη διάβρωση του τοπίου και επίσης σε αύξηση του κόστους διαβίωσης (Tornosophy, 2019).

Η Σαντορίνη είναι σήμερα το δεύτερο πιο «αστικοποιημένο» νησί της χώρας με το 18,6% της γης της χτισμένη και την καλλιεργήσιμη και καλλιεργούμενη γη της πολύ μειωμένη (Σπιλάνης και Κίζος, 2015). Για παράδειγμα, νερό παραδίδεται καθημερινά με φορτηγά για τις βασικές ανάγκες των κατοίκων και των επισκεπτών του νησιού σε ορισμένες περιοχές του νησιού όπως το Ημεροβίγλι, ενώ η ηχορύπανση φτάνει σε πολύ υψηλά επίπεδα σε μέρη με υψηλή τουριστική δραστηριότητα, ιδιαίτερα

τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, στο πρωτεύουσα του νησιού, τα Φηρά (Σαραντάκου και Τερκενλή, 2019).

Μία από τις πολιτιστικές κληρονομίες της Σαντορίνης που απειλείται από τον υπερτουρισμό είναι οι αμπελώνες της. Παρά το γεγονός ότι οι αμπελώνες της Σαντορίνης είναι πολλά υποσχόμενοι και με μεγάλες δυνατότητες να επηρεάσουν ακόμη περισσότερο την ανάπτυξη σε τομείς όπως το περιβάλλον και η οικονομία, κάθε χρόνο κατασκευάζουν όλο και περισσότερα ξενοδοχεία και ως εκ τούτου τα αμπέλια που εκμεταλλεύονται τείνουν να σβήσουν.

Το φαινόμενο του μαζικού τουρισμού είναι ένας περίπλοκος όρος που αλλάζει πλήρως την καθημερινότητα του τόπου, τις εμπειρίες των ντόπιων, των τουριστών και διάφορων φορέων που σχετίζονται άμεσα με τον τουρισμό ή όχι και επηρεάζονται κατά κάποιο τρόπο. από αυτήν (World Travel & Tourism Council and McKinsey & Company, 2017; Peeters et al., 2018). Εκτός από τους ντόπιους και τους τουρίστες, ο μαζικός τουρισμός επηρεάζει και άλλες σημαντικές περιοχές του νησιού όπως το λιμάνι, την ακτή και τη θάλασσα. Ένα εξαιρετικά σοβαρό περιστατικό πολυτελούς θαλαμηγού σημειώθηκε λίγα μέτρα έξω από το Παλιό Λιμάνι στα Φηρά και την ακτή του νησιού. Άδειασε τα ακατέργαστα λύματα του, μια πρακτική που, σύμφωνα με πολλούς ντόπιους, κάνουν πολλά τουριστικά σκάφη, αλλά μέχρι στιγμής δεν έχει λάβει μεγάλη δημοσιότητα. Το Λιμεναρχείο Θήρας αναφέρθηκε σε όλους τους κατοίκους, τουρίστες και ντόπιους επιχειρηματίες και δήλωσε: *«Η θάλασσα και οι ακτές κινδυνεύουν από απόβλητα, απόβλητα από παράκτιες δραστηριότητες και λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και από λειτουργική και τυχαία ρύπανση από πλοία. Μη διστάσετε να ενημερώσετε αμέσως την πλησιέστερη Λιμενική Αρχή για τυχόν περιστατικά ρύπανσης που εντοπίσετε και να παράσχετε οποιαδήποτε πληροφορία σας ζητηθεί.»* (Κοινή Γνώμη, 2019). Ένα άλλο περιστατικό που έφερε τη Σαντορίνη στο προσκήνιο και παραμένει μέχρι σήμερα πρόβλημα είναι το ναυάγιο του Sea Diamond. Στις 5 Απριλίου 2007 το κρουαζιερόπλοιο Sea Diamond με προορισμό το λιμάνι της Σαντορίνης λόγω τεχνικής βλάβης προσέκρουσε σε ύφαλο όταν πλησίαζε στο λιμάνι με αποτέλεσμα να βυθιστεί στις 17:00 της επόμενης ημέρας. Δυστυχώς, είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο δύο επιβατών και μια μεγάλη περιβαλλοντική καταστροφή. Σχεδόν 13 χρόνια μετά το ναυάγιο και το πλοίο παραμένει στον βυθό της θάλασσας στην Καλντέρα. Οι κάτοικοι της Σαντορίνης εδώ και χρόνια προσπαθούν να πετύχουν μια «νίκη» και να
Διπλωματική Εργασία

αναγκάσουν τους υπεύθυνους να σηκώσουν το ναυάγιο καθώς θέτει σε μεγάλο κίνδυνο τη θαλάσσια ζωή του νησιού. Οι ειδικοί επιμένουν ότι ο κίνδυνος γίνεται όλο και μεγαλύτερος όσο περνούν τα χρόνια και το πλοίο φθείρεται όλο και περισσότερο. Μεγάλη ποσότητα τοξικών στοιχείων θα απελευθερωθεί στη θάλασσα που θα μπορούσε να οδηγήσει σε μεγάλη περιβαλλοντική καταστροφή (Παπαϊωάννου, 2018).

Κεφάλαιο 3. Οργάνωση και διαχείριση της λειτουργίας πόλεων λιμανιών

3.1 Προσεγγίσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αριθμεί περισσότερους από 1200 θαλάσσιους λιμένες, Τα ευρωπαϊκά λιμάνια είναι πολύπλοκες οντότητες. Φιλοξενούν εμπορεύματα και επιβάτες και συνδέουν τις θαλάσσιες μεταφορές με την ενδοχώρα μέσω των διαφόρων τρόπων χερσαίας μεταφοράς. Επιπλέον, τα λιμάνια είναι συχνά ενεργειακοί κόμβοι, συμπλέγματα βιομηχανίας και γαλάζιας οικονομίας. Όλο και περισσότερο, τα λιμάνια εξελίσσονται επίσης σε κόμβους καινοτομίας και ψηφιοποίησης. Η διαχείριση των ευρωπαϊκών θαλάσσιων λιμένων ανατίθεται στις περισσότερες περιπτώσεις σε μια «λιμενική αρχή» ή «φορέα διαχείρισης λιμένων», μια οντότητα που, ανεξάρτητα από την ιδιοκτησία και άλλα θεσμικά χαρακτηριστικά, αναλαμβάνει δημόσιες, εμπορικές και οικονομικές ευθύνες. Αυτός ο υβριδικός χαρακτήρας καθιστά τις λιμενικές αρχές ιδανικές για να αντιμετωπίσουν τις διάφορες προκλήσεις που τόσο οι δυνάμεις της αγοράς όσο και η κοινωνία επιβάλλουν στους θαλάσσιους λιμένες.

Ο συνολικός όγκος θαλάσσιων εμπορευμάτων που διακινήθηκαν στους λιμένες της ΕΕ28 το 2016 ήταν περίπου 3,9 δισεκατομμύρια τόνοι. Περίπου 400 εκατομμύρια επιβάτες περνούν από τα λιμάνια της Ευρώπης κάθε χρόνο χρησιμοποιώντας υπηρεσίες πορθμείων και κρουαζιέρων. Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας αυξάνεται κατακόρυφα και πλέον ανέρχεται σε περισσότερους από 12 εκατομμύρια ετησίως. Υπολογίζεται ότι το ευρωπαϊκό λιμενικό σύστημα υποστηρίζει τουλάχιστον 2,5 εκατομμύρια θέσεις εργασίας (σε ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης), τόσο άμεσα όσο και έμμεσα (ESPO, 2018).

Γενικά, ως ιδιοκτήτες, οι λιμενικές αρχές διαχειρίζονται τη λιμενική γη και τις υποδομές και είναι υπεύθυνες για την ανάπτυξη του λιμανιού. Στο πλαίσιο της λειτουργίας του ρυθμιστή, οι λιμενικές αρχές διασφαλίζουν την εφαρμογή και την επιβολή κανόνων και κανονισμών που ορίζονται από τοπικούς, περιφερειακούς, εθνικούς ή άλλους φορείς. Οι υπηρεσίες διακίνησης φορτίου βρίσκονται γενικά στα

χέρια ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης στους οποίους παραχωρείται γενικά η χρήση λιμενικής γης μέσω συμφωνιών μίσθωσης ή παραχωρήσεων δημόσιου τομέα. Σε περιορισμένο αριθμό περιπτώσεων, οι λιμενικές αρχές ενεργούν ως χειριστές. Σε τέτοιες περιπτώσεις παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος ή/και εμπορικές υπηρεσίες (συμπεριλαμβανομένης της διακίνησης φορτίου). Ωστόσο, εξαίρεση αποτελούν τα ολοκληρωμένα λιμάνια όπου οι λιμενικές αρχές παρέχουν οι ίδιες πλήρες φάσμα υπηρεσιών. Μέσω της λειτουργίας του κοινοτικού διαχειριστή, η λιμενική αρχή μπορεί να βοηθήσει στην επίλυση σημείων συμφόρησης στην ενδοχώρα, να αντιμετωπίσει περιβαλλοντικά προβλήματα, να παρέχει κατάρτιση, εκπαίδευση και ψηφιοποιημένες υπηρεσίες και μπορεί να προσελκύσει νέες επιχειρήσεις για τα λιμάνια στο σύνολό τους. Αν και τα ευρωπαϊκά λιμάνια είναι πολύ διαφορετικά μεταξύ τους, οι ευρωπαϊκές λιμενικές αρχές μοιράζονται την ίδια φιλοδοξία να γίνουν δυναμικοί, εμπορικοί προγραμματιστές λιμένων και διεπαφές κοινότητας. Για το σκοπό αυτό όμως απαιτείται οι φορείς διαχείρισης λιμένων σήμερα να κάνουν περισσότερα από τη διαχείριση της λιμενικής γης και τη ρύθμιση της ναυτικής ασφάλειας.

Κατά τη νομοθετική περίοδο 2014–2019, έχουν γίνει ουσιαστικά βήματα πολιτικής για την παροχή στον ευρωπαϊκό λιμενικό τομέα με ένα ισχυρό και σταθερό νομικό πλαίσιο, το οποίο επιτυγχάνει να λαμβάνει υπόψη τον περίπλοκο και εξελισσόμενο ρόλο των φορέων διαχείρισης λιμένων (ESPO, 2018).

Τα έσοδα μιας λιμενικής αρχής στην Ευρώπη αποτελούνται κυρίως από τα γενικά λιμενικά τέλη που χρεώνονται στα πλοία που καταπλέουν στο e-port και για το διακινούμενο φορτίο και τέλη μίσθωσης γης που χρεώνονται σε φορείς διαχείρισης φορτίου ή άλλους χρήστες γης λιμένων (κυρίως βιομηχανίες ή εταιρείες logistics). Ορισμένα λιμάνια παράγουν επίσης έσοδα από υπηρεσίες λειτουργίας. Ενώ τα λιμενικά τέλη μπορεί να αντιπροσωπεύουν το ήμισυ των εσόδων των φορέων διαχείρισης λιμένων, αντιπροσωπεύουν μόνο το 5 έως 10% του συνολικού κόστους ενός πλοίου που καταπλέει σε λιμάνι και είναι πολύ περιορισμένα σε σύγκριση με το συνολικό κόστος ενός ταξιδιού πλοίου.

Ενώ ένας μικρός αριθμός λιμένων είναι εξ ολοκλήρου ιδιωτικοί φορείς, η πλειονότητα των λιμένων της Ευρώπης ανήκουν σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης. Τις τελευταίες δεκαετίες, σχεδόν όλα τα λιμάνια έχουν, ωστόσο, αναπτύξει το μοντέλο

διακυβέρνησής τους για να κατευθύνονται περισσότερο εμπορικά με αυξημένη οικονομική αυτονομία. Ωστόσο, οι πηγές εσόδων από το λιμάνι δεν άλλαξαν ριζικά. Ταυτόχρονα, καθώς τα λιμάνια γίνονται πιο αυτόνομα και εμπορικά εστιασμένα, οι φορείς διαχείρισης λιμένων εκπληρώνουν δημόσια καθήκοντα και επίσης αναλαμβάνουν ευρύτερες κοινωνικές ευθύνες. Με γνώμονα τη νομοθεσία ή για να εξυπηρετήσουν την ευρύτερη κοινότητα, τα λιμάνια επενδύουν τακτικά σε έργα που ανταποκρίνονται σε ευρύτερες κοινωνικές επιταγές. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στους τομείς της περιβαλλοντικής και ενεργειακής πολιτικής, ακόμη και όταν δεν υπάρχει απόδοση επένδυσης για το ίδιο το λιμάνι και το ίδιο το λιμάνι δεν δημιουργεί το περιβαλλοντικό πρόβλημα. Πρόσφατα μέτρα ευρωπαϊκής πολιτικής (όπως η αναθεώρηση της οδηγίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής) απαιτούν ακόμη και από τους φορείς διαχείρισης λιμένων να συνεισφέρουν στο άμεσο κόστος της ρύπανσης που προκαλείται από τους πελάτες τους, ακόμη και αν ο φορέας διαχείρισης του λιμένα δεν βρίσκεται στην πηγή της ρύπανσης. Όλα αυτά αναδεικνύουν μια πρόκληση στην καρδιά των σχεδίων ανάπτυξης και διαχείρισης λιμένων: το να είσαι ανταγωνιστικός εμπορικά καθοδηγούμενος φορέας και να χρησιμοποιείται το λιμάνι ως εργαλείο για την επίτευξη ευρύτερων στόχων δημόσιας πολιτικής.

Σε μεγάλο βαθμό, η επιτυχία ενός θαλάσσιου λιμένα εξαρτάται από την πολυτροπική συνδεσιμότητα του στην ενδοχώρα. Πολλές λιμενικές αρχές ενθαρρύνουν την πολυτροπική συνδεσιμότητα θέτοντας δικούς τους στόχους ή επιβάλλοντας στόχους αλλαγής μεταφορών στους χρήστες του λιμένα. Βάσει των κατευθυντήριων γραμμών, οι βασικοί θαλάσσιοι λιμένες πρέπει να συνδεθούν με τη σιδηροδρομική, οδική και, όπου είναι δυνατόν, υποδομή εσωτερικής ναυσιπλοΐας του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030. Ενώ όλοι οι θαλάσσιοι λιμένες του πυρήνα είναι ήδη συνδεδεμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο, εξακολουθούν να είναι απαραίτητες σημαντικές βελτιώσεις για να εξασφαλιστούν αποτελεσματικές και βιώσιμες πολυτροπικές συνδέσεις με την ενδοχώρα που είναι ανταγωνιστικές με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Το 18% των επενδυτικών έργων που προγραμματίζονται από φορείς διαχείρισης λιμένων την επόμενη δεκαετία είναι έργα μεταφορών με την ενδοχώρα (οδικές, σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές μεταφορές (IWT)) και υποδομές για ομαλές πολυτροπικές μεταφορικές συνδέσεις στο λιμάνι. Ένα

επιπλέον 5% των έργων αφορά επενδύσεις σε τερματικούς σταθμούς διατροφικών/πολυτροπικών σταθμών εντός και εκτός της λιμενικής περιοχής.

Ακόμη, η ψηφιοποίηση είναι ένας από τους μεγαλύτερους παράγοντες αλλαγής για τη βιομηχανία μεταφορών και logistics. Η χρήση ψηφιακών εργαλείων μπορεί να διευκολύνει μια ομαλή αλυσίδα εφοδιασμού προς το συμφέρον των αποστολέων. Όντας στο σταυροδρόμι μεταξύ των αλυσίδων εφοδιασμού, οι λιμενικές αρχές μπορούν να διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στις διαδικασίες ψηφιοποίησης. Με τη συλλογή και την ανταλλαγή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο μεταξύ διαφορετικών μερών στη διαδικασία, οι διαδικασίες logistics μπορούν να βελτιστοποιηθούν και η υποδομή μεταφορών μπορεί να χρησιμοποιηθεί με πιο αποτελεσματικό τρόπο. Η καλύτερη επικοινωνία και ο συντονισμός μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων στην αλυσίδα εφοδιασμού είναι περισσότερο από ποτέ απαραίτητη για να εξασφαλιστεί η βέλτιστη χρήση της υποδομής, η απρόσκοπτη σύνδεση μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και η αποφυγή καθυστερήσεων. Τέλος, η ψηφιοποίηση μπορεί επίσης να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διαχείριση περιουσιακών στοιχείων λιμένων. Με την παρακολούθηση της πραγματικής χρήσης των υποδομών και των πραγματικών αναγκών για συντήρηση, τα λιμάνια μπορούν να εξορθολογίσουν τις επενδύσεις σε υποδομές και τη συντήρησή τους. Η ψηφιοποίηση θα ενισχύσει επίσης την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω έγκαιρων προειδοποιήσεων, ειδοποιήσεων σε πραγματικό χρόνο και βελτιστοποιημένων ελέγχων (ESPO, 2018).

Τέλος, σε όλη την Ευρώπη η τάση για αποκατάσταση των απενεργοποιημένων παραποτάμιων και παραθαλάσσιων περιοχών εξακολουθούν να αναπτύσσονται σε μια προσπάθεια επανασχεδιασμού και αναγέννησης των πόλεων-λιμανιών (Γοσποδίνη 2004).

3.2 Στην Ελλάδα

Όπως έχει και προηγουμένως αναφερθεί οι πόλεις λιμάνια αποτελούν μια ξεχωριστή και μοναδική κατηγορία όσον αφορά το ζήτημα των αστικών πολιτικών αναγέννησης (Bianchini and Parkinson 1993; Verwijnen & Lehtovuori, 1998). Η

ανάπτυξη των λιμανιών συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη των πόλεων, ενώ στις περισσότερες περιπτώσεις η θέση και τα χαρακτηριστικά του λιμανιού καθορίζει την πολεοδομική και αναπτυξιακή διαδρομή της πόλης (ESPO 2005). Η σχέση λιμανιού και πόλης έχει ακολουθήσει διάφορες φάσεις από απόλυτα συνδεδεμένη ως εντελώς αυτόνομη ή και εχθρική. Τις τελευταίες δεκαετίες, στις περισσότερες περιπτώσεις, ένα «τείχος» έχει τοποθετηθεί ανάμεσα στο λιμάνι και την πόλη, ενώ η αλλαγή δομής του εμπορίου έχουν αφήσει εγκαταλειμμένα βιομηχανικά κτίρια – αποθήκες, απαρχαιωμένες προβλήτες και μηχανοποιημένες εγκαταστάσεις, στα περισσότερα λιμάνια του κόσμου.

Η Ελλάδα αποτελεί μια ιδιαίτερη περίπτωση τόσο ως προς τα χαρακτηριστικά των λιμανιών – πόλεων όσο και των προβλημάτων πολιτικής που δεν αντιμετωπίστηκαν αποτελεσματικά μέχρι σήμερα. Η έκταση της Ελλάδας είναι περίπου 131.957 km² και 15,021 km είναι η ακτογραμμή της (το 40% της οποίας ανήκει σε 3.053 ελληνικά νησιά), που σημαίνει ότι για κάθε km² γης υπάρχουν 113 μ. ακτής, όταν για τον υπόλοιπο κόσμο η αναλογία είναι μόλις 4,5 μ. (Μπεριάτος, 2001). Η ιδιοκτησία και η διαχείριση των λιμενικών περιοχών στην Ελλάδα είναι αρκετά περίπλοκη, καθώς ο παράκτιος χώρος (αιγιαλός και ακτογραμμή) ανήκει στο κράτος σύμφωνα το Σύνταγμα (ειδικός Ν. 2971/2001), αλλά υπάρχουν εκατοντάδες ιδιωτικά λιμάνια. Ωστόσο, η Ελλάδα δεν διαθέτει μέχρι σήμερα αμιγώς ιδιωτικές λιμενικές υπηρεσίες

Στα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, από το 2001-2002 οι λιμενικές αρχές μπήκαν στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Στη συνέχεια, τα επόμενα δέκα σημαντικότερα λιμεναρχεία της χώρας μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Επιχειρήσεις με μοναδικό μέτοχο το κράτος, μια απόφαση που δεν έγινε αποδεκτή από τις τοπικές κοινωνίες. Τέλος, υπάρχουν και μικρότερα λιμάνια, οι Φορείς Λιμενικού Ταμείου που διοικούνται από Επιτροπές με τη συμμετοχή της Πολιτείας, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των χρηστών των λιμανιών. Η διοικητική πολυπλοκότητα και η συμμετοχή πολλών παραγόντων (Θεσμοί, Υπουργεία και Οργανισμοί) σε θέματα διαχείρισης και ανάπτυξης λιμένων περιορίζει τη δυνατότητα σχεδιασμού και εφαρμογής προγραμμάτων ανάπτυξης θαλάσσιων μετώπων (Κυριαζόπουλος, 2006).

Η παρακολούθηση των λιμανιών είναι ευθύνη του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα στον κόσμο που έχει Υπουργείο αποκλειστικά για τη ναυτιλία και τα λιμενικά θέματα. Η Επιτροπή για Σχεδιασμό και Ανάπτυξη Λιμένων (Ν. 2932/2001 άρθρο 19) δημιουργήθηκε, με εκπρόσωπους από εννέα Υπουργεία (Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης, Εθν Οικονομίας, Μεταφορών, Αιγαίου, Εσωτερικών Υποθέσεων, Πολιτισμού, Γεωργίας, Άμυνας και Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων). Το έργο αυτής της επιτροπής είναι ο γενικός σχεδιασμός των λιμενικών προγραμμάτων, η κατανομή των κονδυλίων, ο καθορισμός προδιαγραφών υλοποίησης λιμενικών κατασκευών, η προσαρμογή των λιμενικών υποδομών στις νέες τεχνολογίες, η παρακολούθηση της υλοποίησης λιμενικών κατασκευών και η έγκριση αναπτυξιακών προγραμμάτων σε τα λιμάνια και παράκτιες περιοχές.

Σύμφωνα με έρευνα του Πολυτεχνείου Αθηνών (Μουτζούρης, 2001) τα Ελληνικά λιμάνια που ανέπτυξαν δραστηριότητα οχηματαγωγών πλοίων φαίνεται ότι όλα αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα στη λειτουργία τους με το 85% να αντιμετωπίζει κρίσιμα προβλήματα σε βασικούς τομείς τους (Αλεξανδρούπολη, Βόλο, Ελευσίνα, Ηράκλειο, Ηγουμενίτσα, Καβάλα, Κέρκυρα, Λαύριο, Πάτρα και Ραφήνα). Τα κυριότερα ζητήματα συχνά περιλαμβάνουν και περιβαλλοντικές και πολεοδομικές προκλήσεις. Η εκπομπή ρύπων από τα οχηματαγωγά πλοία, ειδικά σε περιοχές όπου υπάρχει συχνή δραστηριότητα, είναι ένα σημαντικό πρόβλημα. Οι εκπομπές NOx, SOx και CO₂, καθώς και άλλες σωματιδιακές ύλες, συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση και επηρεάζουν τη δημόσια υγεία. Ακόμη, η ανεπαρκής διαχείριση των αποβλήτων που παράγονται από τα πλοία και τις λιμενικές δραστηριότητες μπορεί να οδηγήσει σε θαλάσσια και χερσαία ρύπανση. Επιπρόσθετα, τα λιμάνια πρέπει να εντάσσονται οργανικά στον αστικό ιστό, με συνεκτικά σχέδια που να λαμβάνουν υπόψη την ανάπτυξη τόσο των λιμενικών όσο και των αστικών περιοχών. Η αύξηση της κυκλοφορίας και η πίεση στις υποδομές απαιτούν σχεδιασμό που να μειώνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση και να βελτιώνει την προσβασιμότητα. Οι λιμενικές υποδομές πρέπει να σχεδιαστούν και να αναπτυχθούν με τρόπο που να συμβαδίζει με την αστική ανάπτυξη και τις περιβαλλοντικές προδιαγραφές, αποφεύγοντας την υπερεκμετάλλευση των φυσικών πόρων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με αντιδράσεις από την τοπική κοινωνία (Εφημερίδα Ναυτεμπορική, 2003) για τις υποδομές για την ασφάλεια των πλοίων, την προστασία του χώρου ελλιμενισμού, την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται σε πλοία και επιβάτες κλπ. Η έρευνα αυτή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα έχει πολύ μεγάλο αριθμό λιμενικών εγκαταστάσεων διαφορετικής ποιότητας, μεγέθους, εύρους και στόχου. Πιο ορθά θα έλεγε κανείς ότι είναι πάρα πολλές για χώρα 11 εκατομμυρίων κατοίκων και 13 εκατομμυρίων τουριστών ετησίως, οδηγώντας στην υψηλότερη αντιστοιχία λιμενικών εγκαταστάσεων ανά κάτοικο (Κυριαζόπουλος, 2006).

Στις μέρες μας, οι λιμενικές λειτουργίες μεταφέρονται ολοένα και περισσότερο προς τα περίχωρα των πόλεων των λιμανιών και οι παλιές αποβάθρες αναπλάθονται με παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο και αλλαγές στις χρήσεις, συνήθως με κατεύθυνση την αναψυχή, το εμπόριο, τον τουρισμό ή τις υπηρεσίες.

Οι πόλεις-λιμάνια προσπαθούν να αναγεννηθούν μετατρέποντας αυτές τις περιοχές σε σύγχρονες κατοικίες και εμπορικές περιοχές ή πολιτιστικούς χώρους σε μια προσπάθεια ενίσχυσης της ταυτότητας, της απήχησης και την ανταγωνιστικότητας της πόλης (Verwijnen και Lehtuvori, 1996).

Είναι γενικά αποδεκτό ότι η προκυμαία είναι ζωτικής σημασίας για το περιβάλλον και την αισθητική σημασία και ότι αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα (έντονες πιέσεις εδάφους, περιβαλλοντική ρύπανση, συγκρούσεις χρήσεων κ.λπ.) (Coccosis 1999). Η ανάπλαση της προκυμαίας είναι ένα θέμα που δεν αφορά μόνο τις λιμενικές αρχές αλλά και την τοπική, περιφερειακή και εθνική διοίκηση. Τα διεθνή παραδείγματα ποικίλλουν πολύ, με τις γνωστές αναγεννημένες περιοχές "Baltimore's Inner Harbour" και "London Docklands" να είναι οι πρωτοπόροι (από τη δεκαετία του 1960).

Παράλληλα, η ιδιωτικοποίηση των λιμενικών υποδομών και των τουριστικών μαρίνων στην Ελλάδα αποτελεί μία σημαντική πτυχή των μεταρρυθμιστικών πολιτικών που υιοθετήθηκαν υπό το πλαίσιο των μνημονίων με τους διεθνείς πιστωτές (Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και Διεθνές Νομισματικό Ταμείο). Αυτές οι μεταρρυθμίσεις είχαν ως κύριο στόχο την ανάκαμψη της οικονομίας μέσω της

αύξησης των εσόδων από ιδιωτικοποιήσεις, την προσέλκυση ξένων επενδύσεων και την αύξηση της αποδοτικότητας των δημοσίων επιχειρήσεων.

Οι λιμένες και οι τουριστικές μαρίνες αποτελούν κρίσιμα σημεία για την οικονομία της Ελλάδας, κυρίως λόγω της έντονης ναυτιλιακής και τουριστικής δραστηριότητας. Η ιδιωτικοποίηση αυτών των υποδομών προσδοκάται να φέρει τεχνογνωσία, κεφάλαια και νέες διαχειριστικές πρακτικές που θα βελτιώσουν τη λειτουργική αποδοτικότητα και θα αυξήσουν τις εισπράξεις. Οι ιδιωτικοποιήσεις αυτές έχουν προσελκύσει σημαντικά επενδυτικά κεφάλαια από το εξωτερικό, όπως διαπιστώνεται από την πώληση του μεγάλου ποσοστού του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (OLP) στην κινεζική εταιρεία COSCO. Η ιδιωτικοποίηση του λιμένα του Πειραιά, η οποία εντάσσεται στο πλαίσιο των μνημονιακών δεσμεύσεων της Ελλάδας, έχει προκαλέσει εκτεταμένες συζητήσεις σχετικά με τις στρατηγικές, οικονομικές και κοινωνικές της συνέπειες. Η COSCO, η κινεζική εταιρεία που έχει αποκτήσει τον έλεγχο του λιμανιού, βασίστηκε σε μια σειρά από άυλα χαρακτηριστικά και γεωστρατηγικά πλεονεκτήματα που καθιστούν τον Πειραιά έναν κρίσιμο κόμβο για το διεθνές εμπόριο. Ο Πειραιάς έχει μια ιδανική γεωγραφική θέση που τον τοποθετεί κοντά στη Διώρυγα του Σουέζ, κάτι που είναι ζωτικής σημασίας για τα δρομολόγια μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Επιπλέον, οι φυσικές του προδιαγραφές επιτρέπουν την εύκολη πρόσβαση μεγάλων πλοίων, χωρίς την ανάγκη για εκβάθυνση ή άλλες τεχνικές παρεμβάσεις. Η συμμετοχή του στη ζώνη του ευρώ προσφέρει επίσης χρηματοπιστωτική σταθερότητα και ευκολίες στην τελωνειακή διαδικασία. Ακόμη, ο Πειραιάς διαθέτει ένα ανεπτυγμένο ναυτιλιακό cluster με υψηλή εξειδίκευση και παραγωγικότητα, προσφέροντας έτοιμες υποδομές και άμεση πρόσβαση σε σημαντικές αγορές. Οι επενδυτές ωφελούνται από την ήδη υπάρχουσα δικτύωση και την προστιθέμενη αξία που παράγεται.

Παρά τις σημαντικές ευκαιρίες που προσφέρει η ιδιωτικοποίηση στον Πειραιά, υπάρχουν ανησυχίες σχετικά με τις κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες. Η αποκλειστικότητα στη διαχείριση του λιμανιού μπορεί να περιορίσει τα οφέλη για την τοπική κοινωνία και την ευρύτερη εθνική οικονομία, ενώ οι κατηγορίες για αδιαφάνεια και κακές εργασιακές σχέσεις παραμένουν ένα σημαντικό ζήτημα. Η συνεργασία με μια μεγάλη διεθνή εταιρεία θα μπορούσε να είχε προσφέρει μια ευκαιρία για ανάπτυξη,

αλλά η πλήρης ιδιοκτησία από έναν μοναδικό επενδυτή ίσως μειώσει τη δυνατότητα για μια πιο ισορροπημένη ανάπτυξη στο μέλλον.⁴

Γενικά στην Ελλάδα, αυτές οι επενδύσεις υποστηρίζονται από την προοπτική βελτίωσης της εμπορικής αποδοτικότητας και της αναβάθμισης των υποδομών. Από την άλλη πλευρά, οι ιδιωτικοποιήσεις συχνά συναντούν αντιστάσεις από τα κοινωνικά στρώματα που επηρεάζονται άμεσα, όπως οι εργαζόμενοι στους λιμένες που ανησυχούν για τις εργασιακές τους συνθήκες και την ασφάλεια της εργασίας τους. Επίσης, υπάρχουν επιφυλάξεις για τον κίνδυνο μονοπωλιακών τάσεων από τις νέες, ιδιωτικές διοικήσεις. Η διαχείριση και ο έλεγχος των κρίσιμων υποδομών από ξένες εταιρείες έχει προκαλέσει επίσης πολιτικές συζητήσεις για την εθνική κυριαρχία και την ασφάλεια. Συνεπώς, η μελλοντική πορεία των ιδιωτικοποιήσεων εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως η οικονομική συγκυρία, οι πολιτικές αλλαγές και η κοινωνική αντίδραση. Οι επενδύσεις που έχουν γίνει μέχρι στιγμής υποδεικνύουν μια συνεχή τάση προς περαιτέρω ιδιωτικοποιήσεις, με την προοπτική να δημιουργηθούν ακόμη πιο ανταγωνιστικές και αποδοτικές δομές στον τομέα της λιμενικής και τουριστικής υποδομής.

Συνολικά, οι ιδιωτικοποιήσεις στην Ελλάδα έχουν αποτελέσει ένα σημαντικό στοιχείο στη στρατηγική για οικονομική ανάκαμψη, αλλά συνεχίζουν να εγείρουν έντονες πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές προκλήσεις. Τέλος, στην Ελλάδα, παρά το ακαδημαϊκό ενδιαφέρον και το γεγονός ότι πολλά αστικά κέντρα βρίσκονται δίπλα στη θάλασσα, υπάρχουν μόνο λίγα παραδείγματα ανάπτυξης, με τον επανασχεδιασμό της κεντρικής προβλήτας της Θεσσαλονίκης να είναι η πιο χαρακτηριστική. Τέσσερα ελληνικά λιμάνια πόλεις (Πάτρα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Βόλος) έχουν πραγματοποιήσει μελέτες προκειμένου να αναγεννήσουν εγκαταλελειμμένα τμήματα των λιμανιών τους (Γοσποδίνη, 2004).

⁴ <https://tvxs.gr/apopseis/arthra-gnomis/i-ayli-aksia-toy-peiraia/>

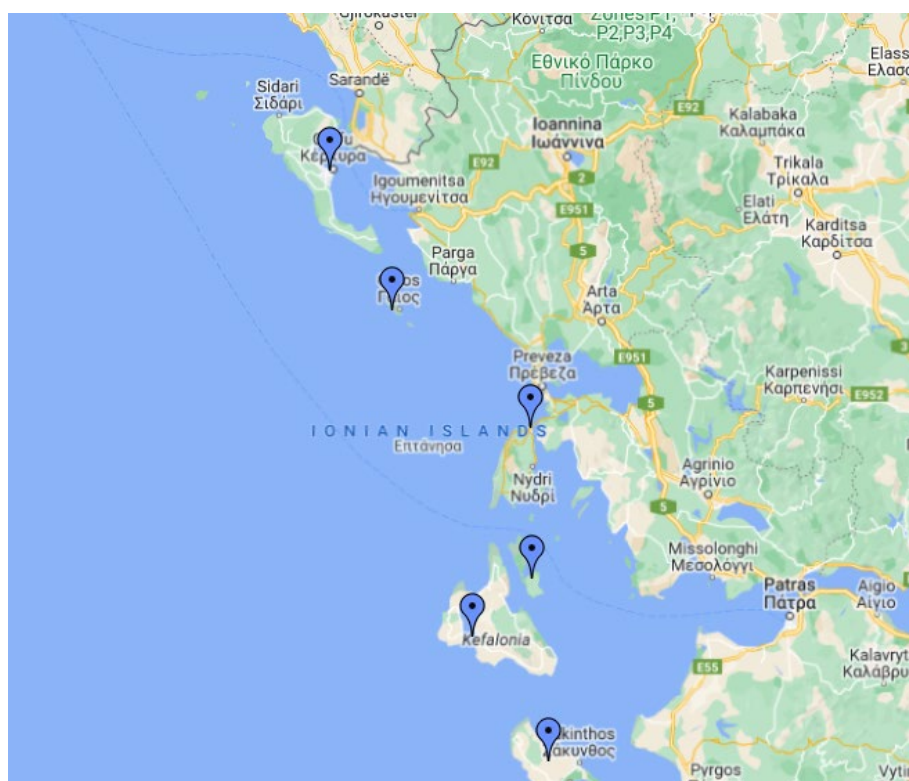
Μέρος Β ΜΕΛΕΤΗ – ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Η πόλη της Λευκάδας

Κεφάλαιο 4. Η πόλη της Λευκάδας και το Παράκτιο Μέτωπο

4.1 Περιγραφή της υπό μελέτη περιοχής

4.1.1 Πόλη – Σχεδιασμοί για την πόλη της Λευκάδας

Η Λευκάδα ανήκει στα Επτάνησα και οριοθετείται στην δυτική Ελλάδα ανάμεσα από τα νησιά Κέρκυρα και Κεφαλονιά. Επιπρόσθετα η θέση της είναι δυτικά από τις ακτές της Ακαρνανίας, με την οποία συνδεόταν στο βορειοανατολικό άκρο (Παπαθεοδώρου, 1993).



Εικόνα 2. Χάρτης της θέσης της Λευκάδας ⁵

⁵ https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1kSd0KIQtOJjk-_thGOZTznfs3E&hl=en_US&ll=39.04324793582397%2C20.909904872731072&z=8

Αναλυτικότερα, η Λευκάδα είναι ένα νησί στο Ιόνιο Πέλαγος, νότια της Κέρκυρας και βόρεια της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης, και είναι το δεύτερο μεγαλύτερο νησί στο βόρειο τμήμα των Ιονίων Νήσων. Η απόσταση μεταξύ του βορειότερου σημείου του νησιού και του νοτιότερου σημείου της Κέρκυρας είναι περίπου 40 ναυτικά μίλια.

Χαρακτηριστικό στοιχείο της γεωγραφικής θέσης του νησιού της Λευκάδας αποτελεί η άμεση γειτνίασή του και η οδική πρόσβαση που έχει με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και κατ' επέκταση με την ηπειρωτική χώρα. Το νησί της Λευκάδας έχει μια σημαντική μορφολογική (και ιστορική) σχέση με την Αιτωλοακαρνανία. Το βόρειο άκρο του νησιού, όπου βρίσκεται η πόλη της Λευκάδας και η μαρίνα, βρίσκεται πολύ κοντά στην ηπειρωτική ακτή (Ακαρνανία), που χωρίζεται από μια ρηχή λιμνοθάλασσα.

Το νησί της Λευκάδας εμφανίζει μνημεία και πολιτιστικά τεκμήρια που χρονολογούνται από την νεολιθική εποχή, τα ρωμαϊκά χρόνια και αργότερα το μεσαίωνα.

Η πόλη της Λευκάδας αποτελεί τη μοναδική αστικοποιημένη περιοχή του νησιού, ενώ παράλληλα είναι το διοικητικό, το εμπορικό και το πολιτιστικό κέντρο. Αναπτύχθηκε στη σημερινή της θέση μετά το 1654, ως αποτέλεσμα της μεταφορά της από την περιοχή του ενετικού κάστρου της Αγίας Μαύρας. Η παλιά πόλη που αποτελεί και τον αρχικό πυρήνα, είναι χαρακτηριστικό δείγμα μεσαιωνικής οικιστικής οργάνωσης που αναπτύχθηκε βάσει της φεουδαρχικής διοίκησης κατά την ενετοκρατία. Κέντρο του οικισμού αποτελεί η πλατεία με το ναό του Αγ. Σπυρίδωνα και τον κεντρικό πεζόδρομο, που περικλείονται από έναν δρόμο. Ένας δεύτερος παράλληλος δρόμος σε σχήμα δακτυλίου εμφανίζεται και περνά από την εκκλησία των Αγ. Αναργύρων και καταλήγει στον κεντρικό πεζόδρομο. Οι ενδιάμεσοι δρόμοι είναι διατεταγμένοι σε μορφή που θυμίζει “ψαροκόκαλο” που καταλήγουν σε μία περιμετρική οδό η οποία περικλείει την παλιά πόλη και συνάμα τμήμα της αποτελεί τον παραλιακό δρόμο απ’ όπου διέρχεται σχεδόν και η συνολική κίνηση από και προς στο νησί. Το σύνολο της παλιάς πόλης πλην του περιμετρικού δρόμου και ελάχιστων εσωτερικών οδών σήμερα είναι πεζοδρομημένο, ενώ έχει διατηρήσει σε μεγάλο βαθμό τη μεσαιωνική του δομή.

Πρώτη σημαντική επέκταση της παλιάς ήταν μετά τον καταστροφικό σεισμό του 1948 με τις συνοικίες της Νεαπόλεως και Μπέη. Δεύτερη επέκταση έγινε με την ολοκλήρωση του Γ.Π.Σ. που εγκρίθηκε και δημοσιεύτηκε το 1989 (ΦΕΚ 405 Δ' 1989 16,06,1989) και το οποίο υλοποιείται έως σήμερα. Το Γ.Π.Σ. εκπονήθηκε παράλληλα με την Π.Μ.Ε.Α. (Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης Αναθεώρησης Λευκάδα-Νυδρί). Η Α' φάση της Π.Μ.Ε.Α. ξεκίνησε το 1984, ενώ η Πολεοδομική Μελέτη για την πόλη της Λευκάδας ολοκληρώθηκε και δημοσιεύτηκε το 1990 (ΦΕΚ 517 Δ/21.09.1990). Το 1990, πραγματοποιήθηκε αναθεώρηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής του δήμου Λευκάδας, ένταξη στο σχέδιο του προϋφιστάμενου οικισμού του 1923 (παλιά πόλη) και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης (ΦΕΚ 95 Δ/05.02.1992). Το 1997 έγινε η τελευταία τροποποίηση του Γ.Π.Σ. (ΦΕΚ 678 Δ' 01.08.1997).

Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. οι χρήσεις γης όσον αφορά το μεγαλύτερο τμήμα του ορίζονται ως περιοχή γενικής κατοικίας. Οι προϋφιστάμενες περιοχές τόσο του ιστορικού κέντρου της παλιάς πόλης ο οποίος είχε κηρυχθεί ιστορικός τόπος (ΦΕΚ 103 Β 1982), όσο και των περιοχών της Νεάπολης και Μπέη διατηρούν σε μεγάλο βαθμό τη χρήση κατοικίας.



Εικόνα 3 Φάσεις επέκτασης πόλης Λευκάδας ⁶

Το Γ.Π.Σ. περιλαμβάνει:

Α. Την πολεοδομική οργάνωση της πόλης της Λευκάδας για πληθυσμιακό μέγεθος της τάξης των 19.500 κατοίκων (πληθυσμός χωρητικότητας) για την επόμενη πενταετία,

Β. Τις προτάσεις για τη λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος και τη δημιουργία αστικού και περιαστικού πρασίνου,

Γ. Τις προτάσεις για οργάνωση και ιεράρχηση του δικτύου μεταφορικής υποδομής,

Δ. Τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής,

Ε. τις προτάσεις για την ασφάλεια και προστασία της πόλης από θεομηνίες-πυρκαγιά-σεισμούς.

⁶ Google Earth, Επεξεργασία
Διπλωματική Εργασία

Σχετικά με τον προσδιορισμό των χρήσεων γής που αφορούν την περιοχή μελέτης αναφέρονται τα κάτωθι:

- Την ανάπτυξη του υπάρχοντος εμπορικού κέντρου της πόλης κατά μήκος της οδού Ιωάννη Μελά (κεντρικός πεζόδρομος) και διεύρυνσή του σε τμήματα της περιμετρικής οδού.
- Τη μετατροπή τμήματος της οδού Ιωάννη Μελά σε πεζόδρομο (κεντρικός πεζόδρομος)
- Προτείνεται ο εμπλουτισμός της παλιάς πόλης με δραστηριότητες τουρισμού-αναψυχής.
- Προστασία – αξιοποίηση του παραδοσιακού ιστού και του αξιόλογου κτιριακού δυναμικού της παλιάς πόλης.
- Τη χωροθέτηση των λειτουργιών διοίκησης σε αξιόλογα κτίρια της παλιάς πόλης και του διοικητηρίου στην περιοχή του λιμανιού.
- Τη δημιουργία λιμανιού νότια της πόλης και τη διαμόρφωση μαρίνας με παράλληλη ανάπτυξη δραστηριοτήτων τουρισμού – αναψυχής στην ίδια περιοχή.
- Κατασκευή Μαρίνας στη νότια πλευρά του λιμανιού.
- Προτείνεται νέα ζεύξη με την κατασκευή γέφυρας νότια της πόλης της Λευκάδας που θα εξυπηρετεί και το υπόλοιπο νησί.

Σύμφωνα με τις παραπάνω κατευθύνσεις αλλά και ο τρόπος με τον οποίο οργανώνεται ο χώρος με την προώθηση συγκεκριμένων έργων και υποδομών, δείχνει την εμφανή πρόθεση του Γ.Π.Σ. να ωθήσει την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής (Ζαβιτσάνου, 2008). Να σημειωθεί ότι ο αν και ο πληθυσμός της πόλης σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ εμφανίζεται στην απογραφή του 2021 σε 9.253 κατοίκους, δηλαδή υπολείπεται αρκετά για να καλύψει τη χωρητικότητα που προβλεπόταν από το ΓΠΣ (19.500 κατοίκους), ωστόσο οι ρυθμοί της οικοδομικής δραστηριότητας και της ζήτησης παραμένουν πολύ υψηλοί. Οι περιοχές αλλά και τα τμήματα των οικοδομικών τετραγώνων που αναπτύσσονται χρήσεις τουρισμού-αναψυχής βρίσκονται παντού και κυρίως πλησίον επί της παλιάς πόλης και στο θαλάσσιο μέτωπο. Το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης εμφανίζει να έχει σχεδόν αποκλειστικό τουριστικό προσανατολισμό με κυρίαρχη θέση το λιμάνι και τη Μαρίνα.

4.1.2 Λιμάνι – Υφιστάμενη κατάσταση και σχεδιασμοί

Ο λιμένας της Λευκάδας εντάσσεται στους Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος (διανομαρχιακού επιπέδου), σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση 8315.2/02/07 (ΦΕΚ 202/Β/2007), εξυπηρετώντας μια σειρά από χρήσεις όπως επιβατική, τουριστική, εμπορική, αλιευτική κλπ.



Εικόνα 4 Το Λιμάνι της Λευκάδας ⁷

Το λιμάνι της Λευκάδας εντοπίζεται στο Β.Α. άκρο του νησιού. Αναφορικά με την υφιστάμενη κατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος στο βόρειο τμήμα του νησιού, περίξ της Χώρας, βρίσκεται ένας από τους πιο αξιόλογους υγρότοπους του Ιονίου, οι επονομαζόμενες Λιμνοθάλασσες Στενών, που αποτελούν και σημαντικό αλιευτικό τόπο. Η λιμνοθάλασσα στα βόρεια της πόλης περιβάλλεται εξωτερικά από μια αμμώδη λωρίδα (παραλία Γύρου) που τη χωρίζει από τη θάλασσα ενώ στα ανατολικά της

⁷ <https://lefkadaports.gr/lefkada/>

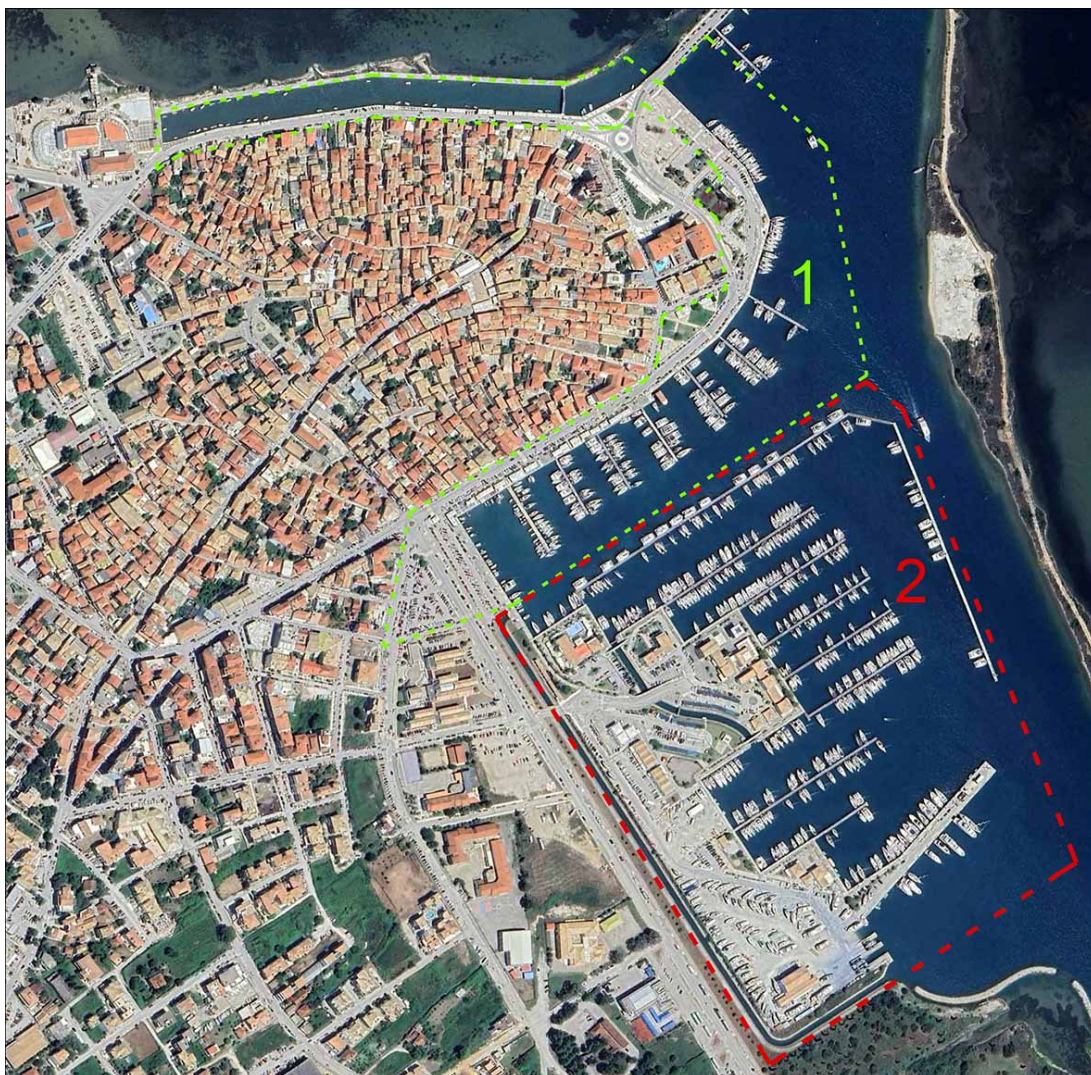
χωρίζεται από την λιμνοθάλασσα του Στενού με τον δρόμου που συνδέει το νησί με την ηπειρωτική χώρα. Οι αβαθείς λιμνοθάλασσες συνιστούν ένα μωσαϊκό βιοτόπων στον οποίο αναπτύσσονται σημαντικά είδη χλωρίδας και πανίδας. Οι Λιμνοθάλασσες των Στένων Λευκάδας περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό δίκτυο NATURA 2000 και στις σημαντικές περιοχές για τα πουλιά της Ελλάδας, ενώ έχουν χαρακτηριστεί και Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους.

Σε Εθνικό επίπεδο ο λιμένας της Λευκάδας έχει μεγάλη τουριστική σημασία, καθώς αποτελεί αφετηρία ή/και πέρας του πλου ενοικιαζομένων τουριστικών σκαφών (γιότ), καθώς και λιμένα μόνιμης παραμονής (διαχείμασης) των ιδιωτικών αλλά και επαγγελματικών τουριστικών σκαφών. Ο λιμένας σήμερα δεν υποδέχεται ούτε εμπορικά, ούτε μεγάλου μεγέθους επιβατικά σκάφη που εκτελούν θαλάσσια συγκοινωνία. Οι εμπορευματικές μεταφορές στην Λευκάδα εκτελούνται με χερσαία μεταφορικά μέσα μέσω της πλωτής γέφυρας, η οποία καθιστά την Λευκάδα τυπικά και όχι ουσιαστικά νησί. Οι συνθήκες ναυσιπλοΐας στον διάυλο της Λευκάδας δημιουργούν περιορισμούς στο μέγεθος των πλοίων που μπορούν να πλεύσουν και συνεπώς να προσεγγίσουν τον λιμένα αυτής. Σήμερα το ωφέλιμο βάθος στον διάυλο είναι 6μ, από μέση στάθμη θαλάσσης και το αντίστοιχο πλάτος διαύλου είναι 70μ., πλην της περιοχής της πλωτής γέφυρας που είναι 42μ. Η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα πλου είναι 4 κόμβοι. Τα δεδομένα αυτά επιτρέπουν την ασφαλή κυκλοφορία τουριστικών σκαφών σε δύο κατευθύνσεις, καθώς και διέλευση σκάφους μεγαλύτερων διαστάσεων (μικρού επιβατηγού ή εμπορικού).

Η περιοχή του Λιμένα, ουσιαστικά αρχίζει από την είσοδο της Μαρίνας στην πόλη της Λευκάδας, εκτείνεται προς Βορρά, συναντά την εθνική οδό εισόδου στην πόλη και συνεχίζει Δυτικά έως την περιοχή του παλαιού Δημαρχείου, όπου έχει κατασκευασθεί το Δημοτικό Κινηματοθέατρο.

Ο λιμένας της Λευκάδας ευρίσκεται σε άμεση επαφή με τον ομώνυμο οικισμό του οποίου αποτελεί φυσική συνέχεια και αναπόσπαστο τμήμα. Ο καθοριζόμενος από την ισχύουσα χερσαία ζώνη λιμενικός χώρος αποτελεί άμεση συνέχεια της πόλης της Λευκάδας και μπορεί να χαρακτηριστεί ως τουριστικός λιμένας που αποτελεί και μέτωπο του οικισμού προς την θάλασσα. Η εγκεκριμένη ρυμοτομική γραμμή του οικισμού φθάνει στο όριο της περιμετρικής παραλιακής οδού του λιμένα όπου ξεκινά

η χερσαία ζώνη. Η Λευκάδα, ως το μοναδικό αστικό κέντρο του νησιού αποτελεί πόλη-λιμάνι και συγκεντρώνει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά που αυτή η γειτνίαση εμπεριέχει.



Εικόνα 5. Η περιοχή Λιμένα Λευκάδας (1) και η Μαρίνα (2) ⁸

Ο λιμένας της Λευκάδας παρουσιάζει μεγάλη τουριστική κίνηση οφειλόμενη στην προσέγγιση πολλών ενοικιαζόμενων σκαφών που τον χρησιμοποιούν ως λιμένα αρχής ή/και πέρατος ταξιδιών. Οι ανάγκες για θέσεις ελλιμενισμού είναι μεγάλες και την θερινή περίοδο προκειμένου να αντιμετωπισθεί η μεγάλη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, τοποθετούνται εποχιακά τους θερινούς μήνες κάθετα

⁸ Google Earth, Επεξεργασία
Διπλωματική Εργασία

στο παραλιακό κρηπίδωμα 6 πλωτές προβλήτες μήκους 60μ. έκαστη, οι οποίες επιτρέπουν την αύξηση των θέσεων τουριστικών σκαφών από 153 σε 302 και των μικρότερων σκαφών και λέμβων από 34 σε 61.

Η πρόσβαση στον λιμένα γίνεται άμεσα από την παραλιακή οδό που τον περιβάλλει σε όλο σχεδόν το μήκος του. Στην παραλιακή αυτή οδό καταλήγει και η εθνική οδός πρόσβασης προς την νήσο Λευκάδας. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα η πόλη να εξυπηρετείται μέσα από την χερσαία ζώνη και το αντίστροφο. Η εν λόγω ιδιαιτερότητα σχετίζεται τόσο με εγγενή τεχνικά χαρακτηριστικά του λιμανιού όσο και με τον τρόπο που αναπτύσσονται οι λειτουργίες της πόλης που σχετίζονται με την κίνηση πεζών, την εστίαση, την υπαίθρια αναψυχή κλπ. Οι λειτουργίες της πόλης που συνυπάρχουν με τις δραστηριότητες του λιμανιού, αφορούν στην ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων στην περιοχή της χερσαίας ζώνης, την στάθμευση (π.χ. παρά την οδό Δ. Γολέμη), την κυκλοφορία οχημάτων κλπ.



Εικόνα 6 Η οδός Γολέμη ⁹

⁹ Προσωπικό αρχείο

Στην εν λόγω ζώνη στο τμήμα που βρίσκεται σε διεπαφή με τον αστικό ιστό παρατηρείται ότι σήμερα καταλαμβάνεται από τα τραπεζοκαθίσματα των παρακείμενων καταστημάτων εστίασης-αναψυχής. Επιπλέον, στο επίπεδο του ισογείου, καταγράφονται κάποιες χρήσεις καθημερινών εξυπηρετήσεων (σούπερ μάρκετ) καθώς και πλήθος τουριστικών εγκαταστάσεων και χρήσεων υποστηρικτικών της τουριστικής δραστηριότητας (πχ ενοικιάσεις αυτοκινήτων, γραφεία εταιριών ενοικιάσεως σκαφών κτλ). Σε επίπεδο ορόφου, όπου δεν λειτουργεί τουριστική μονάδα, καταγράφεται κατοικία. Τα κτίρια είναι διώροφα έως τριώροφα κεραμοσκεπή ενώ ο ιστός είναι αρκετά πυκνός.

Η περιοχή μελέτης αποτελεί την «έξοδο» της πόλης προς την θάλασσα και τον κύριο λιμενικό χώρο, ενώ παράλληλα η οργάνωση και η δομή της επηρεάζεται από την ύπαρξη του άξονα οδικής σύνδεσης της νήσου με την Στερεά Ελλάδα μέσα από την Ε.Ο. Αμφιλοχίας - Λευκάδας. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το ότι σε αυτή την περιοχή καταλήγουν αρκετές τοπικές οδοί του κέντρου της πόλης, δημιουργεί πολύ μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους αλλά και ανεξέλεγκτη στάθμευση.

Με βάση τα παραπάνω χαρακτηριστικά, γίνεται σαφές ότι η περιοχή μελέτης δεν λειτουργεί αυτοτελώς, κατά αποκλειστικότητα και μονοδιάστατα ως λιμενικός χώρος. Η συγκεκριμένη διαπίστωση τεκμηριώνεται και από την ίδια την χωρική ένταξη του λιμένα σε διεπαφή με την πόλη της Λευκάδας χωρίς ωστόσο την ύπαρξη διακριτής ζώνης διαχωρισμού των επιμέρους κινήσεων και λειτουργιών. Στον λιμένα παρατηρείται αλληλοεμπλοκή δραστηριοτήτων. Οι χώροι τραπεζοκαθισμάτων επεκτείνονται έως τα ελλιμενιζόμενα σκάφη και υπάρχει περιορισμένος διαθέσιμος χώρος για την διακίνηση εφοδίων και επιβατών. Οι πεζοί που κάνουν περίπατο στην παραλιακή ζώνη του τουριστικού οικισμού συναντούν εμπόδια από τα τραπεζοκαθίσματα και τα εξαρτήματα του λιμένα (ιστούς φωτισμού, σχοινιά, συσκευές διανομής νερού, καλώδια κλπ.). Τα οχήματα που κυκλοφορούν στην παραλιακή οδό εμπλέκονται με τους πεζούς, τα οχήματα τροφοδοσίας του λιμένα καθώς και με όλα τα οχήματα που εισέρχονται στο νησί.



Εικόνα 7. Χωρικός προσδιορισμός μελετών & χαρακτηριστικά σημεία.¹⁰

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λευκάδας (Δ.Λ.Τ.Λ.), ως φορέας διαχείρισης του Λιμένα Λευκάδας, έχει εκκινήσει τη διαδικασία σύνταξης του ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΡΓΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΑ (ΠΕΑΛ) και αναμένεται η ολοκλήρωσή του και η έγκρισή του. Σκοπός του ΠΕΑΛ θα είναι η οργάνωση - ανάπτυξη του λιμένα Λευκάδας σε επίπεδο λειτουργικού σχεδιασμού (masterplan) μέσα από την διερεύνηση και αντιμετώπιση των υφιστάμενων και μελλοντικών αναγκών του λιμένα, την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την αξιολόγηση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών και της χωρικής και πολεοδομικής οργάνωσης αλλά και την καταγραφή των

¹⁰ Google Earth, Επεξεργασία

προοπτικών του, έτσι ώστε να είναι σε θέση να ανταποκρίνεται, με ορθολογικό τρόπο, στον εκάστοτε ρόλο του (επιβατικός, εμπορικός, τουριστικός κ.α.), λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς αλλά και τις ευκαιρίες που καταγράφονται.

Το 2005 ο Καποδιστριακός Δήμος Λευκάδας εκκίνησε τις ενέργειες για την εκπόνηση μιας μελέτης ανάπλασης στην περιοχή της παραλίας με τίτλο «Διαμόρφωση εισόδου και παραλίας πόλης Λευκάδας», που περιλάμβανε μια έκταση περί τα 31.500μ². Η υπό μελέτη περιοχή ανέκαθεν χρησιμοποιούνταν ελεύθερος χώρος και λειτουργούσε σαν η κυρία είσοδος (πύλη) της πόλης και του νησιού. Από εκεί ξεκινάγε και ο κεντρικός εμπορικός δρόμος της πόλης (Κεντρικός πεζόδρομος), η οδός Δαίρπφελδ και στη συνέχεια της η οδός Μελά αλλά και εκεί κατέληγε το δίκτυο των μικρών δρόμων του κέντρου της πόλης. Αποτελούσε ανέκαθεν τον βασικό ελεύθερο χώρο – πλατεία της πόλης αλλά και το λιμάνι και είχε σαν κύριο χαρακτηριστικό την εκτεταμένη επαφή του με την θάλασσα. Σήμερα, κατά την εποχή έντονης τουριστικής δραστηριότητας, υπάρχουν πρόσθετες λειτουργίες οι οποίες και την επιβαρύνουν κυκλοφοριακά με αποτέλεσμα να ατονήσει σχεδόν εντελώς ο αρχικός προορισμός της σαν ελεύθερου χώρου.

Κύριοι στόχοι της μελέτης ήταν:

- ο Να αποκτήσει η πόλη και το νησί ένα σημείο αναφοράς και έναν σύγχρονο πόλο έλξης για τους ντόπιους και τους ξένους.
- ο Να αποκτήσει η πόλη μία πολυλειτουργική πλατεία με χώρους αναψυχής, περιπάτου καθώς και χώρους για διάφορες εκδηλώσεις.
- ο Η είσοδος στο νησί και στην πόλη να δημιουργεί την μέγιστη δυνατή εντύπωση στον επισκέπτη.
- ο Ο υπό διαμόρφωση χώρος να λειτουργεί κυρίως σε σχέση με την πόλη και το νησί και όχι σε σχέση με τα αυτοκίνητα και την στάθμευσή τους.

Και σε δεύτερο βαθμό:

- ο Να αναδειχθεί η μοναδικότητα της εισόδου συναρτήσει της λιμνοθάλασσας και του περάσματος.
- ο Να διατηρηθεί και αναδειχθεί η μνήμη της πνευματικής κληρονομιάς της Λευκάδας.

- ο Να αναδειχθεί η σχέση του νησιού και της πόλης με την θάλασσα.
- ο Η υπό διαμόρφωση περιοχή να συμμετάσχει ουσιαστικά στην λειτουργία αναψυχής της πόλης και να δημιουργηθούν προϋποθέσεις περιπάτου καθ' όλο το μήκος της παραλίας από την οδό Γολέμη έως το Δημαρχείο.

Το 2012 εγκρίθηκε από το Δ.Σ. του Δήμου η οριστική μελέτη του έργου. Εν συνεχεία το 2019 εγκρίθηκε η χρηματοδότηση για την κατασκευή της Α' φάσης του συνολικού έργου από πόρους του ΕΣΠΑ, που περιλάμβανε μια έκταση περί τα 10.000μ². Το 2023 εγκρίθηκε από το Ταμείο Ανάπτυξης η χρηματοδότηση για την Β' φάση που περιλάμβανε μια έκταση περί τα 15.600μ². Οι εργασίες της Α' Φάσης ολοκληρώθηκαν στα τέλη του 2023 και οι εργασίες της Β' Φάσης είναι εν εξελίξει. Για το υπόλοιπο τμήμα (Γ Φάση) δεν υπάρχει προς το παρόν κάποια εξέλιξη ως προς το χρηματοδοτικό του σκέλος προκειμένου να υλοποιηθεί.

Η εκπονηθείσα και εγκριθείσα συγκοινωνιακή μελέτη ως τμήμα της παραπάνω μελέτης προσδιορίζει τις οδούς, τις κατευθύνσεις τους, τους χώρους στάθμευσης, τους πεζόδρομους, τα πεζοδρόμια κ.λ.π. Ωστόσο η μελέτη επισημαίνει ότι η περιοχή δεν μπορεί και κυρίως δεν θα μπορέσει στο μέλλον να απορροφήσει όλο τον κυκλοφοριακό φόρτο που προκύπτει από το ότι σήμερα χρησιμοποιείται σαν οδική είσοδος – έξοδος από όλο το νησί. Χαρακτηριστική είναι η αναφορά κατά την Α φάση της Π.Μ.Ε.Α. (Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης Αναθεώρησης Λευκάδα-Νυδρί) όπου η διαπίστωση των μελετητών είναι ότι «η Λευκάδα μη όντως «φανατικό» νησί, χωρίζεται από την στεριά με διάυλο πλάτους 50-60μ και εξυπηρετείται σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα με αυτοκίνητο, ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ουσιαστικά ανύπαρκτες» (Παπαδόπουλος, 1984). Η αποκλειστική χρήση του αυτοκινήτου για την διασύνδεση της Λευκάδας με την ηπειρωτική χώρα, έχει δημιουργήσει κορεσμό του κεντρικού δρόμου, του παραλιακού δρόμου και των κόμβων του λιμανιού, δημιουργώντας μια κατάσταση που θέτει το ζήτημα της εισόδου στο νησί και της κίνησης. Ωστόσο παρά της διαπιστώσεις του Π.Μ.Ε.Α. δεν αποτυπώνεται στο περιεχόμενό του κάποια πρόταση για το ακριβές σημείο μιας εναλλακτικής ζεύξης (Ζαβιτσάνου, 2008).

4.1.3 Μαρίνα Λευκάδας – Υφιστάμενη κατάσταση.

Το τουριστικό λιμάνι (Μαρίνα) της Λευκάδας βρίσκεται νοτιοανατολικά της πόλης της Λευκάδας, στο νότιο άκρο της παραλίας. Η χωροθέτησή της περιγράφεται στο Γ.Π.Σ. (1989) που είχε προηγηθεί.



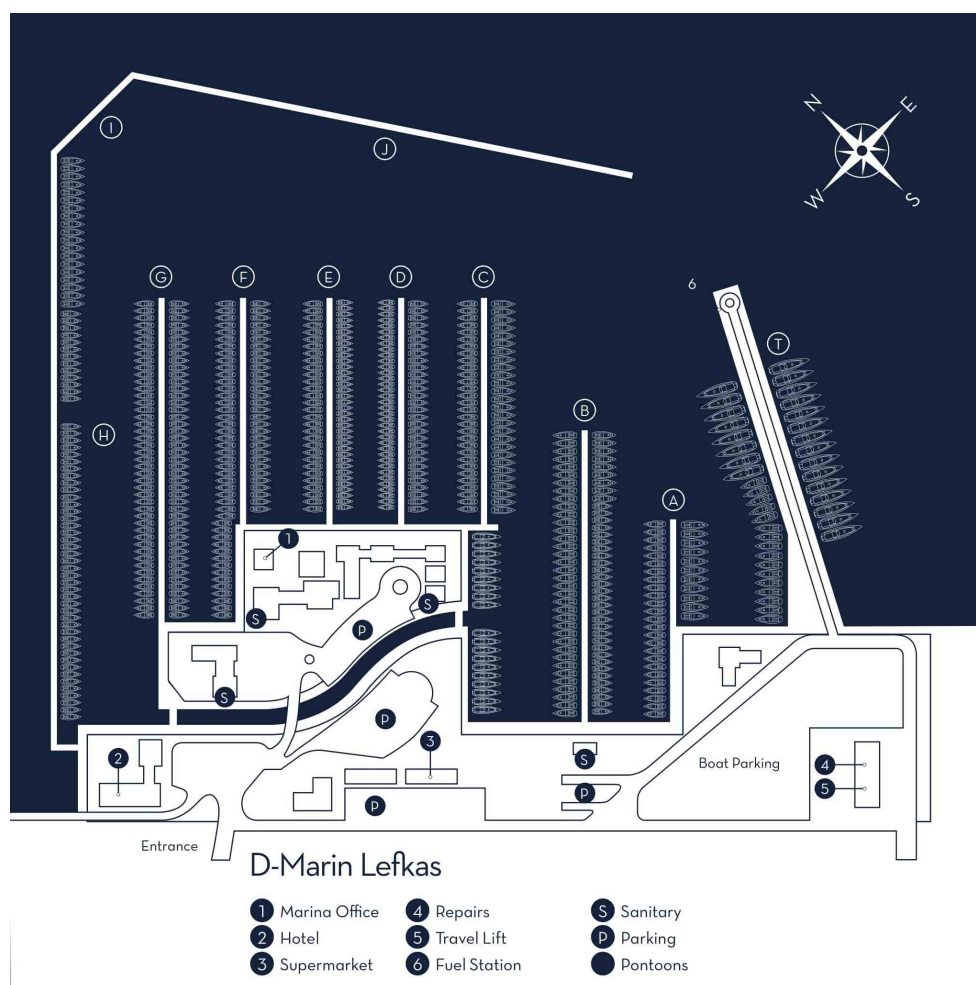
Εικόνα 8 Η μαρίνα της Λευκάδας ¹¹

Το τουριστικό λιμάνι (μαρίνα) στο νησί της Λευκάδας κατασκευάστηκε μεταξύ 1999 και 2003 από την εταιρεία MARINA LEFKADA S.A. Η εταιρεία έχει αδειοδοτηθεί για 40 χρόνια από την Παλαιά Νομαρχία Λευκάδας έναντι ετήσιας αμοιβής (πάγια έξοδα και ποσοστό επί του κύκλου εργασιών από τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στο λιμάνι σε ξηρά και θάλασσα) και έχει λάβει άδεια χρήσης του λιμανιού για 40 χρόνια έναντι ετήσιου τέλους. Η σύμβαση αυτή υπογράφηκε στις 17 Δεκεμβρίου 1999.

¹¹ <https://lefkadaports.gr/lefkada/>

Επί του παρόντος, η μαρίνα στο νησί της Λευκάδας διαθέτει 620 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη αναψυχής διαφόρων κατηγοριών και 280 θέσεις για χερσαία απόθεση. Έχει θαλάσσια έκταση περίπου 165 στρεμμάτων και χερσαία έκταση 72.236 τετραγωνικών μέτρων. Εκτός από τους χερσαίους χώρους απόθεσης σκαφών, η χερσαία έκταση περιλαμβάνει όλα τα κτίρια και τις άλλες εγκαταστάσεις που είναι απαραίτητες για την πλήρη εξυπηρέτηση των σκαφών και των τουριστών που επισκέπτονται τη μαρίνα, όπως διοικητικά γραφεία, ιατρείο, κέντρο πληροφοριών, ΑΤΜ τράπεζας και καταστήματα (για ναυτιλιακό εξοπλισμό και προμήθειες), shelter επισκευής σκαφών, εταιρείες ενοικίασης σκαφών, εστιατόρια και καφετέριες εσωτερικού και εξωτερικού χώρου, μικρά ξενοδοχεία με κολυμβητική δεξαμενή και χώροι υγιεινής, άνετος χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκούμενων κ.ά. Η μαρίνα στο νησί της Λευκάδας παρέχει ασφαλή ελλιμενισμό, καθώς και εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης, ύδρευσης και τηλεφωνίας για τα αγκυροβολημένα σκάφη, παροχή καυσίμων, συλλογή λυμάτων και πετρελαίου, καθώς και μεγάλης φέρουσας ικανότητας travel-lift και ράμπα για εύκολη ανύψωση και κατέλκυση σκαφών.

Η μαρίνα βρίσκεται στα νοτιοανατολικά της πόλης και έχει μήκος ακτογραμμής περίπου 1.280 μέτρα και θαλάσσια έκταση περίπου 165 στρέμματα. Η είσοδος στη λιμενική ζώνη της μαρίνας γίνεται από το κανάλι της Λευκάδας. Στη νοτιοδυτική πλευρά υπάρχει σταθερή προβλήτα μήκους 210 μ. και πλάτους 15 μ., η οποία χρησιμοποιείται για τον ελλιμενισμό σκαφών τόσο από την εσωτερική λιμενολεκάνη της Μαρίνας όσο και εξωτερικά, καθώς στην περιοχή δεν υπάρχει ανάπτυξη ισχυρού κυματισμού. Η χερσαία προβλήτα της μαρίνας περιβάλλεται από τη θάλασσα σε μήκος 1.280 μ. συνολικά (920 μ. για τη χερσαία προβλήτα και 360 μ. για την προσήνεμη προβλήτα). Η χωροστάθμηση στις σταθερές προβλήτες είναι +1,20 m, όπως και σε ολόκληρη τη μαρίνα, και το βάθος των υδάτων εξυπηρέτησης στο εσωτερικό ρης λιμενολεκάνης είναι -3,50 m.



Εικόνα 9 Χάρτης λειτουργιών της μαρίνας¹²

Ακόμη, η μαρίνα περιλαμβάνει τους ακόλουθους πλωτούς προβλήτες (από το βορρά προς το νότο), συνολικού μήκους 640 m, που είναι τοποθετημένοι κάθετα στα κρηπιδώματα της μαρίνας:

- ένα (1) πλωτό προβλήτα (A) μήκους 64 m, βόρεια του νότιου σταθερού μώλου.
- ένα (1) πλωτό προβλήτα (B) μήκους 180 m
- τέσσερις (4) πλωτούς προβλήτες (C,D, E,G) μήκους 135 m έκαστος,
- ένα (1) πλωτό προβλήτα (H) μήκους 190 m,

¹² https://www.d-marin.com/media/uploads/marina_layout_pdfs/d-marin_harita_2019_26x26_lefkas-1.pdf

- ένα (1) πλωτό προβλήτα (G) μήκους 64 m,
- ένα (1) πλωτό κυματοθραύστη-προβλήτα οριοθέτησης της λιμενολεκάνης στη βορινή πλευρά μήκους 680 m

Σε ολόκληρη της θαλάσσια ζώνη της μαρίνας το επιχειρησιακό ωφέλιμο βάθος είναι 3,50 m. Στο εσωτερικό της λιμενολεκάνης της μαρίνας εξασφαλίζεται κύκλος ελιγμών διαμέτρου 100 m. Στο άκρο της υπήνεμης προβλήτας, η οποία αποτελεί το νοτιοδυτικό όριο των υδάτων του λιμανιού, υπάρχει αντλία καυσίμων για τον ανεφοδιασμό των πλοίων και αντλία για την αποχέτευση, την απόρριψη αποβλήτων και ιζημάτων από πλοία με δεξαμενές αποθήκευσης. Συνεπώς, στο τέλος του προβλήτα υπάρχει ειδικός χώρος όπου μπορούν να ελλιμενίζονται σκάφη μήκους έως 25 μέτρων. Υπάρχει επίσης ένας δρόμος για την κυκλοφορία των οχημάτων εφοδιασμού στον διάδρομο της προβλήτας και μια επέκταση στο τέλος της προβλήτας για τη διευκόλυνση των ελιγμών των οχημάτων. Τέλος, ο σχεδιασμός της μαρίνας προβλέπει τη δυνατότητα ανέλκυσης και καθέλκυσης των σκαφών μέσω νηοδόχου με τη βοήθεια ανυψωτικού μηχανήματος travelift και ράμπας με τη βοήθεια τρέιλερ.

Η χερσαία έκταση της μαρίνας είναι 72.236 m², η οποία οριοθετείται από τη θάλασσα με τις προτεινόμενες λιμενικές εγκαταστάσεις (προβλήτα-πλωτός κυματοθραύστης και υπήνεμο μόλο). Αυτή η χερσαία έκταση περιλαμβάνει τα ακόλουθα κτίρια και άλλους χώρους, εσωτερικούς και εξωτερικούς, απαραίτητους για την εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας και την παροχή των καλύτερων δυνατών υπηρεσιών στους επιβάτες και τουρίστες που επισκέπτονται το λιμάνι:

- Πύργος ελέγχου
- Κτίριο πολλαπλών χρήσεων (γραφεία διοίκησης, γραφεία πληροφοριών, ιατρείο – πρώτες βοήθειες κλπ.)
- Συγκρότημα εστιατορίου, αναψυκτηρίου, πρακτορείων και εμπορικών καταστημάτων
- Κτίριο Ναυτικού Ομίλου
- Εκθετήριο πώλησης/ενοικίασης σκαφών

- Συγκρότημα καταστημάτων ναυτιλιακών ειδών και *super market*
- Μικρό ξενοδοχείο 50 κλινών
- Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις και σχολή ναυταθλητισμού
- Συγκροτήματα WC, ντους, πλυντηρίων και αποθήκευσης αποσκευών
- Κτίριο στεγασμένης συντήρησης και επισκευής σκαφών
- Υπαίθριο χώρο συντήρησης/επισκευής και διαχείρισης σκαφών συνολικής επιφάνειας 20 στρεμμάτων, επαρκή για 285 σκάφη διαφόρων μεγεθών
- Σταθμό καυσίμων
- Κτίριο εισόδου/φυλάκιο - Υποσταθμός Δ.Ε.Η. – Αντλιοστάσιο
- Πλήρες εσωτερικό οδικό δίκτυο και θέσεις στάθμευσης για 488 αυτοκίνητα
- Πράσινο και δενδροφυτευμένοι χώροι.

Το εσωτερικό τμήμα της μαρίνας διασχίζεται από ένα κανάλι που τη χωρίζει τη σε δύο τμήματα με διαφορετικές λειτουργίες και ταυτόχρονα συμβάλλει στην επικοινωνία της υδάτινης επιφάνειας στη θαλάσσια περιοχή της μαρίνας, παρέχοντας βελτιωμένη κυκλοφορία και αναγέννηση του νερού. Ο διάυλος έχει μήκος περίπου 185 m, είναι καμπύλος, πλάτος 7,00 m και βάθος 1,80 m. Αναλυτικότερα, η χερσαία περιοχή της μαρίνας αποτελείται από τρεις ζώνες, καθεμία από τις οποίες έχει διαφορετική λειτουργία:

- Η πρώτη ζώνη βρίσκεται στην κεντρική είσοδο του λιμανιού αναψυχής στα βόρεια και περιλαμβάνει ένα μικρό ξενοδοχείο 50 κλινών με τους απαραίτητους χώρους στάθμευσης και πρόσβασης.
- Η δεύτερη ζώνη βρίσκεται επίσης δίπλα στη νότια είσοδο του λιμανιού και περιλαμβάνει ένα κτίριο εκθετηρίου, ένα συγκρότημα λιανικής πώλησης, ένα συγκρότημα υπεραγοράς, μια παιδική χαρά, χώρο πρασίνου και ένα μεγάλο χώρο στάθμευσης.
- Η τρίτη ζώνη βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του καναλιού, στο ανατολικό άκρο του κεντρικού προβλήτα και περιλαμβάνει μια "πλατεία" με πύργο ελέγχου της μαρίνας, ένα εστιατόριο με θέα στο νησί της Λευκάδας και έναν

χώρο αναψυχής. Η "πλατεία" είναι επίσης προσβάσιμη από τη νοτιοδυτική πλευρά μέσω ενός ημιυπαίθριου διαδρόμου (στοά) από τον υπαίθριο χώρο που βρίσκεται δίπλα στον κεντρικό δρόμο πρόσβασης του συγκροτήματος. Αυτός ο μικρός υπαίθριος χώρος καταλαμβάνεται από κτίρια πολλαπλών χρήσεων (διοίκηση λιμένα, γραφεία ΕΟΤ, κέντρο υγείας κ.λπ.). Από την "πλατεία" στα νότια, η ακτογραμμή συνεχίζεται προς νότο και περικλείεται από ένα σύνολο κτιρίων με διάφορες υπαίθριες προεκτάσεις που σχηματίζουν εστιατόρια και εμπορικές εγκαταστάσεις. Στο βορειοδυτικό άκρο της ίδιας περιοχής, δίπλα στο κανάλι, βρίσκεται το κτίριο της Ναυτικής Λέσχης. Τέλος, στο κέντρο βάρους αυτής της περιοχής, υπάρχει ένας μεγάλος χώρος στάθμευσης για να καλύψει την αυξανόμενη ζήτηση για στάθμευση σε αυτή την περιοχή της μαρίνας.

Το οδικό δίκτυο της μαρίνας παρέχει άμεση πρόσβαση σε διάφορα σημεία της χερσαίας ζώνης και σε όλες τις θέσεις ελλιμενισμού. Ταυτόχρονα, υπάρχει καλή ροή κυκλοφορίας ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή χρήση όλων των λειτουργιών του λιμανιού. Το οδικό δίκτυο στη μαρίνα αποτελείται από δύο κύριους δρόμους που ξεκινούν από την κύρια είσοδο της μαρίνας και άλλους μικρότερους δρόμους. Ο πρώτος κύριος δρόμος πλάτους 7 μέτρων οδηγεί προς την κύρια χερσαία περιοχή της μαρίνας (ζώνη λειτουργίας 3) και διασχίζει μια γέφυρα πάνω από μια υδάτινη οδό. Ο δεύτερος κύριος δρόμος πλάτους 8 μέτρων οδηγεί στην περιοχή αποθήκευσης σκαφών στην ακτή.

Η κύρια είσοδος της μαρίνας βρίσκεται στη δυτική πλευρά του χώρου, περίπου 90 μέτρα από το βόρειο άκρο. Η είσοδος αυτή συνδέει το χώρο της μαρίνας με την προκυμαία του λιμανιού της Λευκάδας και τον παραλιακό δρόμο της πόλης, λειτουργώντας ως "πύλη" από το λιμάνι και την πόλη προς τη μαρίνα. Τέλος, στο νοτιοδυτικό άκρο της μαρίνας προβλέπεται η δυνατότητα μιας βοηθητικής εισόδου, η οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί κυρίως για τη διακίνηση βαρέων οχημάτων μεταφοράς και μεγάλων ρυμουλκούμενων ΑΕΠΟ για της Μαρίνα Λευκάδας, 2011).



Εικόνα 10 Περιοχή της μαρίνας¹³

Ο οδικός άξονας συνδέει τις δύο κύριες αρτηρίες της πόλης, την οδό Δημητρίου Γολέμη, την ανατολική παραλιακή οδό της πόλης (μέσω της οποίας διέρχονται τα περισσότερα οχήματα που εισέρχονται οδικώς στο νησί) και την οδό Φιλοσοφών, την περιφερειακή αρτηρία της πόλης. Συγκεκριμένα, εκτείνεται από τη συμβολή της παραλιακής οδού Δημητρίου Γολέμη με τις οδούς της πόλης Ηρώων Πολυτεχνείου και Αντωνίου Τσεβελέκη, όπου πρόσφατα κατασκευάστηκε κυκλικός κόμβος για τη διευκόλυνση και ρύθμιση της κυκλοφορίας, μέχρι το ανατολικό άκρο της οδού Φιλοσόφων.

Έτσι, η σημερινή λειτουργία του νέου οδικού άξονα μεταξύ της μαρίνας και των δημοτικών συνόρων παρέχει άμεση σύνδεση της μαρίνας με την ανατολική παραλιακή οδό της πόλης (και συνεπώς την οδική γέφυρα πρόσβασης στο νησί) και τη δημοτική περιφερειακή οδό, επιτρέποντας στα οχήματα που έρχονται από το εσωτερικό του νησιού να φτάσουν στη μαρίνα χωρίς να χρειαστεί να περάσουν από το κέντρο της

¹³ Google Earth, Επεξεργασία/

πόλης. Επιπλέον, στο νησί της Λευκάδας σχεδιάζεται στο μέλλον μια υποθαλάσσια σύνδεση, με τον περιφερειακό δρόμο (οδός Φιλοσόφων), ώστε τα οχήματα που ταξιδεύουν από την ηπειρωτική χώρα προς τη μαρίνα να μπορούν επίσης να φτάσουν στη μαρίνα χωρίς να περάσουν από την πόλη.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο νέος δρόμος μεταξύ της μαρίνας και του πολεοδομικού ορίου εντάσσεται στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης ανάπτυξης της περιοχής μεταξύ του χερσαίου ορίου της μαρίνας και των εγκεκριμένων πολεοδομικά οικοδομικών νησίδων. Συγκεκριμένα, η περιοχή μεταξύ του ορίου της μαρίνας και του νέου αυτού δρόμου (πλάτους περίπου 25 μέτρων) έχει πρόσφατα διαμορφωθεί με πεζόδρομους, ποδηλατόδρομους, ανοιχτά κανάλια για την απορροή των ομβρίων υδάτων και μια μεγάλη ζώνη πρασίνου με φύτευση θάμνων. Η αναβάθμιση της περιοχής δυτικά της μαρίνας, συμβάλει στη μερική βελτίωση του κυκλοφοριακού περιβάλλοντος (οδηγοί, πεζοί και ποδηλάτες) συμβάλλοντας αποφασιστικά στη βελτίωση των συνθηκών πρόσβασης στη μαρίνα (ΑΕΠΟ για τη Μαρίνα Λευκάδας, 2011).

Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για τη Μαρίνα Λευκάδας περιλαμβάνει μια σειρά από συστάσεις και περιβαλλοντικούς όρους που προορίζονται για την ελαχιστοποίηση της επίδρασης του έργου στο φυσικό περιβάλλον. Η ανάλυση του έργου αποκαλύπτει ότι έχουν προταθεί μέτρα για την αντιμετώπιση και τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων καθώς και για την αντιστάθμισή τους όπου αυτό είναι εφικτό. Για παράδειγμα προβλέπεται η λήψη μέτρων για την προστασία της ποιότητας του νερού και των ιζημάτων κατά την κατασκευή και λειτουργία της μαρίνας. Αυτά περιλαμβάνουν τη συλλογή και κατάλληλη διαχείριση λυμάτων και λιπαντελαίων, καθώς και την ανανέωση των νερών στη μαρίνα για την αποφυγή δημιουργίας στάσιμων νερών. Επιπρόσθετα, η περιβαλλοντική μελέτη επισημαίνει ότι οι επιπτώσεις στη θαλάσσια και χερσαία χλωρίδα και πανίδα θα πρέπει να περιορίζονται μέσω της ελαχιστοποίησης της παρέμβασης στο φυσικό περιβάλλον και της διατήρησης της υφιστάμενης ακτογραμμής όπου είναι δυνατόν.

Γενικά, οι περιβαλλοντικοί όροι και οι συστάσεις που περιλαμβάνονται στη ΜΠΕ φαίνεται να αποτελούν μέρος ενός σχεδίου για την υλοποίηση του έργου με υπεύθυνο και βιώσιμο τρόπο. Ωστόσο, η πραγματική εφαρμογή και η επίδραση αυτών των μέτρων εξαρτάται από τη συνεπή και αποτελεσματική εφαρμογή τους κατά την

κατασκευή και λειτουργία της μαρίνας. Παρά τις προβλέψεις και τους περιβαλλοντικούς όρους που περιλαμβάνονται στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για τη Μαρίνα Λευκάδας, η πραγματικότητα αποκαλύπτει ότι πολλά από αυτά τα μέτρα δεν έχουν εφαρμοστεί αποτελεσματικά ή δεν τηρούνται συνεπώς. Αυτό οδηγεί σε σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ιδιαίτερα στην ποιότητα του νερού και το φυσικό περιβάλλον της περιοχής. Για παράδειγμα, η απελευθέρωση ρυπογόνων ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον λόγω ανεπαρκούς διαχείρισης ή ελλιπούς εφαρμογής των προβλεπόμενων μέτρων για την προστασία των ιζημάτων και την καθαριότητα των νερών ή οι η ανεπαρκής ρύθμιση της ανανέωσης των νερών έχουν συμβάλει στη δημιουργία στάσιμων νερών, επηρεάζοντας την οικολογική ισορροπία και αυξάνοντας την ευπάθεια του οικοσυστήματος.

Επιπρόσθετα, η αδυναμία επιβολής και τήρησης των περιβαλλοντικών κανονισμών ενδέχεται να οδηγήσει σε συνεχιζόμενη ρύπανση και υποβάθμιση του περιβάλλοντος, παρά τις αρχικές προθέσεις για περιβαλλοντικά βιώσιμη ανάπτυξη. Αυτά τα ζητήματα δείχνουν μια σημαντική απόκλιση μεταξύ των προβλέψεων της ΜΠΕ και της πραγματικής εφαρμογής τους στην πράξη, επισημαίνοντας την ανάγκη για πιο αυστηρή παρακολούθηση, καλύτερη διαχείριση και αυξημένη δέσμευση από τις τοπικές αρχές για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας και της περιβαλλοντικής προστασίας.

4.2 Ανάλυση συνεντεύξεων

Αυτή η εργασία αποτελεί μια ποιοτική ερευνητική προσέγγιση, επιτρέποντας την εξερεύνηση εις βάθος των απόψεων των αρμόδιων και σχετικών φορέων για το λιμάνι της Λευκάδας. Η κύρια μέθοδος έρευνας που χρησιμοποιήθηκε είναι οι ημι-δομημένες συνεντεύξεις, οι οποίες επιτρέπουν έναν ευέλικτο και διαδραστικό διάλογο με τους συμμετέχοντες. Τα δεδομένα της συνέντευξης θα μεταγραφούν και θα αναλυθούν θεματικά για τον εντοπισμό προτύπων και θεμάτων, παρέχοντας μια ολοκληρωμένη κατανόηση της τρέχουσας κατάστασης.

Στην παρούσα μελέτη επιλέχθηκε ως μέθοδος ανάλυσης των πρωτογενών δεδομένων της συνέντευξης η θεματική ανάλυση. Η ανάλυση αυτή επιχειρεί να συλλάβει τους τρόπους με τους οποίους άτομα ή ομάδες προσδίδουν νόημα στον κοινωνικό τους κόσμο και οικοδομούν τη βιωμένη εμπειρία τους σχετικά με το εξεταζόμενο φαινόμενο (Smith, Flowers & Larkin, 2009). Στην παρούσα έρευνα ακολουθήθηκαν τα εξής βήματα κατά την ανάλυση των πρωτογενών δεδομένων των συνεντεύξεων (Braun & Clarke, 2021):

- 1ο Βήμα: Μετεγγραφή - Απομαγνητοφώνηση του υλικού των συνεντεύξεων ακολουθώντας τους κανόνες της σημειογραφίας και πολλαπλό διάβασμα του υλικού παράλληλα με περιγραφικές σημειώσεις των πιο καίριων σημείων.
- 2ο Βήμα: Προσδιορισμός των αναδυόμενων θεμάτων, ως κεντρικοί άξονες των αποτελεσμάτων. Ειδικότερα εντοπίστηκαν και συγκεντρώθηκαν τα αποσπάσματα που αντιστοιχούν σε κάθε ερευνητικό ερώτημα.
- 3ο Βήμα: Κωδικοποίηση – Αποδίδεται δηλαδή εννοιολογικός προσδιορισμός στα δεδομένα, μέσα από περιγραφικούς ή ερμηνευτικούς κωδικούς.
- 4ο Βήμα: Μετάβαση από τους κωδικούς στα θέματα, τα οποία είναι αυτόνομες έννοιες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως απαντήσεις των ερευνητικών ερωτημάτων.
- 5ο Βήμα: Παρουσίαση των ευρημάτων

Έγιναν συνεντεύξεις με προνομιακούς πληροφορητές, στελέχη της αυτοδιοίκησης και φορέων που σχετίζονται με τη διαχείριση του λιμανιού και της μαρίνας και ειδικούς για τα θέματα της λιμενικής ζώνης. Πρόκειται για άτομα που έχουν συμμετοχή στη χάραξη στρατηγικής και στη λήψη αποφάσεων για θέματα της πόλης και της λιμενικής ζώνης και συνεπώς έχουν συμπυκνωμένη γνώση για τις επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού.

Πιο συγκεκριμένα στην παρούσα έρευνα έλαβαν χώρα 9 συνεντεύξεις στους εξής αρμόδιους και σχετικούς με το θέμα φορείς :

1. Αραβανής Κωνσταντίνος, πρώην Νομάρχης και Δήμαρχος Λευκάδας
2. Παπαϊωάννου Αναστάσιος, base manager εταιρείας ενοικιάσεων σκαφών με έδρα τη Λευκάδα,
3. Χαράλαμπος Καλός, πρώην Δήμαρχος της Λευκάδας
4. Τσιλιγιάννης Χρήστος, Δρ. Χημικός Μηχανικός, συντάξας μελετών του Δήμου στην περιοχή ενδιαφέροντος,
5. Μεσσήνης Διονύσιος, Πολιτικός Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος και πρώην Αντιδήμαρχος,
6. Κατηφόρης Χρήστος, Πολιτικός Μηχανικός και πρώην Αντιδήμαρχος Πολεοδομίας και Χωροταξίας,
7. Καρβούνης Σπυρίδων, Πολιτικός Μηχανικός πρώην Πρόεδρος Διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λευκάδας,
8. Δρακονταειδής Κωνσταντίνος, Πρώην Δήμαρχος Λευκάδας
9. Δαλλός Σπυρίδων, Διευθυντής Μαρίνας Λευκάδας.

Τα άτομα αυτά αποτέλεσαν το δείγμα της παρούσας έρευνας, ενημερώθηκαν ότι θα ηχογραφηθεί η συζήτηση και συμφώνησαν να αναγραφεί το ονοματεπώνυμο και η ιδιότητά τους στη παρούσα διπλωματική εργασία. Στην αρχή της συζήτησης παρουσιάστηκε το θέμα της παρούσας έρευνας καθώς και αναλύθηκε στους ερωτώμενους ο σκοπός της έρευνας αυτής.

Η παρούσα συνέντευξη στηρίχτηκε σε 7 θεματικούς άξονες που είναι οι εξής:

- A. Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον
- B. Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη
- Γ. Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις
- Δ. Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις
- E. Πολιτική και Κανονισμοί
- ΣΤ. Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών
- Z. Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι απαντήσεις των συνεντευξιαζόμενων ανά ερώτηση.

Ερώτηση	Θέματα	Χωρία από τις συνεντεύξεις
	1 ^{ος} Θεματικός Άξονας: Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον	
1. Ποιες πιστεύετε είναι οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα και πώς έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου;	<p>Η αύξηση των σκαφών δημιουργεί τεράστια προβλήματα</p> <p>Ο στόλος έχει πενταπλασιαστεί χωρίς να γίνουν υποδομές</p> <p>Ρύπανση, κυρίως των παράκτιων περιοχών και των κλειστών όρμων</p> <p>Εξαφάνιση θαλάσσιων ειδών</p> <p>Κυκλοφοριακό ζήτημα και έλλειψη υποδομών στο οδικό δίκτυο</p>	<p>Σ1: Στην Μαρίνα της πόλης τηρούνται οι προδιαγραφές, δυστυχώς όμως η αύξηση των σκαφών δημιουργεί τεράστια προβλήματα στο λιμάνι της Λευκάδας, με αποτέλεσμα μπροστά στο λιμάνι της Λευκάδας, στην είσοδο της πόλης να είναι σήμερα ένας χώρος ναυπηγοεπισκευαστικός, ένας χώρος με αυτοκίνητα που μπεινοβγαίνουν να επισκευάσουν τα σκάφη, να καθαρίσουν, να βγάλουν σεντόνια από τα σκάφη, κάτι το οποίο είναι αισθητά αλλά και λειτουργικά εντελώς αρνητικό τόσο για το κέντρο της πόλης και την είσοδο της πόλης, όσο και για το ίδιο το κεντρικό Λιμάνι. Αυτός ο τρόπος διαχείρισης των σκαφών στο λιμάνι επεκτείνεται και στο δρόμο του κάστρου όπου εκεί κακώς μπαίνουν πλωτές προβλήτες, καθ' ότι είναι Εθνικό οδικό δίκτυο και δημιουργείται και εκεί το ίδιο πρόβλημα. Υπάρχει αυξημένη και ρύπανση λόγω ανεξέλεγκτων και μη οργανωμένων καταστάσεων.</p> <p>Σ2: Είναι πολύ φυσικό νομίζω, όταν ο στόλος μέσα στην τελευταία πενταετία έχει πενταπλασιαστεί και συγχρόνως δεν έχουν γίνει κάποιες</p>

	Έλλειψη νερού	<p>υποδομές ώστε να αποφευχθεί η ρύπανση που φυσιολογικά έρχεται μέσα από τη χρήση οποιουδήποτε θαλάσσιου μέσου, σίγουρα έχει αρχίσει να επιβαρύνεται και το περιβάλλον με διάφορους τρόπους.</p> <p>Σ3: Είναι γεγονός ότι υπάρχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον, στο θαλάσσιο περιβάλλον από την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, και αυτό έχει να κάνει κυρίως με την ρύπανση, κυρίως των παράκτιων περιοχών και των κλειστών όρμων, που η Λευκάδα έχει πάρα πολλούς.</p> <p>Σ4: Οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα είναι καταστροφικές για την εσωτερική θάλασσα της Λευκάδας που ρυπαίνεται από τα υγρά απόβλητα των σκαφών, σεντίνες, λάδια, πετρέλαιο, μικροπλαστικά, χρώματα, βαρέα μέταλλα και χημικά τουαλέτας. Ήδη έχουν εξαφανισθεί θαλάσσια είδη από τη διώρυγα της Λευκάδας, ενώ ο πυθμένας της έχει καταστεί νεκρή λάσπη. Η θάλασσα στην ανατολική ακτή, η οποία ακόμη δεν έχει αποχετευτικό δίκτυο, είναι πλέον επικίνδυνα ρυπασμένη και μολυσμένη από λύματα με υψηλό κίνδυνο μολυσματικών ασθενειών (οφθαλμικών, δερματικών παθήσεων κ.α.).</p>
--	---------------	---

		<p>Σ5: Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι προφανείς όταν επισκεφτεί κανείς το λιμάνι, τη χερσαία ζώνη Λιμένα. Στην οδό Γολέμη (κύρια οδός του Λιμανιού) και στο θαλάσσιο μέτωπο που έχουν αναπτυχθεί προβλήτες, οι οποίες έχουν αναπτυχθεί ακόμα και στον Εθνικό δρόμο, μετά την γέφυρα του ‘Ποντε’.</p> <p>Σ6: Δεν υπάρχει ένας σχεδιασμός. Το νησί δεν ήταν έτοιμο όταν άνοιξε η αγορά του ως προορισμός θαλάσσιου τουρισμού και κυρίως αναπτύχθηκε περισσότερο από μία ερασιτεχνική ιδιωτική πρωτοβουλία. Ένα κλασικό μέτρο προβλήματος είναι η διάσημη παραλία στο Πόρτο Κατσίκι, που εκεί ο δήμος θα έπρεπε να έχει φτιάξει ένα πιο άνετο οδικό δίκτυο και μια συγκοινωνία, ένα μέσο μαζικής εξυπηρέτησης, γιατί τον Ιούλιο-Αύγουστο-Σεπτέμβρη θα αφήσεις το αμάξι τουλάχιστον στα 2 χιλιόμετρα μακριά από το πρώτο σκαλοπάτι της παραλίας και θα αναγκαστείς να περπατήσεις δύο & τρία χιλιόμετρα, όπου πέραν από το αδιαχώρητο εκεί υπάρχει και πρόβλημα προστασίας της ζωής.</p>
--	--	---

		<p>Σ7: Ο θαλάσσιος τουρισμός οδήγησε στο να συγκεντρωθεί μεγάλη δραστηριότητα στο λιμάνι, να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας πολλές στο λιμάνι, ειδικά στη Λευκάδα με τη δημιουργία της Μαρίνας, που ουσιαστικά είναι μία Μαρίνα πόλης, δηλαδή πολύ κοντά στην πόλη. Δημιουργήθηκαν πολλές θέσεις εργασίες με αρκετά έσοδα και για το δήμο αλλά και για τους πολίτες. Οσον αφορά τις περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις είναι ότι εκεί έχουμε ένα πρόβλημα. Δεν ξέρω πόσο καλά γίνεται ο έλεγχος σχετικά με τα απόβλητα των πλοίων. Εκεί είναι ένα μεγάλο πρόβλημα, όπου η νομοθεσία φυσικά να υπάρχει, αλλά δεν ξέρω κατά πόσο τηρείται και πόσο υπάρχει αυστηρότητα στην εφαρμογή της.</p> <p>Σ8: Κατά τη γνώμη μου μέχρι στιγμής σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον ανατολικό άξονα, γιατί κυρίως για αυτόν συζητούμε, δηλαδή στο στενό μεταξύ Λευκάδας και Αιτωλοακαρνανίας, πολύ σοβαρές επιπτώσεις περιβαλλοντικές δεν υπάρχουν. Άρχισαν όμως τα πρώτα δείγματα. Οι επιπτώσεις όμως δεν έχουν να κάνουν με τα σκάφη τα ιστιοπλοϊκά που συνήθως είναι το 80% τα μικρά ιστιοπλοϊκά σκάφη του τουρισμού, αλλά έχουνε να κάνουνε και με τα μεγάλα σκάφη γραμμής που δημιουργούν πρόβλημα στη δυτική Ακτή της Λευκάδας, με διάφορους</p>
--	--	--

		<p>τρόπους που λίγο-πολύ είναι γνωστοί. Πρόβλημα περιβαλλοντικό εντοπίζω σε μία περιοχή, την περιοχή του κόλπου του Βλυχού, όπου τα σκάφη αγκυροβολούν αρόδου..</p> <p>Σ9: Ο όγκος απορριμμάτων, ανακυκλώσιμων ή μη, καθώς και των επικίνδυνων υλικών διαχειρίζονται με τον ίδιο τρόπο όλα αυτά τα χρόνια, παρόλη την αύξησή τους σε όγκο. Οι πλωτές προβλήτες που τοποθετούνται στον λιμένα Λευκάδας (αλλά και σε όλα τα μικρά λιμάνια) δεν πληρούν καμία περιβαλλοντική διαχείριση αφού δεν υποχρεούνται στην σύνταξη μελέτης Περιβαλλοντικών επιπτώσεων.</p>
2. Γνωρίζετε αν λαμβάνονται κάποια μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;	<p>Δεν υπάρχουν μέτρα από τους επίσημους φορείς</p> <p>Βιοδιασπώμενα καθαριστικά από ιδιωτική πρωτοβουλία</p>	<p>Σ1: Αυτή η υπερκυκλοφορία σκαφών πάντοτε δημιουργεί και περιβαλλοντικά προβλήματα, τα οποία πολλές φορές και νομίζω και στην περίπτωση της Λευκάδας δεν μπορούν όλα να ελεγχθούν.</p> <p>Σ2: Από τους επίσημους φορείς δεν έχουμε δει ακόμα καμία κίνηση, δεν νομίζω ότι το έχουν λάβει καν υπόψη τους, τουλάχιστον έμπρακτα, μπορεί να το έχουνε-έχουμε όλοι στο μυαλό μας αλλά έμπρακτα δεν νομίζω ότι</p>

	<p>δοκιμές πρακτικής εφαρμογής αντιμετώπισης ναυαγίων και γενικότερων μολύνσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον</p>	<p>κάνεις έχει ξεκινήσει. Σε επίπεδο ιδιωτικών επιχειρήσεων, δεν θα πω φορέων αλλά κυρίως στις μικρές επιχειρήσεις, μπορεί να κάνουμε μία προσπάθεια σιγά-σιγά κάποιοι από μας να πλένουμε τουλάχιστον με βιοδιασπώμενα καθαριστικά, που είναι κάτι που άμεσα το βλέπουμε γύρω μας εκείνη την ώρα, αλλά δεν νομίζω ότι έχει προχωρήσει αυτό να γίνει μία καθολική συνείδηση και πάνω στην ένταση της δουλειάς νομίζω ότι οι περισσότεροι δεν το τηρούν, ούτε εκπαιδευμένα είναι τα συνεργεία, ούτε οι άνθρωποι οι οποίοι εργάζονται σε αυτά, ούτε υπάρχει κάποια ενημέρωση και κάποια έτσι ας το πούμε πίεση από τους φορείς ώστε να υλοποιηθούν τέτοιου είδους πράγματα.</p> <p>Σ3: Γνωρίζω ότι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο που έχει την ευθύνη των χερσαίων ζωνών σε διάφορες περιοχές στη Λευκάδα, σε συνεργασία με το λιμεναρχείο αλλά και με την Μαρίνα της Λευκάδας, πραγματοποιούν σε ετήσια βάση δοκιμές πρακτικής εφαρμογής αντιμετώπισης ναυαγίων και γενικότερων μολύνσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον, ακριβώς για την πρόληψη της επέκτασης της μόλυνσης τη στιγμή κατά την οποία θα συμβεί ένα ατυχές γεγονός.</p>
--	---	--

		<p>Σ4: Τα μέτρα που λαμβάνονται είναι αναποτελεσματικά και χωρίς έλεγχο, ενώ συνεχώς προστίθεται φορτίο.</p> <p>Σ5: Δεν γνωρίζω. Εάν υπάρχουν δεν τα είδα.</p> <p>Σ6: Υποτυπώδη είναι τα ενεργήματα που ασκούνται και κυρίως έχει να κάνει τυχηματικά, δηλαδή όταν συμβεί κάποιο ατύχημα να ξεκινήσουμε να κάνουμε κάποια πράγματα, βασικά αντιμετώπισης του γεγονότος. Σχεδιασμός που να μπορεί να προλαμβάνει και να θεραπεύει παθολογένειες δεν υπάρχει.</p> <p>Σ7: Δυστυχώς δεν νομίζω ότι λαμβάνεται κάποια μέτρα. Ειδικά στη πόλη της Λευκάδας η προσπάθεια που επιχειρείται με το Master Plan, όταν ολοκληρωθεί, τότε θα μουν κάποιοι κανόνες και κάποιοι όροι και ελπίζω ότι τότε θα λειτουργήσει και το λιμάνι πιο αποδοτικά.</p> <p>Σ8: Μέτρα δεν έχω υπόψη μου να λαμβάνονται, και είμαι σίγουρος ότι δεν λαμβάνονται.</p>
--	--	---

		<p>Σ9: Λόγω της νομοθεσίας οι προσωρινές πλωτές προβλήτες δεν υποχρεούνται να διαθέτουν ΜΠΕ. Το δε σχέδιο Διαχείρισης αποβλήτων του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου τις περιλαμβάνει, άρα όσον αφορά τα απόβλητα έχει προβλεφθεί η διαχείρισή τους. Παραταύτα λόγω των ελλειπών υποδομών, όπως κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής, χώροι στάθμευσης κτλ, υπάρχει σίγουρα αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον.</p>
<p>3. Από όσο γνωρίζετε υπάρχουν λύσεις στο φαινόμενο του «υπερτουρισμού» στο νησί;</p>	<p>Όχι γιατί είναι συνδεδεμένη με τη στεριά</p> <p>Θα πρέπει να αποτυπωθεί η φέρουσα ικανότητα του νησιού</p> <p>Με πρόστιμα</p> <p>Ο Δήμος θα πρέπει να σχεδιάσει θεραπεύοντας</p>	<p>Σ1: Νομίζω ότι η Λευκάδα με την ιδιαιτερότητα που έχει να είναι ένα "στεριανό" νησί, προσδεμένο στην Ακαρνανική Ακτή, με την τόσο εύκολη πρόσβαση από τους οδικούς άξονες οι οποίοι ολοκληρώθηκαν και ολοκληρώνονται αυτή την περίοδο, είναι το κέντρο της Μέσο-Δυτικής Ελλάδας, όταν χρονικά σε 4 ώρες έρχεσαι από τη Θεσσαλονίκη, σε 3:30 από την Αθήνα και συνυπολογίζοντας και τα ενδιάμεσα μέρη, αυτό σημαίνει ότι δίνεται η δυνατότητα να αναπτυχθεί και ο ημερήσιος τουρισμός ο οποίος δεν μπορεί να ελεγχθεί. Αυτός ο ημερήσιος τουρισμός παράγει περισσότερα προβλήματα από όσα οικονομικά θετικά στοιχεία μπορεί να δημιουργήσει.</p>

	<p>παθογένειες και φυσικά σχεδιάζοντας για το μέλλον</p> <p>Με έργα π.χ για την καλύτερη ύδρευση</p> <p>Σωστό σχεδιασμό και τη χωροθέτηση κατάλληλων χώρων, για την εξυπηρέτηση των σκαφών.</p>	<p>Σ2: Νομίζω ότι αυτή τη στιγμή διαπιστώνουμε το πρόβλημα. Όταν έχεις ένα πρόβλημα θεωρητικά υπάρχει και λύση, αλλά δεν έχω δει ακόμα, ούτε προτάσεις, αν και κάποιες γίνονται χωρίς όμως να είμαι σίγουρος ότι απαραίτητα αποτελούν λύση, αλλά σίγουρα δεν έχουν βρεθεί λύσεις.</p> <p>Σ3: Το φαινόμενο του υπερτουρισμού είναι κάτι το οποίο συμβαίνει αυτή τη στιγμή στο νησί μας, στο Δήμο μας και για να υπάρξουν και οι λύσεις σε αυτό το φαινόμενο θα πρέπει να αποτυπωθεί η φέρουσα ικανότητα τόσο στη στεριά όσο και στη θάλασσα, γιατί είναι αλήθεια ότι ο θαλάσσιος τουρισμός στην Λευκάδα είναι σε μια πολύ μεγάλη τροχιά ανάπτυξης και οι πιέσεις οι οποίες ασκούνται για όλο και περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού είναι γεγονός.</p> <p>Σ4: Ναι, υπάρχουν λύσεις αλλά πρέπει να αποτελέσουν μέρους σχεδίου θεσμικά εγκεκριμένου και επιβεβλημένου με βεβαιούμενα πρόστιμα.</p> <p>Σ5: Το φαινόμενο του υπερτουρισμού δεν ισχύει μόνο η Λευκάδα, αλλά για ολόκληρες περιοχές που έχουν μεγάλη τουριστική κίνηση και οι λύσεις</p>
--	---	---

		<p>υπάρχουν όταν πρωτίστως σέβεται αυτούς που μένουν στον τόπο τους, τους μόνιμους κατοίκους, τον ίδιο τον τόπο και δεν αντιμετωπίζει μόνο τον τουρίστα σαν κάποιον θα σου δώσει χρήματα για να δουλέψεις πάρα πολύ σκληρά το καλοκαίρι και να μην δουλέψεις το χειμώνα.</p> <p>Σ6: Είναι σαφές ότι το νησί έχει ξεπεράσει τις αντοχές του, έχει ξεπεράσει τη χωρητικότητα του και δεν την έχει ξεπεράσει κάτι λίγο. Μπορώ να πω ότι αν υπάρχει μία χωρητικότητα Α αυτή σήμερα έχει ξεπεράσει και το 2Α και κυρίως τους μήνες Ιούλιο-Αύγουστο και σίγουρα το Σεπτέμβριο. Λύσεις σε αυτό; Σε πρώτη φάση ο Δήμος θα πρέπει να σχεδιάσει θεραπεύοντας παθογένειες και φυσικά σχεδιάζοντας για το μέλλον. Αυτό είναι πάρα πολύ δύσκολο. Άλλο το θεραπεύω μία παθογένεια, γιατί έλειψε ένας σχεδιασμός πριν από κάποια χρόνια και άλλο είναι προδιαγράψω το μέλλον που θέλω. Εδώ ο Δήμος όμως αναγκαστικά μαζί και η περιφέρεια, σε πρώτη φάση ο Δήμος γιατί σε αυτόν πέφτει το κύριο μέλημά και η κύρια ευθύνη.</p> <p>Σ7: Όχι. Δεν υπάρχουν γιατί η Λευκάδα έχει το μειονέκτημα και πλεονέκτημα ταυτόχρονα να έχει οδική σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα.</p>
--	--	---

		<p>Με την οδική σύνδεση είναι ανεξέλεγκτη και εντελώς ακαθόριστη η εισροή των επισκεπτών. Σε κάθε νησί ξέρεις ότι έχεις τόσα ferry boat, τόσα αυτοκίνητα μπορούν να μπουν, έχεις ένα μέγιστο αριθμό. Εδώ δεν το ξέρεις.</p> <p>Σ8: Ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η έλλειψη του νερού, που μπορεί να αντιμετωπισθεί με ένα έργο το οποίο δυστυχώς, ενώ έχει δημοπρατηθεί έχει κοπεί η χρηματοδότηση. Ελπίζουμε ότι θα προχωρήσει και αναφέρομαι στο έργο για την μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων νερού από τον Άγιο Γεώργιο του Λούρου στη Λευκάδα.</p> <p>Σ9: Οι λύσεις μπορεί να «βρεθούν» με τον σωστό σχεδιασμό και τη χωροθέτηση κατάλληλων χώρων, για την εξυπηρέτηση των σκαφών.</p>
	2 ^{ος} Θεματικός Άξονας: Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη	
4. Πώς πιστεύετε ότι έχει επηρεάσει ο θαλάσσιος τουρισμός τη χωρική	Θετικά	<p>Σ1: Σίγουρα έχει επηρεάσει θετικά, αλλά πάντοτε μία θετική εξέλιξη όταν γίνεται και με "υπερβάλλοντα" τρόπο δημιουργεί και προβλήματα.</p>

<p>ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας;</p>	<p>Περιβαλλοντικά προβλήματα</p> <p>Κυκλοφοριακά προβλήματα</p> <p>Προβλήματα ύδρευσης, καθαριότητας και σκουπιδιών</p> <p>Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού έχει επίδραση στη χωρική ανάπτυξη και στον πολεοδομικό σχεδιασμό, τόσο της πόλης όσο και του νησιού γενικότερα.</p> <p>Παραλίες και κόλποι με εξαιρετική φυσική ομορφιά έχουν χτισθεί άναρχα κα χωρίς υποδομές</p>	<p><i>Προβλήματα περιβαλλοντικά, κυκλοφοριακά, ύδρευσης, καθαριότητας, σκουπιδιών κτλ.</i></p> <p><i>Σ2: Πολεοδομικά η Λευκάδα δεν είναι ένα νησί το οποίο είχε συγκεκριμένο πλάνο. Αναπτύχθηκε απότομα τις δεκαετίες του '80 και του '90, διατηρώντας για πολλά χρόνια υψηλά ποσοστά σε νέες άδειες ανοικοδόμησης και χωρίς να λαμβάνει τόσο υπόψη της ότι θα έχει να εξυπηρετήσει και θαλάσσιο τουρισμό συγκεκριμένου τύπου.</i></p> <p><i>Σ3: Πάρα πολλές κοινότητες, όπως είναι η Νικιάνα, το Νυδρί, το Βλυχό, η Βασιλική όπου αναπτύσσονται υποδομές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, βλέπουμε ότι χρόνο με το χρόνο αναπτύσσονται χωροταξικά και πληθυσμιακά, όπως επίσης και η πόλη της Λευκάδας με την ανάπτυξη της Μαρίνας. Άρα μπορούμε να πούμε ναι, ότι είναι η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού έχει επίδραση στη χωρική ανάπτυξη και στον πολεοδομικό σχεδιασμό, τόσο της πόλης όσο και του νησιού γενικότερα.</i></p>
---	--	---

	<p>Άναρχη κατάσταση</p> <p>Η πόλη της Λευκάδας λόγω της ιδιαιτερότητας (άνευ δυνατότητας επέκτασης του αστικού χώρου) έχει επιβαρυνθεί χωροταξικά</p>	<p>Σ4: Η επίδραση στην πόλη και στους παραθαλάσσιους οικισμούς είναι έντονη. Έχουν αλλάξει ριζικά το χαρακτήρα της Λευκάδας ως νησί και ως χρήση από τον άνθρωπο. Παραλίες και κόλποι με εξαιρετική φυσική ομορφιά έχουν χτισθεί άναρχα κα χωρίς υποδομές (π.χ. αποχέτευση). Η οπτική όχληση είναι υψηλότερη όπως για παράδειγμα στην ανατολική ακτή με πολυώροφες οικοδομές μπροστά στη θάλασσα και τους κοντινούς ορεινούς οικισμούς.</p> <p>Σ5: Επομένως θεωρώ ότι ο θαλάσσιος τουρισμός σε ότι αφορά την περίπτωση της Μαρίνας, έχει επηρεάσει θετικά τη χωροταξική ανάπτυξη της Λευκάδας και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της, αλλά σε ότι αφορά όλες τις υπόλοιπες δραστηριότητες οι οποίες γίνονται ανεξέλεγκτες με μοναδικό κριτήριο το κέρδος, φυσικά το επηρεάζουν αρνητικότητα. Εκτός από τα σκάφη στο λιμάνι υπάρχουν και τα kite τα οποία αναπτύσσονται στη περιοχή της Γύρας (παραλία Αγ. Ιωάννης - ανεμόμυλοι) με πάρα πολύ αρνητικές συνέπειες. Ο καθένας σταματάει όπου θέλει, όπου θέλει κάνει kite, μπορεί να μπει ακόμα με τις σανίδες στο ιχθυοτροφείο, στον Αβλέμωνα. Κατά τη γνώμη μου δεν υπάρχει έλεγχος σε οτιδήποτε γίνεται.</p>
--	---	--

		<p>Σ6: Η πόλη της Λευκάδας διπλασιάστηκε πολεοδομικά από την κατασκευή της Μαρίνας και μετά. Λογικό διότι μια Μαρίνα πέρα από αυτή καθ' αυτή την εξυπηρέτηση στη θάλασσα, συγκεντρώνει και ένα σύνολο δραστηριοτήτων προκειμένου να λειτουργήσει πχ, συντηρήσεις σκαφών στη ξηρά που δεσμεύουν μεγάλες εκτάσεις. Στη χερσαία τουριστική ανάπτυξη της πόλης προστέθηκε και η θαλάσσια τουριστική ανάπτυξη. Μοιραία οδήγησε σε σένα διπλασιασμό της πόλης, αυτής καθ' αυτής της πόλης. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός έγινε ερήμην του χωροταξικού σχεδιασμού, γιατί αυτό έγινε στη Λευκάδα, ο πολεοδομικός σχεδιασμός σε όλο το νησί αναπτύχθηκε σπασμωδικά, χωρίς να υπάρξει μια ευρύτερη χωροταξική οργάνωση, όπου θα οδηγούσε τα πράγματα στο τι πολεοδομική ανάπτυξη θα κάνουμε. Η επιρροή του θαλάσσιου τουρισμού, των θαλάσσιων εξυπηρετήσεων, της θαλάσσιας ζήτησης, της Μαρίνας, οδήγησε στο να επεκταθεί η πόλη ιλιγγιωδώς και ο χαρακτήρας της πόλης ήταν περισσότερο ένας ερασιτεχνικός σχεδιασμός γιατί ακριβώς έλειψε η χωροταξική οργάνωση πριν τον πολεοδομικό σχεδιασμό.</p>
--	--	--

		<p>Σ7: Με την ανάπτυξη του λιμανιού, της Μαρίνας και με τη γενικότερη ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, παρατηρείται παράλληλα στη Λευκάδα μία μεγάλη ανάγκη από κατοικία, η οποία επικεντρώνεται στην επέκταση του σχεδίου πόλης, όπου έχει αρχίσει και χτίζεται μεγάλος αριθμός κατοικιών. Στη πόλη της Λευκάδας δε βρίσκεις κατοικία να ενοικιάσεις και είναι πολύ δύσκολο να βρεις και να αγοράσεις.</p> <p>Σ8: Κατά τη γνώμη μου τον έχει επηρεάσει αρκετά, με την έννοια ότι επειδή έχει μεταφερθεί προς τα ανατολικά και νότια της πόλης που είναι το κυρίως λιμάνι, η χωροταξία έχει επηρεαστεί ακριβώς από την παρουσία της Μαρίνας και την ύπαρξη του Λιμανιού. Χαρακτηριστική είναι η πίεση που δέχεται το λιμάνι και η Μαρίνα από τα σκάφη καθώς και από τις πολλές διελεύσεις από το διάυλο. Η χωροταξία αυτή καθαυτή όμως σε ένα βαθμό έχει αντιμετωπιστεί στο κομμάτι το ανατολικό, μιας και δημιουργήθηκαν οδικές υποδομές, όπως ο δρόμος που περνάει μπροστά από τη Μαρίνα ο οποίος μπορεί να αντιμετωπίσει τέτοια προβλήματα χωροταξίας. Ταυτόχρονα έχουν συμβάλει και σε μία επέκταση της πόλης προς τα νότια, προς τη μεριά δηλαδή που είναι η Μαρίνα και αυτό είναι ένα αντικειμενικό γεγονός.</p>
--	--	---

		<p>Σ9: Η πόλη της Λευκάδας λόγω της ιδιαιτερότητας (άνευ δυνατότητας επέκτασης του αστικού χώρου) έχει επιβαρυνθεί χωροταξικά για την κάλυψη των αναγκών. Δηλαδή παλιές οικίες έχουν διαμορφωθεί σε γραφεία και αποθήκες. Επίσης λόγω της σταθερής αύξησης των αλλοδαπών τουριστών (συμπεριλαμβανομένων αυτών του θαλάσσιου τουρισμού)...</p>
<p>5. Με ποιους τρόπους κατά τη γνώμη σας αλληλεπιδρούν οι αναπτύξεις υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό με το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα;</p>	<p>Θετικά αρχικά</p> <p>Υπάρχει μια σύγκρουση με την λειτουργία της πόλης</p> <p>Επιβάλλουν ισχυρή οπτική όχληση και θόρυβο</p> <p>Δεν θα πρέπει να αλληλοεπιδρούν, γιατί το</p>	<p>Σ1: Η ανάπτυξη των υποδομών επηρέασε πολύ θετικά αρχικά, γιατί η Λευκάδα αν και νησί, η ίδια η πόλη ήταν ξεκομμένη από το θαλάσσιο μέτωπο. Παλιά οι κάτοικοι κυκλοφορούσαν εντός πόλης, τώρα κυκλοφορούν και στο παραλιακό μέτωπο, με την ανάπτυξη καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος. Επίσης τα τελευταία χρόνια μέσα στη πόλη έχουν αυξηθεί σημαντικά οι κλίνες με μικρά ξενοδοχεία και με καταλύματα Airbnb, κάτι το οποίο δεν υπήρχε κατά την προηγούμενη 20ετία.</p>

	<p>υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα είναι δεδομένο, μιλάμε για ιστορικό τόπο</p> <p>Οικιστική και επαγγελματική ανάπτυξη</p> <p>Η αλληλοεπίδραση είναι τελείως άναρχη</p>	<p>Σ2: Ένα μέρος που υποδέχεται τόσο μεγάλο αριθμό τουριστών σίγουρα επιβαρύνεται και σίγουρα προσπαθεί να δημιουργήσει υποδομές για να τους φιλοξενήσει, και σίγουρα επηρεάζει η πρόσβαση του οδικού δικτύου, επηρεάζει η πρόσβαση του αεροδρομίου αν και κατά πόσον έχει αυξημένο αριθμό σκαφών.</p> <p>Σ3: Το ερώτημα αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, γιατί δυστυχώς για να αναπτυχθεί ο θαλάσσιος τουρισμός εκτός από το θαλάσσιο περιβάλλον χρειάζεται και υποδομή στη στεριά, είναι οι Χερσαίες Ζώνες Λιμένα. Το αρνητικό είναι ότι δεν υπάρχει πάντα αυτή η δυνατότητα διάθεσης μεγάλων εκτάσεων όπου θα αναπτυχθούν όλες οι υποδομές που χρειάζονται για την υποστήριξη των σκαφών και γενικότερα του θαλάσσιου τουρισμού. Ειδικά στην πόλη της Λευκάδας το αντιμετωπίζουμε πολύ έντονα, καθότι ενώ η Μαρίνα της Λευκάδας έχει αναπτυχθεί με έναν πολύ σωστό τρόπο, στο λιμάνι της Λευκάδας όπου και εκεί ελλιμενίζονται εκατοντάδες σκάφη σε πλωτές προβλήτες, υπάρχει ένα conflict, υπάρχει μια σύγκρουση με την λειτουργία της πόλης. Είναι σε εξέλιξη το Master Plan του Λιμένα της Λευκάδας που θα δώσει κάποιες λύσεις, αλλά σίγουρα όχι μόνο στη Λευκάδα και σε άλλες περιοχές, ο</p>
--	---	--

		<p>συγκερασμός - συνδυασμός της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού με την πόλη ή την κοινότητα είναι μέγιστο ζητούμενο.</p> <p>Σ4: Οι αναπτύξεις υποδομών για το θαλάσσιο τουρισμό (π.χ. μαρίνες) αλλάζουν το αστικό τοπίο. Αλληλεπιδρούν με το δομημένο περιβάλλον, καθώς και με τα παραλιακά μέτωπα και τους ελάχιστους ανοιχτούς χώρους. Επιβάλλουν ισχυρή οπτική όχληση και θόρυβο. Οι αλλαγές αυτές θα μπορούσαν να είναι αποδεκτές, αν οι στόχοι έχουν μέτρο, δηλαδή μέγιστο αριθμό σκαφών στις μαρίνες, σύνδεση της αρχιτεκτονικής των υποδομών με το τοπίο. Επί του παρόντος όλα σχεδιάζονται θεωρώντας μόνο τη μεγιστοποίηση του τουριστικού προϊόντος ως ζητούμενο. Οι αναπτύξεις υποδομών για το θαλάσσιο τουρισμό, όπως πλωτές εξέδρες, επηρεάζουν επίσης αρνητικά το κυκλοφοριακό λόγω της ανάγκης ανεφοδιασμού των σκαφών και μεταφοράς των μισθωτών των σκαφών προς αυτά, με μικρά λεωφορεία ή φορτηγά που σταθμεύουν άναρχα έως και παράνομα.</p> <p>Σ5: Κατά τη γνώμη μου δεν θα πρέπει να αλληλοεπιδρούν, γιατί το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα είναι δεδομένο, μιλάμε για ιστορικό</p>
--	--	--

		<p>τόπο, μιλάμε για μεσαιωνική πόλη, μιλάμε για πράγματα τα οποία πρέπει να τα προστατεύσουμε. Οι προβλήτες στην οδό Γολέμη τουλάχιστον, είναι μέσα στον ιστορικό τόπο και στον ιστό του, παρεμβαίνουν αρνητικά και πρέπει να υπάρχει προστασία του δομημένου περιβάλλοντος.</p> <p>Σ6: Κάθε οικονομική δραστηριότητα δημιουργεί ζήτηση και άλλες αναπτύξεις. Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μία κατεξοχήν δραστηριότητα του ανθρώπου 'μεταφυσική αναζήτηση' εγώ το ονομάζω, γιατί από μόνη η θάλασσα είναι ένας πολιτισμός, είναι ένας πολιτισμός θα μου επιτρέψεις να σου πω 'ταξιδιάρης'.υπάρχουν λιμάνια υπάρχει πολιτισμός, εφόσον υπάρχει πολιτισμός υπάρχει ζήτηση, κάθε συζήτηση, εμπορική, οικονομική εκ των πραγμάτων και οτιδήποτε άλλο μπορείς να φανταστείς. Αυτό επιδρά σε τόσο σε ανθρώπους όσο και σε τόπους-τοπία.</p> <p>Σ7:αναπτύσσεται οικιστικά η πόλη σε σχέση με την Μαρίνα. Επαγγελματικά είναι ότι δημιουργούνται καταστήματα και εργασίες που έχουν σχέση με το λιμάνι, άνθρωποι που εργάζονται είτε στην επισκευή, είτε στη συντήρηση, είτε στον εξοπλισμό πλοίων, αλλά ακόμα και στην τροφοδοσία όλων αυτών των πλοίων που φτάνουν στο λιμάνι της</p>
--	--	--

		<p>Λευκάδος. Αυτό επιδρά στην αστική ανάπτυξη της Λευκάδας γενικότερα, δημιουργούνται καταστήματα, δημιουργούνται εργαστήρια επισκευής, δημιουργούνται συνεργεία κτλ, όλα συνυφασμένα με τον θαλάσσιο τουρισμό.</p> <p>Σ8: Νομίζω ότι επιδρούν σοβαρά. Έχουν βελτιωθεί οι οδικοί άξονες. Είναι προφανές ότι αυτό είναι ένα στοιχείο που συμβάλλει στην ανάπτυξη και του θαλάσσιου τουρισμού μιας και υπάρχει πρόσβαση με μεγαλύτερη ευκολία από χώρες γειτονικές, κυρίως αναφέρομαι σε βαλκανικές κύριο λόγο χώρες.</p> <p>Σ9: Επειδή δεν υπάρχει ορθή ανάπτυξη των υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό, στον αστικό ιστό αλλά και σε ολόκληρο το νησί, η αλληλοεπίδραση είναι τελείως άναρχη. Βασικός αρνητικός λόγος είναι η έλλειψή τους.</p>
	3 ^{ος} Θεματικός Άξονας: Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις	

<p>6. Πώς συμβάλλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην τοπική οικονομία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;</p>	<p>Σημαντικό έσοδο</p> <p>Δημιουργεί επιχειρηματίες που δουλεύουν μόνο το καλοκαίρι και εξαφανίζονται από την κοινωνική και πολιτιστική ζωή της Λευκάδας τον υπόλοιπο χρόνο</p>	<p><i>Σ1: Είναι σημαντικό έσοδο. Από το έσοδο της Μαρίνας ο Δήμος ενισχύεται με ένα σημαντικό ποσό για την κάλυψη αναγκών του, που τώρα πρέπει να υπερβαίνει το 1,5 εκατομμύριο ευρώ ανά έτος. όλοι αυτοί οι οποίοι έρχονται ως τουρίστες να νοικιάσουν σκάφη ή να επισκεφτούν το σκάφος τους το οποίο διαχειμάζει στη Μαρίνα, είναι "πελάτες" της πόλης σε όλα τα επίπεδα, καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, για να ψωνίσουν κτλ.</i></p> <p><i>Σ2: Θεωρώ ότι είναι μεγάλο κομμάτι. Η Λευκάδα κάτι που πολλοί δεν το γνωρίζουν, για πάρα πολλά χρόνια ήταν δυνατός προορισμός, αλλά τα τελευταία τρία χρόνια είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος προορισμός σε αριθμό ναυλοσυμφώνων στην Ελλάδα. Προσπέρασε δηλαδή και την πολύ οργανωμένη Μαρίνα της Κω τα προηγούμενα χρόνια και είναι η δεύτερη μετά τον Άλιμο, που στην ουσία βρίσκεται δίπλα στο μεγαλύτερο διεθνές αεροδρόμιο της χώρας. Οπότε όλο αυτό σίγουρα φέρνει και μία αυξημένη ροή επισκεπτών άρα και χρήματος. Το ζήτημα από δω και πέρα είναι τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των τουριστών, δηλαδή η ποσότητα υπάρχει, πρέπει να δούμε ποια είναι τα ποιοτικά χαρακτηριστικά και αν μπορούμε</i></p>
---	---	---

		<p>να τα βελτιώσουμε. Αν βέβαια αυτός είναι ο στόχος των φορέων του νησιού. Αυτό ακόμα είναι υπό συζήτηση.</p> <p>Σ3: Ο θαλάσσιος τουρισμός είτε αυτός λέγεται ιστιοπλοΐα, είτε λέγεται θαλάσσια μέσα αναψυχής, είτε παράκτιος τουρισμός δηλ 'τα μπάνια του κόσμου'', έχει επιδράσει καταλυτικά στην ανάπτυξη της οικονομίας της Λευκάδας.</p> <p>Σ4: Ο θαλάσσιος τουρισμός στη Λευκάδα φέρνει εισόδημα που κατανέμεται κυρίως σε λίγους.</p> <p>Σ5: Οικονομικά συμβάλλει θετικά. Σε βάθος χρόνου συμβάλλει αρνητικά. Δημιουργεί επιχειρηματίες που δουλεύουν μόνο το καλοκαίρι, εξαφανίζονται από την κοινωνική και πολιτιστική ζωή της Λευκάδας τον υπόλοιπο χρόνο, με όλες τις συνέπειες που αυτό δημιουργεί στην ταυτότητα αυτής της πόλης και στο γεγονός ότι δεν μπορεί να διατηρηθεί μία πόλη εάν λείπουν ένα μεγάλο και σημαντικό κομμάτι του πληθυσμού.</p>
--	--	--

		<p>Σ6: Τον θαλάσσιο τουρισμό τον χωρίζω σε δύο μεγάλες κατηγορίες, στον ιστιοπλοϊκό περιηγητισμό το γνωστό μας yachting και σε όλα τα υπόλοιπα.</p> <p>Αυτό που ονομάζω όλα τα υπόλοιπα έχει επηρεάσει τα μέγιστα. Καταρχήν βελτίωσε το οικονομικό επίπεδο των Λευκαδιτών και όχι μόνο. Ο θαλάσσιος περιηγητισμός ακριβώς επειδή δεν εξυπηρετείται από οργανωμένες μονάδες, η μοναδική οργανωμένη είναι η Μαρίνα της πόλης, μία προσπάθεια που έγινε στη Βασιλική έχει ολοκληρωθεί σαν έργο το εκεί τουριστικό αγκυροβόλιο αλλά δεν έχει λειτουργήσει, άλλη μία προσπάθεια που γίνεται τώρα στο Νυδρί με το τουριστικό καταφύγιο επίσης δεν έχει ολοκληρωθεί, ο θαλάσσιος περιηγητισμός λοιπόν συνεισφέρει στο μείγμα οικονομικής ανάπτυξης Λευκάδας θεωρώ λίγο, σε μία ποσοστιαία προσέγγιση πολύ αυθαίρετο δεν είναι παραπάνω από το 1/5 του συνολικού αντικείμενου. Όλο το υπόλοιπο είναι μεν θαλάσσιος τουρισμός με την έννοια ότι ο άλλος έρχεται να νοικιάσει ένα δωμάτιο ή να μείνει σε μία κατοικία και μετά πάει για μπάνιο ή για surfing κτλ, αλλά δεν είναι κάτι αντίστοιχο.</p>
--	--	---

		<p>Σ7: Την απάντηση λίγο-πολύ τη δώσαμε και παραπάνω. Δηλαδή η τοπική οικονομία της Λευκάδας είχε πάρα πολύ μεγάλη άνθηση ακριβώς λόγω του θαλάσσιου τουρισμού. Αναφέρομαι στο θαλάσσιο τουρισμό στο λιμάνι αλλά ακόμα περισσότερο στη Μαρίνα που έχει τη δυνατότητα να ελλιμενίσει 670 σκάφη. Όταν έρχονται μέσα σε μία πόλη επιπλέον 670 σκάφη απ' ότι μπορούσε να ελλιμενιστούν στο λιμάνι, αντίστοιχα θα είναι και πολύ μεγαλύτερη η συμβολή στην τοπική οικονομία, διότι αυτοί οι επισκέπτες θέλουν να κοιμηθούν ένα βράδυ, θέλουν να φάνε και θέλουν να προμηθευτούν εφόδια για να αρχίσουν ή να συνεχίσουν το ταξίδι τους.</p> <p>Σ8: Δεν μπορώ να πω ότι έχω κάποιο επίσημο στοιχείο να δώσω, αυτό όμως που με σιγουριά μπορώ να πω είναι ότι η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού -κατά τη γνώμη μου- είναι και το μεγαλύτερο κομμάτι της 'πίτας' στο τουρισμό. Κι αν δεν είναι το μεγαλύτερο σίγουρα είναι ένα από τα δύο τρία πρώτα, ως προς το συνολικό κομμάτι της τουριστικής 'πίτας'. Άρα η συμβολή του είναι εξαιρετικά σημαντική και λόγω της γεωμορφολογίας του μικρού αρχιπελάγους που υπάρχει ευρύτερα γύρω από το νησί, είναι κάτι που βοηθάει πάρα πολύ στο θαλάσσιο τουρισμό και για αυτό και έχει αγαπηθεί τόσο πολύ η ευρύτερη περιοχή. Ακριβώς</p>
--	--	---

		<p>λόγω αυτής της μορφής του αρχιπελάγους με τα μικρά νησάκια που έχει, οδηγούν όλο και περισσότερο κόσμο στο κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού.</p> <p>Σ9: Είναι δεδομένο ότι η οικονομία έχει επωφεληθεί από τον θαλάσσιο τουρισμό, αφού ως κυρίως εισοδηματικός παράγοντας της πόλης είναι η εστίαση, οι μεταφορές, η πώληση αγαθών και οι παροχές υπηρεσιών συνυφασμένες με τα σκάφη.</p>
<p>7. Μπορείτε να συζητήσετε τυχόν κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;</p>	<p>Μεταβολή επαγγελμάτων</p> <p>Οι νέοι προσανατολίζονται μόνο γύρω από τον τουριστικό κλάδο</p> <p>Εισοδηματική ανισότητα</p>	<p>Σ1: Έχουμε μεταβολή των επαγγελμάτων. Καταρχήν αναπτύχθηκαν επαγγέλματα γύρω από το θαλάσσιο τουρισμό, όπως τα συνεργεία σκαφών, οι μηχανικοί σκαφών, τα ιστιοραφεία, τα καταστήματα επισκευής κάθε μορφής ηλεκτρολογικά, μηχανολογικά κτλ. Η οικονομία σε ένα σημαντικό βαθμό κινείται γύρω από το θαλάσσιο τουρισμό. Για 5 μήνες (τουριστική περίοδο) πολύ ενεργά, αλλά και για τους υπόλοιπους έτους, αφού η Μαρίνα έχει τη δυνατότητα διαχείρισης πάνω από 600</p>

	<p>Απομείωση πόρων και εξαφάνιση παραδοσιακών επαγγελμάτων</p> <p>Μεταβολή του τρόπου διασκέδασης</p> <p>Υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων.</p>	<p>σκάφη τα οποία χρειάζονται συντήρηση, επισκευή και τέτοιου είδους εργασίες.</p> <p>Σ2: Είναι τεράστιο το θέμα, δεν νομίζω μπορεί να το αναπτύξει κάποιος γρήγορα. Έχουν γίνει και πολλές έρευνες και από καθηγητές Πανεπιστημίου. Έχω διαβάσει τον Τσιάρτα που ήταν στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου, έχουν μελετήσει τις περιπτώσεις της Κέρκυρας που ήταν μια πιο ώριμη τουριστική αγορά και άρα περίπου ξέραμε τι να περιμένουμε. Εν τάχει μπορούμε να πούμε ότι ένα νησί που τη δεκαετία του '60 και του '70 ήταν αγροτικό, ξαφνικά πέρασε στον κλάδο των υπηρεσιών. Τα ορεινά χωριά εγκαταλείφθηκαν, οι πολύ περιορισμένες πεδινές εκτάσεις έχουν συγκεντρώσει όλο τον πληθυσμό του νησιού και όλη τη δραστηριότητα του νησιού. Οι νέοι του νησιού προσανατολίζονται ουσιαστικά μόνο στα επαγγέλματα γύρω από τον τουρισμό.</p> <p>Σ3: Ναι υπάρχουν κοινωνικοοικονομικοί προκλήσεις και κυρίως εντοπίζονται στο ότι οι μόνιμοι κάτοικοι, οι οποίοι δεν ασχολούνται με τον τουρισμό και ειδικότερα με τον θαλάσσιο τουρισμό, λόγω της υπέρμετρης ανάπτυξης αντιμετωπίζουν μία υποβάθμιση της</p>
--	--	---

		<p>καθημερινότητάς τους κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Είναι αυτό που αναφέραμε και προηγουμένως ότι χρειάζονται πολλές υποδομές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και όπου αυτές δεν υπάρχουν είναι εις βάρος της πόλης. Οπότε κυρίως στην πόλη της Λευκάδας, αλλά όχι μόνο, όπως επίσης και στη Νικιάνα όπου τοποθετήθηκαν πλωτές προβλήτες, είδαμε ότι υπήρχαν αντιδράσεις από ένα μέρος της τοπικής κοινωνίας, για την υπερφόρτωση του λιμανιού της Νικιάνας, για την θαλάσσια ρύπανση και γενικότερα για το ότι ο απλός ο πολίτης δεν είχε το καθαρό θαλάσσιο περιβάλλον για την κολύμβησή του.</p> <p>Σ4: Περισσότερες θέσεις εργασίες, αλλά και εισοδηματική ανισότητα, χαμηλοί μισθοί των Λευκαδιτών με υπαλληλική σχέση στις επιχειρήσεις θαλάσσιου τουρισμού και στις δευτερογενώς ευνοούμενες επιχειρήσεις (καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος) απομείωση πόρων και εξαφάνιση παραδοσιακών επαγγελμάτων (αλιείς στη διώρυγα, τα στενά Λευκάδας - Ακαρνανίας και στην εσωτερική θάλασσα, ιχθυοπαραγωγή στις λιμνοθάλασσες).</p>
--	--	--

		<p>Σ5: Βλέπω ότι αυτές οι προκλήσεις και τα θέματα που προκύπτουν, δεν είναι μόνο αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά αποτέλεσμα μιας πορείας που οδηγεί στο ότι η Λευκάδα έχει γίνει μια πόλη για ΙΧ, τραπεζοκαθίσματα και εν πολλοίς και για θαλάσσια σκάφη πάντως τύπου.</p> <p>Σ6: Το πώς διασκεδάζαμε πριν από 40-50 χρόνια και το πώς διασκεδάζουμε σήμερα τουλάχιστον τα τελευταία πέντε χρόνια που αναβιώνουν τα πανηγύρια, είναι ένας άλλος τρόπος. Δηλαδή σήμερα ένα πανηγύρι είναι περισσότερο φολκλορικής υφής παρά ένα κοινωνικό γεγονός,</p> <p>Σ7: Σίγουρα αφορά διάφορα επαγγέλματα που οργανώθηκαν γύρω από τη θάλασσα για την εξυπηρέτηση των σκαφών, γύρω από την ενοικίαση των σκαφών, γύρω από την πώληση των σκαφών. Έγινε μία ανακατανομή των δραστηριοτήτων της Λευκάδας.</p> <p>Σ8: Πρώτο είναι το γεγονός ότι γίνονται όλο και περισσότερες επενδύσεις, μη φανταστείτε μεγάλες, αναφέρομαι κυρίως σε μικρότερες γύρω από το θαλάσσιο τουρισμό. Αυτό είναι ένα καινούργιο κοινωνικό-οικονομικό</p>
--	--	--

		<p>στοιχείο, μιας και πολλά επαγγέλματα, με την ευρεία έννοια του όρου, οδηγούνται προς το θαλάσσιο τουρισμό. Φυσικά υπάρχουν και άλλα ζητήματα. Δεν είναι μόνο αυτό. Η καινούργια πρόκληση, κατά τη γνώμη μου και πιο σοβαρή, είναι πως θα έχεις τη δυνατότητα να πεις ότι αναπτύσσω το θαλάσσιο τουρισμό ο οποίος πραγματικά χρειάζεται ανάπτυξη και που πάει πάρα πολύ καλά, αλλά μπορεί να έχει και ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη με τη δημιουργία νέων Μαρινών, αλλά να έχεις και τη δυνατότητα να πεις ότι μέχρι εδώ μπορώ.</p> <p>Σ9: Εν αντιθέτως η τοπική έλλειψη εργατικού δυναμικού, σε τεχνικά θέματα, υπηρεσίες καθαρισμού και βοηθητικών εργασιών παρουσιάζει μία αρνητική εικόνα στην παροχή των υπηρεσιών. Μεγάλο μέρος απασχολούμενων στα σκάφη δεν κατοικούν στην Λευκάδα και η έλλειψη χώρων διαμονής, επηρεάζει αρνητικά. Θετικά επηρεάζει μόνο τα εισοδηματικά κριτήρια.</p>
	4 ^{ος} Θεματικός Άξονας: Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις	

<p>8. Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες θεωρείτε ότι επηρεάζει θετικά <u>την καθημερινότητα</u> στο νησί;</p>	<p>Πολύ αρνητικά επηρεάζει</p> <p>Χωρίς εισιτήριο και χωρίς διαμονή και με μεγάλη παραγωγή απορριμμάτων</p> <p>Συμφόρηση</p> <p>Επιβάρυνση της ποιότητας ζωής των κατοίκων</p>	<p><i>Σ1: Αυτό είναι το μεγάλο ζητούμενο και επηρεάζεται αρνητικά έως πολύ αρνητικά και είναι πολύ δύσκολο να ελεγχθεί. Η Λευκάδα δεν είναι νησί. Κάποιος ο οποίος θέλει να έρθει, έρχεται και απρογραμματίιστα πλέον, γιατί μπορεί να μη μένει καν το βράδυ. Άρα δεν χρειάζεται κατάλυμα και δεν χρειάζεται και εισιτήριο με καράβι..... Τα σκουπίδια πολλαπλασιάζονται και το νερό δεν υπάρχει Η Λευκάδα δεν είναι ένα "κλειστό" νησί που έχει τόσες χιλιάδες δωμάτια και τόσα εισιτήρια караβιών σε καθημερινή βάση τα οποία μπορούν να διατεθούν για επισκέπτες.</i></p> <p><i>Σ2: Έτσι όπως το θέτετε η απάντηση είναι για να πούμε ότι σίγουρα την επηρεάζει αρνητικά. ... Οπότε δημιουργείται συμφόρηση. Εκεί τώρα είναι θέμα χάραξης τουριστικής πολιτικής πλέον που πρέπει να γίνει, δηλαδή όλο αυτό αναδεικνύει την ανάγκη να υπάρξει πλέον μία χάραξη από τους τοπικούς φορείς οπωσδήποτε για τα επόμενα χρόνια.</i></p> <p><i>Σ3: Αναφέραμε ότι η οικονομία της Λευκάδας ουσιαστικά στηρίζεται στη θάλασσά της, στο πλούσιο θαλάσσιο περιβάλλον, στην νησιωτικότητα, στις εξαιρετικές παραλίες, στους υπήνεμους όρμους και κολπίσκους, στις</i></p>
---	--	---

		<p>ιδανικές συνθήκες για sailing. Οπότε από αυτήν την πλευρά έχουμε το θετικό μέρος. Από την άλλη πλευρά η καθημερινότητα των πολιτών αλλά και των επισκεπτών, είναι σίγουρο ότι στη στεριά επιβαρύνεται. Εκεί χρειάζεται να βρεθεί μία χρυσή ισορροπία, έτσι ώστε να μπορεί και ο επισκέπτης ο οποίος έρχεται δια θαλάσσης με το σκάφος του, αλλά και ο επισκέπτης ή ο κάτοικος που έρχεται από τη στεριά ή που μένει στην πόλη και στα χωριά να είναι ικανοποιημένος για το επίπεδο παραμονής του στο νησί.</p> <p>Σ4: Η καθημερινότητα στο νησί επηρεάζεται ισχυρά αρνητικά. Η διαβίωση των εντοπίων είναι πλέον υψηλά προβληματική λόγω των ισχυρών οχλήσεων (κυκλοφοριακό, θόρυβος, εκπομπές στην ατμόσφαιρα -καυσαέρια και "τηγανίλα"- οπτική όχληση από φωτεινές επιγραφές, ακαλαίσθητα κτίσματα, ατυχήματα, κίνδυνοι θανατηφόρων ατυχημάτων, κατάληψη των δημόσιων χώρων με αυθαίρετες κατασκευές, δημιουργία μιας τεράστιας τεντούπολης στο παραλιακό μέτωπο, δυσκολία των Λευκαδιτών να μεταβούν στις κοντινές παραλίες, ρύπανση της θάλασσας για μεγάλο διάστημα τις πρωινές ώρες, κίνδυνος ασθενειών.</p>
--	--	---

		<p>Σ5: Την επηρεάζει πάρα πολύ αρνητικά, διότι δεν ελέγχεται αυτή τουριστική δραστηριότητα, δεν υπάρχουν οι υποδομές για να αντιμετωπίσουν την αυξημένη τουριστική κίνηση. Τα λύματα που κάπου πρέπει να πάνε και το νερό που θα καταναλώσουν δεν μπορώ να καταλάβω πως θα αντιμετωπιστεί. Αυτό θα πρέπει να προκαλέσει ένα "Alert" στο πληθυσμό που ενδιαφέρεται πραγματικά για τη Λευκάδα, για να συνδυαστούν ο θαλάσσιος τουρισμός με τα υπόλοιπα τμήματα του τουρισμού και να υπάρχει καλύτερη αντιμετώπιση αυτού του θέματος σε ότι αφορά τις επιπτώσεις στη ζωή του τόπου.</p> <p>Σ6: Ε όχι. Είναι σαφές. Μια διαδρομή στην πόλη είναι 38 χιλιόμετρα και το χειμώνα θέλεις 30 λεπτά και το καλοκαίρι θέλεις μιάμιση ώρα. Το λέω αυτό και με παράπονο κιόλας, θα μπορούσε ο δήμος να έχει μεριμνήσει ώστε τουλάχιστον ο ανατολικός άξονας Βασιλικής - Λευκάδας να μην είναι επικίνδυνος άξονας, γιατί είναι αυτός που κατά κύριο λόγο χρησιμοποιούν.</p> <p>Προφανώς υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις επειδή η χωρητικότητα του νησιού είναι συγκεκριμένη, οι υποδομές είναι συγκεκριμένες αλλά η ζήτηση είναι πάρα πολύ μεγάλη.</p>
--	--	--

		<p>Σ7: Την επηρεάζει σίγουρα πάρα πολύ, όχι μόνο από τα πλοία, αλλά γενικότερα η καθημερινότητά τους καλοκαιρινούς μήνες στη Λευκάδα, στην πόλη της Λευκάδας, είναι πολύ δύσκολη. Η στάθμευση των αυτοκινήτων καθώς και η σύνθεση με την ηπειρωτική Ελλάδα είναι πάρα πολύ δύσκολη και προβληματική, αφού μέσα από την πόλη διέρχεται το σύνολο των οχημάτων που εισέρχονται στο νησί, με αποτέλεσμα η καθημερινότητα στη Λευκάδα το καλοκαίρι να επηρεάζεται σαφώς αρνητικά.</p> <p>Σ8: Την καθημερινότητα δεν την επηρεάζει θετικά, αρνητικά την επηρεάζει και σε αυτό είμαι κατηγορηματικός. Και τι εννοώ καθημερινότητα; όταν ο μέσος πολίτης θέλει να κατέβει στην πόλη και να παρκάρει δεν βρίσκει να παρκάρει. Υπάρχουν και πάρα πολλά παραδείγματα.</p> <p>Σ9: Θετικά επηρεάζει μόνο τα εισοδηματικά κριτήρια.</p>
--	--	--

<p>9. Ποιες είναι οι πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;</p>	<p>Θετικές ως μια αλληλεπίδραση με τουρίστες από την Ευρώπη</p> <p>Μετάβαση σε άλλη εποχή, αλλάζουν τα ήθη και τα έθιμα</p> <p>Πολιτιστική υποβάθμιση</p>	<p><i>Σ1: Θεωρώ ότι υπάρχουν θετικές κοινωνικές επιπτώσεις, γιατί η Μαρίνα πέρα από την τουριστική κίνηση το καλοκαίρι, έχει και μόνιμους Ευρωπαίους πολίτες που έχουν τα σκάφη τους μόνιμα στην περιοχή. Είναι συνεχείς επισκέπτες- παραθεριστές του νησιού και σε άλλες εποχές πέραν του καλοκαιριού, και δημιουργούν με τους καταστηματαρχες με την κοινωνία της πόλης μία αλληλεπίδραση, νέες κουλτούρες και όλα αυτά έχουν και πολιτισμικές επιδράσεις.</i></p> <p><i>Σ2: Συνδέεται αυτό με αυτά που συζητάγαμε πριν σαν ερώτηση και σαν απάντηση. Σίγουρα υπάρχει αυτό που κάποιες φορές εμείς θα το πούμε αλλοίωση ή θα μπορούσε κάποιος να το πρόοδο, να το πει ανάπτυξη. Εξαρτάται πάντα πώς βλέπουμε μία έντονη απότομη και γρήγορη αλλαγή σε κοινωνικά, οικονομικά, πολιτιστικά δρώμενα ενός τόπου. Μπορεί κάποιος να το θεωρήσει και υποχώρηση, μπορεί να το θεωρήσει και πρόοδο. Σίγουρα όταν αλλάζει ο τρόπος που βγάζουμε το "ψωμί" μας, όταν αλλάζει ο τρόπος ο οποίος κινούμαστε μέσα στο χώρο και όταν αλλάζουν και τα επαγγέλματα, διαφοροποιούνται και πολιτιστικά και έχει επιπτώσεις και θετικές. Δηλαδή το μέρος αναπτύχθηκε, ήταν ένας πολύ φτωχός νομός στην Ελλάδα ιστορικά, δεν είναι πλέον τόσο. Όμως υπάρχει</i></p>
--	---	---

		<p>και υπερπληθυσμός, είναι πάρα πολύ δύσκολη εύρεση κατοικίας για τους ντόπιους, δεν υπάρχουν θέσεις πάρκινγκ, αλλάζουν τα ήθη και τα έθιμά, αλλάζουν τα πάντα. Υπάρχει μία μετάβαση σε μία άλλη εποχή.</p> <p>Σ3: Θα πω γενικότερα ότι όπου υπάρχει μία αλληλεπίδραση των διαφόρων πολιτισμών αυτό είναι θετικό. Λόγω της πολύ μεγάλης επισκεψιμότητας από διάφορες χώρες της Ευρώπης, κυρίως της Ευρώπης και όχι μόνο, η ανταλλαγή αυτή των συνηθειών, της κουλτούρας των επισκεπτών και οι ζυμώσεις που γίνονται με τους ντόπιους, με τους Λευκαδίτες, σίγουρα συμβάλλει στην αλλαγή του τρόπου σκέψης και των Λευκαδιτών και την διεύρυνση του ορίζοντα για την αντιμετώπιση και την προσέγγιση διαφόρων ζητημάτων.</p> <p>Σ4: Οι πολιτιστικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν θετικές όπως επικοινωνία με άλλες εθνότητες και κουλτούρες, αμοιβαία μάθηση και δημιουργία δεσμών και πιθανά επιχειρηματικών σχέσεων, αλλά και αρνητικές, κυρίως η αλλοτρίωση της πολιτιστικής ταυτότητας της Λευκάδας, της πόλης και των παραλιακών οικισμών, αλλά και των ορεινών οικισμών που πλέον αλλάζουν ριζικά μορφή, τρόπο ζωής, επαγγέλματα, ιδανικά και</p>
--	--	---

		<p>όνειρα των νέων. Οι κοινωνικές επιπτώσεις παρόμοιες, όπως συζητήθηκαν πιο πάνω.</p> <p>Σ5: Δε βλέπω θετική πολιτιστική επίπτωση, αντίθετα βλέπω υποβάθμιση. Οι κοινωνικές επιπτώσεις είναι ότι οδηγούν αρκετούς ανθρώπους στο εύκολο χρήμα, δεν νομίζω ότι συμβάλλουν θετικά στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας, την αποδιοργανώνουν περισσότερο. Ο ανοργάνωτος θαλάσσιος τουρισμός είναι κάτι που τουλάχιστον εγώ προσωπικά δεν το βλέπω με θετική άποψη.</p> <p>Σ6: Η ζωή στη Λευκάδα έχει μια φολκλορική διάσταση. Η κάθε κοινωνική εκδήλωση γίνεται με σκοπό την προσέλκυση του οικονομικού αντικειμένου, δεν είναι η χαρά του βίου και είναι σαφές αυτό. Δε διασκεδάζουμε πλέον ως κοινωνικό γεγονός, αλλά ως οικονομικό αντικείμενο. Καθετί που γίνεται, γίνεται μόνο και μόνο για την προσέλκυση του τουρίστα, του αλλοδαπού, του ντόπιου μόνο και μόνο για να δημιουργήσουμε συνθήκες οικονομικής ζήτησης-εξυπηρέτησης. Μπορεί να ακούγεται ακραίο αυτό που λέω αλλά είναι σαφές.</p>
--	--	---

		<p>Σ7: Κοινωνικές είναι ότι ήρθαν σε επαφή με ανθρώπους από όλο τον κόσμο. Γιατί οι άνθρωποι που έρχονται για το θαλάσσιο τουρισμό δεν είναι από τις κοντινές περιοχές της Ελλάδας, δηλαδή από τα Βαλκάνια. Είναι ευρύτερη η προέλευση των τουριστών από όλη την Ευρώπη, από την Αμερική από τον Καναδά κτλ. Συνδυάζουν τις διακοπές τους με θαλάσσιο τουρισμό. Με αυτή την επαφή σίγουρα άνοιξε ο ορίζοντας και των ίδιων των κατοίκων της Λευκάδας με τη συμμετοχή όλων αυτών των ανθρώπων κοινωνικές. Πολιτιστικές δεν μπορώ να πω ότι είχαμε κάποια επίδραση, διότι εμείς έχουμε διατηρήσει ευτυχώς τα ήθη και τα έθιμά μας, έχουμε διατηρήσει τη συμμετοχή μας στις γιορτές και στα ''πανηγύρια'' να πούμε γενικότερα. Οπότε με τη συμμετοχή αυτή δεν έχουμε αλλοιωθεί.</p> <p>Σ8: Θέλω να σταθώ λίγο πιο πολύ στις πολιτιστικές. Ο τουρισμός με όλα τα καλά και τα κακά που έχει, έχει και ένα πολύ μεγάλο κατά τη γνώμη μου καλό, ότι φέρνει κοντά ανθρώπους, φέρνει κοντά κοινωνίες, κουλτούρες διαφορετικές και από αυτή την άποψη η συμβολή του τουρισμού στο κομμάτι το πολιτιστικό στη Λευκάδα έχει αρκετά μεγάλη επίπτωση.</p>
--	--	---

		<p>Σ9: Η διαφήμιση και δυστυχώς και η δυσφήμιση του τόπου γίνεται μέσω των ανθρώπων αυτών. Δυστυχώς η τοπική κοινωνία δεν αφομοιώνει τυχόν θετικές ενέργειες που μπορεί να εντοπίσει από τον τρόπο ζωής των τουριστών κατά την διάρκεια παραμονής τους. Ένα άλλο στοιχείο που έχει έντονα παρατηρηθεί είναι ότι η κουλτούρα των επισκεπτών προσαρμόζεται πολύ γρήγορα στους αρνητικούς τρόπους ζωής των κατοίκων.</p>
<p>10. Πώς πιστεύετε επηρεάζει η εισροή τουριστών την τοπική κουλτούρα και την κοινωνική δυναμική στη Λευκάδα;</p>	<p>Ανοίγει ως κοινωνία</p> <p>Όχι Κουλτούρα κοσμοπολίτικη αλλά εσωστρέφεια</p>	<p>Σ1: Σήμερα η τοπική κουλτούρα της Λευκάδας δεν έχει καμία σχέση με παλαιότερα, και αυτό είναι απόλυτα φυσικό να γίνεται επειδή ο πληθυσμός αλλάζει, ο πληθυσμός της αναμιγνύεται, η Λευκάδα παλιά ήταν μία πιο κλειστή κοινωνία, με τους παραδοσιακούς Λευκαδίτες και τη δική τους κουλτούρα. Σήμερα είτε γιατί ασχολούνται για πολλούς μήνες με τον τουρισμό και ως εκ τούτου δεν έχουν ιδιαίτερο ελεύθερο χρόνο, είτε γιατί επηρεάζονται από τους εισερχόμενους τουρίστες, έχει χαθεί το χαρακτηριστικό εκείνο χρώμα της Λευκαδίτικης κουλτούρας.</p>

		<p>Σ2: Ναι είναι συνέχεια των όσων λέγαμε. Έχει διαφοροποιηθεί όλη η αντίληψη του πως ο ντόπιος αντιμετωπίζει τα πράγματα, πώς αντιμετωπίζει το τουρίστα, υπάρχουν μόνιμοι κάτοικοι του νησιού οι οποίοι είναι άλλης εθνικότητας. Σίγουρα έχει διαφοροποιηθεί πάρα πολύ σε σχέση με την προηγούμενη εικοσαετία.</p> <p>Σίγουρα η Λευκάδα αλλά και γενικότερα όλοι οι προορισμοί οι οποίοι έχουν αναπτυχθεί τουριστικά, αυτή η διάδραση μεταξύ των τουριστών και των ντόπιων σίγουρα επιδρά με θετικό πρόσημο.</p> <p>Σ4: Θετικά και αρνητικά όπως περιεγράφηκε προηγουμένως.</p> <p>Σ5: Θα έλεγα ότι αυτή η "τοπική κουλτούρα" που υπάρχει φαίνεται να καταστρέφεται μια καλοκαιρινή βραδιά του Ιουλίου, του Αυγούστου στην κεντρική αγορά, με τα δεκάδες μαγαζάκια, παραμάγαζα που βγάζουνε ότι θέλουν μες το δρόμο, ταμπέλες, στάντ κτλ, και με τους τουρίστες οι οποίοι δεν ενδιαφέρονται για τίποτα που έχει σχέση με τη Λευκάδα και όταν συμβαίνει κάποια παράσταση τύπου "Βαρκαρόλα" ας πούμε τους επηρεάζει περισσότερο σαν φολκλορικό γεγονός παρά ουσίας ή συμμετοχής.</p>
--	--	---

		<p>Σ6.: Στη Λευκάδα βεβαίως δεν θα μπορούμε να πούμε ότι μείξη αυτών των πολιτιστικών προκλήσεων οδήγησε σε μία κουλτούρα κοσμοπολίτικη. Περισσότερο οδήγησε σε μία κουλτούρα εσωστρέφειας, το μόνο που μεριμνάμε είναι να μαζέψουμε χρήματα, αλλά δεν διασκεδάζουν με τον κοσμοπολιτισμό που εκ των πραγμάτων συμμετέχουν.</p> <p>Σ7: Η εισροή των τουριστών όπως είπαμε και προηγουμένως επηρεάζει. Επηρεάζει διότι ερχόμαστε σε επαφή με πάρα πολλές περιοχές του κόσμου και βλέπουμε την κουλτούρα που έχουν και προφανώς αυτό έχει μία αλληλεπίδραση με την Λευκαδίτικη κουλτούρα. Η Λευκάδα δεν είναι όπως ήταν πριν από 20 χρόνια, αυτό σίγουρα έχει αλλάξει, αλλά ευτυχώς πιστεύω ότι έχουμε διατηρήσει αρκετά στοιχεία τα οποία σηματοδοτούν τη Λευκάδα.</p> <p>Σ8: Όταν έχεις μία κοινωνία που εισρέει συνέχεια κόσμος με διαφορετικές κουλτούρες είναι προφανώς ότι αλληλοεπηρεάζονται οι κουλτούρες αυτές. Αυτό δεν το λέω εγώ το λέει η κοινή λογική και φυσικά ο επιστημονικός κόσμος. Άρα επηρεάζεται η τοπική κουλτούρα λιγότερο ή περισσότερο.</p>
--	--	---

		Σ9: Θα σας απαντούσα όπως και στην προηγούμενη ερώτηση.
	5^{ος} Θεματικός Άξονας: Πολιτική και Κανονισμοί	
11. Ποιες πολιτικές και κανονισμοί γνωρίζετε να υπάρχουν για τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;	<p>Το Λιμεναρχείο και το Λιμενικό Ταμείο, που όσο μπορούν προσπαθούν να αστυνομεύσουν</p> <p>Δεν υπάρχουν κανονισμοί</p> <p>Δεν εφαρμόζονται κανονισμοί</p> <p>Δεν υπάρχει επαρκές προσωπικό στο Λιμεναρχείο</p>	<p>Σ1: Δεν γνωρίζω για να σας απαντήσω.</p> <p>Σ2: Πέρα από τις δημόσιες αρχές όπως είναι το Λιμεναρχείο και το Λιμενικό Ταμείο, που όσο μπορούν προσπαθούν να αστυνομεύσουν αυτό που οφείλουν να αστυνομεύσουν, δεν γνωρίζω να υπάρχει κάτι άλλο. Δεν το έχω αντιληφθεί. Δεν έχει υποπέσει στην αντίληψή μου αν συμβαίνει και δεν νομίζω ότι ασχολούνται και οι φορείς ακόμα.</p> <p>Σ3: Ως γνωστό, υπεύθυνο για την αστυνόμευση και την εφαρμογή των κανονισμών για το θαλάσσιο περιβάλλον είναι το Λιμεναρχείο. Άρα λοιπόν το λιμεναρχείο σε συνεργασία και με το διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο της Λευκάδας προσπαθούν σε ικανοποιητικό επίπεδο κατά την άποψή μου, να εφαρμοστούν οι κανονισμοί έτσι ώστε να μπορούμε να</p>

		<p>πούμε ότι οι επιπτώσεις στο περιβάλλον δεν έχουν ξεφύγει πέραν από τα ανεκτά όρια.</p> <p>Σ4: Δεν γνωρίζω πολιτικές. Οι κανονισμοί περιλαμβάνονται στις αδειοδοτήσεις των εγκαταστάσεων και είναι ανεπαρκείς για την προστασία του περιβάλλοντος. Το αποτέλεσμα επιβεβαιώνει τα ανωτέρω.</p> <p>Σ5: Πιθανά κάποια υπουργεία πρέπει να έχουν εκδώσει κανονισμούς και πολιτικές, αλλά εγώ δεν τις είδα να εφαρμόζονται πουθενά.</p> <p>Σ6: Εδώ θα σου έλεγα αυτό μην το θίζεις ποτέ. Η Ελλάδα ούτε πολιτική παράγει ούτε σχεδιασμό. Έχει μία αλλεργία και με την πολιτική και με το σχεδιασμό. Δεν υπάρχει και δεν υπάρχει μόνο σε επίπεδο Λευκάδας, δεν υπάρχει και σε επίπεδο νεοελληνικού κράτους. Έχουμε αλλεργία και με το σχεδιασμό και με το μέλλον.</p> <p>Σ7: Υπάρχουν γενικοί κανονισμοί που βγάζει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, δεν υπάρχουν ιδιαίτεροι κανονισμοί για τη Λευκάδα. Το λιμεναρχείο όμως δυστυχώς δεν έχει το απαραίτητο προσωπικό, ειδικά</p>
--	--	---

		<p>τους καλοκαιρινούς μήνες που μεταφέρονται αρκετοί από τους υπαλλήλους που υπηρετούν στο λιμεναρχείο σε περιοχές του Αιγαίου, λόγω των προβλημάτων που υπάρχουν εκεί και η Λευκάδα μένει με ελάχιστο προσωπικό.</p> <p>Σ8: Το γενικό κανονιστικό και νομοθετικό πλαίσιο. Δεν υπάρχει κάτι ιδιαίτεροι κανονισμοί για τη Λευκάδα. Πολιτικές όμως υπάρχουν.</p> <p>Σ9: Όπως προανάφερα η έλλειψη νομοθεσίας για τις εποχιακές πλωτές προβλήτες, δημιουργεί μεγάλο θέμα στην έλλειψη κανονισμών και αδειών. Δεν υποχρεούνται ούτε σε ΜΠΕ, Πιστοποιητικό Πυρασφαλείας, Σχέδιο Διαχείρισης Έκτακτης Ανάγκης</p>
12. Πόσο αποτελεσματικά ήταν αυτά τα μέτρα για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ευημερία της κοινότητας και σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται κατά τη γνώμη σας;	<p>Δεν υπάρχουν τέτοια μέτρα</p> <p>Δεν εφαρμόζονται τέτοια μέτρα</p>	<p>Σ1: Σίγουρα πρέπει να γίνουν μελέτες, γιατί η Λευκάδα όπως ανέφερα πριν είναι ένα ειδικό "μοντέλο", δεν είναι νησί, είναι ένα στεριανό νησί και επειδή πρέπει και να προστατευτεί το φυσικό περιβάλλον και να μην φύγουν οι ντόπιοι από το τόπο τους, αλλά και να είναι ένας τόπος έλξης,</p>

	Υπάρχει μεγάλη γραφειοκρατία στο λιμεναρχείο	<p>πρέπει να βρεθούν τρόποι με τους οποίους να γίνει μία διαχείριση, όχι απαγόρευση αλλά διαχείριση και "έλεγχος".</p> <p>Σ2: Κατά τη γνώμη μου είναι αυτό δεν έχει απάντηση. Δεν γνωρίζω τέτοια μέτρα, δεν τα βλέπω γύρω μου. Μόνο από ιδιωτικές επιχειρήσεις ίσως για τη δική τους προώθηση να λαμβάνονται κάποιες ας πούμε προϋποθέσεις λειτουργίας. Αλλά μέχρι εκεί φτάνει, δεν υπάρχει ακόμα έτσι μία ενιαία πολιτική διαχείρισης όλου αυτού του πράγματος.</p> <p>Σ3: Ναι νομίζω ότι απαντήθηκε αυτό. Σίγουρα όσο περισσότερη πίεση ασκείται από τα σκάφη και από τους τουρίστες, τόσο μεγαλύτερη προσπάθεια χρειάζεται και από τους φορείς οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των κανονισμών, έτσι ώστε να πετύχουμε το ιδανικό όπως είπαμε αποτέλεσμα.</p> <p>Σ4: Τα μέτρα είναι αναποτελεσματικά και ως προς τη θέσπισή τους σε είδος μέτρων και χρόνος ισχύος – όταν είναι πιά αργά, και ως προς την εφαρμογή τους και για τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την υγεία και ποιοτική διαβίωση των πολιτών της Λευκάδας.</p>
--	--	---

		<p>Σ5: Δεν εφαρμόζονται, δεν υπάρχουν μέτρα να εφαρμόζονται, αλλά <i>de facto</i> καταλήγουμε σε μη διατήρηση του περιβάλλοντος και σε μία εντός εισαγωγικών ευημερία τμημάτων της κοινότητας, τα οποία καταφεύγουν σε αυτές τις δραστηριότητες και αποκτούν εύκολα χρήματα. Έτσι το καλοκαίρι επηρεάζουν αρνητικά την όλη δραστηριότητα της πόλης, την κυκλοφορία της, την οργάνωσή της και δημιουργούν και εντάσεις, δηλαδή όταν είσαι παρκαρισμένος οπουδήποτε και πρέπει να περάσουν αυτοκίνητα, αυτό δημιουργεί ένα ιδιαίτερο πρόβλημα το οποίο είναι σίγουρα αρνητικό για την κοινότητα.</p> <p>Σ6: Από τη στιγμή που δεν υπήρξε σχεδιασμός, από τη στιγμή που δεν μας απασχόλησε ως σώμα κοινωνίας αλλά και ως ατομικότητες το γεγονός αυτό, ποιο δηλαδή; ότι αλλάζουμε την οικονομία μας και από μία αγροτοκτηνοτροφική οικονομία που ήταν Λευκάδα και πήγαμε σε κοσμοπολίτικες διαμορφώσεις της οικονομίας που εκ των πραγμάτων ο τουρισμός είναι ένας τέτοιος, δεν υπήρξαν κανονισμοί, δεν υπήρξαν κείμενα που να διαχειριστούν την πραγματικότητα.</p>
--	--	---

		<p>Σ7: Δεν είναι δυστυχώς. Εγώ θεωρώ ότι θα μπορούσε το λιμεναρχείο να κάνει κάτι καλύτερο, φυσικά αν απαλλαγεί από την γραφειοκρατία.</p> <p>Σ8: Δεν θεωρώ ότι υπάρχουν κάποια ιδιαίτερα μέτρα που να αφορούν ιδιαίτερα το νησί. Όποιο νομοθετικό πλαίσιο υπάρχει αφορά το σύνολο της χώρας. Όπως επηρεάζεται ο θαλάσσιος τουρισμός στην Κεφαλονιά επηρεάζεται και στη Λευκάδα. Δεν είναι ζήτημα μέτρων. Είναι ζήτημα κυρίως πολιτικών και στρατηγικών που πρέπει να έχει ο τόπος για να έχει σχέδιο, πώς αναπτύσσεται, με ποιο μοντέλο και μέχρι πού μπορεί να πάει αυτό το μοντέλο.</p> <p>Σ9: Αφού δεν υπάρχουν τα προαναφερόμενα μόνο αρνητική μπορεί να είναι η εξισορρόπηση.</p>
	6 ^{ος} Θεματικός Άξονας: Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών	
13. Προοπτικές των ενδιαφερομένων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, συμπεριλαμβανομένων της τοπικής αυτοδιοίκησης, των	Θαλάσσιος τουρισμός	<p>Σ1: Θα έπρεπε να το βλέπουν ως ένα μεγάλο δώρο. Τα τελευταία χρόνια με την λειτουργία της Μαρίνας η Λευκάδα έχει μπει σε ένα άλλο χάρτη, εκτός από το "ήλιος-θάλασσα" και στο θαλάσσιο τουρισμό. Αυτό λοιπόν</p>

<p>επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών ομάδων και της τοπικής κοινότητας;</p>	<p>Μεγάλο πλεονέκτημα η σύνδεση με την στεριά</p> <p>Δημιουργία υποδομών για να μπορεί να υπάρξει περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού</p> <p>Ανισόρροπη τουριστική ανάπτυξη</p> <p>Εστίαση στο κέρδος</p>	<p>το θείο δώρο έχει περάσει σε ένα βαθμό στους επιχειρηματίες της Λευκάδας, θεωρούμε ότι πρέπει αυτό να γίνει σημαία, ότι η Λευκάδα βασίζεται στο θαλάσσιο τουρισμό και πρέπει αυτό να το διαφυλάζουμε ως κόρη οφθαλμού.</p> <p>Σ2: Η προοπτική του μέρους είναι τεράστια. Καταρχάς η πρόσβαση συνεχώς γίνεται πιο εύκολη, πιο άμεση, πιο γρήγορη, άρα μειώνεται και το κόστος πρόσβασης, με ότι αυτό συνεπάγεται. Σαν προορισμός πλέον έχει ένα branding.</p> <p>Σ3: Είπαμε πριν από λίγο ότι η πίεση η οποία ασκείται για τις θέσεις ελλιμενισμού χρόνο με το χρόνο αυξάνεται. Οπότε ο Δήμος Λευκάδας σε συνεργασία και με άλλους φορείς όπως πχ την Περιφέρεια και με την πολιτεία, είναι στην διαδικασία δημιουργίας και στην πορεία λειτουργίας οργανωμένων υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό, όπως θαλάσσια καταφύγια, θαλάσσιο αγκυροβόλιο και Μαρίνα.</p> <p>Σ4: Η τουριστική ανάπτυξη είναι ισχυρά ανισόρροπη. Αποτελεί επικίνδυνη μονοκαλλιέργεια τάχιστα αναπτυσσόμενη με απώλεια γνώσης,</p>
---	--	--

		<p>παραδοσιακών επαγγελμάτων, δεσμών με το περιβάλλον και τη Λευκαδίτικη φύση.</p> <p>Σ5: Νομίζω ότι ενδιαφερόμενοι για το θαλάσσιο τουρισμό θα πρέπει να μπούνε σε δύο πακέτα. Οι επιχειρήσεις και οι υπόλοιποι που πιθανά θα μπορούσαν να δράσουν θετικά, όπως η Τοπική αυτοδιοίκηση, περιβαλλοντικές ομάδες και η τοπική κοινότητα της Λευκάδας. Είναι τα συμφέροντα αυτά συγκρουόμενα, για αυτό θα πρέπει να ελεγχθεί εκ μέρους αυτών των φορέων η δραστηριότητα των επιχειρήσεων, με τρόπο που να μη δημιουργεί πρόβλημα στην κοινωνική και πολιτιστική ζωή της πόλης.</p> <p>Σ6: Δεν νομίζω ότι τους δραστηριοποιούντες στη Λευκάδα που στη πλειοψηφία τους είναι Λευκαδίτες, μένουν μόνιμα εδώ, τους ενδιαφέρει κάποια οργάνωση της οικονομικής δραστηριότητας. Ο Δήμος είναι πάντοτε ουραγός στα θέματα σχεδιασμού, βεβαίως υπάρχουν και αντικειμενικές δυσκολίες, υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες και υπάρχουν και δυσκολίες οι οποίες είναι της επιλογής. Το πολιτικό προσωπικό στο δίλημμά του αν θα εξυπηρετήσει ατομικά ένα δημότη ή</p>
--	--	---

		<p>συλλογικά υπερτερεί πάντοτε το ατομικό. Αυτό είναι σαφές. Δεν λέω κάτι καινούργιο. Η ίδια η κοινωνία της Λευκάδας, οι δημότες της Λευκάδας κινούνται και αυτοί στο ίδιο πλαίσιο, δηλαδή περισσότερο ενδιαφέρει η ατομικότητα και όχι συλλογική παρουσία.</p> <p>Σ7: Η Λευκάδα παρόλο που φαίνεται ότι έχει φτάσει στο όριο της, πιστεύω ότι έχει προοπτικές να ασχοληθούν νέοι άνθρωποι με το θαλάσσιο τουρισμό.</p> <p>Σ8: Αυτά είναι πολύ διαφορετικά πράγματα. Των επιχειρήσεων ναι, προοπτικές υπάρχουν είναι σαφές. Των περιβαλλοντικών ομάδων προοπτική μπορεί να πεις ότι είναι μία πρόκληση για αυτές να παίξουν το ρόλο που οι ίδιες θέλουν να έχουν ως περιβαλλοντικές ομάδες για να προστατέψουμε το περιβάλλον. Στο επίπεδο της τοπικής αυτοδιοίκησης το στοιχείο που θέλω να προσθέσω είναι ότι η αυτοδιοίκηση έχει καθήκον να κάνει αυτό το σχεδιασμό που είπα άλλες δύο φορές σε προηγούμενες απαντήσεις και να συμβάλει και αυτή ούτως ώστε να έχεις μία αξιόβιωτη ανάπτυξη.</p>
--	--	---

		<p>Σ9: Δεν υπάρχει κάποιο όργανο ή φορέας, ώστε να μεριμνήσει σε κοινή πολιτική όλων των αναφερόμενων ομάδων. Η τοπική αυτοδιοίκηση (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο) ενεργεί με γνώμονα τα εισοδηματικά κριτήρια, οι επιχειρήσεις για αύξηση του τζίρου τους χωρίς να λαμβάνουν υπόψη αρνητικές επιπτώσεις για το σύνολο. Περιβαλλοντικές ομάδες δεν δραστηριοποιούνται και η τοπική κοινότητα είναι ευχαριστημένη αφού γεμίζουν οι "τσέπες". Αντιδράσεις υπάρχουν μόνο μεμονωμένα από άτομα που δεν δραστηριοποιούνται στον τουρισμό, γενικά.</p>
<p>14. Πώς συμμετέχουν αυτοί οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;</p>	<p>Κακή οργάνωση και επικοινωνία των σχετικών φορέων</p> <p>Ο Δήμος Λευκάδας και το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο είναι οι κύριοι υπεύθυνοι</p> <p>Σπασμωδικά</p>	<p>Σ1: Αυτό είναι ένα μεγάλο ερωτηματικό, το οποίο απασχολεί γενικά. Δυστυχώς π.χ. μια περιβαλλοντική ευαισθησία εμφανίζεται αρκετές φορές, σας το λέω και από την εμπειρία μου, σε θέματα του "Όχι" κάθε φορά, Όχι εκείνο, Όχι το άλλο και δεν υπάρχει η πρόταση που θα δώσει τη λύση. Στο ερώτημα που θα πάμε τον αγωγό λυμάτων Όχι εκεί, στο ερώτημα που θα πάμε το υπόλοιπο των σκουπιδιών η απάντηση είναι Όχι εκεί. Η οργάνωση αυτών των ομάδων γίνεται μόνο σε αυτές τις περιόδους και γι αυτά τα θέματα.</p>

	<p>Ατομική δράση των επιχειρηματιών</p>	<p>Σ2: Δειλά συμβαίνει αυτό. Και εδώ υπάρχει ένα κατηγορώ και για τον εαυτό μου το λέω δηλαδή, προσωπικά δεν συμμετέχω ιδιαίτερα διότι για δικούς μου προσωπικούς λόγους φοβάμαι να αναμειχθώ στα κοινά του τόπου.</p> <p>Σ3: Ο Δήμος Λευκάδας και το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο είναι οι "μπροστάρηδες" σε αυτή τη διαδικασία. Οπότε μέσα από τα συμβούλια τους και με τις προσεγγίσεις τις οποίες δέχονται από ανθρώπους του χώρου, επαγγελματίες που ξέρουν πολύ καλά το τι θέλει ο πελάτης και από την άλλη μεριά οι φορείς όπως η Κτηματική Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών που είναι υπεύθυνο και για την παράκτια ζώνη, όλοι αυτοί οι φορείς με την καλή συνεργασία που πρέπει να έχουν, παίρνουν – οδηγούνται - καταλήγουν στην λήψη των καλύτερων δυνατών αποφάσεων.</p> <p>Σ4: Οι προοπτικές της τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι πενιχρές. Καλείται ένας Δήμος, Υπηρεσίες και υποδομές, σχεδιασμένες να εξυπηρετούν τις ανάγκες 25.000 πολιτών, να εξυπηρετούν τις ανάγκες 300.000 ατόμων κατά την αιχμή.</p>
--	---	---

		<p>Σ5: Από ότι έχω καταλάβει, εμμέσως π.χ. το Λιμενικό ή χορηγεί κάποιες άδειες για προβλήτες ή αποδέχεται αυτές που το Υπουργείο έχει εγκρίνει, δεν μπορεί να κάνει διαφορετικά. Κατά τα άλλα δεν έχω δει ή δεν έχει πέσει στην αντίληψή μου κάτι που ο ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού να έχει κάνει για να αποφύγει αυτά τα προβλήματα που δημιουργεί η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα. Επίσης καμία επιχείρηση ποτέ δε θα ρωτήσει κανέναν και ο επιχειρηματίας έχει πάντα και την αντίληψη ότι αυτός είναι το κράτος, ότι το κράτος θα πρέπει να τον στηρίζει σε ότι και να κάνει - όπως και να το κάνει - όπου και να το κάνει, χωρίς να θέτει κανένας στην επιχείρηση διάφορους κανόνες και πρότυπα που πρέπει να ακολουθήσει.</p> <p>Σ6: Αδιαφορώντας οι ενδιαφερόμενοι. Οξύμωρο σχήμα. Σπασμωδικά. Δε ζητήσαμε ποτέ ως δημότες ένα οργανωμένο σχέδιο, το πιο απλό, πόσους θα εξυπηρετήσουμε ως τουριστική βιομηχανία στη Λευκάδα. Γενικά επικρατεί η εντύπωση όσοι περισσότεροι τόσο καλύτερα, χωρίς να μας απασχολήσει στο όσοι περισσότεροι υπάρχει ένα άνω όριο;</p>
--	--	--

		<p>Σ7: Η ανάπτυξη για να γίνει χρειάζονται και τα δύο μέρη. Το λιμενικό ταμείο ή ο Δήμος να είναι σε συνεργασία με τους επιχειρηματίες για να μπορέσει να "εκμεταλλευτεί" με την καλή έννοια ο ένας αυτά που μπορεί να του προσφέρει ο άλλος. Η προσπάθεια που έχει γίνει τα προηγούμενα χρόνια με την τοποθέτηση των πλωτών προβλητών πιστεύω ότι είναι μία απόδειξη ότι με την συνεργασία αυτών των δύο φορέων, δηλαδή των επαγγελματιών και του Λιμενικού ταμείου, δημιουργήθηκαν επιπλέον θέσεις άρχισε να μπαίνει σιγά σιγά μία τάξη στο λιμάνι.</p> <p>Σ8: Συγκροτημένη παρέμβαση δεν υπάρχει. Όποιος πει το αντίθετο θα πει ψέματα. Και το λέω και από την εμπειρία μου με την εμπλοκή μου με τα κοινά τα τελευταία τουλάχιστον 30 χρόνια. Οι επιχειρηματίες από τη μεριά τους κάνουν αυτό που είναι να κάνουν κυρίως με ατομική δράση και όχι με συλλογική δράση.</p> <p>Σ9: Δεν υπάρχει καμία λήψη αποφάσεων συλλογικά</p>
	7 ^{ος} Θεματικός Άξονας: Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις	

<p>15. Υπάρχουν πιστεύετε κάποια επιτυχημένα μοντέλα ή πρακτικές από άλλες τοποθεσίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στη Λευκάδα;</p>	<p>Σκύρος, οικολογικό λιμάνι</p> <p>Ιστιοπλοϊκού περιηγητισμού είναι η βορειοδυτική Μεσόγειος. Εννοώ για τη Κυανή ακτή</p> <p>Τα παράλια μέτωπα δυτικά της Ιταλίας, της βορειοδυτικής Ιταλίας, μέχρι και τα παράλια της Ισπανίας.</p> <p>Κροατίας, Γαλλία και στην Ισπανία και στην Ιταλία, αλλά το πολύ κοντινό μας παράδειγμα της Κροατίας.</p>	<p>Σ1: Σίγουρα υπάρχουν μοντέλα και νομίζω ότι δεν είναι κακό πράγμα η αντιγραφή.. Αυτός είναι και ο ρόλος των ομάδων, της τοπικής αυτοδιοίκησης, κάθε τόσο ότι δεν περπατάει ή ότι εξελίσσεται κάπου αλλού καλύτερα να το αντικαθιστά και να το αλλάζει.</p> <p>Σ2: Ναι εγώ νομίζω ότι υπάρχουν. Έχουμε το παράδειγμα της Σκύρου που έχει δημιουργήσει ξαφνικά ένα πρότυπο πράσινο λιμάνι και ένα μέρος που ήταν πολύ δύσκολα προσβάσιμο, διότι είναι απομακρυσμένο από όλα τα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου, δεν ήταν ποτέ προορισμός και ξαφνικά έχει μπει στον τουριστικό χάρτη μόνο και μόνο, διότι έγινε θελκτικό, γιατί είναι οργανωμένο, γιατί είναι οικολογικό, γιατί προσφέρει στους επισκέπτες κάποια πράγματα που έλλειπαν και έχει δημιουργηθεί με ήπια ανάπτυξη, δηλαδή χωρίς να υπάρχει μαζικότητα και το αποτέλεσμα απ'όσο μαθαίνω και απ'όσο παρακολουθώ τα τελευταία χρόνια είναι εξαιρετικό για την τοπική κοινωνία.</p> <p>Σ3: Πριν από περίπου ενάμιση χρόνο συμμετείχα στην έκθεση Θεσσαλονίκης, σε μια ημερίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και</p>
--	---	---

		<p>Νησιωτικής Πολιτικής, όπου ο Γενικός γραμματέας, οι διοργανωτές με παρουσίασαν στο κοινό με την ιδιότητα του Δημάρχου Λευκάδας ως τον "Πατριάρχη" του θαλάσσιου τουρισμού, προφανώς καθ' υπερβολή. Αυτό δείχνει όμως ότι η Λευκάδα είναι στη πρωτοκαθεδρία του θαλάσσιου τουρισμού, λόγω των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που αναφέραμε προηγουμένως. Άρα νομίζω ότι ένα πετυχημένο μοντέλο ανάπτυξης</p> <p>Σ4: Οι θεσμοί αδειοδοτούν υπέρμετρα, οι επιχειρήσεις καταπατούν ή καταχρώνται τους δημόσιους χώρους και πόρους (χώρος, νερό, ακουστικό περιβάλλον, θαλάσσιο περιβάλλον). Οι περιβαλλοντικές ομάδες δεν υπάρχουν και η κοινωνία εν ληθάργω θεάται τα συμβαίνοντα. Των οικιών υμών εμπιπραμένων υμείς άδετε.</p> <p>Σ5: Τελευταία διάβασα για κάποιες πόλεις οι οποίες προσπαθούν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα του υπερτουρισμού, γιατί εκεί θα καταλήξουμε. Για να είναι ένα μοντέλο επιτυχημένο ή με κάποια πρακτική, πρέπει να χαράσσεται και να ακολουθείται μία πολιτική που να βελτιώνει τα πράγματα και να ακολουθείται με συνέπεια. Νομίζω ότι όσοι είναι σε θέσεις ευθύνης θα πρέπει να εκλέγονται με την προοπτική να μην</p>
--	--	--

		<p>ζαναβγούν, αν θίξουν κατεστημένα συμφέροντα. Αν εκλέγονται με την προοπτική να τα έχουν καλά με τα συμφέροντα δεν κάνουμε για αυτή τη δουλειά.</p> <p>Σ6: Αν και είμαι κατά του copy-paste, παρόλα αυτά όμως το μοντέλο της τουριστικής ανάπτυξης και δη του θαλάσσιου τουρισμού και ακόμα πιο συγκεκριμένα του ιστιοπλοϊκού περιηγητισμού είναι η βορειοδυτική Μεσόγειος. Εννοώ για τη Κυανή ακτή, τα παράλια μέτωπα δυτικά της Ιταλίας, της βορειοδυτικής Ιταλίας, μέχρι και τα παράλια της Ισπανίας. Νομίζω τα μοντέλα που έχουν αναπτυχθεί εκεί μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως παράδειγμα, θεωρώ ότι είναι πετυχημένα. Βεβαίως οι άνθρωποι ως ντόπιος πληθυσμός σχεδίασαν, τους απασχόλησε και ας μη ξεχνάμε ότι οι περιοχές αυτές ήταν το περιθώριο των Ευρωπαϊκών κρατών, π.χ. η νότια Γαλλία με τα μεσογειακά παράλιά της δεν ήτανε και στην πρώτη γραμμή ανάπτυξης της Γαλλίας του 18ου και του 19ου αιώνα.</p> <p>Σ7: Δεν ξέρω κάτι. Στη Λευκάδα τα τελευταία χρόνια Λιμενικό ταμείο προσπάθησε και έβαλε κάποια τάξη στα λιμάνια. Απ' ότι έχω μάθει σε</p>
--	--	--

		<p>πολλές ενέργειες ήταν και πρωτοπόρο. Δεν έχω όμως άποψη αν υπάρχουν άλλα λιμενικά ταμεία που να έχουν κάποια δράση.</p> <p>Σ8: Ένα τέτοιο μοντέλο το παράδειγμα της Κροατίας. Αντίστοιχα μοντέλα υπάρχουν και στη Γαλλία και στην Ισπανία και στην Ιταλία, αλλά το πολύ κοντινό μας παράδειγμα της Κροατίας που είναι μία χώρα κοντά στη δική μας και από άποψη δυναμικού αφού δεν είναι με καμία υπερδύναμη, και η οποία στο θαλάσσιο τουρισμό πάει εξαιρετικά. Είναι δοκιμασμένα μοντέλα. Δεν σημαίνει βέβαια ότι πρέπει να κάνουμε μια μηχανιστική μεταφορά των μοντέλων αυτών σε μας. Δεν γίνεται έτσι.</p> <p>Σ9: Λόγω έλλειψης γνώσης, δε θα μπορούσα να σας αναφέρω κάποιο σχετικό μοντέλο.</p>
16. Με βάση την εμπειρία σας, ποιες συστάσεις θα κάνετε για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;	πρέπει να γίνει ένας συνολικός σχεδιασμός Μαρινών, τουριστικών καταφυγίων	Σ1: ...πρέπει να γίνει ένας συνολικός σχεδιασμός Μαρινών, τουριστικών καταφυγίων κτλ. για όλο το δήμο, για όλο το νησί, αλλά και για τα μικρότερα νησιά τον Κάλαμο και τον Καστό, ώστε αυτό να δώσει τη

	<p>Οργάνωση θέσεων ελλιμενισμού</p> <p>Θέσπιση ορίων και επιβολή προστίμων</p> <p>Οδικές υποδομές</p> <p>Οικιστικές υποδομές</p> <p>Συλλογικότητα και ενεργούς πολίτες</p> <p>Στρατηγικός σχεδιασμός</p> <p>Χαρτογράφηση των πραγματικών αναγκών σε συνάρτηση με την δυναμική</p>	<p>δυνατότητα διάχυσης της οργανωμένης δραστηριότητας του ελλιμενισμού των σκαφών και σε άλλες περιοχές, όπως ο κόλπος του Βλυχού, ο οποίος σήμερα με τον ανεξέλεγκτο και άναρχο ελλιμενισμό που επικρατεί εκεί είναι από κάθε άποψη υποβαθμισμένος αισθητικά και περιβαλλοντικά.</p> <p>Σ2: Καταρχάς πρέπει να οργανωθούν οι θέσεις ελλιμενισμού. Δεν θεωρώ ότι απαραίτητα θα έπρεπε να αυξηθούν, αλλά θεωρώ ότι πρέπει να οργανωθούν, πρέπει να υπάρξει μία κεντρική διαχείριση και πρέπει να υπάρξει και μία διαχείριση που να ενισχύει τις επιχειρήσεις οι οποίες θα προσανατολιστούν στα υπόλοιπα ποιοτικά χαρακτηριστικά που μας ενδιαφέρουν,</p> <p>Σ3: Είναι ξεκάθαρο αυτό, θα πρέπει ο θαλάσσιος τουρισμός να αναπτύσσεται σε οργανωμένες μονάδες. Εμείς έχουμε τη τύχη ως Λευκάδα να έχουμε την τελευταία Μαρίνα η οποία καταχωρήθηκε στο μητρώο των Μαρινών της Ελλάδας το 1999, την Μαρίνα της Λευκάδας, όπου υπάρχει μία απόλυτη ισορροπία με το περιβάλλον και μία πολύ καλή συσχέτιση και αρμονική συνύπαρξη με την πόλη της Λευκάδας. Επίσης το μεγάλο οικονομικό όφελος το οποίο έχει ο Δήμος Λευκάδας.</p>
--	---	--

	<p>του νησιού και προσαρμογή της νομοθεσίας σε αυτές.</p>	<p>Σ4: Άμεση συζήτηση στους θεσμούς, ημερίδες με ειδικούς και συγκεκριμένες προτάσεις, για τους άξονες και τους στόχους της ισορροπημένης ανάπτυξης. Άμεση ελευθέρωση των δημόσιων χώρων. Άμεση θέσπιση μέγιστου αριθμού πλωτών εξεδρών στους λιμένες της πόλης. Άμεσος προσδιορισμός των λιμένων σκαφών αναψυχής στα στενά και την εσωτερική θάλασσα της Λευκάδας και της φέρουσας ικανότητας αυτής. Άμεση εγκατάσταση συστήματος συλλογής αποβλήτων των σκαφών με ψηφιακή καταγραφή. Άμεση επιβολή αυτόματου τέλους πλεύσης στην εσωτερική θάλασσα της Λευκάδας.</p> <p>Σ6: Δεν υπάρχει βιωσιμότητα στη Λευκάδα. Αυτό που λέμε βιωσιμότητα και με ένα παράδειγμα ας αναφέρουμε τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα δεν υπάρχει. Είσαι ΑΜΕΑ δεν μπορεί να περπατήσεις, αν είσαι τυφλός δεν μπορείς να πας πουθενά, αν είσαι μαμά με μωρό στο καρότσι περπατάς μόνο με έναν άντρα δίπλα σου με "τσαμπουκά".</p> <p>Σ6: Πρώτα απ' όλα η ίδια η κοινωνία πρέπει να πάρει την κατάσταση στα χέρια της, μέσα από συλλογικότητες οι οποίες θα θέσουν ερωτήματα και</p>
--	---	--

		<p>θα απαντήσουν ερωτήματα και θα αναζητήσουν τις απαντήσεις, με διάλογο κυρίως με όραμα. Και επειδή αυτό είναι χιλιοειπωμένο στην Ελλάδα και μοιάζει με γενικότητες, θα πρέπει οι Λευκαδίτες που ασχολούνται σε πρώτη φάση άμεσα με τον τουρισμό, να απαντήσουν ποιο είναι το επίπεδο του οικονομικού αντικειμένου</p> <p>Σ7: Πρώτο απ' όλα είναι να υπάρχει συνεργασία μεταξύ των επιχειρηματιών και των φορέων διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού, δηλαδή κατά κύριο λόγο με το λιμενικό ταμείο. Είναι σημαντικό για μένα να υπάρχει μια καλή συνεργασία και όλοι να προσπαθούν για το καλύτερο. Ο θαλάσσιος τουρισμός μόνο έτσι μπορεί να αναπτυχθεί, δηλαδή μόνο με την απόλυτη συνεργασία.</p> <p>Σ8: Η κρίσιμη λέξη είναι σχεδιασμός. Πως σχεδιάζεις για να κάνεις, για να βελτιώσεις με όρους βιωσιμότητας βεβαίως. Θέλει σχεδιασμό, δεν μπορείς να ενεργείς αποσπασματικά. Το παράδειγμα που σας είπα με την ΟΧΕ, που είναι ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα σχεδιασμού συγκεκριμένου, δε σημαίνει βέβαια ότι από αυτή τη μελέτη όλα θα τα παίρναμε και θα τα εφαρμόζαμε ακριβώς, αλλά έχεις ένα "μπούσουλα"</p>
--	--	--

		<p>ένα σχέδιο πως θα αναπτύξεις το σύνολο του ανατολικού άξονα στο κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού. Άρα το μυστικό είναι το σχέδιο.</p> <p>Σ9: Αλλαγή της νομοθεσίας για τους πλωτούς προβλήτες, χαρτογράφηση των πραγματικών αναγκών σε συνάρτηση με την δυναμική του νησιού.</p>
--	--	--

Σύμφωνα με τις συνεντεύξεις των αρμόδιων λοιπών η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα αποκαλύπτει μια σειρά από πολυδιάστατες προκλήσεις και ευκαιρίες, που αναδεικνύουν την ανάγκη για πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση στον πολεοδομικό σχεδιασμό και την περιβαλλοντική διαχείριση. Οι επιπτώσεις της αυξημένης τουριστικής δραστηριότητας είναι διφορούμενες, με την οικονομική ενίσχυση της περιοχής να συνυπάρχει με σοβαρά περιβαλλοντικά και κοινωνικά ζητήματα.

Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει φέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη στη Λευκάδα, ενισχύοντας την τοπική αγορά και δημιουργώντας εργασία, κυρίως σε τομείς όπως η φιλοξενία, η συντήρηση σκαφών και άλλες σχετικές υπηρεσίες. Ωστόσο, η εξάρτηση από τον τουρισμό δημιουργεί εποχικότητα, που επηρεάζει την σταθερότητα της τοπικής οικονομίας και την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η ανεξέλεγκτη ανάπτυξη στην παράκτια και θαλάσσια ζώνη έχει προκαλέσει σοβαρές περιβαλλοντικές δυσμενείς επιπτώσεις. Οι εκπομπές από τα σκάφη, η αυξημένη παραγωγή αποβλήτων και η χημική ρύπανση απειλούν τη θαλάσσια βιοποικιλότητα και υπονομεύουν την ποιότητα του νερού, απαιτώντας αυστηρότερα μέτρα διαχείρισης και ελέγχου.

Το αυξημένο φορτίο του θαλάσσιου τουρισμού επιβαρύνει τις τοπικές υποδομές, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, προκαλώντας συμφόρηση και επιδεινώνοντας την πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες. Επιπλέον, η πολιτιστική υποβάθμιση και η αποδυνάμωση των παραδοσιακών τρόπων ζωής αποτελούν αντικείμενο ανησυχίας για τη διατήρηση της τοπικής ταυτότητας. Η αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων πολιτικών και η εφαρμογή τους αποτελούν ζητήματα κρίσιμης σημασίας. Τα υπάρχοντα μέτρα φαίνεται να είναι ανεπαρκή για την αντιμετώπιση των διαστάσεων των προβλημάτων, με την ανάγκη για ενίσχυση της τοπικής διακυβέρνησης και της διαλειτουργικότητας μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων να είναι περισσότερο επιτακτική.

Συνοπτικά, η Λευκάδα αντιμετωπίζει τις πολύπλοκες προκλήσεις του θαλάσσιου τουρισμού με έναν τρόπο που απαιτεί μια πιο δυναμική, πολυεπίπεδη προσέγγιση. Η βιωσιμότητα, η ποιότητα ζωής των κατοίκων και η πολιτιστική διατήρηση πρέπει να είναι στο επίκεντρο των μελλοντικών στρατηγικών για να εξασφαλιστεί η ισορροπημένη ανάπτυξη σε αυτό το πολύτιμο νησιωτικό περιβάλλον.

Συζήτηση

Από την παρούσα θεματική ανάλυση προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα έχει προκαλέσει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, κυρίως λόγω της αύξησης του στόλου των σκαφών που δεν συνοδεύτηκε από ανάλογες υποδομές. Οι παράκτιες περιοχές και οι κλειστές όρμους της νήσου ρυπαίνονται από υγρά απόβλητα, λάδια, πετρέλαιο, και χημικά, προκαλώντας την εξαφάνιση θαλάσσιων ειδών και μετατρέποντας τον πυθμένα σε νεκρή λάσπη. Επίσης, η αύξηση της κυκλοφορίας και η έλλειψη οδικών υποδομών επιδεινώνουν το πρόβλημα, ενώ η έλλειψη νερού και η διαχείριση απορριμμάτων παραμένουν ανεπαρκείς. Οι προβλήτες που τοποθετούνται χωρίς απαραίτητες μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η αδυναμία ελέγχου των αποβλήτων των πλοίων αναδεικνύουν ένα σύνθετο ζήτημα που επιβαρύνει σημαντικά το τοπικό οικοσύστημα και την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Παρά την αυξημένη πίεση στο περιβάλλον από τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, τα μέτρα μετριασμού των αρνητικών επιπτώσεων φαίνεται να είναι περιορισμένα και κυρίως αναποτελεσματικά. Επίσημοι φορείς δεν έχουν λάβει συγκεκριμένα βήματα για να αντιμετωπίσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ενώ οι ιδιωτικές πρωτοβουλίες περιορίζονται κυρίως στη χρήση βιοδιασπώμενων καθαριστικών και σε κάποιες ανεπίσημες ενέργειες, όπως περιστασιακές δοκιμές για την αντιμετώπιση ναυαγίων και γενικότερων μολύνσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον. Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο και άλλοι σχετικοί φορείς έχουν σχέδια για τη διαχείριση αποβλήτων και κάποιες σχετικές προβλέψεις, αλλά η αναλογία ενεργειών προς το μέγεθος του προβλήματος φαίνεται ανεπαρκής. Έτσι, τα μέτρα που λαμβάνονται παραμένουν υποτυπώδη και τυχαία, χωρίς έναν ολοκληρωμένο και προληπτικό σχεδιασμό που να μπορεί να προλαμβάνει και να διαχειρίζεται τις περιβαλλοντικές παθογένειες σε βάθος χρόνου.

Η υπερβολική αύξηση του τουρισμού στη Λευκάδα, γνωστή ως υπερτουρισμός, παρουσιάζει σοβαρές προκλήσεις λόγω της ιδιαιτερότητας της νήσου ως «στεριανού» νησιού με άμεση οδική σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα, προσφέροντας εύκολη πρόσβαση και ανεξέλεγκτη εισροή επισκεπτών. Αν και η τρέχουσα κατάσταση δείχνει

έλλειψη συγκεκριμένων και αποτελεσματικών λύσεων, προτείνονται διάφορες προσεγγίσεις για την αντιμετώπιση του φαινομένου. Πρώτον, είναι κρίσιμη η αποτύπωση της φέρουσας ικανότητας του νησιού, τόσο στη στεριά όσο και στη θάλασσα, για να κατανοηθούν οι όρια της αντοχής του σε θέματα υποδομών και περιβαλλοντικής φόρτισης. Ο Δήμος και άλλοι φορείς πρέπει να εφαρμόσουν ένα σχεδιασμό που να συνδυάζει τη θεραπεία υφιστάμενων παθογενειών και τον προσδιορισμό μελλοντικών στρατηγικών. Επιπλέον, οι προτάσεις περιλαμβάνουν την επιβολή προστίμων για την αποτροπή περαιτέρω πίεσης, την βελτίωση της ύδρευσης και άλλες υποδομές όπως κατάλληλοι χώροι στάθμευσης και υγιεινής. Αυτές οι προσεγγίσεις προτείνουν μια συνδυαστική και ολοκληρωμένη αντιμετώπιση, η οποία απαιτεί συνεργασία διαφόρων επιπέδων τοπικής διοίκησης και της κοινότητας για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης του νησιού.

Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει επηρεάσει σημαντικά τη χωρική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας. Αν και έχει συμβάλει θετικά στην ανάπτυξη του τουρισμού και στην οικονομική ενίσχυση της περιοχής, έχει επίσης δημιουργήσει σειρά προβλημάτων που περιλαμβάνουν περιβαλλοντικές προκλήσεις, κυκλοφοριακά ζητήματα, και προβλήματα ύδρευσης, καθαριότητας και διαχείρισης απορριμμάτων.

Οι οικισμοί κοντά στις ακτές έχουν γνωρίσει ραγδαία ανάπτυξη χωρίς τις απαραίτητες υποδομές, προκαλώντας ένα αίσθημα αναρχίας και οπτικής όχλησης. Οι παράκτιοι οικισμοί όπως η Νικιάνα, το Νυδρί, το Βλυχό και η Βασιλική έχουν αναπτυχθεί γρήγορα για να εξυπηρετήσουν την αυξημένη ζήτηση για θαλάσσιες υποδομές. Η Μαρίνα της Λευκάδας έχει συμβάλει στην επέκταση της πόλης, προκαλώντας διπλασιασμό της αστικής περιοχής και δημιουργώντας νέες ανάγκες για υπηρεσίες και υποδομές.

Έτσι λοιπόν, παρά τη θετική επίδραση στον τομέα της τουριστικής οικονομίας, ο ραγδαίος ρυθμός ανάπτυξης έχει επιφέρει σημαντικές προκλήσεις στη χωρική οργάνωση και τον πολεοδομικό σχεδιασμό, απαιτώντας έναν πιο ολοκληρωμένο και προληπτικό προγραμματισμό για τη βιώσιμη ανάπτυξη του νησιού. Οι παραλίες και τα λιμάνια αναπτύσσονται συχνά με τρόπο που δεν συνοδεύεται από αναγκαίες περιβαλλοντικές και αστικές υποδομές, ενώ ο ημερήσιος τουρισμός ενισχύει την πίεση στις υπάρχουσες υποδομές και τους πόρους.

Η ανάπτυξη υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα αλληλοεπιδρά με το υπάρχον αστικό τοπίο με πολλαπλούς και συχνά αντιφατικούς τρόπους. Αρχικά, η ενσωμάτωση τέτοιων υποδομών όπως μαρίνες και άλλες ναυτιλιακές εγκαταστάσεις φαίνεται να έχει θετική επίδραση στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας, αυξάνοντας την τουριστική κίνηση και ενθαρρύνοντας την οικονομική δραστηριότητα.

Ωστόσο, η διαδικασία αυτή δεν είναι ανώδυνη ούτε ομαλή. Υπάρχει σημαντική σύγκρουση με το υπάρχον αστικό τοπίο, κυρίως λόγω της οπτικής όχλησης και του θορύβου που προκαλούν οι νέες υποδομές. Αυτό είναι έντονο ειδικά σε περιοχές όπου ο ιστορικός και πολιτιστικός χαρακτήρας της Λευκάδας έρχεται σε αντίθεση με τις αναπτυξιακές προτεραιότητες που επιβάλλονται από τον θαλάσσιο τουρισμό. Η ανάπτυξη μαρίνας στην πόλη της Λευκάδας, για παράδειγμα, ενώ αρχικά φάνηκε να αποτελεί ένα θετικό βήμα, μετατράπηκε σε πηγή και πολλαπλών προβλημάτων, καθώς η διαχείριση του αυξημένου αριθμού επισκεπτών και σκαφών έχει προκαλέσει συγκρούσεις και αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία της πόλης.

Επιπλέον, η αυξημένη ζήτηση για τουριστική υποδομή έχει οδηγήσει σε άναρχη οικιστική και επαγγελματική ανάπτυξη, συχνά χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη για διατήρηση του ιστορικού και αισθητικού χαρακτήρα του νησιού. Αυτό έχει επίσης επηρεάσει αρνητικά τη διαχείριση φυσικών πόρων, όπως νερό και ενέργεια, και έχει αυξήσει την πίεση στις υπάρχουσες υποδομές, όπως δρόμους και δίκτυα αποχέτευσης. Συνολικά, η αλληλεπίδραση μεταξύ των αναπτύξεων υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό και του υπάρχοντος αστικού τοπίου στη Λευκάδα είναι πολύπλοκη και απαιτεί ευαίσθητο σχεδιασμό και στρατηγική προσέγγιση για να εξασφαλιστεί ότι οι νέες αναπτύξεις θα ενισχύουν, και όχι θα υπονομεύουν, τη βιωσιμότητα και την ποιότητα ζωής των τοπικών κοινοτήτων και του φυσικού τοπίου.

Ο θαλάσσιος τουρισμός συμβάλλει στην τοπική οικονομία της Λευκάδας με διάφορους τρόπους, κυρίως μέσω της σημαντικής εισροής εσόδων. Οι άνθρωποι που έρχονται είτε για να νοικιάσουν σκάφη είτε για να επισκεφθούν τα σκάφη τους που διαχειμάζουν στη Μαρίνα, δαπανούν χρήματα σε τοπικά καταστήματα, εστιατόρια και άλλες υπηρεσίες, συμβάλλοντας στην οικονομική ενίσχυση της περιοχής. Επιπλέον, οι υποδομές όπως η Μαρίνα Λευκάδας δημιουργούν άμεσα έσοδα για τον δήμο που χρησιμοποιούνται για την κάλυψη διαφόρων τοπικών αναγκών.

Παρά τη θετική οικονομική επίδραση, η εποχικότητα του θαλάσσιου τουρισμού δημιουργεί επιχειρηματίες που ενεργούν μόνο κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου και απουσιάζουν από την κοινωνική και πολιτιστική ζωή της Λευκάδας το υπόλοιπο του χρόνου. Αυτό επηρεάζει την τοπική κοινωνία καθώς τα στοιχεία της ταυτότητας και της πολιτιστικής συνέχειας της πόλης δεν διατηρούνται ενεργά καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Επίσης, η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού απαιτεί υποδομές και στη στεριά, όπως χώροι για την εξυπηρέτηση σκαφών, που συχνά δημιουργούν σύγκρουση με την λειτουργία της πόλης. Η οπτική όχληση και ο θόρυβος από αυτές τις εγκαταστάσεις είναι προβλήματα που πρέπει να διαχειριστούν. Το συμπέρασμα λοιπόν είναι ότι, παρά τα σημαντικά οικονομικά οφέλη, ο θαλάσσιος τουρισμός πρέπει να οργανωθεί και να ενταχθεί στο τοπικό πλαίσιο με τρόπο που να υποστηρίζει την βιώσιμη ανάπτυξη και να εξασφαλίζει την κοινωνική και πολιτιστική ενσωμάτωση όλου του έτους.

Ο θαλάσσιος τουρισμός στη Λευκάδα παρουσιάζει πολλαπλές κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις, που επιδρούν σε διάφορες πτυχές της τοπικής ζωής και ανάπτυξης. Μία βασική αλλαγή είναι η μεταβολή των επαγγελματιών, με αύξηση των θέσεων εργασίας σε τομείς που σχετίζονται άμεσα με τον θαλάσσιο τουρισμό όπως συντήρηση και επισκευή σκαφών, ενώ ταυτόχρονα παρατηρείται απομείωση παραδοσιακών επαγγελματιών. Αυτό οδηγεί σε έναν επαγγελματικό προσανατολισμό που είναι εποχικός και συγκεντρωμένος κυρίως στους θερινούς μήνες.

Η εισοδηματική ανισότητα ανάμεσα στους κατοίκους που επωφελούνται άμεσα από τον τουρισμό και εκείνους που δεν έχουν άμεσο όφελος είναι ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας. Αυτή η ανισότητα εντείνεται από την εξάρτηση της τοπικής οικονομίας από τον τουρισμό, ο οποίος ευνοεί την επικέντρωση των εσόδων σε λίγα χέρια και σε συγκεκριμένους τομείς δραστηριοτήτων. Παράλληλα, η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού έχει επηρεάσει την κοινωνική δομή και τον τρόπο ζωής στη Λευκάδα. Οι νέοι κατευθύνονται κυρίως προς τον τουρισμό ως επαγγελματική προοπτική, μειώνοντας την ποικιλομορφία στην αγορά εργασίας και ενισχύοντας την εποχικότητα στην απασχόληση.

Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες επηρεάζει σημαντικά την καθημερινότητα της Λευκάδας, κυρίως με αρνητικό τρόπο. Οι κυριότερες προκλήσεις που προκύπτουν συνδέονται με τη συμφόρηση, την υπερβολική παραγωγή απορριμμάτων, την επιβάρυνση των υποδομών και τη γενικότερη επιδείνωση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων. Ειδικότερα, η αυξημένη κίνηση φέρνει στο νησί έναν αριθμό επισκεπτών που συχνά υπερβαίνει τη φέρουσα ικανότητά του, προκαλώντας συνθήκες υπερπληθυσμού στις παραλίες, τους δρόμους και τα δημόσια αγαθά. Το γεγονός ότι η Λευκάδα είναι εύκολα προσβάσιμη μέσω οδικών δικτύων αυξάνει την προσέλευση ημερήσιων επισκεπτών, οι οποίοι μπορεί να μη συμβάλλουν οικονομικά στην τοπική κοινότητα σε μεγάλο βαθμό αλλά συμβάλλουν στην αύξηση των απορριμμάτων και την κατανάλωση πόρων όπως το νερό. Παράλληλα, η αυξημένη ζήτηση για υπηρεσίες και αγαθά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες οδηγεί σε επιβάρυνση των υποδομών και αύξηση των τιμών, κάτι που μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τους μόνιμους κατοίκους που δεν είναι απαραίτητα ενεργοί στον τουριστικό τομέα. Η συμφόρηση των δρόμων και η δυσκολία στην πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες είναι επίσης κοινά φαινόμενα, τα οποία υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής και περιορίζουν την καθημερινή άνεση των κατοίκων.

Ο θαλάσσιος τουρισμός στη Λευκάδα έχει ποικίλες πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις, καθώς συνδέεται άμεσα με την αλληλεπίδραση των τοπικών κατοίκων με τους τουρίστες και την εισαγωγή νέων πολιτισμικών στοιχείων. Θετικές πολιτιστικές επιδράσεις περιλαμβάνουν την αλληλεπίδραση και την ανταλλαγή πολιτισμικών στοιχείων μεταξύ των τοπικών κατοίκων και των επισκεπτών από διάφορες χώρες. Αυτό συμβάλλει στην εμπλουτισμένη κατανόηση και ανοχή απέναντι σε διαφορετικές κουλτούρες, ενισχύοντας τον πολιτιστικό πλουραλισμό και τον εκσυγχρονισμό της τοπικής κοινωνίας. Από την άλλη πλευρά, η έντονη τουριστική ανάπτυξη οδηγεί σε μια μετάβαση που επηρεάζει τα ήθη και τα έθιμα, προκαλώντας μερικές φορές πολιτιστική υποβάθμιση. Παραδοσιακές δραστηριότητες και επαγγέλματα εξαφανίζονται ή αλλάζουν δραματικά, καθώς ο τοπικός πληθυσμός προσαρμόζεται στις απαιτήσεις ενός πρωτίστως τουριστικού μοντέλου οικονομίας.

Επιπρόσθετα, η εισροή τουριστών στη Λευκάδα φέρνει σημαντικές πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις, επηρεάζοντας τόσο την τοπική κουλτούρα όσο και την κοινωνική δυναμική του νησιού. Θετικές πτυχές της τουριστικής εισροής

περιλαμβάνουν την ανοικτότητα και τη διαπολιτισμική επικοινωνία με τους επισκέπτες, προσφέροντας στους ντόπιους την ευκαιρία να εξοικειωθούν με διάφορες παγκόσμιες κουλτούρες. Αυτό συμβάλλει στη διαμόρφωση ενός πιο ανοικτού πνεύματος και στην ευρύτερη αποδοχή της διαφορετικότητας, που μπορεί να αποβεί ωφέλιμη σε μια ολοένα πιο παγκοσμιοποιημένη κοινωνία.

Από την άλλη πλευρά, οι αρνητικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την επιβάρυνση της τοπικής κουλτούρας και την αλλοίωση των τοπικών ηθών και εθίμων. Η έντονη τουριστική κίνηση μπορεί να προκαλέσει επίσης οικονομική εξάρτηση από τον τουρισμό, μειώνοντας την πολυμορφία στην τοπική οικονομία και οδηγώντας σε περιορισμό των επαγγελματικών επιλογών για τους νέους της περιοχής. Παράλληλα, η υποβάθμιση του πολιτιστικού χαρακτήρα και η εμπορευματοποίηση πολιτιστικών στοιχείων μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της πολιτιστικής ταυτότητας.

Οι πολιτικές και κανονισμοί που αφορούν τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα είναι σχετικά περιορισμένοι και φαίνεται να υπολείπονται ως προς την αποτελεσματικότητα και την εφαρμογή τους. Το Λιμεναρχείο και το Λιμενικό Ταμείο, ως κύριοι αρμόδιοι φορείς, έχουν την ευθύνη να επιβλέπουν και να εφαρμόζουν τους ελάχιστους υφιστάμενους κανονισμούς, αλλά αντιμετωπίζουν προκλήσεις λόγω έλλειψης προσωπικού και αυξημένων αναγκών ειδικά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Παρά την ύπαρξη ορισμένων κανονισμών που εκδίδονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, φαίνεται ότι δεν υπάρχει μια συγκεκριμένη, ολοκληρωμένη πολιτική που να στοχεύει στην προστασία του περιβάλλοντος ή την ισορροπία μεταξύ τουριστικής ανάπτυξης και κοινοτικής ευημερίας ειδικά για τη Λευκάδα. Το αποτέλεσμα είναι η ανεπαρκής αντιμετώπιση των αυξημένων περιβαλλοντικών φορτίων και των κοινωνικών επιβαρύνσεων που φέρνει ο μαζικός τουρισμός. Η ανάγκη για αυστηρότερη εφαρμογή των υφιστάμενων κανονισμών, καθώς και η δημιουργία νέων πιο στοχευμένων πολιτικών, είναι κρίσιμη για τη διασφάλιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και της περιβαλλοντικής υγείας του νησιού.

Οι προοπτικές για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα αποτελούν έναν σημαντικό παράγοντα για την τοπική ανάπτυξη, αλλά συνδέονται με σημαντικές προκλήσεις και αντιθέσεις μεταξύ των διαφορετικών φορέων και ενδιαφερομένων. Οι

διάφορες ομάδες επηρεάζουν και επηρεάζονται από την ανάπτυξη αυτού του είδους τουρισμού διαφορετικά, καθιστώντας την εναρμόνιση των στόχων τους πολύπλοκη.

Τοπική Αυτοδιοίκηση: Η τοπική αυτοδιοίκηση και το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο προσπαθούν να διαχειριστούν τις επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού, επιδιώκοντας τη δημιουργία υποδομών και τη βελτίωση της πρόσβασης. Ωστόσο, η επάρκεια και η εφαρμογή των πολιτικών φαίνεται ότι αντιμετωπίζει εμπόδια λόγω γραφειοκρατίας και ανεπαρκούς συντονισμού.

Επιχειρήσεις: Οι επιχειρήσεις επικεντρώνονται στην εκμετάλλευση των οικονομικών ευκαιριών που προσφέρει ο θαλάσσιος τουρισμός. Η έλλειψη ολοκληρωμένης στρατηγικής και η εστίαση στο κέρδος μπορεί να οδηγήσει σε ανισόρροπη ανάπτυξη και υποβάθμιση της τοπικής ποιότητας ζωής.

Περιβαλλοντικές Ομάδες: Αυτές οι ομάδες είναι πιθανό να επιδιώκουν την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος από τις αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού. Η συμμετοχή τους στη λήψη αποφάσεων μπορεί να είναι περιορισμένη, και συχνά εστιάζουν στην αντίδραση σε προτάσεις αντί της ενεργού πρότασης λύσεων.

Οι κάτοικοι: Οι κάτοικοι δέχονται απευθείας τις επιπτώσεις της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού, τόσο θετικές όσο και αρνητικές. Η συμμετοχή τους στις αποφάσεις που αφορούν την ανάπτυξη αυτού του τύπου τουρισμού μπορεί να είναι επίσης περιορισμένη, επηρεαζόμενη από την επικρατούσα αντίληψη για την ατομική ωφέλεια έναντι του κοινοτικού καλού.

Έτσι λοιπόν με βάση του 7 άξονες της συνέντευξης προκύπτουν τα εξής:

1. Ο πρώτος άξονας της συζήτησης αφορά τις πιέσεις που ασκεί ο τουρισμός στο περιβάλλον της Λευκάδας, εστιάζοντας κυρίως στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκύπτουν από την αυξημένη τουριστική δραστηριότητα, ιδιαίτερα στον θαλάσσιο τουρισμό. Η Λευκάδα, ως προορισμός που έχει γνωρίσει ταχεία ανάπτυξη στον θαλάσσιο τουρισμό, βιώνει σημαντικές περιβαλλοντικές πιέσεις. Η αυξημένη παρουσία σκαφών και η ανάπτυξη τουριστικών υποδομών στις παραλίες και τα λιμάνια έχουν επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο και παράκτιο οικοσύστημα. Το φορτίο των υγρών αποβλήτων, λαδιών και άλλων ρυπογόνων ουσιών απειλεί τη θαλάσσια βιοποικιλότητα και την ποιότητα του νερού, μετατρέποντας περιοχές σε

ουσιαστικά "νεκρές ζώνες". Η Λευκάδα είναι επίσης μάρτυρας αναπτυξιακών δραστηριοτήτων που δεν συνοδεύονται από τον αναγκαίο οικολογικό προγραμματισμό ή στρατηγική. Πολλές φορές, οι υποδομές κατασκευάζονται για να υποστηρίξουν την αύξηση της τουριστικής ζήτησης χωρίς επαρκή μελέτη και τήρηση των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων, οδηγώντας σε παράλληλη αλλοίωση του φυσικού τοπίου και αύξηση της περιβαλλοντικής φόρτισης. Η ανεπαρκής διαχείριση των αποβλήτων από τα σκάφη και τις παραλιακές εγκαταστάσεις επιβαρύνει επιπλέον το περιβάλλον. Η έλλειψη εγκαταστάσεων για την ασφαλή απόρριψη ή ανακύκλωση τέτοιων αποβλήτων οδηγεί σε αυξημένη περιβαλλοντική ρύπανση και μείωση της ποιότητας του νερού. Μία από τις βασικές προκλήσεις στη διαχείριση του θαλάσσιου τουρισμού είναι η έλλειψη ενός ολοκληρωμένου πλαισίου που να συνδυάζει τουριστική ανάπτυξη με περιβαλλοντική προστασία. Η απουσία συντονισμένων στρατηγικών και η γραφειοκρατία συχνά παρεμποδίζουν τη λήψη αποτελεσματικών μέτρων. Συνεπώς, ο θαλάσσιος τουρισμός στη Λευκάδα, ενώ προσφέρει σημαντικές οικονομικές ευκαιρίες, ασκεί έντονες πιέσεις στο περιβάλλον. Η ενίσχυση της υποδομής, η βελτίωση της διαχείρισης αποβλήτων και η ανάπτυξη ολοκληρωμένων περιβαλλοντικών πολιτικών είναι κρίσιμης σημασίας για την επίτευξη μιας πιο βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης.

2. Ο άξονας Β της συζήτησης αναλύει τις συνέπειες του τουρισμού στη χωρική ανάπτυξη της Λευκάδας, εστιάζοντας συγκεκριμένα στην ανάπτυξη των προβλητών και την ανεπάρκεια των υποδομών που υποστηρίζουν τον θαλάσσιο τουρισμό. Η δημιουργία νέων προβλητών και η επέκταση των μαρινών στη Λευκάδα αποτελεί μια κρίσιμη πτυχή της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού. Αυτές οι υποδομές είναι σημαντικές για την υποστήριξη των αυξανόμενων αναγκών των επισκεπτών και των τουριστικών σκαφών. Ωστόσο, η κατασκευή τους έχει συχνά προχωρήσει χωρίς επαρκή μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ή της μακροπρόθεσμης επίδρασής τους στη χωρική δομή και την αισθητική του τοπίου. Οι περιοχές γύρω από τις μαρίνες και τα νέα τουριστικά έργα βιώνουν μεταβολές στη χρήση γης, συχνά με επιβάρυνση των φυσικών και κοινωνικών πόρων. Παρόλο που η ανάπτυξη προβλητών έχει υποστηρίξει τον θαλάσσιο τουρισμό, η ανεπάρκεια άλλων βασικών υποδομών όπως οδικά δίκτυα, εγκαταστάσεις ύδρευσης, και διαχείρισης αποβλήτων έχει περιορίσει τη δυνατότητα αυτών των περιοχών να ανταπεξέλθουν στις αυξημένες πιέσεις,

μειώνοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η ανάγκη για ολοκληρωμένη ανάπτυξη που να λαμβάνει υπόψη τόσο τις οικονομικές όσο και τις περιβαλλοντικές διαστάσεις είναι πιο επείγουσα από ποτέ.

3. Ο τρίτος άξονας, "Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις", αφορά τις επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στις κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις της Λευκάδας. Αυτή η ανάλυση εξετάζει τις άμεσες και έμμεσες επιδράσεις της τουριστικής δραστηριότητας στην τοπική οικονομία, την αγορά εργασίας και την κοινωνική συνοχή. Ο θαλάσσιος τουρισμός συνιστά μια σημαντική πηγή εσόδων για τη Λευκάδα. Οι μαρίνες, οι προβλήτες και τα συναφή τουριστικά εγχειρήματα ενισχύουν την οικονομική δραστηριότητα μέσω της δημιουργίας θέσεων εργασίας και της αύξησης της κατανάλωσης σε τοπικά καταστήματα, εστιατόρια και υπηρεσίες. Εντούτοις, η συγκέντρωση της οικονομικής δραστηριότητας στους καλοκαιρινούς μήνες προκαλεί εποχικότητα, επηρεάζοντας την σταθερότητα της εργασίας και την οικονομική ευημερία. Ο θαλάσσιος τουρισμός φέρνει σημαντικές κοινωνικές μεταβολές. Από τη μία, προσφέρει ευκαιρίες για κοινωνική ανέλιξη και πολιτιστική ανταλλαγή, ενώ από την άλλη μπορεί να εντείνει την κοινωνική ανισότητα και να προκαλέσει διαταραχές στην τοπική κοινωνική δομή. Οι ντόπιοι επηρεάζονται από τις μεταβαλλόμενες οικονομικές ευκαιρίες και μπορεί να βιώσουν ανασφάλεια λόγω της επικράτησης τουριστικών δραστηριοτήτων που αλλοιώνουν την παραδοσιακή τους τρόπο ζωής. Είναι λοιπόν απαραίτητη η επανεξέταση των τοπικών και εθνικών πολιτικών για να διασφαλιστεί ότι η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού συντονίζεται με τις κοινωνικές ανάγκες και την οικονομική βιωσιμότητα της Λευκάδας. Προτείνεται η ανάπτυξη δραστηριοτήτων και υπηρεσιών που μπορούν να λειτουργήσουν εντός και εκτός της κορύφωσης της τουριστικής περιόδου, δημιουργώντας πιο σταθερές θέσεις εργασίας. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο να υποστηριχθούν πρωτοβουλίες που ενισχύουν την κοινωνική συνοχή και την ενσωμάτωση όλων των κοινωνικών στρωμάτων στα οφέλη του τουρισμού, αποτρέποντας την αποξένωση των ντόπιων.

4. Ο τέταρτος άξονας, "Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις", αναδεικνύει τις πολιτισμικές και κοινωνικές δυναμικές που προκύπτουν από τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα. Αυτός ο άξονας επικεντρώνεται στην αλληλεπίδραση ανάμεσα στους τουρίστες και τους τοπικούς κατοίκους και στις μεταβολές που φέρνει ο τουρισμός στην τοπική πολιτισμική ταυτότητα και κοινωνική δομή. Ο θαλάσσιος τουρισμός

εισάγει στη Λευκάδα πολλαπλές κουλτούρες και επιρροές, προσφέροντας ευκαιρίες για πολιτιστική ανταλλαγή και ανάδειξη της νησιώτικης πολιτιστική κληρονομιάς. Παράλληλα, όμως, υπάρχει κίνδυνος υποβάθμισης και εμπορευματοποίησης παραδοσιακών πολιτιστικών στοιχείων λόγω της αυξημένης εμπορικής εκμετάλλευσης τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών. Αναλυτικότερα, ο θαλάσσιος τουρισμός προκαλεί διαφοροποιήσεις στην κοινωνική δομή του νησιού. Από τη μία πλευρά, βελτιώνει το εισόδημα και την οικονομική κατάσταση πολλών κατοίκων, από την άλλη όμως μπορεί να δημιουργήσει ανισότητες και κοινωνικές εντάσεις μεταξύ των επωφελούμενων από τον τουρισμό και εκείνων που αντιμετωπίζουν περιορισμένα οφέλη. Η ανάγκη για πολιτιστική ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση των τουριστών για τη διατήρηση της τοπικής πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς είναι ζωτικής σημασίας. Προτείνεται η δημιουργία πολιτιστικών κέντρων και εκθεσιακών χώρων που θα αναδεικνύουν την τοπική τέχνη και τις παραδόσεις καθώς και η διασφάλιση ότι τα οφέλη του τουρισμού κατανέμονται ισότιμα μεταξύ όλων των κατοίκων είναι κρίσιμης σημασίας. Η ανάπτυξη κοινοτικών πρωτοβουλιών που προωθούν την κοινωνική συνοχή και προστασία μπορεί να μειώσει τις κοινωνικές εντάσεις.

5. Ο πέμπτος άξονας, "Πολιτική και Κανονισμοί", αναφέρεται στο πλαίσιο κανονιστικών μέτρων και πολιτικών που επηρεάζουν την ανάπτυξη και διαχείριση του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα. Αυτός ο άξονας καλύπτει την ανάγκη για ένα ολοκληρωμένο κανονιστικό πλαίσιο που θα συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού, ενώ παράλληλα θα προστατεύει το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον του νησιού. Η έλλειψη μιας συγκεκριμένης και ολοκληρωμένης πολιτικής για τη διαχείριση του θαλάσσιου τουρισμού συχνά οδηγεί σε αδυναμίες στον προγραμματισμό και την υλοποίηση βιώσιμων πρακτικών. Αυτό μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τόσο την περιβαλλοντική υγεία όσο και την κοινωνική δομή της περιοχής. Η διαμόρφωση και εφαρμογή αυστηρότερων κανονισμών για την ύδρευση, την αποχέτευση, τη διαχείριση αποβλήτων και την προστασία των φυσικών πόρων είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας του θαλάσσιου τουρισμού. Ακόμη, οι συνεργασίες μεταξύ τοπικών φορέων, ιδιωτικού και δημόσιου τομέα και περιβαλλοντικών οργανώσεων είναι κρίσιμες για την κατανόηση και αντιμετώπιση των πολυδιάστατων προκλήσεων που συνεπάγεται ο θαλάσσιος τουρισμός.

6. Ο έκτος άξονας, "Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών", αναλύει τις διάφορες προοπτικές και συμφέροντα των κύριων μερών που εμπλέκονται στην ανάπτυξη και διαχείριση του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα. Κάθε ενδιαφερόμενο μέρος έχει τις δικές του προτεραιότητες και προκλήσεις, και η κατανόηση αυτών είναι κρίσιμη για την επίτευξη μιας ισορροπημένης και βιώσιμης ανάπτυξης. Η τοπική αυτοδιοίκηση επιδιώκει να διαχειριστεί τις πιέσεις του τουρισμού με στόχο τη βελτίωση της τοπικής υποδομής και τη διασφάλιση της βιωσιμότητας του περιβάλλοντος. Προκλήσεις όπως η γραφειοκρατία και η ανεπαρκής χρηματοδότηση συχνά περιορίζουν την ικανότητά τους να υλοποιήσουν αποτελεσματικές πολιτικές. Οι επιχειρήσεις του τομέα του τουρισμού, κυρίως οι ιδιοκτήτες μαρινών και τουριστικών καταλυμάτων, επικεντρώνονται στην εκμετάλλευση των οικονομικών ευκαιριών. Προτεραιότητές τους είναι η αύξηση της επισκεψιμότητας και η βελτίωση της εμπειρίας των τουριστών, αλλά μερικές φορές αυτό συγκρούεται με την ανάγκη για περιβαλλοντική διατήρηση. Οι περιβαλλοντικές οργανώσεις προσπαθούν να προάγουν πρακτικές που προστατεύουν το φυσικό περιβάλλον, επιδιώκοντας την εφαρμογή βιώσιμων μεθόδων στον τουριστικό τομέα. Η πρόκλησή τους είναι να διασφαλίσουν ότι οι νέες αναπτύξεις και οι τουριστικές δραστηριότητες δεν θα οδηγήσουν σε υποβάθμιση της τοπικής βιοποικιλότητας ή της ποιότητας του αέρα και του νερού. Οι μόνιμοι κάτοικοι αντιμετωπίζουν άμεσα τις επιπτώσεις της αυξημένης τουριστικής δραστηριότητας. Ενώ επωφελούνται οικονομικά, οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές πιέσεις που προκύπτουν μπορεί να επηρεάσουν την ποιότητα ζωής τους. Η συμμετοχή τους στον σχεδιασμό και τη διαχείριση του τουρισμού είναι κρίσιμη για την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των τοπικών αναγκών και των αναπτυξιακών στόχων. Η διαχείριση αυτών των σχέσεων και η επίτευξη συναίνεσης απαιτούν ευαίσθητο συντονισμό και συνεχή διάλογο μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων, ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί πηγή οικονομικής ευημερίας χωρίς να θυσιάζεται η βιωσιμότητα και η κοινωνική συνοχή.

7. Τέλος, ο έβδομος και τελευταίος άξονας, "Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις", ασχολείται με τη διαμόρφωση προτάσεων και στρατηγικών προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα υφιστάμενα και μελλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα. Οι συστάσεις αυτές στοχεύουν στη βελτίωση της τοπικής ανάπτυξης, την προστασία του περιβάλλοντος και την ενίσχυση της

κοινωνικής και οικονομικής ευημερίας. Προτείνεται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου σχεδίου που θα συνδυάζει την αστική ανάπτυξη με την περιβαλλοντική διατήρηση, εξασφαλίζοντας ότι οι νέες υποδομές θα υποστηρίζουν τόσο τις τουριστικές δραστηριότητες όσο και τη βιωσιμότητα. Επίσης, η ανάπτυξη προγραμμάτων που ενισχύουν την τοπική οικονομία μέσω της δημιουργίας έτους βάσης εργασίας, περιορίζοντας την εποχικότητα και προσφέροντας στήριξη σε τοπικές επιχειρήσεις και επαγγέλματα. Προγράμματα εκπαίδευσης για τους κατοίκους σχετικά με τη σημασία της βιωσιμότητας και της περιβαλλοντικής διατήρησης, καθώς και η ενεργός τους συμμετοχή στον σχεδιασμό τουριστικών και αναπτυξιακών πρωτοβουλιών, μπορούν να βοηθήσουν στην καλύτερη ισορροπία μεταξύ τουρισμού και περιβάλλοντος, ενώ η επένδυση σε σύγχρονες, βιώσιμες τεχνολογίες και υποδομές που μειώνουν την περιβαλλοντική επιβάρυνση και βελτιώνουν την απόδοση των τουριστικών υπηρεσιών.

Από όλα τα παραπάνω και σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν από τους συνεντευξαζόμενους, φαίνεται ότι τα δυνατά σημεία είναι ότι η Λευκάδα διαθέτει φυσική ομορφιά και στρατηγική τοποθεσία που την καθιστούν ιδανικό προορισμό για θαλάσσιο τουρισμό, ενώ οι αδυναμίες είναι η έλλειψη στοιχειωδών υποδομών και αναγκαίων υπηρεσιών που να στηρίζουν την τουριστική δραστηριότητα διαρκώς. Ως ευκαιρίες θεωρούνται η ανάπτυξη περαιτέρω θαλάσσιων και οικολογικών υποδομών μπορεί να προσελκύσει περισσότερους επισκέπτες και να αναδείξει τη Λευκάδα σε πρότυπο βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης. Τέλος, οι απειλές είναι η αυξημένη τουριστική ανάπτυξη χωρίς αντίστοιχη οικολογική συνείδηση και διαχείριση μπορεί να οδηγήσει σε περιβαλλοντική υποβάθμιση και κοινωνικές εντάσεις. Ακολουθεί η ανάλυση SWOT για τη Λευκάδα, με βάση την ποιοτική ανάλυση που προηγήθηκε. .

SWOT analysis:

Δυνατά Σημεία (Strengths):

- **Φυσική ομορφιά και βιοποικιλότητα:** Η Λευκάδα διαθέτει πλούσια φυσικά τοπία και μοναδικές παραλίες που τραβούν την προσοχή διεθνών επισκεπτών.
- **Ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά:** Η πλούσια ιστορία και ο πολιτισμός της περιοχής προσφέρουν μοναδικές εμπειρίες.

- **Στρατηγική τοποθεσία:** Εύκολη πρόσβαση από την ηπειρωτική Ελλάδα, καθιστά τη Λευκάδα ελκυστική και για οδικό τουρισμό.

Αδύνατα Σημεία (Weaknesses):

- **Έλλειψη ολοκληρωμένων υποδομών:** Η ανεπάρκεια σε υποδομές όπως ύδρευση, καθαριότητα, και οδικό δίκτυο περιορίζει τη βιωσιμότητα του τουρισμού.
- **Υπερβολική εποχικότητα:** Η έντονη εποχικότητα οδηγεί σε περιοδική υπερφόρτωση υποδομών και υπηρεσιών.
- **Περιβαλλοντική υποβάθμιση:** Η αυξημένη τουριστική κίνηση έχει ήδη επιδράσει αρνητικά στο περιβάλλον.

Ευκαιρίες (Opportunities):

- **Ανάπτυξη βιώσιμων υποδομών:** Επενδύσεις σε βιώσιμες υποδομές προσανατολισμένες σε εγκαταστάσεις ανακύκλωσης και ηλιακή ενέργεια.
- **Προώθηση του οικοτουρισμού:** Ανάδειξη των φυσικών τοποθεσιών και προστασία των οικοσυστημάτων μπορεί να προσελκύσει συνειδητοποιημένους τουρίστες.
- **Καινοτόμα τουριστικά προϊόντα:** Ανάπτυξη προσφοράς σε εναλλακτικούς τύπους τουρισμού όπως γαστρονομικός, πολιτισμικός, και αθλητικός τουρισμός.

Απειλές (Threats):

- **Κλιματική αλλαγή:** Η άνοδος των θερμοκρασιών και η αύξηση της στάθμης της θάλασσας μπορεί να απειλήσουν τις παραλίες και τις υποδομές.
- **Οικονομικές κρίσεις:** Η εξάρτηση από τον τουρισμό καθιστά την οικονομία της Λευκάδας ευάλωτη σε παγκόσμιες οικονομικές αναταραχές.
- **Περιβαλλοντική υπερφόρτωση:** Η αυξημένη τουριστική δραστηριότητα χωρίς αντίστοιχα μέτρα διαχείρισης μπορεί να οδηγήσει σε μόνιμη υποβάθμιση των φυσικών πόρων.

Η συνολική ανάλυση SWOT επιβεβαιώνει την ανάγκη για ολοκληρωμένη στρατηγική που θα συνδυάζει την οικονομική ανάπτυξη με την περιβαλλοντική σταθερότητα και την κοινωνική ευημερία, υποστηρίζοντας ένα βιώσιμο μοντέλο τουρισμού για τη Λευκάδα.

Συμπερασματικά, η θεματική ανάλυση των συνεντεύξεων καθώς και η SWOT ανάλυση, αποκάλυψε σημαντικές πτυχές και αντιθέσεις στις αντιλήψεις των διάφορων εμπλεκόμενων φορέων σχετικά με τις χωρικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα. Συγκεκριμένα, οι συνεντεύξεις ανέδειξαν την ποικιλομορφία των απόψεων, η οποία αντικατοπτρίζει και τη σύνθετη φύση του ζητήματος.

Σύμφωνα με τις απόψεις της τοπικής αυτοδιοίκησης, όπως προέκυψε από τις συνεντεύξεις, ο θαλάσσιος τουρισμός έχει συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, προσφέροντας νέες ευκαιρίες απασχόλησης και ενίσχυση των τοπικών επιχειρήσεων, κυρίως στους τομείς της φιλοξενίας και της συντήρησης σκαφών. Ωστόσο, οι ειδικοί επιστήμονες εξέφρασαν ανησυχίες για την αυξανόμενη εξάρτηση από τον τουρισμό και τις επιπτώσεις της εποχικότητας στην οικονομική σταθερότητα και την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Φάνηκε ότι η ανεξέλεγκτη ανάπτυξη στην παράκτια ζώνη προκαλεί σοβαρές περιβαλλοντικές δυσμενείς επιπτώσεις, οι οποίες δεν φαίνονται να ευαισθητοποιούν την τοπική αυτοδιοίκηση. Οι τοπικοί επαγγελματίες τόνισαν τη σημαντική επιβάρυνση των τοπικών υποδομών, κυρίως κατά την καλοκαιρινή περίοδο, και την επιδεινούμενη πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες. Ακόμη, οι εκπομπές από τα σκάφη και η αυξημένη παραγωγή αποβλήτων αναφέρθηκαν από τους ειδικούς επιστήμονες, ως σημαντικές απειλές για τη θαλάσσια βιοποικιλότητα και την ποιότητα του νερού.

Επιπροσθέτως, η πολιτιστική υποβάθμιση και η αποδυνάμωση των παραδοσιακών τρόπων ζωής αποτελούν ανησυχίες για τη διατήρηση της τοπικής ταυτότητας, όπως ανέφεραν οι περισσότεροι συνεντευξιαζόμενοι από την τοπική αυτοδιοίκηση. Τα υφιστάμενα πολιτικά μέτρα κρίνονται ανεπαρκή για την αντιμετώπιση των προβλημάτων, με την ανάγκη για ενίσχυση της τοπικής διακυβέρνησης και της συνεργασίας μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων να είναι εμφανής.

Συστάσεις

Από την ανάλυση των συνεντεύξεων φάνηκε ότι ο συνδυασμός αυτών των παραγόντων καθιστά σημαντική την ανάγκη για μια πιο ολοκληρωμένη, διαφανή και συνεργατική προσέγγιση στη διαχείριση του θαλάσσιου τουρισμού, με στόχο την εξισορρόπηση των οφελών και των επιπτώσεων για όλες τις εμπλεκόμενες ομάδες.

Η βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα, σύμφωνα με τα λεγόμενα των ερωτώμενων, απαιτεί μια πολυδιάστατη προσέγγιση, που θα περιλαμβάνει την ενσωμάτωση επιτυχημένων μοντέλων από άλλες περιοχές, καθώς και την καλύτερη οργάνωση και συνεργασία των τοπικών φορέων και της κοινότητας. Στο πλαίσιο αυτό, προτάθηκαν από τους ερωτώμενους οι εξής συστάσεις:

Ολοκληρωμένος Σχεδιασμός Υποδομών: Πρέπει να γίνει ένας συνολικός σχεδιασμός που να περιλαμβάνει τη δημιουργία Μαρινών, τουριστικών καταφυγίων και οργανωμένων θέσεων ελλιμενισμού. Η συνεργασία μεταξύ διαφόρων φορέων, όπως ο Δήμος, το Λιμενικό Ταμείο και οι επιχειρηματίες, είναι κρίσιμη για την επιτυχή εφαρμογή των προγραμμάτων αυτών.

Στρατηγικός Σχεδιασμός και Πολιτικές: Απαιτείται ένας στρατηγικός σχεδιασμός που να συνδυάζει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την προστασία της τοπικής κουλτούρας. Είναι σημαντικό να θεσπιστούν όρια και να εφαρμοστούν πρόστιμα για την προστασία του περιβάλλοντος.

Οδικές και Οικιστικές Υποδομές: Η βελτίωση των οδικών και οικιστικών υποδομών είναι ουσιαστική για την αντιμετώπιση των αναγκών τόσο των τουριστών όσο και της τοπικής κοινότητας, βελτιώνοντας την πρόσβαση και τις υπηρεσίες.

Συμμετοχικότητα και Ενεργοί Πολίτες: Η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και η ενεργή συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων μπορούν να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα των πολιτικών και να εξασφαλίσουν ότι οι τοπικές ανάγκες και προτεραιότητες λαμβάνονται υπόψη.

Βάσει των συνεντεύξεων λοιπόν, προκύπτουν ορισμένες καίριες συστάσεις που μπορούν να συμβάλουν στην αντιμετώπιση των χωρικών και περιβαλλοντικών προκλήσεων που θέτει ο θαλάσσιος τουρισμός στη Λευκάδα. Η τοπική αυτοδιοίκηση πρέπει να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στη διαχείριση του θαλάσσιου τουρισμού, με αυξημένη διαφάνεια και συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς. Η ενίσχυση των τοπικών θεσμών και η βελτίωση της διαλειτουργικότητας μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων κρίνεται ως ένα κομβικό σημείο. Ακόμη, εφαρμογή αυστηρότερων περιβαλλοντικών κανονισμών και η ενίσχυση των μέτρων ελέγχου για την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας και την ποιότητα του νερού, σύμφωνα με τους ειδικούς επιστήμονες, είναι κρίσιμης σημασίας, καθώς η ανεξέλεγκτη ανάπτυξη μπορεί να επιφέρει έως και εξαφάνιση ειδών της χλωρίδας και της πανίδας της Λευκάδας.

Από την άλλη πλευρά, η τοπική αυτοδιοίκηση προτείνει την διαφοροποίηση της τοπικής οικονομίας, ώστε να μειωθεί η εξάρτηση από τον εποχικό τουρισμό. Προτείνεται έτσι και η προώθηση άλλων μορφών τουρισμού και η ανάπτυξη πρωτοβουλιών που ενισχύουν τη σταθερότητα της οικονομίας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ακόμη, αναφέρεται ότι η διατήρηση της τοπικής ταυτότητας και των παραδοσιακών τρόπων ζωής πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα. Η ανάπτυξη του τουρισμού θα πρέπει να σέβεται και να ενσωματώνει την τοπική κουλτούρα και τις παραδόσεις, διαφορετικά το νησί θα χάσει την ταυτότητα του αλλά και την ευημερία του.

Αυτές οι συστάσεις που προτείνονται από τους συνεντευξιζόμενους, μπορούν να συμβάλλουν στη βελτίωση της βιωσιμότητας και της ποιότητας του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την προστασία του περιβάλλοντος και την ευημερία της τοπικής κοινότητας.

Συμπεράσματα

Η παρούσα μελέτη εξέτασε τις χωρικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού σε παράκτιες αστικές περιοχές, με ειδική αναφορά στην πόλη της Λευκάδας. Τα συμπεράσματα προκύπτουν από την ανάλυση των συνεντεύξεων με αρμόδιους φορείς και ειδικούς, συνδέοντας τα ευρήματα με τα θεωρητικά πλαίσια που παρουσιάστηκαν στα αρχικά κεφάλαια της εργασίας.

Από όλη την παραπάνω έρευνα προκύπτουν κάποια συνολικά συμπεράσματα. Η ένταξη της Λευκάδας στους κορυφαίους προορισμούς θαλάσσιου τουρισμού έχει ως αποτέλεσμα την αυξημένη ζήτηση για πρόσβαση και υποδομές στην παράκτια ζώνη. Αυτό οδηγεί σε πιέσεις για ανάπτυξη θαλάσσιων καταφυγίων και μαρινών, επηρεάζοντας τη χωρική δομή και την αισθητική του παράκτιου μετώπου. Ακόμη, η αυξημένη κίνηση σκαφών και η επέκταση των υποδομών έχουν αντίκτυπο στο θαλάσσιο και παράκτιο οικοσύστημα. Η αυξημένη έκθεση σε ρύπανση, η αλλοίωση των φυσικών οικοτόπων και η πίεση στους φυσικούς πόρους είναι κάποιες από τις σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η έλλειψη ολοκληρωμένου και στρατηγικού σχεδιασμού είναι ένα σημαντικό εμπόδιο, καθώς δεν υπάρχει μια συνεκτική πολιτική για τη διαχείριση της τουριστικής ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ακόμη, η έλλειψη υποδομών και ο τουρισμός που επικεντρώνεται σε λίγους μήνες του χρόνου δημιουργούν οικονομικές δυσκολίες στην τοπική κοινωνία κατά τη διάρκεια της χαμηλής περιόδου.

Η εννοιολογική διερεύνηση του παράκτιου χώρου και οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ χερσαίου και θαλάσσιου χώρου αναδεικνύουν τη δυναμική φύση αυτών των περιοχών, οι οποίες φιλοξενούν ποικίλες δραστηριότητες με σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Στην περίπτωση της Λευκάδας, οι επιπτώσεις αυτές αντικατοπτρίζονται στη διαταραχή της βιοποικιλότητας, την υποβάθμιση της ποιότητας του νερού και τη ρύπανση από τα απόβλητα και τις εκπομπές των σκαφών. Τα ζητήματα βιωσιμότητας και τουριστικής ανάπτυξης είναι κεντρικά για την κατανόηση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα. Οι συνεντεύξεις αποκαλύπτουν ότι, ενώ ο τουρισμός προσφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη, η

εξάρτηση από αυτόν οδηγεί σε εποχικότητα, επηρεάζοντας αρνητικά τη σταθερότητα της τοπικής οικονομίας και την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Ενώ οι πολιτικές σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέχουν κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση των παράκτιων περιοχών, η εφαρμογή αυτών των πολιτικών στη Λευκάδα αποδεικνύεται ανεπαρκής, όπως καταδεικνύεται από τις συνεντεύξεις, επισημαίνοντας την ανάγκη για ενίσχυση της τοπικής διακυβέρνησης και της συνεργασίας μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων.

Η μελέτη των περιβαλλοντικών ζητημάτων σε πόλεις-λιμάνια αποκαλύπτει παρόμοιες προκλήσεις με αυτές που αντιμετωπίζει η Λευκάδα. Ζητήματα ρύπανσης, κυκλοφορίας, βιοποικιλότητας και αποβλήτων είναι κοινά χαρακτηριστικά που επηρεάζουν την ποιότητα ζωής και την αειφορία των παράκτιων αστικών περιοχών. Οι συνεντεύξεις επιβεβαιώνουν ότι η ανεξέλεγκτη ανάπτυξη και η αυξημένη τουριστική δραστηριότητα επιβαρύνουν τις τοπικές υποδομές και το περιβάλλον της Λευκάδας. Ειδικότερα, η περίπτωση της Σαντορίνης, που είναι ένα ελληνικό νησί που πλήττεται από τον υπερτουρισμό, προσφέρει ένα χρήσιμο παράδειγμα για τη Λευκάδα, καθώς και οι δύο περιοχές αντιμετωπίζουν προκλήσεις από την αυξημένη τουριστική κίνηση. Η σύγκριση δείχνει ότι η Λευκάδα μπορεί να επωφεληθεί από την εμπειρία άλλων πόλεων-λιμανιών, εφαρμόζοντας βέλτιστες πρακτικές για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με την προστασία του περιβάλλοντος.

Η οργάνωση και διαχείριση της λειτουργίας των πόλεων-λιμανιών είναι κρίσιμη για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει ο θαλάσσιος τουρισμός και οι συνεντεύξεις υπογραμμίζουν την ανάγκη για βελτίωση των θεσμικών πλαισίων και την προώθηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης στη διαχείριση των παράκτιων αστικών περιοχών της Λευκάδας. Τέλος, η μελέτη αναδεικνύει ότι η Λευκάδα βρίσκεται σε ένα κρίσιμο σημείο όσον αφορά τη διαχείριση των χωρικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού. Οι προκλήσεις είναι πολυδιάστατες και απαιτούν μια συντονισμένη προσέγγιση που να ενσωματώνει την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική διάσταση της βιώσιμης ανάπτυξης. Οι πολιτικές πρέπει να προσαρμοστούν στις ειδικές συνθήκες της περιοχής, αξιοποιώντας τις εμπειρίες και τις βέλτιστες πρακτικές από άλλες παρόμοιες περιοχές, που έβαλαν φρένο στον ανεξέλεγκτο τουρισμό και βάσαν τις βάσεις για μια πιο βιώσιμη ανάπτυξη

των τουριστικών τους δραστηριοτήτων, σε αρμονία με το περιβάλλον και τη ζωή των κατοίκων. Η συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και η ενίσχυση των τοπικών θεσμών φάνηκε να είναι καίρια για την επίτευξη μιας τέτοιας ισορροπημένης και βιώσιμης ανάπτυξης στη Λευκάδα.

Βιβλιογραφία

- Ζαβιτσανου, Ζ. (2008). Η επέκταση του σχεδίου πόλης της Λευκάδας, και οι παράγοντες που καθορίζουν την υλοποίησή του. Στο *Σπουδαστική εργασία στο ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του χώρου - Κατευθυνση Β*. Αθήνα.
- Παπαδόπουλος, Σ., Φιλίππας, Ι., Λαμπρινου Μ, Τριανταφυλλίδου, Μ., Αλμπανης, Π., Βαρουνη Σ, . . . Ζαβιτσανος, Π. (1984). Λευκάδα - Νυδρί Πολεοδομική μελέτη επέκτασης αναθεώρησης, Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης, Α-Β Φάση.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Acciaro, M., Ghiara, H., & Cusano, M. I. (2014). Energy management in seaports: A new role for port authorities. *Energy Policy*, 71, 4-12.
- Alemaný, J., & Bruttomesso, R. (2011). *The Port City of the XXIst century. New challenges in the relationship between Port and City*. Venice: Ed. RETE.
- Álvarez-Romero, J. G., Pressey, R. L., Ban, N. C., & Brodie, J. (2015). Advancing land-sea conservation planning: Integrating modelling of catchments, land-use change, and river plumes to prioritise catchment management and protection. *PLoS ONE*, 10(12), Article e0145574. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0145574>
- Andrade, M. J. (2012). *Sea in view. The transformations of the Port of Malaga in the discussion of the Waterfronts* [PhD thesis, University of Malaga]. Malaga.
- Barbier, E. B., Hacker, S. D., Kennedy, C., Koch, E. W., Stier, A. C., & Silliman, B. R. (2011). The value of estuarine and coastal ecosystem services. *Ecological Monographs*, 81(2), 169-193.
- Beresford, A., Pettit, S., Xu, Q., & Williams, S. (2012). A study of dry port development in China. *Maritime Economics & Logistics*, 14, 73-98.

- Bishop, G. A., Schuchmann, B., Stedman, D., & Lawson, D. (2012). Emission changes resulting from the San Pedro Bay, California port trucks retirement program. *Environmental Science & Technology*, 46, 551-558.
- Bonilla-Priego, M. J., Font, X., & Pacheco-Olivares, M. (2014). Corporate sustainability reporting index and baseline data for the cruise industry. *Tourism Management*, 44, 149-160. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.03.004>
- Borelli, D., Devia, F., Schenone, C., Silenzi, F., & Tagliafico, L. A. (2021). Dynamic modelling of LNG powered combined energy systems in port areas. *Energies*, 14, 3640. <https://doi.org/10.3390/en14123640>
- Braun, V., & Clarke, V. (2022). Conceptual and design thinking for thematic analysis. *Qualitative Psychology*, 9(1), 3-26. <https://doi.org/10.1037/qup0000196>
- Bricker, S. B., Longstaff, B., Dennison, W., Jones, A., Boicourt, K., Wicks, C., & Woerner, J. (2008). Effects of nutrient enrichment in the nation's estuaries: A decade of change. *Harmful Algae*, 8, 21–32.
- Brida, J. G., & Zapata, S. (2010). Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1, 205–226. <https://doi.org/10.1504/IJLTM.2010.029585>
- Bruttomesso, R. (1999). *Water and industrial heritage*. Venice: Marsilio Editori.
- Bruttomesso, R. (2001). Complexity on the urban waterfronts. In R. Marshall (Ed.), *Waterfronts in post-industrial cities* (pp. 39–49). London: Spon Press.
- Burel, F., Taccani, R., & Zuliani, N. (2013). Improving sustainability of maritime transport through utilization of Liquefied Natural Gas (LNG) for propulsion. *Energy*, 57, 412–420.
- Burke, L. K., Yumiko, K., Kassem, K., Revenga, C., Spalding, M., & McAllister, D. (2001). *Pilot analysis of global ecosystems: coastal ecosystems*. Washington, DC: World Resources Institute.

Carpenter, A., & Macgill, S. M. (2005). The EU Directive on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues: The results of a second survey on the provision and uptake of facilities in North Sea ports. *Marine Pollution Bulletin* (Ζαβιτσάνου, 2008)tin, 50, 1541–1547.

Castells Sanabra, M., Usabiaga Santamaría, J. J., & Martínez De Osés, F. X. (2013). Manoeuvring and hotelling external costs: Enough for alternative energy sources? *Maritime Policy & Management*, 41, 42–60.

Castillo-Manzano, J. I., Fageda, X., & Gonzalez-Laxe, F. (2014). An analysis of the determinants of cruise traffic: An empirical application to the Spanish port system. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 66, 115–125. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2014.03.008>

Champ, M. A. (2003). Economic and environmental impacts on ports and harbors from the convention to ban harmful marine anti-fouling systems. *Marine Pollution Bulletin*, 46, 935–940.

Chang, C., & Chang, C. (2013). Energy conservation for international dry bulk carriers via vessel speed reduction. *Energy Policy*, 59, 710–715.

Chang, C., & Wang, C. (2012). Evaluating the effects of green port policy: Case study of Kaohsiung harbor in Taiwan. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 18, 185–189.

Cicin-Sain, B., & Knecht, R. W. (1998). *Integrated coastal and ocean management: Concepts and practices*. Washington, DC: Island Press.

Coccosis, H. (1999). *Strategic Action Plan (Master Plan) for the Coastline*. Report to the Ministry for the Environment, Physical Planning and Public Works, Athens.

Cojanu, V. & Bilbor, M. R. (2007). “The SWOT Technique in Action: Strategic Analysis of Development in Romania”, *Review of Management and Economical Engineering*, 6 (5), pp. 162-167.

Corbett, J. J., Wang, H., James, J., & Winebrake, J. J. (2009). The effectiveness and costs of speed reductions on emissions from international shipping. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 14, 593–598.

Costanza, R., d'Arge, R., de Groot, R., Farber, S., Grasso, M., Hannon, B., Limburg, K., Naeem, S., O'Neill, R. V., Paruelo, J., Raskin, R. G., Sutton, P., & van den Belt, M. (1997). The value of the world's ecosystem services and natural capital. *Nature*, 387, 253–260.

Crossland, C. J., Kramer, H. H., Lindeboom, H. J., Marshall Crossland, J. I., & Le Tissier, M. D. A. (2005). *Coastal Fluxes in the Anthropocene, The Land-Ocean Interactions in the Coastal Zone Project of the International Geosphere-Biosphere Programme*. New York, NY: Springer.

De Meyer, P., Maes, F., & Volckaert, A. (2008). Emissions from international shipping in the Belgian part of the North Sea and the Belgian seaports. *Atmospheric Environment*, 42(1), 196-206.

Department of Energy and Climate Change. (2014). *Guidance Notes: The Offshore Petroleum Activities (Oil Pollution Prevention and Control) Regulations 2005 (as Amended)*. Retrieved from

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/448263/OPPC_Guidance_Notes_-_April_2014.pdf

Dore, A. J., Vieno, M., Tang, Y. S., Dragosits, U., Dosio, A., Weston, K. J., & Sutton, M. A. (2007). Modelling the atmospheric transport and deposition of sulphur and nitrogen over the United Kingdom and assessment of the influence of SO₂ emissions from international shipping. *Atmospheric Environment*, 41(11), 2355-2367.

Doudnikoff, M., & Lacoste, R. (2014). Effect of a speed reduction of containerships in response to higher energy costs in Sulphur Emission Control Areas. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 27, 19-29.

Dublin Tunnel. (2019). *Homepage*. Retrieved from <https://www.dublintunnel.ie/>

Elsahragty, M., & Kim, J. L. (2015). Assessment and strategies to reduce light pollution using Geographic Information Systems. *Procedia Engineering*, 118, 479–488.

England-Nelson, J. (2015, March 16). Can plasma bulbs solve light pollution problem at ports? Retrieved from <https://www.dailybreeze.com/2015/03/16/can-plasma-bulbs-solve-light-pollution-problem-at-ports/>

Environmental Defence Fund. (2012). *Emission Control Areas are Critical to Protect Human Health from Shipping Pollution*. Retrieved from https://www.edf.org/sites/default/files/ECA_fact_sheet_2012.pdf

Environmental Protection Agency. (2020). *Vessel Sewage No-Discharge Zones*. Retrieved from [https://www.espo.be/media/ESP-2959%20\(Sustainability%20Report%202022\)_V8.pdf](https://www.espo.be/media/ESP-2959%20(Sustainability%20Report%202022)_V8.pdf)

European Commission. (2012). *Blue Growth opportunities for marine and maritime sustainable growth*. COM(2012) 494 final.

European Commission. (2020). *EU Biodiversity Strategy for 2030*. COM(2020) 380 final.

European Environment Agency. (2015). *State of Europe's Seas*. Luxembourg: EEA.

European Environment Agency. (2019). Climate change adaptation in the coastal and marine areas of Europe. *EEA Report No. 1/2019*.

European Parliament and Council. (2000). Directive establishing a framework for Community action in the field of water policy. 2000/60/EC.

European Parliament and Council. (2014). Directive establishing a framework for maritime spatial planning. 2014/89/EU.

European Sea Ports Organisation. (2018). *Priorities of European ports for 2019-2024*. Retrieved from https://www.espo.be/media/ESP-2484_Memorandum_ESPO_LR.pdf

European Sea Ports Organisation. (2022). *Top 10 Environmental Priorities 2020*. Retrieved from

<https://www.espo.be/media/Top%2010%20environmental%20priorities%202020%20FINAL.pdf>

European Union. (2017). *Maritime Spatial Planning: Addressing Land-Sea Interaction—A Briefing Paper*. Brussels, Belgium: European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries.

Field, J. G., Hempel, G., & Summerhayes, C. P. (2002). *Oceans 2020: Science, trends and the challenge of sustainability*. Washington, DC: Island Press.

Figueira de Sousa, J. (2001). The tourist cruise industry. *Portus*, (September 2001).

Fusco Girard, L. (2013). Toward a smart sustainable development of port cities/areas: The role of the “historic urban landscape” approach. *Sustainability*, 5(10), 4329–4348.

García-Palomares, J., Gutiérrez, J., & Mínguez, C. (2015). Identification of tourist hot spots based on social networks: A comparative analysis of European metropolises using photo-sharing services and GIS. *Applied Geography*, 63, 408–417.

Geerlings, H., Kuipers, B., & Zuidwijk, R. (2017). *Ports and networks: Strategies, operations, and perspectives*. New York, NY: Routledge.

Gibbs, D., Rigot-Muller, P., Mangan, J., & Lalwani, C. (2014). The role of sea ports in end-to-end maritime transport chain emissions. *Energy Policy*, 64, 337–348.

Glavovic, B. (2013). Coastal innovation paradox. *Sustainability*, 5, 912–933.

Gospodini, A. (2004). European cities and place identity. *Discussion Papers Series*, 8(2), 19–36. University of Thessaly Publications, Volos, 2004.

Gossling, S. (2002). Global environmental consequences of tourism. *Global Environmental Change*, 12(4), 283–300.

Greenport. (2012). Revolutionary lighting that can save ports money and reduce carbon emissions. Retrieved from <https://www.greenport.com/news101/energy-and-technology/revolutionary-lighting-that-can-save-ports-money-andreduce-carbon-emissions>

Grindlay, A. L., Bestué-Cardiel, I., Rodriguez-Rojas, M. I., & Molero-Melgarejo, E. (2018). Port heritage in city-port transformations: Opportunities or constraints? In *Heritage 2018: 6th International Conference on Heritage and Sustainable Development*, Granada.

Grzelakowski, A. S. (2004). The Baltic Sea region as an area of high commercial activity and transport and the prospects of its development. In Hongisto, M. (2014). Impact of the emissions of international sea traffic on airborne deposition to the Baltic Sea and concentrations at the coastline. *Oceanologia*, 56(2), 349–372.

Gui, L., & Russo, A. P. (2011). Cruise ports: A strategic nexus between regions and global lines—Evidence from the Mediterranean. *Maritime Policy & Management*, 38, 129–150. <https://doi.org/10.1080/03088839.2011.556678>

Hall, W. J. (2010). Assessment of CO₂ and priority pollutant reduction by installation of shoreside power. *Resources, Conservation and Recycling*, 54, 462–467.

Hartwig, H., Kremer, B. G., & Kannen, A. (2009). *Risk and management of current and future storm surges*. Berlin/Heidelberg, Germany: Springer, 145–149.

Harvey, N., & Caton, B. (2003). *Coastal management in Australia*. Melbourne, Australia: Oxford University Press.

Holligan, P. M., & de Boois, H. (Eds.). (1993). *Land-Ocean Interactions in the Coastal Zone (LOICZ) – Science plan*. IGBP Global Change Report No. 25. Stockholm: International Geosphere-Biosphere Programme.

Houghton, J. T., Ding, Y., Griggs, D. J., Noguer, M., van der Linden, P. J., & Xiaosu, D. (Eds.). (2001). *Climate change 2001: The scientific basis*. Contribution of Working

Group I to the Third Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. New York: Cambridge University Press.

IMO International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). (2019). Retrieved from [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

Jedliński, M. (2012). The Polish transport, forwarding and logistic market (TFL) and requirements of sustainable economic development. In Witte, H., Jedliński, M., & Dichiaro, R. O. (Eds.), *Sustainable Logistics*. Editorial de la Universidad Nacional del Sur, Edinus, 2012, 107.

Khan, S. A. R., Ahmad, Z., & Yu, Z. (2022). Digital transformation, smart technologies, and eco-innovation are paving the way toward sustainable supply chain performance. *Science Progress*, 105(4).

Khan, S. A. R., Tabish, M., & Yu, Z. (2023). Embrace of industry 4.0 and sustainable supply chain practices under the shadow of practice-based view theory: Ensuring environmental sustainability in the corporate sector. *Journal of Cleaner Production*, 398, 136609.

Khersonsky, Y., Islam, M., & Peterson, K. (2007). Challenges of connecting shipboard marine systems to medium voltage shoreside electrical power. *IEEE Transactions on Industrial Applications*, 43, 838–844.

Klein, R. A. (2011). Responsible cruise tourism: Issues of cruise tourism and sustainability. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18, 107–116. <https://doi.org/10.1375/jhtm.18.1.107>

Klopott, M., & Urbanyi-Popiołek, I. (2012). New challenges for short sea shipping in the Baltic Sea. *Logistyka*.

Kolman, R. (2012). New land in the water economically and socially land reclamation pays. *Terra Aqua*, 128, 6.

Kotowska, I. (2014). *Short Sea Shipping in the light of the idea of sustainable development of transport*. Scientific Publishing House of the Maritime University, Szczecin.

Kotrikla, A. M., Lilas, T., & Nikitakos, N. (2017). Abatement of air pollution at an Aegean island port utilizing shore side electricity and renewable energy. *Marine Policy*, 75, 238–248.

Kronenberg, J., & Bergier, T. (2010). *Challenges of Sustainable Development in Poland*. Sendzimir Foundation.

Land Use Policy. (1995). *Land Use Policy*, 12(4), 307–319.
[https://doi.org/10.1016/0264-8377\(95\)00029-D](https://doi.org/10.1016/0264-8377(95)00029-D)

Leaper, R. (2019). The role of slower vessel speeds in reducing greenhouse gas emissions, underwater noise and collision risk to whales. *Frontiers in Marine Science*, 6, 505.

Lee, P. T. W., Hu, K. C., & Chen, T. (2010). External costs of domestic container transportation: Short sea shipping versus trucking in Taiwan. *Transport Reviews*, 30(3), 315–335.

Legoupil, T. (2013). Los conflictos que genera el turismo de cruceros en Barcelona y otros puertos mediterráneos. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 18. Online.

Lichrou, M., O'Malley, L., & Patterson, M. (2017). Making Santorini: Reflecting on the past, imagining the future. *Journal of Place Management and Development*, 10(2), 106–120.

Lindholm, M., & Behrends, S. (2012). Challenges in urban freight transport planning—a review in the Baltic Sea Region. *Journal of Transport Geography*, 22, 129–136.

Lopez-Aparicio, S., Tonneson, D., Thanh, T., & Neilson, H. (2017). Shipping emissions in a Nordic port: Assessment of mitigation strategies. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 53, 205–216.

Lousada, S., & Castanho, R. A. (2022). The role of ports in tourism: Porto Santo Harbour. *Water*, 14. <https://doi.org/10.3390/w14193176>

Luo, M., & Yip, T. L. (2013). Ports and the environment. *Maritime Policy & Management*, 40, 401–403.

MacNeill, T., & Wozniak, D. (2018). The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*, 66, 387–404. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.11.002>

Manisalidis, I., Stavropoulou, E., Stavropoulos, A., & Bezirtzoglou, E. (2020). Environmental and health impacts of air pollution: A review. *Frontiers in Public Health*, 8, Article 14.

Manosa, A., Schluter, A., & Honridge, A. (2022). Governing land-sea interactions, an urgent necessity in the Anthropocene. *Rural*, 21, 4–7.

Marshall, R. (Ed.). (2001). *Waterfronts in post-industrial cities*. London: Spon Press.

Marusceac, V., & Ciotlaus, M. (2019). Optimizing urban landscapes in regard to noise pollution. *Procedia Manufacturing*, 32, 161–166.

Matvejevic, P. (2001). Mediterranean cities between past and present. In *Portus*. Venice

McCarthy, J. (1995). The Dundee waterfront: A missed opportunity for planned regeneration.

McGranahan, G., Balk, D., & Anderson, B. (2007). The rising tide: Assessing the risks of climate change and human settlements in low elevation coastal zones. *Environment and Urbanization*, 19, 17–37.

Medda, F., & Lourdes, T. (2010). Short-sea shipping: An analysis of its determinants. *Maritime Policy & Management*, 37(3), 285–303.

Mee, L. (2012). Between the Devil and the Deep Blue Sea: The coastal zone in an Era of globalisation. *Estuarine, Coastal and Shelf Science*, 96, 1–8.

Meerow, S. (2017). Double exposure, infrastructure planning, and urban climate resilience in coastal megacities: A case study of Manila. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 49, 2649–2672.

Mindur, L., & Wronka, J. (2007). Intermodal transport in Poland. *LogForum*, 3(2), Article 3. Retrieved from <http://www.logforum.net>

Miola, A., Paccagnan, V., Mannino, I., Massarutto, A., Perujo, A., & Turvani, M. (2009). External Costs of Transportation. Case Study: Maritime Transport. Geel, Belgium: European Commission, Joint Research Centre, Institute for Environment and Sustainability.

Morel, G., Lima, F. R., Martell-Flores, H., & Hissel, F. (2013). Tools for an integrated systems approach to sustainable port city planning. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 5(2), 39–49.

Neirotti, P., De Marco, A., Cagliano, A. C., Mangano, G., & Scorrano, F. (2014). Current trends in smart city initiatives: Some stylised facts. *Cities*, 38, 25–36.

Newton, A., Carruthers, T. J. B., & Icely, J. (2012). The coastal syndromes and hotspots on the coast. *Estuarine, Coastal and Shelf Science*, 96, 39–47.

Nicholls, R. J., & Small, C. (2002). Improved estimates of coastal population and exposure to hazards released. *EOS Transactions of the American Geophysical Union*, 83(28), 301–305.

OECD. (2013). The Competitiveness of Global Port Cities: Synthesis Report. Retrieved from <https://www.oecd.org/cfe/regionalpolicy/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf>

Ojekunle, O. Z., Ojekunle, O. V., Adeyemi, A. A., Taiwo, A. G., Sangowusi, O. R., Taiwo, A. M., & Adekitan, A. A. (2016). Evaluation of surface water quality indices and ecological risk assessment for heavy metals in scrap yard neighbourhood. *SpringerPlus*, 5, Article 560.

Papaioannou, P. (2018). Sea Diamond: 11 Χρόνια Από Το Ναυάγιο Που Συγκλόνισε Τη Σαντορίνη. Retrieved from <https://www.news247.gr/koinonia/sea-diamond-11-chronia-apo-to-nayagio-poysyglonise-ti-santorini.6598853.html>

Papathanassis, A., & Beckman, I. (2011). Assessing the ‘poverty of cruise theory’ hypothesis. *Annals of Tourism Research*, 38(1), 153–174. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2010.07.015>

Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Moretti, S., Nawijn, J., Papp, B., & Postma, A. (2018). Overtourism: Impact and possible policy responses. *Research for TRAN Committee*. Brussels: European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies.

Pernetta, J. C., & Milliman, J. D. (1995). Land-Ocean Interactions in the Coastal Zone – Implementation plan. *IGBP Global Change Report*. Stockholm: International Geosphere-Biosphere Programme, No. 3.

Pettit, S. J. (2008). United Kingdom ports policy: Changing government attitudes. *Marine Policy*, 32(4), 719-727.

Port of Brisbane. (2018). Port of Brisbane Masterplan. Retrieved from https://www.portbris.com.au/getmedia/b1f103f4-cef9-44d6-9b30-ab43c5bfe959/POBR00230_A4_masterplan_v08_D15.pdf

Port Strategy. (2011). Lighting the Way. Retrieved from <https://www.portstrategy.com/news101/port-operations/planning-and-design/lighting-the-way>

Puig, M., Wooldridge, C., & Darbra, R. M. (2014). Identification and selection of environmental performance indicators for sustainable port development. *Marine Pollution Bulletin*, 81(1), 124-130.

Ramesh, R., Chen, Z., Cummings, V., Day, J., D'Elia, C., Dennison, B., Forbes, D. L., Glaeser, B., Glaser, M., Glavovic, B., et al. (2015). Land–Ocean Interactions in the Coastal Zone: Past, present & future. *Anthropocene*, 12, 85–98.

Roberts, T., Williams, I., & Preston, J. (2020). The Southampton System: A new universal standard approach to port-city classification. *Maritime Policy & Management*, 48, 530–542. <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1802785>.

Roberts, T., Williams, I., Preston, J., Clarke, N., Odum, M., & O'Gorman, S. (2021). Love Thy Neighbour: Social Benefits and Port-City Relationships. *Sustainability*, 13, 13391. <https://doi.org/10.3390/su132413391>

Roberts, T., Williams, I., Preston, J., Clarke, N., Odum, M., & O'Gorman, S. (2021). A Virtuous Circle? Increasing Local Benefits from Ports by Adopting Circular Economy Principles. *Sustainability*, 13, 7079. <https://doi.org/10.3390/su13127079>

Rodrigue, J.-P., Slack, B., & Comtois, C. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Abingdon, Oxon, England; New York: Routledge.

Rodrigues, J.-P., & Notteboom, T. (2013). The geography of cruises: Itineraries, not destinations. *Applied Geography*, 38, 31–42. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2012.11.011>

Rosa-Jimenez, C., Perea-Medina, B., Andrade, M. J., & Nebot, N. (2018). An examination of the territorial imbalance of the cruising activity in the main Mediterranean port destinations: Effects on sustainable transport. *Journal of Transport Geography*, 68, 94–101. <https://doi.org/10.1016/j.trangeo.2018.02.003>

Sala, O. E., Jackson, R. B., Mooney, H. A., & Howarth, R. W. (2000). *Methods in Ecosystem Science*. New York: Springer.

Sarantakou, E., & Terkenli, T. (2019). Non-Institutionalized Forms of Tourism Accommodation and Overtourism Impacts on the Landscape: The Case of Santorini, Greece. *Tourism Planning & Development*, 16(4).
<https://doi.org/10.1080/21568316.2019.1569122>

Sarbah, A., Out-Nyarko, D. (2014). “An Overview of the Design School of Strategic Management (Strategy Formulation as a Process of Conception)”, *Open Journal of Business and Management*, 2, pp. 231-249

Sevkli, M., Oztekin, A., Uysal, O., Torlak, G., Turkyilmaz, A. & Delen, D. (2012). “Development of a Fuzzy ANP Based SWOT Analysis for the Airline Industry in Turkey”, *Expert Systems with Applications*, 39, pp. 14-24

Shaw, B. (2001). History at the water’s edge. In R. Marshall (Ed.), *Waterfronts in post-industrial cities* (pp. 160–172). London: Spon Press.

Smith, H. (2006). “Beyond SWOT and Towards Change”, Available online at: <http://www.bptrends.com/publicationfiles/07-06-COL-P-TRIZ-6-SMITH.pdf>.

Smith, J. A., Flower, P., & Larkin, M. (2009). Interpretative Phenomenological Analysis: Theory, Method and Research. *Qualitative Research in Psychology*, 6(4), 346–347.

Smith, R. D., & Maltby, E. (2003). *Using the Ecosystem Approach to Implement the Convention on Biological Diversity: Key Issues and Case Studies*. Gland, Switzerland and Cambridge, UK: IUCN.

Song, S. (2014). Ship emissions inventory, social cost and eco-efficiency in Shanghai Yangshan port. *Atmospheric Environment*, 82, 288–297.

Soriani, S., Bertazzon, S., Cesare, F. D. I., & Rech, G. (2009). Cruising in the Mediterranean: Structural aspects and evolutionary trends. *Maritime Policy & Management*, 36, 235–251. <https://doi.org/10.1080/03088830902861128>

Spilanis, I., & Kizos, T. (2015). *Atlas of Greek islands*. University of the Aegean.

Steffen, W., Sanderson, A., Tyson, P., Jäger, J., Matson, P., Moore III, B., Oldfield, F., Richardson, K., Schellnhuber, H.-J., Turner II, B. L., & Wasson, R. (2004). *Global*

Change and the Earth System: A Planet Under Pressure. IGBP Global Change Series. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag.

Sun, X., Jiao, Y., & Tian, P. (2011). Marketing research and revenue optimization for the cruise industry: A concise review. *International Journal of Hospitality Management*, 30, 746–755. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2010.11.007>

Tang, J., McNabola, A., Misstear, B., & Caulfield, B. (2017). An evaluation of the impact of the Dublin Port Tunnel and HGV management strategy on air pollution emissions. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 52, 1–14.

Terkenli, T. (2005). New landscape spatialities: The changing scales of function and symbolism. *Landscape and Urban Planning*, 70(1-2), 165–176.

Thompson, A. A., Strickland, A. J. & Gamble, J. E. (2007). *Crafting and Executing Strategy-Concepts and Cases*, (15th Edition), USA: McGrawHill/Irwin.

Toposophy. (2019). Toposophy embarks on a journey around Greece presenting the pilot destination management plans for Rhodes and Santorini. European Bank. Retrieved from www.toposophy.com

Tseng, P., & Pilcher, N. (2015). A study of the potential of shore power for the port of Kaohsiung, Taiwan: To introduce or not to introduce? *Research in Transportation Business & Management*, 17, 83–91.

Turner, R. K. (2000). Integrating natural and socio-economic science in coastal management. *Journal of Marine Systems*, 25, 447–460.

UNESCO (2003). The integrated strategic design plan for the coastal ocean observations module of the Global Ocean Observing System. GOOS Report No. 125, IOC Information Documents Series No. 1183, UNESCO.

UNESCO—IOC. (2020). Land-Sea Interaction. Retrieved from <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000374779>

- Ury, E. A., Yang, X., Wright, J. P., & Bernhardt, E. S. (2021). Rapid deforestation of a coastal landscape driven by sea-level rise and extreme events. *Ecological Applications*, 31, e02339.
- Verwijnen, J., & Lehtovuori, P. (Eds.). (1996). *Managing Urban Change*. Helsinki: University Press.
- Viana, M., Hammingh, P., Colette, A., Querol, X., Degraeuwe, B., de Vlieger, I., & van Aardenne, J. (2014). Impact of maritime transport emissions on coastal air quality in Europe. *Atmospheric Environment*, 90, 96–105.
- von Bodungen, B., & Turner, R. K. (Eds.). (2001). *Science and Integrated Coastal Management*. Report of the 85th Dahlem Workshop Berlin, December 12–17, 1999. Berlin: Dahlem University Press.
- Wang, S., & Notteboom, T. (2015). The role of port authorities in the development of LNG bunkering facilities in North European ports. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 14, 61–92.
- WHO Ambient Air Pollution Attributable Deaths. (2018). Retrieved from <https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/ambient-air-pollution-attributable-deaths>
- Winkel, R., Weddige, U., Johnsen, D., Hoen, V., & Papaefthimiou, S. (2016). Shore Side Electricity in Europe: Potential and environmental benefits. *Energy Policy*, 88, 584–593.
- Winnes, H., Styhre, L., & Fridell, E. (2015). Reducing GHG emissions from ships in port areas. *Research in Transportation Business & Management*, 17, 73–82.
- Wulff, F., Rahm, L., & Larsson, P. (2001). A systems analysis of the Baltic Sea. *Ecological Studies*, No. 148. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag.

Yu, H., Ge, Y., Chen, J., Luo, L., Tan, C., & Liu, D. (2017). CO2 emission evaluation of yard tractors during loading at container terminals. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 53, 17–36.

Załoga, E. (2006). The impact of globalization and integration phenomena and processes in transport. *Szczecin University Scientific Papers No. 435*, Economic Problems of Services No. 3.

Zis, T., North, R. J., Angeloudis, P., & Ochieng, W. Y. (2014). Evaluation of cold ironing and speed reduction policies to reduce ship emissions near and at ports. *Maritime Economics & Logistics*, 16, 371–398.

Zukin, S. (1996). *The cultures of cities*. Oxford: Blackwell Publishing.

Παράρτημα

ΟΔΗΓΟΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ

A. Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον

1. Ποιες πιστεύετε είναι οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα και πώς έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου;
2. Γνωρίζετε αν λαμβάνονται κάποια μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;
3. Από όσο γνωρίζετε υπάρχουν λύσεις στο φαινόμενο του «υπερτουρισμού» στο νησί;

Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη

4. Πώς πιστεύετε ότι έχει επηρεάσει ο θαλάσσιος τουρισμός τη χωρική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας;
5. Με ποιους τρόπους κατά τη γνώμη σας αλληλεπιδρούν οι αναπτύξεις υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό με το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα;

Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις

6. Πώς συμβάλλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην τοπική οικονομία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;
7. Μπορείτε να συζητήσετε τυχόν κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις

8. Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες θεωρείτε ότι επηρεάζει θετικά την καθημερινότητα στο νησί;
9. Ποιες είναι οι πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;
10. Πώς πιστεύετε επηρεάζει η εισροή τουριστών την τοπική κουλτούρα και την κοινωνική δυναμική στη Λευκάδα;

Πολιτική και Κανονισμοί

11. Ποιες πολιτικές και κανονισμοί γνωρίζετε να υπάρχουν για τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;
12. Πόσο αποτελεσματικά ήταν αυτά τα μέτρα για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ευημερία της κοινότητας και σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται κατά τη γνώμη σας;

Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών

13. Προοπτικές των ενδιαφερομένων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, συμπεριλαμβανομένων της τοπικής αυτοδιοίκησης, των επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών ομάδων και της τοπικής κοινότητας;
14. Πώς συμμετέχουν αυτοί οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις

15. Υπάρχουν πιστεύετε κάποια επιτυχημένα μοντέλα ή πρακτικές από άλλες τοποθεσίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στη Λευκάδα;
16. Με βάση την εμπειρία σας, ποιες συστάσεις θα κάνετε για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Συνέντευξη 1

Αραβανής Κωνσταντίνος

Πρώην Νομάρχης & Δήμαρχος Λευκάδας.

Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον

1. Ποιες πιστεύετε είναι οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα και πώς έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου;

Η Λευκάδα είναι ένας προνομιακός τόπος και τα τελευταία χρόνια ξεκίνησε μία προσπάθεια για τον οργανωμένο ελλιμενισμό σκαφών σε μαρίνες, με τη Μαρίνα της πόλης που έχει δημιουργηθεί αλλά και σε άλλα σημεία. Στην Μαρίνα της πόλης τηρούνται οι προδιαγραφές, δυστυχώς όμως η αύξηση των σκαφών δημιουργεί τεράστια προβλήματα στο λιμάνι της Λευκάδας, με αποτέλεσμα μπροστά στο λιμάνι της Λευκάδας, στην είσοδο της πόλης να είναι σήμερα ένας χώρος ναυπηγοεπισκευαστικός, ένας χώρος με αυτοκίνητα που μπαينوβαίνουν να επισκευάσουν τα σκάφη, να καθαρίσουν, να βγάλουν σεντόνια από τα σκάφη, κάτι το οποίο είναι αισθητά αλλά και λειτουργικά εντελώς αρνητικό τόσο για το κέντρο της πόλης και την είσοδο της πόλης, όσο και για το ίδιο το κεντρικό Λιμάνι. Αυτός ο τρόπος διαχείρισης των σκαφών στο λιμάνι επεκτείνεται και στο δρόμο του κάστρου (ο δρόμος εισόδου στο νησί από την πλωτή γέφυρα σύνδεσης με την Ακαρνανία στην περιοχή του Κάστρου έως την γέφυρα του 'Πόντε), όπου εκεί κακώς μπαίνουν πλωτές προβλήτες, καθ' ότι είναι Εθνικό οδικό δίκτυο και δημιουργείται και εκεί το ίδιο πρόβλημα. Υπάρχει αυξημένη και ρύπανση λόγω ανεξέλεγκτων και μη οργανωμένων καταστάσεων.

2. Γνωρίζετε αν λαμβάνονται κάποια μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Αυτή η υπερκυκλοφορία σκαφών πάντοτε δημιουργεί και περιβαλλοντικά προβλήματα, τα οποία πολλές φορές και νομίζω και στην περίπτωση της Λευκάδας δεν μπορούν όλα να ελεγχθούν. Άρα έχουμε σίγουρα αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

3. Από όσο γνωρίζετε υπάρχουν λύσεις στο φαινόμενο του «υπερτουρισμού» στο νησί;

Νομίζω ότι η Λευκάδα με την ιδιαιτερότητα που έχει να είναι ένα “στεριανό” νησί, προσδεμένο στην Ακαρνανική Ακτή, με την τόσο εύκολη πρόσβαση από τους οδικούς άξονες οι οποίοι ολοκληρώθηκαν και ολοκληρώνονται αυτή την περίοδο, είναι το κέντρο της Μέσο-Δυτικής Ελλάδας, όταν χρονικά σε 4 ώρες έρχεσαι από τη Θεσσαλονίκη, σε 3:30 από την Αθήνα και συνυπολογίζοντας και τα ενδιάμεσα μέρη, αυτό σημαίνει ότι δίνεται η δυνατότητα να αναπτυχθεί και ο ημερήσιος τουρισμός ο οποίος δεν μπορεί να ελεγχθεί. Αυτός ο ημερήσιος τουρισμός παράγει περισσότερα προβλήματα από όσα οικονομικά θετικά στοιχεία μπορεί να δημιουργήσει.

Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη

4. Πώς πιστεύετε ότι έχει επηρεάσει ο θαλάσσιος τουρισμός τη χωρική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας;

Σίγουρα έχει επηρεάσει θετικά, αλλά πάντοτε μία θετική εξέλιξη όταν γίνεται και με “υπερβάλλοντα” τρόπο δημιουργεί και προβλήματα. Προβλήματα περιβαλλοντικά, κυκλοφοριακά, ύδρευσης, καθαριότητας, σκουπιδιών κτλ.

5. Με ποιους τρόπους κατά τη γνώμη σας αλληλεπιδρούν οι αναπτύξεις υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό με το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα;

Η ανάπτυξη των υποδομών επηρέασε πολύ θετικά αρχικά, γιατί η Λευκάδα αν και νησί, η ίδια η πόλη ήταν ξεκομμένη από το θαλάσσιο μέτωπο. Αυτή η ανάπτυξη με τα σκάφη, ξεκινώντας δειλά από το λιμάνι με την αρχική κατασκευή του και αργότερα με την ολοκλήρωση της Μαρίνας κτλ, έχει δώσει ανάπτυξη στο θαλάσσιο μέτωπο. Παλιά οι κάτοικοι κυκλοφορούσαν εντός πόλης, τώρα κυκλοφορούν και στο παραλιακό μέτωπο, με την ανάπτυξη καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος. Επίσης τα τελευταία χρόνια μέσα στη πόλη έχουν αυξηθεί σημαντικά οι κλίνες με μικρά ξενοδοχεία και με καταλύματα Airbnb, κάτι το οποίο δεν υπήρχε κατά την προηγούμενη 20ετία. Υπήρχαν δύο βασικά ξενοδοχεία τα οποία εξυπηρετούσαν όλη την τουριστική κίνηση της πόλης της Λευκάδας. Τώρα υπάρχουν πάρα πολλά, η ανάπτυξη των οποίων οφείλεται σε ένα βαθμό από την κατασκευή των θαλάσσιων υποδομών.

Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις

6. Πώς συμβάλλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην τοπική οικονομία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Είναι σημαντικό έσοδο. Από το έσοδο της Μαρίνας ο Δήμος ενισχύεται με ένα σημαντικό ποσό για την κάλυψη αναγκών του, που τώρα πρέπει να υπερβαίνει το 1,5 εκατομμύριο ευρώ ανά έτος. Η Μαρίνα έχει παραχωρηθεί στο Δήμο και επιπλέον δεν είναι ένα κλειστό "σύστημα", είναι ένα ανοιχτό σύστημα και είναι και μέσα στην καρδιά της πόλης. Δηλαδή όλοι αυτοί οι οποίοι έρχονται ως τουρίστες να νοικιάσουν σκάφη ή να επισκεφτούν το σκάφος τους το οποίο διαχειμάζει στη Μαρίνα, είναι "πελάτες" της πόλης σε όλα τα επίπεδα, καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, για να ψωνίσουν κτλ. Έχει αναπτυχθεί μια ιδιαίτερα εύρωστη τουριστική αγορά στην πόλη της Λευκάδας και κατ' επέκταση και σε όλο το δήμο.

7. Μπορείτε να συζητήσετε τυχόν κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Έχουμε μεταβολή των επαγγελματιών. Καταρχήν αναπτύχθηκαν επαγγέλματα γύρω από το θαλάσσιο τουρισμό, όπως τα συνεργεία σκαφών, οι μηχανικοί σκαφών, τα ιστοραφεία, τα καταστήματα επισκευής κάθε μορφής ηλεκτρολογικά, μηχανολογικά κτλ. Η οικονομία σε ένα σημαντικό βαθμό κινείται γύρω από το θαλάσσιο τουρισμό. Για 5 μήνες (τουριστική περίοδο) πολύ ενεργά, αλλά και για τους υπόλοιπους έτους, αφού η Μαρίνα έχει τη δυνατότητα διαχείμασης πάνω από 600 σκάφη τα οποία χρειάζονται συντήρηση, επισκευή και τέτοιου είδους εργασίες.

Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις

8. Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες θεωρείτε ότι επηρεάζει θετικά την καθημερινότητα στο νησί;

Αυτό είναι το μεγάλο ζητούμενο και επηρεάζεται αρνητικά έως πολύ αρνητικά και είναι πολύ δύσκολο να ελεγχθεί. Όταν ακούγαμε ότι δημιουργούνταν προβλήματα σε κάποιες Ευρωπαϊκές πόλεις από τον υπερκορεσμό από τον τουρισμό, αυτό μας ξένιζε λίγο περίεργα. Σήμερα όμως αυτό είναι μία πραγματικότητα και για τη Λευκάδα. Η Λευκάδα δεν είναι νησί. Κάποιος ο οποίος θέλει να έρθει, έρχεται και

Διπλωματική Εργασία

απρογραμματίιστα πλέον, γιατί μπορεί να μη μένει καν το βράδυ. Άρα δεν χρειάζεται κατάλυμα και δεν χρειάζεται και εισιτήριο με καράβι, μπορεί να έχει ίσως μία μικρή καθυστέρηση μισής ή μιας ώρας στο πικ της τουριστικής σεζόν, αλλά αυτό ξεπερνιέται. Όταν μπορείς να έρχεσαι το πρωί από την Αθήνα ή τη Θεσσαλονίκη, δεν μιλάω για τις πιο κοντινές περιοχές, να κάνεις το μπάνιο σου πριν το μεσημέρι, να τρως το μεσημέρι, να ξεκουράζεσαι σε καμιά ξαπλώστρα στην αμμουδιά, να ξανακάνεις άλλο ένα μπάνιο το απόγευμα και να φεύγεις και να βρίσκεσαι το ίδιο βράδυ στην Αθήνα ή στη Θεσσαλονίκη, φανταστείτε για πιο κοντινές πόλεις, όλο αυτό δημιουργεί τεράστιο πρόβλημα στο κυκλοφοριακό και τεράστιο πρόβλημα στο περιβάλλον της Λευκάδας. Τα σκουπίδια πολλαπλασιάζονται και το νερό δεν υπάρχει. Η Λευκάδα δεν είναι ένα "κλειστό" νησί που έχει τόσες χιλιάδες δωμάτια και τόσα εισιτήρια καραβιών σε καθημερινή βάση τα οποία μπορούν να διατεθούν για επισκέπτες. Άρα δεν είναι κλειστό και εδώ πρέπει να βρούμε ένα "μοντέλο" πώς θα γίνει και η λεγόμενη νέα υποθαλάσσια ζεύξη. Το "μοντέλο" της νέας σύνδεσης της Λευκάδας με την Ακαρνανία που προωθείται, νομίζω ότι για εκείνη την περίοδο (θερινούς μήνες) που δημιουργείται το πρόβλημα δεν θα δώσει λύση, γιατί το δίκτυο είναι συγκεκριμένο και έχει συγκεκριμένη χωρητικότητα. Άρα πάλι θα έχουμε επιβάρυνση και ίσως μεγαλύτερη.

9. Ποιες είναι οι πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Θεωρώ ότι υπάρχουν θετικές κοινωνικές επιπτώσεις, γιατί η Μαρίνα πέρα από την τουριστική κίνηση το καλοκαίρι, έχει και μόνιμους Ευρωπαίους πολίτες που έχουν τα σκάφη τους μόνιμα στην περιοχή. Είναι συνεχείς επισκέπτες- παραθεριστές του νησιού και σε άλλες εποχές πέραν του καλοκαιριού, και δημιουργούν με τους καταστηματαρχες με την κοινωνία της πόλης μία αλληλεπίδραση, νέες κουλτούρες και όλα αυτά έχουν και πολιτισμικές επιδράσεις.

10. Πώς πιστεύετε επηρεάζει η εισροή τουριστών την τοπική κουλτούρα και την κοινωνική δυναμική στη Λευκάδα;

Σήμερα η τοπική κουλτούρα της Λευκάδας δεν έχει καμία σχέση με παλαιότερα, και αυτό είναι απόλυτα φυσικό να γίνεται επειδή ο πληθυσμός αλλάζει, ο πληθυσμός της αναμιγνύεται, η Λευκάδα παλιά ήταν μία πιο κλειστή κοινωνία, με τους

παραδοσιακούς Λευκαδίτες και τη δική τους κουλτούρα. Σήμερα είτε γιατί ασχολούνται για πολλούς μήνες με τον τουρισμό και ως εκ τούτο δεν έχουν ιδιαίτερο ελεύθερο χρόνο, είτε γιατί επηρεάζονται από τους εισερχόμενους τουρίστες, έχει χαθεί το χαρακτηριστικό εκείνο χρώμα της Λευκαδίτικης κουλτούρας.

Πολιτική και Κανονισμοί

11. Ποιες πολιτικές και κανονισμοί γνωρίζετε να υπάρχουν για τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Δεν γνωρίζω για να σας απαντήσω.

12. Πόσο αποτελεσματικά ήταν αυτά τα μέτρα για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ευημερία της κοινότητας και σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται κατά τη γνώμη σας;

Σίγουρα πρέπει να γίνουν μελέτες, γιατί η Λευκάδα όπως ανέφερα πριν είναι ένα ειδικό 'μοντέλο', δεν είναι νησί, είναι ένα στεριανό νησί και επειδή πρέπει και να προστατευτεί το φυσικό περιβάλλον και να μην φύγουν οι ντόπιοι από το τόπο τους, αλλά και να είναι ένας τόπος έλξης, πρέπει να βρεθούν τρόποι με τους οποίους να γίνει μία διαχείριση, όχι απαγόρευση αλλά διαχείριση και 'έλεγχος'.

Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών

13. Προοπτικές των ενδιαφερομένων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, συμπεριλαμβανομένων της τοπικής αυτοδιοίκησης, των επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών ομάδων και της τοπικής κοινότητας;

Θα έπρεπε να το βλέπουν ως ένα μεγάλο δώρο. Τα τελευταία χρόνια με την λειτουργία της Μαρίνας η Λευκάδα έχει μπει σε ένα άλλο χάρτη, εκτός από το 'ήλιος-θάλασσα' και στο θαλάσσιο τουρισμό. Η Λευκάδα είναι μια ιδιαίτερη περιοχή, ένας κλειστός κόλπος με τα πανέμορφα νησιά, που μπορείς να περάσεις πανέμορφα και ήσυχα και με μικρές θαλάσσιες διαδρομές για ένα επτάημερο στην περιοχή, κάτι το οποίο δεν συναντάμε σε άλλα νησιά όπου πρέπει να ταξιδέψεις πολλά ναυτικά μίλια, να αντιμετωπίσεις καιρούς και οτιδήποτε άλλο. Αυτό λοιπόν το θείο δώρο έχει περάσει σε ένα βαθμό στους επιχειρηματίες της Λευκάδας, θεωρούμε ότι πρέπει αυτό να γίνει σημαία, ότι η Λευκάδα βασίζεται στο θαλάσσιο τουρισμό και πρέπει αυτό να το

διαφυλάξουμε ως κόρη οφθαλμού. Όταν λέω να το διαφυλάξουμε, αναφέρομαι στους επαγγελματίες με τη συμπεριφορά τους, γιατί η Λευκάδα είναι ένας τόπος που αποκτά φίλους, που έρχονται και ξανάρχονται.

14. Πώς συμμετέχουν αυτοί οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Αυτό είναι ένα μεγάλο ερωτηματικό, το οποίο απασχολεί γενικά. Δυστυχώς π.χ. μια περιβαλλοντική ευαισθησία εμφανίζεται αρκετές φορές, σας το λέω και από την εμπειρία μου, σε θέματα του "Όχι" κάθε φορά, Όχι εκείνο, Όχι το άλλο και δεν υπάρχει η πρόταση που θα δώσει τη λύση. Στο ερώτημα που θα πάμε τον αγωγό λυμάτων Όχι εκεί, στο ερώτημα που θα πάμε το υπόλοιπο των σκουπιδιών η απάντηση είναι Όχι εκεί. Η οργάνωση αυτών των ομάδων γίνεται μόνο σε αυτές τις περιόδους και γι αυτά τα θέματα.

Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις

15. Υπάρχουν πιστεύετε κάποια επιτυχημένα μοντέλα ή πρακτικές από άλλες τοποθεσίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στη Λευκάδα;

Σίγουρα υπάρχουν μοντέλα και νομίζω ότι δεν είναι κακό πράγμα η αντιγραφή. Εγώ αυτό το έλεγα και σα καθηγητής. Δεν είναι κακό να αντιγράψεις ένα κείμενο π.χ., το κακό είναι να μη γράψεις από που το πήρες. Αντιγράφουμε και δοκιμάζουμε π.χ. αυτό το μοντέλο που το είδαμε ότι για μία δεκαετία περπατάει πολύ σωστά σε αυτή την τουριστική περιοχή ή ακόμα καλύτερα να κάνουμε συρραφή μοντέλων επειδή καμία περιοχή δεν ταυτίζεται πλήρως με κάποια άλλη. Αυτός είναι και ο ρόλος των ομάδων, της τοπικής αυτοδιοίκησης, κάθε τόσο ότι δεν περπατάει ή ότι εξελίσσεται κάπου αλλού καλύτερα να το αντικαθιστά και να το αλλάζει.

16. Με βάση την εμπειρία σας, ποιες συστάσεις θα κάνετε για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Επειδή η Λευκάδα είναι ένας σχετικά μικρός τόπος αλλά με μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και ελκτικός τόπος για τους επισκέπτες, θεωρώ ότι πρέπει να γίνει ένας συνολικός σχεδιασμός Μαρινών, τουριστικών καταφυγίων κτλ. για όλο το δήμο, για όλο το νησί, αλλά και για τα μικρότερα νησιά τον Κάλαμο και τον Καστό, ώστε αυτό να δώσει τη δυνατότητα διάχυσης της οργανωμένης δραστηριότητας

του ελλιμενισμού των σκαφών και σε άλλες περιοχές, όπως ο κόλπος του Βλυχού, ο οποίος σήμερα με τον ανεξέλεγκτο και άναρχο ελλιμενισμό που επικρατεί εκεί είναι από κάθε άποψη υποβαθμισμένος αισθητικά και περιβαλλοντικά. Άρα λοιπόν η πολιτεία, με την ευρεία και την στενή έννοια, μπορεί να σχεδιάσει για όλο το δήμο και αυτό νομίζω θα δώσει μια δυνατότητα καλύτερης ανάπτυξης. Αφού αναπτύξουμε το μοντέλο μετά πρέπει να πει μέχρι εδώ. Όπως για να πας στη Νάξο το καράβι έχει τόσες θέσεις, ο επόμενος απλά δεν πάει. Μέχρι εδώ. Ούτε να δένουν τα σκάφη αρόδου (αγκυροβολία χωρίς δέσιμο στη στεριά), ούτε να πετάει τα λύματά του οπουδήποτε. Αυστηροί κανόνες και συνθήκες. Υπάρχουν τόσες θέσεις στα λιμάνια, τόσες στις Μαρίνες και τέλος.

Συνέντευξη 2

Παπαϊωάννου Αναστάσιος,

Base Manager εταιρείας ενοικιάσεως ιστιοπλοϊκών σκαφών (charter) στη Λευκάδα

Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον

1. Ποιες πιστεύετε είναι οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα και πώς έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου;

Είναι πολύ φυσικό νομίζω, όταν ο στόλος μέσα στην τελευταία πενταετία έχει πενταπλασιαστεί και συγχρόνως δεν έχουν γίνει κάποιες υποδομές ώστε να αποφευχθεί η ρύπανση που φυσιολογικά έρχεται μέσα από τη χρήση οποιουδήποτε θαλάσσιου μέσου, σίγουρα έχει αρχίσει να επιβαρύνεται και το περιβάλλον με διάφορους τρόπους. Από το ότι ρίχνουμε καθαριστικά τα οποία δεν ξέρω πόσοι προσέχουν να είναι βιοδιασπώμενα στο νερό, από το ότι υπάρχει φυσιολογική χρήση των ντιζελοκινητήρων που κάποια κατάλοιπα σίγουρα αφήνουν, συν το ότι αν κάνεις προσέξει έχουν αυξηθεί πάρα πολύ τα ναυάγια και έχουν αυξηθεί και οι πυρκαγιές σε σκάφη. Οπότε είναι βέβαιο ότι ναι σίγουρα υπάρχει επιβάρυνση. Την ποσόστωση δεν ξέρω αν κάποιος μπορεί να μας την πει, αλλά σίγουρα υπάρχει επιβάρυνση και αναμένεται να είναι μεγαλύτερη.

2. Γνωρίζετε αν λαμβάνονται κάποια μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Από τους επίσημους φορείς δεν έχουμε δει ακόμα καμία κίνηση, δεν νομίζω ότι το έχουν λάβει καν υπόψη τους, τουλάχιστον έμπρακτα, μπορεί να το έχουνε-έχουμε όλοι στο μυαλό μας αλλά έμπρακτα δεν νομίζω ότι κάνουν έχει ξεκινήσει. Σε επίπεδο ιδιωτικών επιχειρήσεων, δεν θα πω φορέων αλλά κυρίως στις μικρές επιχειρήσεις, μπορεί να κάνουμε μία προσπάθεια σιγά-σιγά κάποιοι από μας να πλένουμε τουλάχιστον με βιοδιασπώμενα καθαριστικά, που είναι κάτι που άμεσα το βλέπουμε γύρω μας εκείνη την ώρα, αλλά δεν νομίζω ότι έχει προχωρήσει αυτό να γίνει μία καθολική συνείδηση και πάνω στην ένταση της δουλειάς νομίζω ότι οι περισσότεροι

δεν το τηρούν, ούτε εκπαιδευμένα είναι τα συνεργεία, ούτε οι άνθρωποι οι οποίοι εργάζονται σε αυτά, ούτε υπάρχει κάποια ενημέρωση και κάποια έτσι ας το πούμε πίεση από τους φορείς ώστε να υλοποιηθούν τέτοιου είδους πράγματα.

3. Από όσο γνωρίζετε υπάρχουν λύσεις στο φαινόμενο του «υπερτουρισμού» στο νησί;

Νομίζω ότι αυτή τη στιγμή διαπιστώνουμε το πρόβλημα. Όταν έχεις ένα πρόβλημα θεωρητικά υπάρχει και λύση, αλλά δεν έχω δει ακόμα, ούτε προτάσεις, αν και κάποιες γίνονται χωρίς όμως να είμαι σίγουρος ότι απαραίτητα αποτελούν λύση, αλλά σίγουρα δεν έχουν βρεθεί λύσεις. Δηλαδή αυτή τη στιγμή διαπιστώνουμε και θα διαπιστώνουμε το πρόβλημα για την επόμενη πενταετία.

Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη

4. Πώς πιστεύετε ότι έχει επηρεάσει ο θαλάσσιος τουρισμός τη χωρική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας;

Πολεοδομικά η Λευκάδα δεν είναι ένα νησί το οποίο είχε συγκεκριμένο πλάνο. Αναπτύχθηκε απότομα τις δεκαετίες του '80 και του '90, διατηρώντας για πολλά χρόνια υψηλά ποσοστά σε νέες άδειες ανοικοδόμησης και χωρίς να λαμβάνει τόσο υπόψη της ότι θα έχει να εξυπηρετήσει και θαλάσσιο τουρισμό συγκεκριμένου τύπου. Δηλαδή δεν υπήρχε στοχοθεσία αν αυτός ο θαλάσσιος τουρισμός θα είναι μικρά ιστιοφόρα σκάφη, ημερήσιες κρουαζιέρες κτλ. Χρησιμοποιήθηκαν οι υποδομές του νησιού και χρησιμοποιούνται έτσι όπως είχαν διαμορφωθεί σε εκείνες τις δεκαετίες ουσιαστικά, και μετά το 2000 με τη Μαρίνα της Λευκάδας και με κάποια κοντινά λιμάνια που σιγά-σιγά ενώ χρησιμοποιούνταν σαν αλιευτικά καταφύγια ξεκίνησαν να φιλοξενούν και τουριστικά σκάφη. Έχει γίνει ένας κόμβος για τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό, τουλάχιστον στην κατηγορία των ιστιοφόρων σκαφών χωρίς πλήρωμα. Υπάρχουν ακόμα πολύ μεγάλες δυσκολίες στην πρόσδεση μεγαλύτερων σκαφών, στην προσέγγιση κρουαζιερόπλοιων κτλ, διότι δεν υπάρχει η υποδομή. Άρα πολεοδομικά μάλλον το νησί βασίστηκε πρώτα στην εύκολη πρόσβαση που είχε και αυτό έφερε ότι ήταν να φέρει, χωρίς να έχουν αναπτυχθεί υποδομές μακροχρόνιου σχεδιασμού, πέρα από τη Μαρίνα Λευκάδας που ήταν όντως ένα έργο το οποίο άλλαξε το χάρτη.

5. Με ποιους τρόπους κατά τη γνώμη σας αλληλεπιδρούν οι αναπτύξεις υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό με το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα;

Ένα μέρος που υποδέχεται τόσο μεγάλο αριθμό τουριστών σίγουρα επιβαρύνεται και σίγουρα προσπαθεί να δημιουργήσει υποδομές για να τους φιλοξενήσει, και σίγουρα επηρεάζει η πρόσβαση του οδικού δικτύου, επηρεάζει η πρόσβαση του αεροδρομίου αν και κατά πόσον έχει αυξημένο αριθμό σκαφών. Οπότε όταν έχεις ένα δυνατό αεροδρόμιο, όταν έχεις μία εύκολη οδική πρόσβαση δημιουργείται και η ανάγκη να έχεις και θέσεις ελλιμενισμού και θέσεις πρόσδεσης. Αν δεν γίνουν οι υποδομές τουλάχιστον σίγουρα δημιουργείται η τάση για να γίνουν, σίγουρα μπαίνουν οι δημόσιοι φορείς στη διαδικασία να το σκεφτούν. Έχουν γίνει κάποιες προσπάθειες, βλέπουμε το λιμάνι της Βασιλικής που εδώ και χρόνια προσπαθούν να παραδοθεί, είδαμε τα μικρότερα τουριστικά καταφύγια που προαναφέραμε που έχουν δημιουργήσει κάποιες θέσεις. Άρα οι υπόλοιπες υποδομές του νησιού το οποίο υποδέχεται πολύ κόσμο νομίζω ότι σπρώχνουν και προς αυτή την κατεύθυνση σιγά-σιγά και σε εκείνο το κομμάτι, το οποίο μετά είναι θέμα κρατικής πρωτοβουλίας, διότι οι ιδιωτικοί φορείς δεν μπορούν να συμμετέχουν εύκολα σε αυτό, είναι το θεσμικό πλαίσιο δύσκολο.

Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις

6. Πώς συμβάλλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην τοπική οικονομία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Θεωρώ ότι είναι μεγάλο κομμάτι. Η Λευκάδα κάτι που πολλοί δεν το γνωρίζουν, για πάρα πολλά χρόνια ήταν δυνατός προορισμός, αλλά τα τελευταία τρία χρόνια είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος προορισμός σε αριθμό ναυλοσυμφώνων στην Ελλάδα. Προσπέρασε δηλαδή και την πολύ οργανωμένη Μαρίνα της Κω τα προηγούμενα χρόνια και είναι η δεύτερη μετά τον Άλιμο, που στην ουσία βρίσκεται δίπλα στο μεγαλύτερο διεθνές αεροδρόμιο της χώρας. Οπότε όλο αυτό σίγουρα φέρνει και μία αυξημένη ροή επισκεπτών άρα και χρήματος. Το ζήτημα από δω και πέρα είναι τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των τουριστών, δηλαδή η ποσότητα υπάρχει, πρέπει να δούμε

ποια είναι τα ποιοτικά χαρακτηριστικά και αν μπορούμε να τα βελτιώσουμε. Αν βέβαια αυτός είναι ο στόχος των φορέων του νησιού. Αυτό ακόμα είναι υπό συζήτηση.

7. Μπορείτε να συζητήσετε τυχόν κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Είναι τεράστιο το θέμα, δεν νομίζω μπορεί να το αναπτύξει κάποιος γρήγορα. Έχουν γίνει και πολλές έρευνες και από καθηγητές Πανεπιστημίου. Έχω διαβάσει τον Τσιάρτα που ήταν στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου, έχουν μελετήσει τις περιπτώσεις της Κέρκυρας που ήταν μια πιο ώριμη τουριστική αγορά και άρα περίπου ξέραμε τι να περιμένουμε. Εν τάχει μπορούμε να πούμε ότι ένα νησί που τη δεκαετία του '60 και του '70 ήταν αγροτικό, ξαφνικά πέρασε στον κλάδο των υπηρεσιών. Τα ορεινά χωριά εγκαταλείφθηκαν, οι πολύ περιορισμένες πεδινές εκτάσεις έχουν συγκεντρώσει όλο τον πληθυσμό του νησιού και όλη τη δραστηριότητα του νησιού. Οι νέοι του νησιού προσανατολίζονται ουσιαστικά μόνο στα επαγγέλματα γύρω από τον τουρισμό. Αρκετοί έχουν έρθει και ασχολούνται με το θαλάσσιο τουρισμό, δεν μπήκαν πάρα πολύ Λευκαδίτες, αλλά σίγουρα σιγά σιγά μπαίνουν και Λευκαδίτες σε αυτό το κομμάτι. Είναι σίγουρο ότι έχει διαμορφώσει και το οικονομικό γίγνεσθαι του νησιού, αλλά έχει επηρεάσει πάρα πολύ και κοινωνικά, αυτό είναι βέβαιο. Μια αποτίμηση όλο αυτού του πράγματος θέλει ενδελεχή μελέτη και σε βάθος χρόνου

Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις

8. Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες θεωρείτε ότι επηρεάζει θετικά την καθημερινότητα στο νησί;

Έτσι όπως το θέτετε η απάντηση είναι για να πούμε ότι σίγουρα την επηρεάζει αρνητικά. Δηλαδή όλοι ξέρουμε πού πάει το μυαλό μας όσοι μένουμε εδώ. Θεωρητικά είναι ένα μέρος το οποίο είναι μία ήρεμη επαρχία, με μικρές αποστάσεις χωρίς κίνηση, το οποίο ξαφνικά, δεν μπορώ να υπολογίσω αλλά μπορεί και να δεκαπλασιάζει ή εικοσαπλασιάζει τον πληθυσμό του σε συγκεκριμένες ώρες της μέρας, σε συγκεκριμένα μέρη του νησιού. Οπότε δημιουργείται συμφόρηση. Εκεί τώρα είναι θέμα χάραξης τουριστικής πολιτικής πλέον που πρέπει να γίνει, δηλαδή όλο αυτό αναδεικνύει την ανάγκη να υπάρξει πλέον μία χάραξη από τους τοπικούς φορείς

οπωσδήποτε για τα επόμενα χρόνια. Διαφορετικά θα υποστούμε τις συνέπειες, που τι είναι; Η απότομη αύξηση του πληθυσμού, δεν μπορούμε να εξυπηρετηθούμε οι ίδιοι τους θερινούς μήνες. Το συνολικό τουριστικό προϊόν πλήττεται από αυτό. Αυτό είναι κάτι που πρέπει να προσέξουμε. Δηλαδή ο τουρίστας που τα προηγούμενα χρόνια ερχόταν και επισκεπτόταν το μέρος είτε οδικώς, είτε για θαλάσσιο τουρισμό επειδή είναι μία ωραία επαρχία, επειδή είχε μία ωραία επαφή με τη φύση, επειδή απολάμβανε υπηρεσίες, για την ησυχία, σίγουρα αυτό το προϊόν δεν μπορεί να το απολαύσει σε περιόδους υψηλής κίνησης. Άρα το συνολικό προϊόν ίσως και να υποβαθμίζεται μέσα από αυτό. Γι' αυτό χρειάζεται μία χάραξη τουριστικής πολιτικής, από το Δήμο; από το Επιμελητήριο; τους επαγγελματίες; Δεν ξέρω. Πρέπει να γίνει όμως, θα πρέπει όλοι να προσπαθήσουμε.

9. Ποιες είναι οι πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Συνδέεται αυτό με αυτά που συζητάγαμε πριν σαν ερώτηση και σαν απάντηση. Σίγουρα υπάρχει αυτό που κάποιες φορές εμείς θα το πούμε αλλοίωση ή θα μπορούσε κάποιος να το πρόοδο, να το πει ανάπτυξη. Εξαρτάται πάντα πώς βλέπουμε μία έντονη απότομη και γρήγορη αλλαγή σε κοινωνικά, οικονομικά, πολιτιστικά δρώμενα ενός τόπου. Μπορεί κάποιος να το θεωρήσει και υποχώρηση, μπορεί να το θεωρήσει και πρόοδο. Σίγουρα όταν αλλάζει ο τρόπος που βγάζουμε το "ψωμί" μας, όταν αλλάζει ο τρόπος ο οποίος κινούμαστε μέσα στο χώρο και όταν αλλάζουν και τα επαγγέλματα, διαφοροποιούνται και πολιτιστικά και έχει επιπτώσεις και θετικές. Δηλαδή το μέρος αναπτύχθηκε, ήταν ένας πολύ φτωχός νομός στην Ελλάδα ιστορικά, δεν είναι πλέον τόσο. Όμως υπάρχει και υπερπληθυσμός, είναι πάρα πολύ δύσκολη εύρεση κατοικίας για τους ντόπιους, δεν υπάρχουν θέσεις πάρκινγκ, αλλάζουν τα ήθη και τα έθιμά, αλλάζουν τα πάντα. Υπάρχει μία μετάβαση σε μία άλλη εποχή.

10. Πώς πιστεύετε επηρεάζει η εισροή τουριστών την τοπική κουλτούρα και την κοινωνική δυναμική στη Λευκάδα;

Ναι είναι συνέχεια των όσων λέγαμε. Έχει διαφοροποιηθεί όλη η αντίληψη του πως ο ντόπιος αντιμετωπίζει τα πράγματα, πώς αντιμετωπίζει το τουρίστα, υπάρχουν μόνιμοι

κάτοικοι του νησιού οι οποίοι είναι άλλης εθνικότητας. Σίγουρα έχει διαφοροποιηθεί πάρα πολύ σε σχέση με την προηγούμενη εικοσαετία.

Πολιτική και Κανονισμοί

11. Ποιες πολιτικές και κανονισμοί γνωρίζετε να υπάρχουν για τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Πέρα από τις δημόσιες αρχές όπως είναι το Λιμεναρχείο και το Λιμενικό Ταμείο, που όσο μπορούν προσπαθούν να αστυνομεύσουν αυτό που οφείλουν να αστυνομεύσουν, δεν γνωρίζω να υπάρχει κάτι άλλο. Δεν το έχω αντιληφθεί. Δεν έχει υποπέσει στην αντίληψή μου αν συμβαίνει και δεν νομίζω ότι ασχολούνται και οι φορείς ακόμα.

12. Πόσο αποτελεσματικά ήταν αυτά τα μέτρα για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ευημερία της κοινότητας και σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται κατά τη γνώμη σας;

Κατά τη γνώμη μου είναι αυτό δεν έχει απάντηση. Δεν γνωρίζω τέτοια μέτρα, δεν τα βλέπω γύρω μου. Μόνο από ιδιωτικές επιχειρήσεις ίσως για τη δική τους προώθηση να λαμβάνονται κάποιες ας πούμε προϋποθέσεις λειτουργίας. Αλλά μέχρι εκεί φτάνει, δεν υπάρχει ακόμα έτσι μία ενιαία πολιτική διαχείρισης όλου αυτού του πράγματος.

Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών

13. Προοπτικές των ενδιαφερομένων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, συμπεριλαμβανομένων της τοπικής αυτοδιοίκησης, των επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών ομάδων και της τοπικής κοινότητας;

Η προοπτική του μέρους είναι τεράστια. Καταρχάς η πρόσβαση συνεχώς γίνεται πιο εύκολη, πιο άμεση, πιο γρήγορη, άρα μειώνεται και το κόστος πρόσβασης, με ότι αυτό συνεπάγεται. Σαν προορισμός πλέον έχει ένα branding. Το μέρος έχει προοπτική, έχει ενδιαφέρον, είναι προορισμός δυναμικός, διευκολύνεται η πρόσβαση όπως είπαμε, έχουν γίνει επενδύσεις τα προηγούμενα χρόνια, είτε μεμονωμένες είτε και από μεγαλύτερες επιχειρήσεις. Σίγουρα δεν είναι ένας προορισμός σαν τους παραδοσιακούς προορισμούς της Κέρκυρας, της Ρόδου ή της Κρήτης που έχει τεράστιες μονάδες, γιατί έχει ιστορικές ιδιαιτερότητες και αυτό δεν ήταν εύκολο να υλοποιηθεί, αλλά είναι ένα

μέρος που πλέον μπορεί να φιλοξενήσει κόσμο και αυτοί που ασχολούνται θα έπρεπε να το πάνε στο επόμενο βήμα.

14. Πώς συμμετέχουν αυτοί οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Δειλά συμβαίνει αυτό. Και εδώ υπάρχει ένα κατηγορώ και για τον εαυτό μου το λέω δηλαδή, προσωπικά δεν συμμετέχω ιδιαίτερα διότι για δικούς μου προσωπικούς λόγους φοβάμαι να αναμειχθώ στα κοινά του τόπου. Έχει και μία έκθεση αυτό, έχει και μια φθορά, δεν είναι πάντα προς όφελος όλων. Πιστεύω ότι από επόμενα χρόνια θα έπρεπε να μούνε νεότεροι άνθρωποι. Όχι στην αυτοδιοίκηση, αυτό είναι κάτι παράλληλο, αλλά θα έπρεπε είτε μέσω του Επιμελητηρίου, είτε κάποιων επαγγελματικών συλλόγων να ασχοληθούμε με την προβολή του τόπου, να δημιουργηθεί ένα πλάνο για το που θέλουμε να πάμε, το οποίο είναι πολύ βασικό. Εκεί είναι και το βασικό πρόβλημα σύγκρουσης νοοτροπίας που αντιμετωπίζουν νομίζω πάρα πολλές επαρχίες όπως και η Λευκάδα, ότι ο σχεδιασμός πάντα ίσως να φτάνει μόνο μέχρι την επόμενη χρονιά, ή μία διετία ή μια τριετία. Κάτι τέτοιο θα είχε τρομερά οφέλη για τον ντόπιο πληθυσμό, κατά τη γνώμη μου, όχι μόνο γιατί ο τόπος δεν είναι ο τόπος είμαστε και εμείς. Όμως θα χρειαζόταν και κάποιες θυσίες σε πρώτο επίπεδο και ένα σχεδιασμό τουλάχιστον δεκαετίας. Εκεί τώρα δυσκολευόμαστε λίγο να το δούμε έτσι.

Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις

15. Υπάρχουν πιστεύετε κάποια επιτυχημένα μοντέλα ή πρακτικές από άλλες τοποθεσίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στη Λευκάδα;

Ναι εγώ νομίζω ότι υπάρχουν. Έχουμε το παράδειγμα της Σκύρου που έχει δημιουργήσει ξαφνικά ένα πρότυπο πράσινο λιμάνι και ένα μέρος που ήταν πολύ δύσκολα προσβάσιμο, διότι είναι απομακρυσμένο από όλα τα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου, δεν ήταν ποτέ προορισμός και ξαφνικά έχει μπει στον τουριστικό χάρτη μόνο και μόνο, διότι έγινε θελκτικό, γιατί είναι οργανωμένο, γιατί είναι οικολογικό, γιατί προσφέρει στους επισκέπτες κάποια πράγματα που έλλειπαν και έχει δημιουργηθεί με ήπια ανάπτυξη, δηλαδή χωρίς να υπάρχει μαζικότητα και το αποτέλεσμα απ' όσο μαθαίνω και απ' όσο παρακολουθώ τα τελευταία χρόνια είναι εξαιρετικό για την τοπική

κοινωνία. Θα μπορούσαμε να διευθετήσουμε τέτοιες πρακτικές, θα μπορούσαμε να τις εφαρμόσουμε και στη Λευκάδα και θα μπορούσαμε να αναπτύξουμε κομμάτια του νησιού τα οποία να προσανατολίζονται πλέον στα ποιοτικά χαρακτηριστικά του τουρίστα, λαμβάνοντας υπόψη μας ότι και εμείς δεν θέλουμε να δουλέψουμε 24 ώρες τη μέρα και να εξυπηρετήσουμε τρισεκατομμύρια κόσμο. Θέλουμε να δουλέψουμε πιο οργανωμένα, πιο σωστά, να βελτιώσουμε την ποιότητα ζωής μας και όχι μόνο την οικονομική απόδοση της εργασίας μας. Υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που μπορούν να βελτιωθούν.

16. Με βάση την εμπειρία σας, ποιες συστάσεις θα κάνετε για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Καταρχάς πρέπει να οργανωθούν οι θέσεις ελλιμενισμού. Δεν θεωρώ ότι απαραίτητα θα έπρεπε να αυξηθούν, αλλά θεωρώ ότι πρέπει να οργανωθούν, πρέπει να υπάρξει μία κεντρική διαχείριση και πρέπει να υπάρξει και μία διαχείριση που να ενισχύει τις επιχειρήσεις οι οποίες θα προσανατολιστούν στα υπόλοιπα ποιοτικά χαρακτηριστικά που μας ενδιαφέρουν, και φυσικά θα δυσκολεύεις τη δραστηριοποίησή τους σε επιχειρήσεις οι οποίες δεν έχουν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά. Για αυτό λέω ότι πάντα χρειάζονται και θυσίες, δηλαδή κάποιος θα είναι και δυσαρεστημένος. Αυτό είναι το ένα κομμάτι. Το άλλο κομμάτι είναι ότι θα έπρεπε να γίνει κάποια στιγμή μία ενιαία διαχείριση της απλής καθημερινότητας των σκαφών, από το πώς διαχειριζόμαστε τα απόβλητα μας, μέχρι το πώς πλένουμε τα σκάφη μας, μέχρι με το τι υλικά τα συντηρούμε. Αυτό έχει να κάνει πάρα πολύ έντονα με το πώς θα επιφορτιστεί τα επόμενα χρόνια η θαλάσσια χλωρίδα, πανίδα, όλο το περιβάλλον και μάλιστα σε μία περιοχή που μεγάλο μέρος της είναι Natura και εμείς δραστηριοποιούμαστε εκεί ακριβώς μέσα στη ζώνη της Natura. Αυτό έπρεπε να το έχουμε λάβει υπόψη μας. Από κει και πέρα πρέπει να δημιουργηθούν και δράσεις οι οποίες θα προβάλουν το νησί ως τέτοιο προορισμό και όχι ως μαζικό προορισμό. Το μαζικό προορισμό το έχουμε δεν χρειαζόμαστε να κάνουμε τίποτα πλέον πάνω. Δε λέω να διώξουμε το μαζικό τουρίστα, δεν λέω να μειώσουμε τις εισόδους μας, λέω ότι δεν χρειάζεται να δώσουμε ούτε ένα ευρώ για καμπάνια η οποία να προσανατολίζεται στη μαζικότητα. Πρέπει όλη μας η ενέργεια και όλος μας ο προσανατολισμός να πάει προς την ποιότητα, ώστε να δημιουργηθεί ένας άξονας που την επόμενη δεκαετία αντί να μας πνίξει στα απόβλητα,

στη φασαρία, στο θόρυβο και στα σκουπίδια να μας βοηθήσει να προσελκύσουμε τους τουρίστες που θέλουν ένα τέτοιο περιβάλλον. Και να βελτιωθεί αντίστοιχα και η ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων. Αυτός είναι ο στόχος. Εγώ προσωπικά δεν έχω τίποτα με κανέναν άνθρωπο και κανέναν επισκέπτη του νησιού, όμως από τη δικιά μου μεριά θέλω και εγώ να μπορώ να βελτιώσω τη ζωή μου. Αν αυτός που επισκέπτεται το μέρος στο οποίο ζώ, δημιουργεί ηχητική ρύπανση, δημιουργεί σκουπίδια, δημιουργεί κίνηση και αυτό θέλει να κάνει, γιατί για δικούς του λόγους δεν μπορεί να κάνει αλλιώς, εμένα αυτό δεν είναι απαραίτητα προς όφελος μου. Ακόμα και αν έχει οικονομικό όφελος, στο τέλος θα παρουσιαστούν φαινόμενα οι ίδιοι οι κάτοικοι του νησιού να δούμε το νησί σαν την αγελάδα που την αρμέγουν μέχρι να ψοφήσει. Έχουμε ήδη παραδείγματα ανθρώπων οι οποίοι επιλέγουν να μην κατοικούν στο νησί και να δραστηριοποιούνται μόνο επαγγελματικά. Αυτό είναι πολύ διαφορετικό από το να δραστηριοποιείται επαγγελματικά κάποιος ο οποίος είναι ο τόπος κατοικίας του, είναι η καθημερινότητά του, είναι το μέρος που μεγαλώνουν τα παιδιά του, είναι και η κοινωνική του ζωή εδώ.

Συνέντευξη 3

Καλός Χαράλαμπος,

Πρώην Δήμαρχος Λευκάδας.

Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον

1. Ποιες πιστεύετε είναι οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα και πώς έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου;

Είναι γεγονός ότι υπάρχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον, στο θαλάσσιο περιβάλλον από την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, και αυτό έχει να κάνει κυρίως με την ρύπανση, κυρίως των παράκτιων περιοχών και των κλειστών όρμων, που η Λευκάδα έχει πάρα πολλούς. Προϊόντος του χρόνου η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού έχουμε διαπιστώσει φαινόμενα ρύπανσης, όχι σε μεγάλο βαθμό, τα οποία χρήζουν όμως σίγουρα προσοχής και μέτρων προστασίας.

2. Γνωρίζετε αν λαμβάνονται κάποια μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Γνωρίζω ότι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο που έχει την ευθύνη των χερσαίων ζωνών σε διάφορες περιοχές στη Λευκάδα, σε συνεργασία με το λιμεναρχείο αλλά και με την Μαρίνα της Λευκάδας, πραγματοποιούν σε ετήσια βάση δοκιμές πρακτικής εφαρμογής αντιμετώπισης ναυαγίων και γενικότερων μολύνσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον, ακριβώς για την πρόληψη της επέκτασης της μόλυνσης τη στιγμή κατά την οποία θα συμβεί ένα ατυχές γεγονός.

3. Από όσο γνωρίζετε υπάρχουν λύσεις στο φαινόμενο του «υπερτουρισμού» στο νησί;

Το φαινόμενο του υπερτουρισμού είναι κάτι το οποίο συμβαίνει αυτή τη στιγμή στο νησί μας, στο Δήμο μας και για να υπάρξουν και οι λύσεις σε αυτό το φαινόμενο θα πρέπει να αποτυπωθεί η φέρουσα ικανότητα τόσο στη στεριά όσο και στη θάλασσα, γιατί είναι αλήθεια ότι ο θαλάσσιος τουρισμός στην Λευκάδα είναι σε μια πολύ μεγάλη

τροχιά ανάπτυξης και οι πιέσεις οι οποίες ασκούνται για όλο και περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού είναι γεγονός.

Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη

4. Πώς πιστεύετε ότι έχει επηρεάσει ο θαλάσσιος τουρισμός τη χωρική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας;

Πάρα πολλές κοινότητες, όπως είναι η Νικιάνα, το Νυδρί, το Βλυχό, η Βασιλική όπου αναπτύσσονται υποδομές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, βλέπουμε ότι χρόνο με το χρόνο αναπτύσσονται χωροταξικά και πληθυσμιακά, όπως επίσης και η πόλη της Λευκάδας με την ανάπτυξη της Μαρίνας. Άρα μπορούμε να πούμε ναι, ότι είναι η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού έχει επίδραση στη χωρική ανάπτυξη και στον πολεοδομικό σχεδιασμό, τόσο της πόλης όσο και του νησιού γενικότερα.

5. Με ποιους τρόπους κατά τη γνώμη σας αλληλεπιδρούν οι αναπτύξεις υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό με το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα;

Το ερώτημα αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, γιατί δυστυχώς για να αναπτυχθεί ο θαλάσσιος τουρισμός εκτός από το θαλάσσιο περιβάλλον χρειάζεται και υποδομή στη στεριά, είναι οι Χερσαίες Ζώνες Λιμένα. Το αρνητικό είναι ότι δεν υπάρχει πάντα αυτή η δυνατότητα διάθεσης μεγάλων εκτάσεων όπου θα αναπτυχθούν όλες οι υποδομές που χρειάζονται για την υποστήριξη των σκαφών και γενικότερα του θαλάσσιου τουρισμού. Ειδικά στην πόλη της Λευκάδας το αντιμετωπίζουμε πολύ έντονα, καθότι ενώ η Μαρίνα της Λευκάδας έχει αναπτυχθεί με έναν πολύ σωστό τρόπο, στο λιμάνι της Λευκάδας όπου και εκεί ελλιμενίζονται εκατοντάδες σκάφη σε πλωτές προβλήτες, υπάρχει ένα conflict, υπάρχει μια σύγκρουση με την λειτουργία της πόλης. Είναι σε εξέλιξη το Master Plan του Λιμένα της Λευκάδας που θα δώσει κάποιες λύσεις, αλλά σίγουρα όχι μόνο στη Λευκάδα και σε άλλες περιοχές, ο συγκεκριασμός - συνδυασμός της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού με την πόλη ή την κοινότητα είναι μέγιστο ζητούμενο.

Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις

6. Πώς συμβάλλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην τοπική οικονομία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Ο θαλάσσιος τουρισμός είτε αυτός λέγεται ιστιοπλοΐα, είτε λέγεται θαλάσσια μέσα αναψυχής, είτε παράκτιος τουρισμός δλδ 'τα μπάνια του κόσμου', έχει επιδράσει καταλυτικά στην ανάπτυξη της οικονομίας της Λευκάδας. Η Λευκάδα είναι πράγματι θαλάσσιος προορισμός και το βλέπουμε αυτό χρόνο με το χρόνο να δυναμώνει. Όπως είπα και πριν από λίγο, οι πιέσεις που ασκούνται για την ανάπτυξη όλο και περισσότερων θέσεων ελλιμενισμού είναι τεράστια και μπορούμε να πούμε ότι πλέον η οικονομία της Λευκάδας στηρίζεται στη θάλασσα.

7. Μπορείτε να συζητήσετε τυχόν κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Ναι υπάρχουν κοινωνικοοικονομικοί προκλήσεις και κυρίως εντοπίζονται στο ότι οι μόνιμοι κάτοικοι, οι οποίοι δεν ασχολούνται με τον τουρισμό και ειδικότερα με τον θαλάσσιο τουρισμό, λόγω της υπέρμετρης ανάπτυξης αντιμετωπίζουν μία υποβάθμιση της καθημερινότητάς τους κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Είναι αυτό που αναφέραμε και προηγουμένως ότι χρειάζονται πολλές υποδομές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και όπου αυτές δεν υπάρχουν είναι εις βάρος της πόλης. Οπότε κυρίως στην πόλη της Λευκάδας, αλλά όχι μόνο, όπως επίσης και στη Νικιάνα όπου τοποθετήθηκαν πλωτές προβλήτες, είδαμε ότι υπήρχαν αντιδράσεις από ένα μέρος της τοπικής κοινωνίας, για την υπερφόρτωση του λιμανιού της Νικιάνας, για την θαλάσσια ρύπανση και γενικότερα για το ότι ο απλός ο πολίτης δεν είχε το καθαρό θαλάσσιο περιβάλλον για την κολύμβησή του.

Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις

8. Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες θεωρείτε ότι επηρεάζει θετικά την καθημερινότητα στο νησί;

Αναφέραμε ότι η οικονομία της Λευκάδας ουσιαστικά στηρίζεται στη θάλασσά της, στο πλούσιο θαλάσσιο περιβάλλον, στην νησιωτικότητα, στις εξαιρετικές παραλίες, στους υπήνεμους όρμους και κολπίσκους, στις ιδανικές συνθήκες για sailing. Οπότε από αυτήν την πλευρά έχουμε το θετικό μέρος. Από την άλλη πλευρά η

καθημερινότητα των πολιτών αλλά και των επισκεπτών, είναι σίγουρο ότι στη στεριά επιβαρύνεται. Εκεί χρειάζεται να βρεθεί μία χρυσή ισορροπία, έτσι ώστε να μπορεί και ο επισκέπτης ο οποίος έρχεται δια θαλάσσης με το σκάφος του, αλλά και ο επισκέπτης ή ο κάτοικος που έρχεται από τη στεριά ή που μένει στην πόλη και στα χωριά να είναι ικανοποιημένος για το επίπεδο παραμονής του στο νησί.

9. Ποιες είναι οι πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Θα πω γενικότερα ότι όπου υπάρχει μία αλληλεπίδραση των διαφόρων πολιτισμών αυτό είναι θετικό. Λόγω της πολύ μεγάλης επισκεψιμότητας από διάφορες χώρες της Ευρώπης, κυρίως της Ευρώπης και όχι μόνο, η ανταλλαγή αυτή των συνηθειών, της κουλτούρας των επισκεπτών και οι ζυμώσεις που γίνονται με τους ντόπιους, με τους Λευκαδίτες, σίγουρα συμβάλλει στην αλλαγή του τρόπου σκέψης και των Λευκαδιτών και την διεύρυνση του ορίζοντα για την αντιμετώπιση και την προσέγγιση διαφόρων ζητημάτων.

10. Πώς πιστεύετε επηρεάζει η εισροή τουριστών την τοπική κουλτούρα και την κοινωνική δυναμική στη Λευκάδα;

Πολλοί απαντήθηκε στο προηγούμενο ερώτημα. Σίγουρα η Λευκάδα αλλά και γενικότερα όλοι οι προορισμοί οι οποίοι έχουν αναπτυχθεί τουριστικά, αυτή η διάδραση μεταξύ των τουριστών και των ντόπιων σίγουρα επιδρά με θετικό πρόσημο. Τόσο η τοπική κουλτούρα η οποία γίνεται πάντοτε αποδεκτή από τον επισκέπτη, αλλά σίγουρα και η κοινωνία της Λευκάδας αποκτά μια περαιτέρω δυναμική εμπλουτιζόμενη από τις συνήθειες που κομίζουν οι επισκέπτες μας.

Πολιτική και Κανονισμοί

11. Ποιες πολιτικές και κανονισμοί γνωρίζετε να υπάρχουν για τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Ως γνωστό, υπεύθυνο για την αστυνόμευση και την εφαρμογή των κανονισμών για το θαλάσσιο περιβάλλον είναι το Λιμεναρχείο. Άρα λοιπόν το λιμεναρχείο σε συνεργασία και με το διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο της Λευκάδας προσπαθούν σε ικανοποιητικό

επίπεδο κατά την άποψή μου, να εφαρμοστούν οι κανονισμοί έτσι ώστε να μπορούμε να πούμε ότι οι επιπτώσεις στο περιβάλλον δεν έχουν ξεφύγει πέραν από τα ανεκτά όρια. Όχι ότι δεν υπάρχουν όπως είπαμε και νωρίτερα επιπτώσεις, αλλά νομίζω ότι και οι δύο αυτοί φορείς δείχνουν μία επαγρύπνηση, έτσι ώστε να μπορεί να διατηρηθεί το θαλάσσιό μας περιβάλλον.

12. Ίσως απαντήσατε και στην επόμενη ερώτηση. Πόσο αποτελεσματικά ήταν αυτά τα μέτρα για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ευημερία της κοινότητας και σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται κατά τη γνώμη σας;

Ναι νομίζω ότι απαντήθηκε αυτό. Σίγουρα όσο περισσότερη πίεση ασκείται από τα σκάφη και από τους τουρίστες, τόσο μεγαλύτερη προσπάθεια χρειάζεται και από τους φορείς οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των κανονισμών, έτσι ώστε να πετύχουμε το ιδανικό όπως είπαμε αποτέλεσμα.

Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών

13. Προοπτικές των ενδιαφερομένων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, συμπεριλαμβανομένων της τοπικής αυτοδιοίκησης, των επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών ομάδων και της τοπικής κοινότητας;

Είπαμε πριν από λίγο ότι η πίεση η οποία ασκείται για τις θέσεις ελλιμενισμού χρόνο με το χρόνο αυξάνεται. Οπότε ο Δήμος Λευκάδας σε συνεργασία και με άλλους φορείς όπως πχ την Περιφέρεια και με την πολιτεία, είναι στην διαδικασία δημιουργίας και στην πορεία λειτουργίας οργανωμένων υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό, όπως θαλάσσια καταφύγια, θαλάσσιο αγκυροβόλιο και Μαρίνα. Οργανωμένα για να μπορέσουν και να καλυφθούν οι απαιτήσεις των ανθρώπων που θέλουν να περάσουν τις διακοπές τους στη θάλασσα, αλλά και να μπορέσουμε οργανωμένα όπως είπαμε να λειτουργήσουν αυτές οι υποδομές, έτσι ώστε να μπορούμε πολύ καλύτερα να προλαμβάνουμε και τις όποιες αρνητικές επιπτώσεις υπάρχουν στο θαλάσσιο περιβάλλον.

14. Πώς συμμετέχουν αυτοί οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Ο Δήμος Λευκάδας και το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο είναι οι “μπροστάρηδες” σε αυτή τη διαδικασία. Οπότε μέσα από τα συμβούλια τους και με τις προσεγγίσεις τις οποίες δέχονται από ανθρώπους του χώρου, επαγγελματίες που ξέρουν πολύ καλά το τι θέλει ο πελάτης και από την άλλη μεριά οι φορείς όπως η Κτηματική Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών που είναι υπεύθυνο και για την παράκτια ζώνη, όλοι αυτοί οι φορείς με την καλή συνεργασία που πρέπει να έχουν, παίρνουν – οδηγούνται – καταλήγουν στην λήψη των καλύτερων δυνατών αποφάσεων.

14.1 Σε αυτές τις διαδικασίες συμμετείχαν φορείς όπως κάποιες κοινωνικές ομάδες, περιβαλλοντικές οργανώσεις ή γενικότερα η ευρύτερη κοινωνία είναι ενημερωμένη; Είναι πολύ σωστό αυτό το οποίο λέτε, παραδείγματος χάρη για την εξόρυξη των κοιτασμάτων υδρογονανθράκων που είναι μία απόφαση της πολιτείας και επηρεάζει την Δυτική πλευρά του νησιού της Λευκάδας, εκεί υπήρχε μία έντονη διαλογική συζήτηση και συμμετοχή των φορέων αυτών. Στην λήψη απόφασης για την δημιουργία μιας λιμενικής υποδομής προφανώς λαμβάνεται υπόψη, η σύμφωνη γνώμη της κοινότητας της περιοχής που εκπροσωπεί τους κατοίκους, αλλά χρειάζεται και μεγαλύτερη διαβούλευση και με τους πολίτες, έτσι ώστε να μην αιφνιδιάζονται όταν δουν μπροστά τους να τοποθετούνται προβλήτες, ή όταν θα γίνει ένα καταφύγιο σκαφών. Παραδείγματος χάρη τώρα στο Νυδρί που ολοκληρώνεται το καταφύγιο σκαφών, οι κτιριακές υποδομές που είναι στη στεριά έχουν δημιουργήσει ένα τεράστιο πρόβλημα γιατί κρύβεται η θέα στο νησί του Βαλαωρίτη και στην Αγ. Κυριακή. Οπότε είναι σίγουρο ότι χρειάζεται και μεγαλύτερη διαβούλευση και συμμετοχή του κόσμου.

Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις

15. Υπάρχουν πιστεύετε κάποια επιτυχημένα μοντέλα ή πρακτικές από άλλες τοποθεσίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στη Λευκάδα;

Πριν από περίπου ενάμιση χρόνο συμμετείχα στην έκθεση Θεσσαλονίκης, σε μια ημερίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπου ο Γενικός γραμματέας, οι διοργανωτές με παρουσίασαν στο κοινό με την ιδιότητα του Δημάρχου Λευκάδας ως τον “Πατριάρχη” του θαλάσσιου τουρισμού, προφανώς καθ’ υπερβολή. Αυτό δείχνει όμως ότι η Λευκάδα είναι στη πρωτοκαθεδρία του θαλάσσιου τουρισμού, λόγω των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που αναφέραμε προηγουμένως.

Άρα νομίζω ότι ένα πετυχημένο μοντέλο ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού μπορούμε να πούμε ότι είναι η ίδια η Λευκάδα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν προβλήματα και τα οποία χρήζουν αντιμετώπισης, για να υπάρχει αυτή η λεπτή ισορροπία η οποία οφείλουμε να επιτυγχάνεται.

16. Με βάση την εμπειρία σας, ποιες συστάσεις θα κάνετε για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Είναι ξεκάθαρο αυτό, θα πρέπει ο θαλάσσιος τουρισμός να αναπτύσσεται σε οργανωμένες μονάδες. Εμείς έχουμε τη τύχη ως Λευκάδα να έχουμε την τελευταία Μαρίνα η οποία καταχωρήθηκε στο μητρώο των Μαρινών της Ελλάδας το 1999, την Μαρίνα της Λευκάδας, όπου υπάρχει μία απόλυτη ισορροπία με το περιβάλλον και μία πολύ καλή συσχέτιση και αρμονική συνύπαρξη με την πόλη της Λευκάδας. Επίσης το μεγάλο οικονομικό όφελος το οποίο έχει ο Δήμος Λευκάδας. Είναι ένα χαρακτηριστικό μοντέλο για το πώς θα πρέπει να είναι, πως θα πρέπει να επιτυγχάνεται η ανάπτυξη του Θαλάσσιου τουρισμού. Οργανωμένα και συντεταγμένα.

Συνέντευξη 4

Τσιλιγιάννης Χρήστος

Δρ. Χημικός Μηχανικός,

Συντάξας μελετών του Δήμου, στην περιοχή ενδιαφέροντος.

Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον

1. Ποιες πιστεύετε είναι οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα και πώς έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου;

Οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα είναι καταστροφικές για την εσωτερική θάλασσα της Λευκάδας που ρυπαίνεται από τα υγρά απόβλητα των σκαφών, σεντίνες, λάδια, πετρέλαιο, μικροπλαστικά, χρώματα, βαρέα μέταλλα και χημικά τουαλέτας. Ήδη έχουν εξαφανισθεί θαλάσσια είδη από τη διώρυγα της Λευκάδας, ενώ ο πυθμένας της έχει καταστεί νεκρή λάσπη. Η θάλασσα στην ανατολική ακτή, η οποία ακόμη δεν έχει αποχετευτικό δίκτυο, είναι πλέον επικίνδυνα ρυπασμένη και μολυσμένη από λύματα με υψηλό κίνδυνο μολυσματικών ασθενειών (οφθαλμικών, δερματικών παθήσεων κ.α.).

2. Γνωρίζετε αν λαμβάνονται κάποια μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Τα μέτρα που λαμβάνονται είναι αναποτελεσματικά και χωρίς έλεγχο, ενώ συνεχώς προστίθεται φορτίο.

3. Από όσο γνωρίζετε υπάρχουν λύσεις στο φαινόμενο του «υπερτουρισμού» στο νησί;

Ναι, υπάρχουν λύσεις αλλά πρέπει να αποτελέσουν μέρους σχεδίου θεσμικά εγκεκριμένου και επιβεβλημένου με βεβαιούμενα πρόστιμα.

Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη

4. Πώς πιστεύετε ότι έχει επηρεάσει ο θαλάσσιος τουρισμός τη χωρική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας;

Η επίδραση στην πόλη και στους παραθαλάσσιους οικισμούς είναι έντονη. Έχουν αλλάξει ριζικά το χαρακτήρα της Λευκάδας ως νησί και ως χρήση από τον άνθρωπο. Παραλίες και κόλποι με εξαιρετική φυσική ομορφιά έχουν χτισθεί άναρχα και χωρίς υποδομές (π.χ. αποχέτευση). Η οπτική όχληση είναι υψηλότερη όπως για παράδειγμα στην ανατολική ακτή με πολυώροφες οικοδομές μπροστά στη θάλασσα και τους κοντινούς ορεινούς οικισμούς. Η πρόβλεψη που μπορεί να κάνει κανείς είναι ότι η καταστροφή του περιβάλλοντος που προκαλείται θα συντελέσει στην αναστροφή της αυξητικής τάσης του τουρισμού. Ο υπερτουρισμός θα οδηγηθεί αναγκαστικά σε συρρίκνωση από μόνος του. Η αναστροφή που μπορεί να ενεργοποιηθεί από κάποια από τις επερχόμενες κρίσεις που τελευταία είναι συχνές και έχουν γίνει συστημικές, θα σημάνει οικονομική συρρίκνωση για τη Λευκάδα.

5. Με ποιους τρόπους κατά τη γνώμη σας αλληλεπιδρούν οι αναπτύξεις υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό με το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα;

Οι αναπτύξεις υποδομών για το θαλάσσιο τουρισμό (π.χ. μαρίνες) αλλάζουν το αστικό τοπίο. Αλληλεπιδρούν με το δομημένο περιβάλλον, καθώς και με τα παραλιακά μέτωπα και τους ελάχιστους ανοιχτούς χώρους. Επιβάλλουν ισχυρή οπτική όχληση και θόρυβο. Οι αλλαγές αυτές θα μπορούσαν να είναι αποδεκτές, αν οι στόχοι έχουν μέτρο, δηλαδή μέγιστο αριθμό σκαφών στις μαρίνες, σύνδεση της αρχιτεκτονικής των υποδομών με το τοπίο. Επί του παρόντος όλα σχεδιάζονται θεωρώντας μόνο τη μεγιστοποίηση του τουριστικού προϊόντος ως ζητούμενο. Οι αναπτύξεις υποδομών για το θαλάσσιο τουρισμό, όπως πλωτές εξέδρες, επηρεάζουν επίσης αρνητικά το κυκλοφοριακό λόγω της ανάγκης ανεφοδιασμού των σκαφών και μεταφοράς των μισθωτών των σκαφών προς αυτά, με μικρά λεωφορεία ή φορτηγά που σταθμεύουν άναρχα έως και παράνομα.

Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις

6. Πώς συμβάλλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην τοπική οικονομία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Ο θαλάσσιος τουρισμός στη Λευκάδα φέρνει εισόδημα που κατανέμεται κυρίως σε λίγους.

7. Μπορείτε να συζητήσετε τυχόν κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Περισσότερες θέσεις εργασίες, αλλά και εισοδηματική ανισότητα, χαμηλοί μισθοί των Λευκαδιτών με υπαλληλική σχέση στις επιχειρήσεις θαλάσσιου τουρισμού και στις δευτερογενώς ευνοούμενες επιχειρήσεις (καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος) απομείωση πόρων και εξαφάνιση παραδοσιακών επαγγελμάτων (αλιείς στη διώρυγα, τα στενά Λευκάδας - Ακαρνανίας και στην εσωτερική θάλασσα, ιχθυοπαραγωγή στις λιμνοθάλασσες).

Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις

8. Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες θεωρείτε ότι επηρεάζει θετικά την καθημερινότητα στο νησί;

Η καθημερινότητα στο νησί επηρεάζεται ισχυρά αρνητικά. Η διαβίωση των εντοπίων είναι πλέον υψηλά προβληματική λόγω των ισχυρών οχλήσεων (κυκλοφοριακό, θόρυβος, εκπομπές στην ατμόσφαιρα -καυσαέρια και "τηγανίλα"- οπτική όχληση από φωτεινές επιγραφές, ακαλαίσθητα κτίσματα, ατυχήματα, κίνδυνοι θανατηφόρων ατυχημάτων, κατάληψη των δημόσιων χώρων με αυθαίρετες κατασκευές, δημιουργία μιας τεράστιας τεντούπολης στο παραλιακό μέτωπο, δυσκολία των Λευκαδιτών να μεταβούν στις κοντινές παραλίες, ρύπανση της θάλασσας για μεγάλο διάστημα τις πρωινές ώρες, κίνδυνος ασθενειών.

9. Ποιες είναι οι πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Οι πολιτιστικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν θετικές όπως επικοινωνία με άλλες εθνότητες και κουλτούρες, αμοιβαία μάθηση και δημιουργία δεσμών και πιθανά επιχειρηματικών σχέσεων, αλλά και αρνητικές, κυρίως η αλλοτροίωση της πολιτιστικής ταυτότητας της Λευκάδας, της πόλης και των παραλιακών οικισμών, αλλά και των ορεινών οικισμών που πλέον αλλάζουν ριζικά μορφή, τρόπο ζωής, επαγγέλματα, ιδανικά και όνειρα των νέων. Οι κοινωνικές επιπτώσεις παρόμοιες, όπως συζητήθηκαν πιο πάνω.

10. Πώς πιστεύετε επηρεάζει η εισροή τουριστών την τοπική κουλτούρα και την κοινωνική δυναμική στη Λευκάδα;

Θετικά και αρνητικά όπως περιεγράφη προηγουμένως.

Πολιτική και Κανονισμοί

11. Ποιες πολιτικές και κανονισμοί γνωρίζετε να υπάρχουν για τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Δεν γνωρίζω πολιτικές. Οι κανονισμοί περιλαμβάνονται στις αδειοδοτήσεις των εγκαταστάσεων και είναι ανεπαρκείς για την προστασία του περιβάλλοντος. Το αποτέλεσμα επιβεβαιώνει τα ανωτέρω.

12. Πόσο αποτελεσματικά ήταν αυτά τα μέτρα για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ευημερία της κοινότητας και σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται κατά τη γνώμη σας;

Τα μέτρα είναι αναποτελεσματικά και ως προς τη θέσπισή τους σε είδος μέτρων και χρόνος ισχύος – όταν είναι πιά αργά, και ως προς την εφαρμογή τους και για τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την υγεία και ποιοτική διαβίωση των πολιτών της Λευκάδας. Η τουριστική ανάπτυξη είναι ισχυρά ανισόρροπη. Αποτελεί επικίνδυνη μονοκαλλιέργεια τάχιστα αναπτυσσόμενη με απώλεια γνώσης, παραδοσιακών επαγγελμάτων, δεσμών με το περιβάλλον και τη Λευκαδίτικη φύση.

Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών

13. Προοπτικές των ενδιαφερομένων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, συμπεριλαμβανομένων της τοπικής αυτοδιοίκησης, των επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών ομάδων και της τοπικής κοινότητας;

Οι προοπτικές της τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι πενιχρές. Καλείται ένας Δήμος, Υπηρεσίες και υποδομές, σχεδιασμένες να εξυπηρετούν τις ανάγκες 25.000 πολιτών, να εξυπηρετούν τις ανάγκες 300.000 ατόμων κατά την αιχμή. Οι προοπτικές των επιχειρήσεων είναι βραχυπρόθεσμα θετικές, αλλά μακροπρόθεσμα περιλαμβάνουν αυξανόμενο ρίσκο. Οι περιβαλλοντικές ομάδες είναι ανύπαρκτες. Η καλπάζουσα επέλαση του υπερτουρισμού που στη Λευκάδα κυριαρχείται και από τον θαλάσσιο και τον συμβατικό τουρισμό διανυκτερευόντων, αλλά και τον τουρισμό ημερησίων επισκεπτών που δεν διανυκτερεύουν αλλά αφήνουν απόβλητα και φεύγουν, είναι τόσο καταλυτική που έχει δημιουργήσει δέος και φόβο σε όποιον Λευκαδίτη ή πολίτη που

σέβεται το φυσικό, πολιτισμικό και κοινωνικό κεφάλαιο της Λευκάδας προσπαθεί να αρθρώσει λόγο με όραμα προς την ισορροπημένη ανάπτυξη.

14. Πώς συμμετέχουν αυτοί οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Οι θεσμοί αδειοδοτούν υπέρμετρα, οι επιχειρήσεις καταπατούν ή καταχρώνται τους δημόσιους χώρους και πόρους (χώρος, νερό, ακουστικό περιβάλλον, θαλάσσιο περιβάλλον). Οι περιβαλλοντικές ομάδες δεν υπάρχουν και η κοινωνία εν ληθάργω θεάται τα συμβαίνοντα. Των οικιών υμών εμπιπραμένων υμείς άδετε.

Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις

15. Υπάρχουν πιστεύετε κάποια επιτυχημένα μοντέλα ή πρακτικές από άλλες τοποθεσίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στη Λευκάδα;

Υπάρχουν πολλά, όμως δεν έχουν μέχρι τώρα ενδιαφερθεί ουσιαστικά και στοχοθετημένα οι αρμόδιοι.

16. Με βάση την εμπειρία σας, ποιες συστάσεις θα κάνετε για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Άμεση συζήτηση στους θεσμούς, ημερίδες με ειδικούς και συγκεκριμένες προτάσεις, για τους άξονες και τους στόχους της ισορροπημένης ανάπτυξης. Άμεση ελευθέρωση των δημόσιων χώρων. Άμεση θέσπιση μέγιστου αριθμού πλωτών εξεδρών στους λιμένες της πόλης. Άμεσος προσδιορισμός των λιμένων σκαφών αναψυχής στα στενά και την εσωτερική θάλασσα της Λευκάδας και της φέρουσας ικανότητας αυτής. Άμεση εγκατάσταση συστήματος συλλογής αποβλήτων των σκαφών με ψηφιακή καταγραφή. Άμεση επιβολή αυτόματου τέλους πλεύσης στην εσωτερική θάλασσα της Λευκάδας, όπως ορίζεται από το σύγκλινο Λευκάδα, Πλαγιά, Πογωνιά, Πάλαιρος, Μύτικας, ν. Κάλαμος, ν. Καστός, ν. Ατοκος, ν. Αρκούδι, ν. Μεγανήσι, Βασιλική, για όλα τα σκάφη αναψυχής που πλέον καταγράφονται σε ψηφιακή βάση δεδομένων. Άμεση λύση του κυκλοφοριακού της πόλης με πρώτες ρυθμίσεις και ενθάρρυνση της στάθμευσης σε χώρους περιμετρικά της πόλης. Άμεση λύση του προβλήματος της σύνδεσης Λευκάδας - Ακαρνανίας με προσωρινή σύνδεση.

Συνέντευξη 5

Μεσσήνης Διονύσιος,

Πολιτικός Μηχ. Συγκοινωνιολόγος, πρώην Αντιδήμαρχος.

Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον

1. Ποιες πιστεύετε είναι οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα και πώς έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου;

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι προφανείς όταν επισκεφτεί κανείς το λιμάνι, τη χερσαία ζώνη Λιμένα. Στην οδό Γολέμη (κύρια οδός του Λιμανιού) και στο θαλάσσιο μέτωπο που έχουν αναπτυχθεί προβλήτες, οι οποίες έχουν αναπτυχθεί ακόμα και στον Εθνικό δρόμο, μετά την γέφυρα του “Ποντε”. Η γένεση κυκλοφορίας που προκαλούν δεν έχει αντιμετωπιστεί, δεν έχει ελεγχθεί, δίνονται ανεξέλεγκτα οι εγκρίσεις, από κάθε αρχή που δεν ξέρω αν είναι ο Δήμος, το Υπουργείο ή το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο, αν είναι το Υπουργείο δεν τον ενδιαφέρει καθόλου. Όμως βλέπουμε το αποτέλεσμα καθημερινά με την ανάπτυξη αυτοκινήτων πάνω σε ένα δρόμο πλάτους 10-12μ που είναι ο εθνικός δρόμος και φυσικά στη οδό Γολέμη με όλη τη μεγάλη κυκλοφορία που υπάρχει και το κυκλοφοριακό φόρτο.

2. Γνωρίζετε αν λαμβάνονται κάποια μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Δεν γνωρίζω. Εάν υπάρχουν δεν τα είδα.

3. Από όσο γνωρίζετε υπάρχουν λύσεις στο φαινόμενο του «υπερτουρισμού» στο νησί;

Το φαινόμενο του υπερτουρισμού δεν ισχύει μόνο η Λευκάδα, αλλά για ολόκληρες περιοχές που έχουν μεγάλη τουριστική κίνηση και οι λύσεις υπάρχουν όταν πρωτίστως σέβεται αυτούς που μένουν στον τόπο τους, τους μόνιμους κατοίκους, τον ίδιο τον

τόπο και δεν αντιμετωπίζεις μόνο τον τουρίστα σαν κάποιον θα σου δώσει χρήματα για να δουλέψεις πάρα πολύ σκληρά το καλοκαίρι και να μην δουλέψεις το χειμώνα.

Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη

4. Πώς πιστεύετε ότι έχει επηρεάσει ο θαλάσσιος τουρισμός τη χωρική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας;

Η ανάπτυξη της Μαρίνας και των υποδομών δεν υπήρχε στο ΓΠΣ, είναι επιπλέον, εκ των υστέρων, σε ένα μοντέλο βέβαια περισσότερο επιχειρηματικό, δηλαδή σε μία προσπάθεια της Νομαρχίας να κάνει επιχειρηματικότητα, αλλά τουλάχιστον ήταν οργανωμένο και κατευθυνόμενο με κατά κάποιον ορθό τρόπο. Δημιούργησε εγκαταστάσεις, υποδομές, έχει ένα πολύ καλό ποδηλατόδρομο, έχει γίνει μία προσπάθεια να είναι ανάλογο με τα πρότυπα του πολεοδομικού σχεδιασμού και όχι μιας και τόσο μεγάλης παρεμβατικότητας στο περιβάλλον. Επομένως θεωρώ ότι ο θαλάσσιος τουρισμός σε ότι αφορά την περίπτωση της Μαρίνας, έχει επηρεάσει θετικά τη χωρική ανάπτυξη της Λευκάδας και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της, αλλά σε ότι αφορά όλες τις υπόλοιπες δραστηριότητες οι οποίες γίνονται ανεξέλεγκτες με μοναδικό κριτήριο το κέρδος, φυσικά το επηρεάζουν αρνητικότητα. Εκτός από τα σκάφη στο λιμάνι υπάρχουν και τα kite τα οποία αναπτύσσονται στη περιοχή της Γύρας (παραλία Αγ. Ιωάννης - ανεμόμυλοι) με πάρα πολύ αρνητικές συνέπειες. Ο καθένας σταματάει όπου θέλει, όπου θέλει κάνει kite, μπορεί να μπει ακόμα με τις σανίδες στο ιχθυοτροφείο, στον Αβλέμωνα. Κατά τη γνώμη μου δεν υπάρχει έλεγχος σε οτιδήποτε γίνεται.

5. Με ποιους τρόπους κατά τη γνώμη σας αλληλεπιδρούν οι αναπτύξεις υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό με το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα;

Κατά τη γνώμη μου δεν θα πρέπει να αλληλοεπιδρούν, γιατί το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα είναι δεδομένο, μιλάμε για ιστορικό τόπο, μιλάμε για μεσαιωνική πόλη, μιλάμε για πράγματα τα οποία πρέπει να τα προστατεύσουμε. Οι προβλήτες στην οδό Γολέμη τουλάχιστον, είναι μέσα στον ιστορικό τόπο και στον ιστό του, παρεμβαίνουν αρνητικά και πρέπει να υπάρχει προστασία του δομημένου περιβάλλοντος.

Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις

6. Πώς συμβάλλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην τοπική οικονομία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Οικονομίστικα συμβάλλει θετικά. Σε βάθος χρόνου συμβάλλει αρνητικά. Δημιουργεί επιχειρηματίες που δουλεύουν μόνο το καλοκαίρι, εξαφανίζονται από την κοινωνική και πολιτιστική ζωή της Λευκάδας τον υπόλοιπο χρόνο, με όλες τις συνέπειες που αυτό δημιουργεί στην ταυτότητα αυτής της πόλης και στο γεγονός ότι δεν μπορεί να διατηρηθεί μία πόλη εάν λείπουν ένα μεγάλο και σημαντικό κομμάτι του πληθυσμού.

7. Μπορείτε να συζητήσετε τυχόν κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Βλέπω ότι αυτές οι προκλήσεις και τα θέματα που προκύπτουν, δεν είναι μόνο αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά αποτέλεσμα μιας πορείας που οδηγεί στο ότι η Λευκάδα έχει γίνει μια πόλη για ΙΧ, τραπεζοκαθίσματα και εν πολλοίς και για θαλάσσια σκάφη πάντως τύπου.

Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις

8. Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες θεωρείτε ότι επηρεάζει θετικά την καθημερινότητα στο νησί;

Την επηρεάζει πάρα πολύ αρνητικά, διότι δεν ελέγχεται αυτή τουριστική δραστηριότητα, δεν υπάρχουν οι υποδομές για να αντιμετωπίσουν την αυξημένη τουριστική κίνηση. Το ίδιο συμβαίνει και με την Αθηνά. Παραδείγματος χάριν στη Λευκάδα χτίζουμε συνεχώς και αδιαλείπτως, εκδίδουμε άδειες για τουριστικά καταλύματα. Τα λύματα που κάπου πρέπει να πάνε και το νερό που θα καταναλώσουν δεν μπορώ να καταλάβω πως θα αντιμετωπιστεί. Αυτό θα πρέπει να προκαλέσει ένα "Alert" στο πληθυσμό που ενδιαφέρεται πραγματικά για τη Λευκάδα, για να συνδυαστούν ο θαλάσσιος τουρισμός με τα υπόλοιπα τμήματα του τουρισμού και να

υπάρχει καλύτερη αντιμετώπιση αυτού του θέματος σε ότι αφορά τις επιπτώσεις στη ζωή του τόπου.

9. Ποιες είναι οι πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Δε βλέπω θετική πολιτιστική επίπτωση, αντίθετα βλέπω υποβάθμιση. Οι κοινωνικές επιπτώσεις είναι ότι οδηγούν αρκετούς ανθρώπους στο εύκολο χρήμα, δεν νομίζω ότι συμβάλλουν θετικά στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας, την αποδιοργανώνουν περισσότερο. Ο ανοργάνωτος θαλάσσιος τουρισμός είναι κάτι που τουλάχιστον εγώ προσωπικά δεν το βλέπω με θετική άποψη.

10. Πώς πιστεύετε επηρεάζει η εισροή τουριστών την τοπική κουλτούρα και την κοινωνική δυναμική στη Λευκάδα;

Θα έλεγα ότι αυτή η "τοπική κουλτούρα" που υπάρχει φαίνεται να καταστρέφεται μια καλοκαιρινή βραδιά του Ιουλίου, του Αυγούστου στην κεντρική αγορά, με τα δεκάδες μαγαζάκια, παραμάγαζα που βγάζουνε ότι θέλουν μες το δρόμο, ταμπέλες, στάντ κτλ, και με τους τουρίστες οι οποίοι δεν ενδιαφέρονται για τίποτα που έχει σχέση με τη Λευκάδα και όταν συμβαίνει κάποια παράσταση τύπου "Βαρκαρόλα" ας πούμε τους επηρεάζει περισσότερο σαν φολκλορικό γεγονός παρά ουσίας ή συμμετοχής.

Πολιτική και Κανονισμοί

11. Ποιες πολιτικές και κανονισμοί γνωρίζετε να υπάρχουν για τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Πιθανά κάποια υπουργεία πρέπει να έχουν εκδώσει κανονισμούς και πολιτικές, αλλά εγώ δεν τις είδα να εφαρμόζονται πουθενά.

12. Πόσο αποτελεσματικά ήταν αυτά τα μέτρα για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ευημερία της κοινότητας και σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται κατά τη γνώμη σας;

Δεν εφαρμόζονται, δεν υπάρχουν μέτρα να εφαρμόζονται, αλλά de facto καταλήγουμε σε μη διατήρηση του περιβάλλοντος και σε μία εντός εισαγωγικών ευημερία τμημάτων της κοινότητας, τα οποία καταφεύγουν σε αυτές τις δραστηριότητες και αποκτούν εύκολα χρήματα. Έτσι το καλοκαίρι επηρεάζουν αρνητικά την όλη δραστηριότητα της πόλης, την κυκλοφορία της, την οργάνωσή της και δημιουργούν και εντάσεις, δηλαδή όταν είσαι παρκαρισμένος οπουδήποτε και πρέπει να περάσουν αυτοκίνητα, αυτό δημιουργεί ένα ιδιαίτερο πρόβλημα το οποίο είναι σίγουρα αρνητικό για την κοινότητα.

Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών

13. Προοπτικές των ενδιαφερομένων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, συμπεριλαμβανομένων της τοπικής αυτοδιοίκησης, των επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών ομάδων και της τοπικής κοινότητας;

Νομίζω ότι ενδιαφερόμενοι για το θαλάσσιο τουρισμό θα πρέπει να μούνε σε δύο πακέτα. Οι επιχειρήσεις και οι υπόλοιποι που πιθανά θα μπορούσαν να δράσουν θετικά, όπως η Τοπική αυτοδιοίκηση, περιβαλλοντικές ομάδες και η τοπική κοινότητα της Λευκάδας. Είναι τα συμφέροντα αυτά συγκρουόμενα, για αυτό θα πρέπει να ελεγχθεί εκ μέρους αυτών των φορέων η δραστηριότητα των επιχειρήσεων, με τρόπο που να μη δημιουργεί πρόβλημα στην κοινωνική και πολιτιστική ζωή της πόλης.

14. Πώς συμμετέχουν αυτοί οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Από ότι έχω καταλάβει, εμμέσως π.χ. το Λιμενικό ή χορηγεί κάποιες άδειες για προβλήτες ή αποδέχεται αυτές που το Υπουργείο έχει εγκρίνει, δεν μπορεί να κάνει διαφορετικά. Κατά τα άλλα δεν έχω δει ή δεν έχει πέσει στην αντίληψή μου κάτι που ο ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού να έχει κάνει για να αποφύγει αυτά τα προβλήματα που δημιουργεί η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα. Επίσης καμία επιχείρηση ποτέ δε θα ρωτήσει κανέναν και ο επιχειρηματίας έχει πάντα και την αντίληψη ότι αυτός είναι το κράτος, ότι το κράτος θα πρέπει να τον στηρίξει σε ότι και να κάνει - όπως και να το κάνει - όπου και να το κάνει, χωρίς να θέτει κανέναν στην επιχείρηση διάφορους κανόνες και πρότυπα που πρέπει να ακολουθήσει. Πχ δεν μπορείς να παρκάρεις όπου θέλεις, όσο θέλεις, όποτε θέλεις, δεν μπορείς να

δημιουργείς γένεση κυκλοφορίας, δεν πρέπει να δημιουργείς σκουπίδια, δεν μπορείς να βγάλεις τα σκουπίδια σου και ότι άλλο θέλεις όποια ώρα θέλεις εσύ, αλλά αυτά τα θεωρούν αυτονόητα επιχειρήσεις και η τοπική αυτοδιοίκηση Α' και Β' βαθμού, δεν έχει επιχειρήσει να κοντράρει αυτά τα συμφέροντα και μάλλον εκεί είναι το πρόβλημα.

Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις

15. Υπάρχουν πιστεύετε κάποια επιτυχημένα μοντέλα ή πρακτικές από άλλες τοποθεσίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στη Λευκάδα;

Τελευταία διάβασα για κάποιες πόλεις οι οποίες προσπαθούν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα του υπερτουρισμού, γιατί εκεί θα καταλήξουμε. Για να είναι ένα μοντέλο επιτυχημένο ή με κάποια πρακτική, πρέπει να χαράσσεται και να ακολουθείται μία πολιτική που να βελτιώνει τα πράγματα και να ακολουθείται με συνέπεια. Νομίζω ότι όσοι είναι σε θέσεις ευθύνης θα πρέπει να εκλέγονται με την προοπτική να μην ξαναβγούν, αν θίξουν κατεστημένα συμφέροντα. Αν εκλέγονται με την προοπτική να τα έχουν καλά με τα συμφέροντα δεν κάνουμε για αυτή τη δουλειά.

16. Με βάση την εμπειρία σας, ποιες συστάσεις θα κάνετε για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Δεν υπάρχει βιωσιμότητα στη Λευκάδα. Αυτό που λέμε βιωσιμότητα και με ένα παράδειγμα ας αναφέρουμε τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα δεν υπάρχει. Είσαι ΑΜΕΑ δεν μπορεί να περπατήσεις, αν είσαι τυφλός δεν μπορείς να πας πουθενά, αν είσαι μαμά με μωρό στο καρότσι περπατάς μόνο με έναν άντρα δίπλα σου με "τσαμπουκά". Ότι προβλήματα δημιουργούν οι επιχειρήσεις αυτές πάνω στο θαλάσσιο μέτωπό της Λευκάδας κανένας δεν τις λαμβάνει υπόψη και νομίζω ότι δεν μπορεί να αντιμετωπιστούν με απλές συστάσεις.

Η γνώση μου τουλάχιστον εμένα που κάποτε υπήρξα και αντιδήμαρχος Λευκάδας το 1990, είναι η εξής: Όταν είσαι κάθετος και αυτά που λέει ο Δήμος τα τηρείς και τα εφαρμόζεις σε όλους, όλοι τα σέβονται, αν έχεις μέτρα και σταθμά και υποχωρήσεις δεν τα σέβεται κανένας.

Συνέντευξη 6

Κατηφόρης Χρήστος,

Πολιτικός. Μηχ., πρώην Αντιδήμαρχος Πολεοδομίας και Χωροταξίας.

Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον

1. Ποιες πιστεύετε είναι οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα και πώς έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου;

Δεν υπάρχει ένας σχεδιασμός. Το νησί δεν ήταν έτοιμο όταν άνοιξε η αγορά του ως προορισμός θαλάσσιου τουρισμού και κυρίως αναπτύχθηκε περισσότερο από μία ερασιτεχνική ιδιωτική πρωτοβουλία. Άρχισε να δέχεται ένα πολύ σημαντικό αριθμό πελατών, χωρίς να έχει την αντίστοιχη ανάπτυξη σε ιδιωτικό επίπεδο της εξυπηρέτησης όλου αυτού του κόσμου, όλης αυτής της ζήτησης, χωρίς παράλληλα να αναπτυχθούν και τα μαζικά μέσα εξυπηρέτησης και τι εννοώ: οδικές εξυπηρετήσεις, θαλάσσιες εξυπηρετήσεις κτλ. Φτάσαμε λοιπόν σε ένα σημείο η Λευκάδα να εξυπηρετεί ένα πολύ μεγάλο πληθυσμό, πολύ μεγάλο πληθυσμό στα επιπλωμένα διαμερίσματα, επιπλωμένα δωμάτια και τώρα την τελευταία δεκαπενταετία-δεκαετία σίγουρα επιπλωμένες επαύλεις, που σημαίνει και ένα πιο μεγάλο "βαλάντιο" τουριστικού προϊόντος, χωρίς παράλληλα να γίνουν και οι αντίστοιχες αναπτύξεις των άλλων μέσων, π.χ. κυρίως της οδικής εξυπηρέτησης ή της θαλάσσιας εξυπηρέτησης. Δεν αναπτύχθηκαν παράλληλα και στον ίδιο βαθμό λιμάνια, δρόμοι και θα μου επιτρέψεις να σου πω και κάποιες λίγο πιο προωθημένες μαζικές εξυπηρετήσεις. Αναγκάζεται ο κάθε ένας από τους επισκέπτες της Λευκάδας να χρησιμοποιεί το αυτοκίνητό του ή το ενοικιαζόμενο αυτοκίνητό του για κάθε εξυπηρέτηση τους, ενώ θα μπορούσαμε να το δούμε λίγο πιο μαζικά. Ένα κλασικό μέτρο προβλήματος είναι η διάσημη παραλία στο Πόρτο Κατσίκι, που εκεί ο δήμος θα έπρεπε να έχει φτιάξει ένα πιο άνετο οδικό δίκτυο και μια συγκοινωνία, ένα μέσο μαζικής εξυπηρέτησης, γιατί τον Ιούλιο-Αύγουστο-Σεπτέμβρη θα αφήσεις το αμάξι τουλάχιστον στα 2 χιλιόμετρα μακριά από το πρώτο σκαλοπάτι της παραλίας και θα αναγκαστείς να περπατήσεις δύο & τρία χιλιόμετρα, όπου πέραν από το αδιαχώρητο εκεί υπάρχει και πρόβλημα προστασίας της ζωής, πχ η παροχή ενός ελάχιστου επιπέδου πυροπροστασίας. Το νησί δεν έχει σχεδιασμό ως τουριστικός

Διπλωματική Εργασία

προορισμός και υπάρχει μία τεράστια ανάπτυξη στις ιδιωτικές εξυπηρετήσεις συμπεριλαμβανομένου του θαλάσσιου τουρισμού όπου εκεί έχουν γίνει μόνο βασικές υποδομές. Σαν αντικείμενο ο τουρισμός στη Λευκάδα είναι θαλάσσιας υφής και δεν έχουν αναπτυχθεί παράλληλα η ιδιωτική πρωτοβουλία με τις υποχρεώσεις του δημοσίου, του Δήμου, της Περιφέρειας, της Νομαρχίας παλαιότερα. Στο καθ' αυτό θαλάσσιο τουρισμό εκεί τα πράγματα είναι ακόμα χειρότερα. Επειδή δεν ξεκίνησε καν το τουριστικό προϊόν της Λευκάδας ως θαλάσσια εξυπηρέτηση και αναφερόμαστε σε μαρίνες ή τουριστικά αγκυροβολία ή καταφύγια, εκεί υπάρχει μία υποτυπώδης εξυπηρέτηση. Η πιο οργανωμένη είναι της πόλης της Λευκάδας, αλλά στο σύνολο του νησιού δεν επαρκεί, γιατί η ζήτηση είναι πάρα πολύ μεγαλύτερη και υπάρχει ζήτημα.

2. Γνωρίζετε αν λαμβάνονται κάποια μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Υποτυπώδη είναι τα ενεργήματα που ασκούνται και κυρίως έχει να κάνει τυχηματικά, δηλαδή όταν συμβεί κάποιο ατύχημα να ξεκινήσουμε να κάνουμε κάποια πράγματα, βασικά αντιμετώπισης του γεγονότος. Σχεδιασμός που να μπορεί να προλαμβάνει και να θεραπεύει παθογένειες δεν υπάρχει.

3. Από όσο γνωρίζετε υπάρχουν λύσεις στο φαινόμενο του «υπερτουρισμού» στο νησί;

Είναι σαφές ότι το νησί έχει ξεπεράσει τις αντοχές του, έχει ξεπεράσει τη χωρητικότητα του και δεν την έχει ξεπεράσει κάτι λίγο. Μπορώ να πω ότι αν υπάρχει μία χωρητικότητα Α αυτή σήμερα έχει ξεπεράσει και το 2Α και κυρίως τους μήνες Ιούλιο-Αύγουστο και σίγουρα το Σεπτέμβριο. Λύσεις σε αυτό; Σε πρώτη φάση ο Δήμος θα πρέπει να σχεδιάσει θεραπεύοντας παθογένειες και φυσικά σχεδιάζοντας για το μέλλον. Αυτό είναι πάρα πολύ δύσκολο. Άλλο το θεραπεύω μία παθογένεια, γιατί έλειψε ένας σχεδιασμός πριν από κάποια χρόνια και άλλο είναι προδιαγράψω το μέλλον που θέλω. Εδώ ο Δήμος όμως αναγκαστικά μαζί και η περιφέρεια, σε πρώτη φάση ο Δήμος γιατί σε αυτόν πέφτει το κύριο μέλημά και η κύρια ευθύνη, θα πρέπει λοιπόν να σχεδιάσει ώστε να θεραπεύσει και να οδηγήσει τα πράγματα στο άμεσο μέλλον. Βέβαια στην Ελλάδα είμαστε και μακροπρόθεσμα κατά ευρωπαϊκά πρότυπα δεν μπορεί να υπάρξει σχεδιασμός. Θέλουμε πολύ μεγάλη παιδεία για να μπορέσουμε να σχεδιάσουμε

Διπλωματική Εργασία

ευρωπαϊκού τύπου και δεν είμαι και άνθρωπος που λατρεύω και τον ευρωπαϊκό τύπο. Αλλά εν πάση περιπτώσει όμως αποδίδει. Να επισημάνω λίγο ότι η χωροταξία είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό εργαλείο, είναι ένας πάρα πολύ σημαντικός σχεδιασμός και η χωροταξία σε κάθε έκφανση της και η χερσαία χωροταξία και η θαλάσσια χωροταξία.

Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη

4. Πώς πιστεύετε ότι έχει επηρεάσει ο θαλάσσιος τουρισμός τη χωρική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας;

Η πόλη της Λευκάδας διπλασιάστηκε πολεοδομικά από την κατασκευή της Μαρίνας και μετά. Λογικό διότι μια Μαρίνα πέρα από αυτή καθ' αυτή την εξυπηρέτηση στη θάλασσα, συγκεντρώνει και ένα σύνολο δραστηριοτήτων προκειμένου να λειτουργήσει πχ, συντηρήσεις σκαφών στη ξηρά που δεσμεύουν μεγάλες εκτάσεις. Στη χερσαία τουριστική ανάπτυξη της πόλης προστέθηκε και η θαλάσσια τουριστική ανάπτυξη. Μοιραία οδήγησε σε σένα διπλασιασμό της πόλης, αυτής καθ' αυτής της πόλης. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός έγινε ερήμην του χωροταξικού σχεδιασμού, γιατί αυτό έγινε στη Λευκάδα, ο πολεοδομικός σχεδιασμός σε όλο το νησί αναπτύχθηκε σπασμωδικά, χωρίς να υπάρξει μια ευρύτερη χωρική οργάνωση, όπου θα οδηγούσε τα πράγματα στο τι πολεοδομική ανάπτυξη θα κάνουμε. Η επιρροή του θαλάσσιου τουρισμού, των θαλάσσιων εξυπηρετήσεων, της θαλάσσιας ζήτησης, της Μαρίνας, οδήγησε στο να επεκταθεί η πόλη ιλιγγιωδώς και ο χαρακτήρας της πόλης ήταν περισσότερο ένας ερασιτεχνικός σχεδιασμός γιατί ακριβώς έλειπε η χωροταξική οργάνωση πριν τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

5. Με ποιους τρόπους κατά τη γνώμη σας αλληλεπιδρούν οι αναπτύξεις υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό με το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα;

Κάθε οικονομική δραστηριότητα δημιουργεί ζήτηση και άλλες αναπτύξεις. Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μία κατεξοχήν δραστηριότητα του ανθρώπου "μεταφυσική αναζήτηση" εγώ το ονομάζω, γιατί από μόνη η θάλασσα είναι ένας πολιτισμός, είναι ένας πολιτισμός θα μου επιτρέψεις να σου πω "ταξιδιάρης". Ο ταξιδιάρης άνθρωπος είναι ένας άνθρωπος κοσμοπολίτης. Θα μου επιτρέψεις εδώ να σου πω ότι τον 19ο

αιώνα ένα παράδειγμα είναι η θαλασσοκράτειρα Μεγάλη Βρετανία. Επειδή είχε ``ταξιδιάρηδες`` πολίτες ταξίδεψαν σε όλο το κόσμο και όπου ταξίδεψαν αναπτύχθηκαν και τα παράλια μέτωπα. Αυτό το αναφέρω γιατί θέλω να πω ότι όπου υπάρχουν λιμάνια υπάρχει πολιτισμός, εφόσον υπάρχει πολιτισμός υπάρχει ζήτηση, κάθε συζήτηση, εμπορική, οικονομική εκ των πραγμάτων και οτιδήποτε άλλο μπορείς να φανταστείς. Αυτό επιδρά σε τόσο σε ανθρώπους όσο και σε τόπους-τοπία.

Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις

6. Πώς συμβάλλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην τοπική οικονομία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Τον θαλάσσιο τουρισμό τον χωρίζω σε δύο μεγάλες κατηγορίες, στον ιστιοπλοϊκό περιηγητισμό το γνωστό μας yachting και σε όλα τα υπόλοιπα.

Αυτό που ονομάζω όλα τα υπόλοιπα έχει επηρεάσει τα μέγιστα. Καταρχήν βελτίωσε το οικονομικό επίπεδο των Λευκαδιτών και όχι μόνο. Ο θαλάσσιος περιηγητισμός ακριβώς επειδή δεν εξυπηρετείται από οργανωμένες μονάδες, η μοναδική οργανωμένη είναι η Μαρίνα της πόλης, μία προσπάθεια που έγινε στη Βασιλική έχει ολοκληρωθεί σαν έργο το εκεί τουριστικό αγκυροβόλιο αλλά δεν έχει λειτουργήσει, άλλη μία προσπάθεια που γίνεται τώρα στο Νυδρί με το τουριστικό καταφύγιο επίσης δεν έχει ολοκληρωθεί, ο θαλάσσιος περιηγητισμός λοιπόν συνεισφέρει στο μείγμα οικονομικής ανάπτυξης Λευκάδας θεωρώ λίγο, σε μία ποσοστιαία προσέγγιση πολύ αυθαίρετο δεν είναι παραπάνω από το 1/5 του συνολικού αντικείμενου. Όλο το υπόλοιπο είναι μεν θαλάσσιος τουρισμός με την έννοια ότι ο άλλος έρχεται να νοικιάσει ένα δωμάτιο ή να μείνει σε μία κατοικία και μετά πάει για μπάνιο ή για surfing κτλ, αλλά δεν είναι κάτι αντίστοιχο.

7. Μπορείτε να συζητήσετε τυχόν κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Μια κοινωνική δραστηριότητα είναι το ``πανηγύρι``. Οι επιρροές της Λευκάδας είναι καθάρια Ηπειρώτικες και από την Ακαρνανία. Το πώς διασκεδάσαμε πριν από 40-50 χρόνια και το πώς διασκεδάζουμε σήμερα τουλάχιστον τα τελευταία πέντε χρόνια που

αναβιώνουν τα πανηγύρια, είναι ένας άλλος τρόπος. Δηλαδή σήμερα ένα πανηγύρι είναι περισσότερο φολκλορικής υφής παρά ένα κοινωνικό γεγονός, ένα εμπειρικό γεγονός συμμετοχής στο πανηγύρι. Σήμερα λοιπόν είναι ένα φολκλορικό γεγονός, είναι τεράστια η αλλοίωση, γιατί το αντικείμενο, το ζητούμενο είναι να δημιουργήσουμε ένα 'νταβαντούρι', να μαζευτεί κόσμος ούτως ώστε να γνωρίσουν τον οικισμό, αν ένας οικισμός το κάνει το πανηγύρι, ούτως ώστε να έρθει την επόμενη για καφέ, το λέω πολύ απλοϊκά. Υπάρχει τεράστια αλλοίωση, κατ' αρχήν του πνεύματος. Αυτό βεβαίως είναι και μία επίπτωση του τουριστικού προϊόντος στις τοπικές κοινωνίες, για αυτό και στην Ευρώπη που δέχονται τεράστια τουριστικά ρεύματα, μια κλασική περίπτωση είναι η Βενετία, ο κόσμος, ο μόνιμος κάτοικος της πόλης που αλλοιώνεται το πολιτικό γεγονός αρχίζει και αντιδρά και μάλιστα θέτουν και ζητούμενα πόσους πιά θα εξυπηρετήσουμε.

Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις

8. Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες θεωρείτε ότι επηρεάζει θετικά την καθημερινότητα στο νησί;

Ε όχι. Είναι σαφές. Μια διαδρομή στην πόλη είναι 38 χιλιόμετρα και το χειμώνα θέλεις 30 λεπτά και το καλοκαίρι θέλεις μιάμιση ώρα. Το λέω αυτό και με παράπονο κιόλας, θα μπορούσε ο δήμος να έχει μεριμνήσει ώστε τουλάχιστον ο ανατολικός άξονας Βασιλικής - Λευκάδας να μην είναι επικίνδυνος άξονας, γιατί είναι αυτός που κατά κύριο λόγο χρησιμοποιούν.

Προφανώς υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις επειδή η χωρητικότητα του νησιού είναι συγκεκριμένη, οι υποδομές είναι συγκεκριμένες αλλά η ζήτηση είναι πάρα πολύ μεγάλη.

9. Ποιες είναι οι πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Η ζωή στη Λευκάδα έχει μια φολκλορική διάσταση. Η κάθε κοινωνική εκδήλωση γίνεται με σκοπό την προσέλκυση του οικονομικού αντικείμενου, δεν είναι η χαρά του βίου και είναι σαφές αυτό. Δε διασκεδάζουμε πλέον ως κοινωνικό γεγονός, αλλά ως οικονομικό αντικείμενο. Καθετί που γίνεται, γίνεται μόνο και μόνο για την προσέλκυση

του τουρίστα, του αλλοδαπού, του ντόπιου μόνο και μόνο για να δημιουργήσουμε συνθήκες οικονομικής ζήτησης-εξυπηρέτησης. Μπορεί να ακούγεται ακραίο αυτό που λέω αλλά είναι σαφές.

10. Πώς πιστεύετε επηρεάζει η εισροή τουριστών την τοπική κουλτούρα και την κοινωνική δυναμική στη Λευκάδα;

Οι τουριστικές περιοχές, αυτό το βλέπεις στο Αιγαίο που είναι και λίγο σε χρόνια πιο μπροστά από τη Λευκάδα, είναι οι πρώτες που δέχθηκαν την αλλοίωση της πολιτιστικής και πολιτισμικής έκφρασης των ντόπιων πληθυσμών. Αυτό είναι μία αναγκαστική επίπτωση και κατ' ανάγκη δεν είναι και κακή. Εγώ αυτό το λέω κοσμοπολιτισμό όταν γίνεται μείξη της πολιτιστικής έκφρασης μιας κοινωνίας σε μία περιοχή με αλλογενή ή άλλα πολιτισμικά ιδεώδη. Το παράδειγμα των Ελλήνων της Αλεξάνδρειας ένα κλασικό παράδειγμα κοσμοπολιτισμού. Στη Λευκάδα βεβαίως δεν θα μπορούμε να πούμε ότι μείξη αυτών των πολιτιστικών προκλήσεων οδήγησε σε μία κουλτούρα κοσμοπολίτικη. Περισσότερο οδήγησε σε μία κουλτούρα εσωστρέφειας, το μόνο που μεριμνάμε είναι να μαζέψουμε χρήματα, αλλά δεν διασκεδάζουν με τον κοσμοπολιτισμό που εκ των πραγμάτων συμμετέχουν.

Πολιτική και Κανονισμοί

11. Ποιες πολιτικές και κανονισμοί γνωρίζετε να υπάρχουν για τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Εδώ θα σου έλεγα αυτό μην το θίξεις ποτέ. Η Ελλάδα ούτε πολιτική παράγει ούτε σχεδιασμό. Έχει μία αλλεργία και με την πολιτική και με το σχεδιασμό. Δεν υπάρχει και δεν υπάρχει μόνο σε επίπεδο Λευκάδας, δεν υπάρχει και σε επίπεδο νεοελληνικού κράτους. Έχουμε αλλεργία και με το σχεδιασμό και με το μέλλον.

12. Πόσο αποτελεσματικά ήταν αυτά τα μέτρα για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ευημερία της κοινότητας και σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται κατά τη γνώμη σας;

Από τη στιγμή που δεν υπήρξε σχεδιασμός, από τη στιγμή που δεν μας απασχόλησε ως σώμα κοινωνίας αλλά και ως ατομικότητες το γεγονός αυτό, ποιό δηλαδή; ότι αλλάζουμε την οικονομία μας και από μία αγροτοκτηνοτροφική οικονομία που ήταν Λευκάδα και πήγαμε σε κοσμοπολίτικες διαμορφώσεις της οικονομίας που εκ των πραγμάτων ο τουρισμός είναι ένας τέτοιος, δεν υπήρξαν κανονισμοί, δεν υπήρξαν κείμενα που να διαχειριστούν την πραγματικότητα. Οπότε τι επιπτώσεις να συζητήσουμε; Μονίμως έχουμε αρνητικές επιπτώσεις.

Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών

13. Προοπτικές των ενδιαφερομένων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, συμπεριλαμβανομένων της τοπικής αυτοδιοίκησης, των επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών ομάδων και της τοπικής κοινότητας;

Δεν νομίζω ότι τους δραστηριοποιούντες στη Λευκάδα που στη πλειοψηφία τους είναι Λευκαδίτες, μένουν μόνιμα εδώ, τους ενδιαφέρει κάποια οργάνωση της οικονομικής δραστηριότητας. Ο Δήμος είναι πάντοτε ουραγός στα θέματα σχεδιασμού, βεβαίως υπάρχουν και αντικειμενικές δυσκολίες, υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες και υπάρχουν και δυσκολίες οι οποίες είναι της επιλογής. Το πολιτικό προσωπικό στο δίλημμά του αν θα εξυπηρετήσει ατομικά ένα δημότη ή συλλογικά υπερτερεί πάντοτε το ατομικό. Αυτό είναι σαφές. Δεν λέω κάτι καινούργιο. Η ίδια η κοινωνία της Λευκάδας, οι δημότες της Λευκάδας κινούνται και αυτοί στο ίδιο πλαίσιο, δηλαδή περισσότερο ενδιαφέρει η ατομικότητα και όχι συλλογική παρουσία. Περιβαλλοντικές οργανώσεις, πολιτιστικές ομάδες, οργανώσεις, σύλλογοι κτλ εκεί φαίνεται να υπάρχει ενδιαφέρον αλλά είναι κυρίως πάλι φολκλορικής διάστασης, όχι μία συμμετοχή στο κοινωνικό γίγνεσθαι.

14. Πώς συμμετέχουν αυτοί οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Αδιαφορώντας οι ενδιαφερόμενοι. Οξύμωρο σχήμα. Σπασμωδικά. Δε ζητήσαμε ποτέ ως δημότες ένα οργανωμένο σχέδιο, το πιο απλό, πόσους θα εξυπηρετήσουμε ως τουριστική βιομηχανία στη Λευκάδα. Γενικά επικρατεί η εντύπωση όσοι περισσότεροι

τόσο καλύτερα, χωρίς να μας απασχολήσει στο όσοι περισσότεροι υπάρχει ένα άνω όριο; δηλαδή μέχρι που μπορούμε να εξυπηρετήσουμε και από και πάνω δε μπορούμε; Π.χ. δεν έχω δει κάποιον εστιατόρα ή κάποιον σε bar που έχει συγκεκριμένες καρέκλες να έχει και όριο στον αριθμό των πελατών που θα εξυπηρετήσει ή που θα κάτσουν οι πελάτες, αρκεί να κάτσουνε. Θέλω να πω λοιπόν ότι δεν μας έχει απασχολήσει ως δημότες, ως συλλογικότητες σε επίπεδο δημοτών ή ως τοπικές κοινωνίες πόσους μπορούμε να εξυπηρετήσουμε. Αλλά στο ερώτημα αυτό πόσους μπορούμε θα πρέπει να είμαστε και έτοιμοι να τους εξυπηρετήσουμε αξιοπρεπώς, παρέχοντας Φιλοξενία. Βεβαίως με οικονομικό αντικείμενο, είναι μία δουλειά και οπωσδήποτε πρέπει να ζήσουμε και ζούμε από αυτή, αλλά με όρους φιλοξενίας.

Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις

15. Υπάρχουν πιστεύετε κάποια επιτυχημένα μοντέλα ή πρακτικές από άλλες τοποθεσίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στη Λευκάδα;

Αν και είμαι κατά του copy-paste, παρόλα αυτά όμως το μοντέλο της τουριστικής ανάπτυξης και δη του θαλάσσιου τουρισμού και ακόμα πιο συγκεκριμένα του ιστιοπλοϊκού περιηγητισμού είναι η βορειοδυτική Μεσόγειος. Εννοώ για τη Κυανή ακτή, τα παράλια μέτωπα δυτικά της Ιταλίας, της βορειοδυτικής Ιταλίας, μέχρι και τα παράλια της Ισπανίας. Νομίζω τα μοντέλα που έχουν αναπτυχθεί εκεί μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως παράδειγμα, θεωρώ ότι είναι πετυχημένα. Βεβαίως οι άνθρωποι ως ντόπιος πληθυσμός σχεδίασαν, τους απασχόλησε και ας μη ξεχνάμε ότι οι περιοχές αυτές ήταν το περιθώριο των Ευρωπαϊκών κρατών, π.χ. η νότια Γαλλία με τα μεσογειακά παράλιά της δεν ήτανε και στην πρώτη γραμμή ανάπτυξης της Γαλλίας του 18ου και του 19ου αιώνα. Παρόλα αυτά οι τοπικές κοινωνίες όταν πια ο κόσμος άρχισε να ταξιδεύει μαζικά, μέσα του 20ου αιώνα που βιομηχανοποιήθηκε και ο τουρισμός, σχεδίασαν, οραματίστηκαν και σήμερα έχουν πετυχημένα μοντέλα τουριστικής ανάπτυξης. Θεωρώ ότι ως θαλάσσιος περιηγητισμός τα παράλια της Δυτικής Μεσογειακής Ευρώπης είναι ένα πολύ αντιπροσωπευτικό παράδειγμα επιτυχημένης τουριστικής ανάπτυξης και θεωρώ ότι θα μπορούσε να μας είχε απασχολήσει.

16. Με βάση την εμπειρία σας, ποιες συστάσεις θα κάνετε για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Πρώτα απ' όλα η ίδια η κοινωνία πρέπει να πάρει την κατάσταση στα χέρια της, μέσα από συλλογικότητες οι οποίες θα θέσουν ερωτήματα και θα απαντήσουν ερωτήματα και θα αναζητήσουν τις απαντήσεις, με διάλογο κυρίως με όραμα. Και επειδή αυτό είναι χιλιοειπωμένο στην Ελλάδα και μοιάζει με γενικότητες, θα πρέπει οι Λευκαδίτες που ασχολούνται σε πρώτη φάση άμεσα με τον τουρισμό, να απαντήσουν ποιο είναι το επίπεδο του οικονομικού αντικείμενου και από εκεί αναγκάστηκα πρέπει να ξεκινήσουν ως αντικείμενο, γιατί οι κοινωνίες πασχίζουν και για την οικονομική τους ανάπτυξη, τι θέλουν, που το θέλουν και σε ποιο βαθμό θέλουν να το φτάσουν. Αυτό που γίνεται σήμερα στη Λευκάδα είναι ένα "μπάχαλο" ανοργανωσιάς, συγχώνη για την έκφραση "μπάχαλο", αλλά δεν υπάρχει κάτι άλλο για να περιγράψεις τα πράγματα. Θέλει απαντήσεις και θέλει και διαχείριση, διότι ο τουρισμός είναι ένα ευαίσθητο οικονομικό αντικείμενο, δεν αντέχει σε ερασιτεχνισμούς και σε σπασμωδικές κινήσεις και σχεδιασμούς. Θέλει οργάνωση, φαντασία και κυρίως υπευθυνότητα των συμμετεχόντων.

Συνέντευξη 7

Καρβούνης Σπυρίδων.

Πρώην Πρόεδρος του Διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λευκάδας

Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον

1. Ποιες πιστεύετε είναι οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα και πώς έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου;

Ο τουρισμός προφανώς έχει και επιπτώσεις και αν δεν έχουν μπει κανόνες από την αρχή είναι πολύ δύσκολο μετά να μπορέσεις να οργανώσεις τα πράγματα. Η Λευκάδα είχε το πλεονέκτημα ότι άργησε να μπει στον τουρισμό και έτσι είχαμε τη δυνατότητα να μπου εν μέρει κάποιοι κανόνες, όχι επαρκείς, αλλά εν πάση περιπτώσει μπήκανε κάποιοι. Δεν έγινε εντελώς άναρχα με σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ο θαλάσσιος τουρισμός οδήγησε στο να συγκεντρωθεί μεγάλη δραστηριότητα στο λιμάνι, να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας πολλές στο λιμάνι, ειδικά στη Λευκάδα με τη δημιουργία της Μαρίνας, που ουσιαστικά είναι μία Μαρίνα πόλης, δηλαδή πολύ κοντά στην πόλη. Δημιουργήθηκαν πολλές θέσεις εργασίες με αρκετά έσοδα και για το δήμο αλλά και για τους πολίτες. Οσον αφορά τις περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις είναι ότι εκεί έχουμε ένα πρόβλημα. Δεν ξέρω πόσο καλά γίνεται ο έλεγχος σχετικά με τα απόβλητα των πλοίων. Εκεί είναι ένα μεγάλο πρόβλημα, όπου η νομοθεσία φυσικά να υπάρχει, αλλά δεν ξέρω κατά πόσο τηρείται και πόσο υπάρχει αυστηρότητα στην εφαρμογή της.

2. Γνωρίζετε αν λαμβάνονται κάποια μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Δυστυχώς δεν νομίζω ότι λαμβάνεται κάποια μέτρα. Ειδικά στη πόλη της Λευκάδας η προσπάθεια που επιχειρείται με το Master Plan, όταν ολοκληρωθεί, τότε θα μπου κάποιοι κανόνες και κάποιοι όροι και ελπίζω ότι τότε θα λειτουργήσει και το λιμάνι πιο αποδοτικά.

3. Από όσο γνωρίζετε υπάρχουν λύσεις στο φαινόμενο του «υπερτουρισμού» στο νησί;

Όχι. Δεν υπάρχουν γιατί η Λευκάδα έχει το μειονέκτημα και πλεονέκτημα ταυτόχρονα να έχει οδική σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα. Με την οδική σύνδεση είναι ανεξέλεγκτη και εντελώς ακαθόριστη η εισροή των επισκεπτών. Σε κάθε νησί ξέρεις ότι έχεις τόσα ferry boat, τόσα αυτοκίνητα μπορούν να μπουν, έχεις ένα μέγιστο αριθμό. Εδώ δεν το ξέρεις.

Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη

4. Πώς πιστεύετε ότι έχει επηρεάσει ο θαλάσσιος τουρισμός τη χωρική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας;

Με την ανάπτυξη του λιμανιού, της Μαρίνας και με τη γενικότερη ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, παρατηρείται παράλληλα στη Λευκάδα μία μεγάλη ανάγκη από κατοικία, η οποία επικεντρώνεται στην επέκταση του σχεδίου πόλης, όπου έχει αρχίσει και χτίζεται μεγάλος αριθμός κατοικιών. Στη πόλη της Λευκάδας δε βρίσκεις κατοικία να ενοικιάσεις και είναι πολύ δύσκολο να βρεις και να αγοράσεις. Η πόλη μη έχοντας χώρο δεν αναπτύσσεται οικιστικά κοντά στο λιμάνι και μέχρι εκεί που τελειώνει η Μαρίνα όπου υπάρχει κορεσμός. Αντίθετα δημιουργείται οικιστική συζήτηση προς τα μέσα, λίγο πιο μέσα από το λιμάνι, στο δρόμο προς το ΚΤΕΛ, όπου έχει αρχίσει και αναπτύσσεται οικοδομική και οικονομική δραστηριότητα, η οποία είναι και κοντά στο λιμάνι και δημιουργεί και μία αναπνοή στη πόλη.

5. Με ποιους τρόπους κατά τη γνώμη σας αλληλεπιδρούν οι αναπτύξεις υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό με το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα;

Είπαμε προηγουμένως ότι αναπτύσσεται οικιστικά η πόλη σε σχέση με την Μαρίνα. Επαγγελματικά είναι ότι δημιουργούνται καταστήματα και εργασίες που έχουν σχέση με το λιμάνι, άνθρωποι που εργάζονται είτε στην επισκευή, είτε στη συντήρηση, είτε στον εξοπλισμό πλοίων, αλλά ακόμα και στην τροφοδοσία όλων αυτών των πλοίων που φτάνουν στο λιμάνι της Λευκάδος. Αυτό επιδρά στην αστική ανάπτυξη της Λευκάδας γενικότερα, δημιουργούνται καταστήματα, δημιουργούνται εργαστήρια

επισκευής, δημιουργούνται συνεργεία κτλ, όλα συνυφασμένα με τον θαλάσσιο τουρισμό.

Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις

6. Πώς συμβάλλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην τοπική οικονομία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Την απάντηση λίγο-πολύ τη δώσαμε και παραπάνω. Δηλαδή η τοπική οικονομία της Λευκάδας είχε πάρα πολύ μεγάλη άνθηση ακριβώς λόγω του θαλάσσιου τουρισμού. Αναφέρομαι στο θαλάσσιο τουρισμό στο λιμάνι αλλά ακόμα περισσότερο στη Μαρίνα που έχει τη δυνατότητα να ελλιμενίσει 670 σκάφη. Όταν έρχονται μέσα σε μία πόλη επιπλέον 670 σκάφη απ' ότι μπορούσε να ελλιμενιστούν στο λιμάνι, αντίστοιχα θα είναι και πολύ μεγαλύτερη η συμβολή στην τοπική οικονομία, διότι αυτοί οι επισκέπτες θέλουν να κοιμηθούν ένα βράδυ, θέλουν να φάνε και θέλουν να προμηθευτούν εφόδια για να αρχίσουν ή να συνεχίσουν το ταξίδι τους.

7. Μπορείτε να συζητήσετε τυχόν κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Σίγουρα αφορά διάφορα επαγγέλματα που οργανώθηκαν γύρω από τη θάλασσα για την εξυπηρέτηση των σκαφών, γύρω από την ενοικίαση των σκαφών, γύρω από την πώληση των σκαφών. Έγινε μία ανακατανομή των δραστηριοτήτων της Λευκάδας. Η Λευκάδα πριν από το θαλάσσιο τουρισμό δεν είχε καμία σχέση με το σήμερα, μόνο μικρό-ψαράδες ήταν με μικρά σκαφάκια που βγάζανε μερικά ψάρια από το ιχθυοτροφείο ή από την ευρύτερη περιοχή της θάλασσας. Με τον θαλάσσιο τουρισμό έγινε μια ριζική αλλαγή των επαγγελμάτων αυτών.

Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις

8. Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες θεωρείτε ότι επηρεάζει θετικά την καθημερινότητα στο νησί;

Την επηρεάζει σίγουρα πάρα πολύ, όχι μόνο από τα πλοία, αλλά γενικότερα η καθημερινότητά τους καλοκαιρινούς μήνες στη Λευκάδα, στην πόλη της Λευκάδας,

είναι πολύ δύσκολη. Η στάθμευση των αυτοκινήτων καθώς και η σύνθεση με την ηπειρωτική Ελλάδα είναι πάρα πολύ δύσκολη και προβληματική, αφού μέσα από την πόλη διέρχεται το σύνολο των οχημάτων που εισέρχονται στο νησί, με αποτέλεσμα η καθημερινότητα στη Λευκάδα το καλοκαίρι να επηρεάζεται σαφώς αρνητικά. Όμως αν μπει μια τάξη θα μπορούσαμε να έχουμε βελτίωση της καθημερινότητας. Αν μπορέσουν να βρεθούν θέσεις στάθμευσης, αν μπορέσει να οργανωθεί η σύνδεση της Λευκάδας, αυτό που τόσα χρόνια παλεύουμε με μία υποθαλάσσια σύνδεση έτσι ώστε να είναι συνεχής η διέλευση των οχημάτων και όχι μέσα από την πόλη, τότε προφανώς θα πάρει μια άλλη διάσταση.

9. Ποιες είναι οι πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Κοινωνικές είναι ότι ήρθαν σε επαφή με ανθρώπους από όλο τον κόσμο. Γιατί οι άνθρωποι που έρχονται για το θαλάσσιο τουρισμό δεν είναι από τις κοντινές περιοχές της Ελλάδας, δηλαδή από τα Βαλκάνια. Είναι ευρύτερη η προέλευση των τουριστών από όλη την Ευρώπη, από την Αμερική από τον Καναδά κτλ. Συνδυάζουν τις διακοπές τους με θαλάσσιο τουρισμό. Με αυτή την επαφή σίγουρα άνοιξε ο ορίζοντας και των ίδιων των κατοίκων της Λευκάδας με τη συμμετοχή όλων αυτών των ανθρώπων κοινωνικές. Πολιτιστικές δεν μπορώ να πω ότι είχαμε κάποια επίδραση, διότι εμείς έχουμε διατηρήσει ευτυχώς τα ήθη και τα έθιμά μας, έχουμε διατηρήσει τη συμμετοχή μας στις γιορτές και στα "πανηγύρια" να πούμε γενικότερα. Οπότε με τη συμμετοχή αυτή δεν έχουμε αλλοιωθεί.

10. Πώς πιστεύετε επηρεάζει η εισροή τουριστών την τοπική κουλτούρα και την κοινωνική δυναμική στη Λευκάδα;

Η εισροή των τουριστών όπως είπαμε και προηγουμένως επηρεάζει. Επηρεάζει διότι ερχόμαστε σε επαφή με πάρα πολλές περιοχές του κόσμου και βλέπουμε την κουλτούρα που έχουν και προφανώς αυτό έχει μία αλληλεπίδραση με την Λευκαδίτικη κουλτούρα. Η Λευκάδα δεν είναι όπως ήταν πριν από 20 χρόνια, αυτό σίγουρα έχει αλλάξει, αλλά ευτυχώς πιστεύω ότι έχουμε διατηρήσει αρκετά στοιχεία τα οποία σηματοδοτούν τη Λευκάδα.

Πολιτική και Κανονισμοί

11. Ποιες πολιτικές και κανονισμοί γνωρίζετε να υπάρχουν για τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Υπάρχουν γενικοί κανονισμοί που βγάζει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, δεν υπάρχουν ιδιαίτεροι κανονισμοί για τη Λευκάδα. Το λιμεναρχείο όμως δυστυχώς δεν έχει το απαραίτητο προσωπικό, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες που μεταφέρονται αρκετοί από τους υπαλλήλους που υπηρετούν στο λιμεναρχείο σε περιοχές του Αιγαίου, λόγω των προβλημάτων που υπάρχουν εκεί και η Λευκάδα μένει με ελάχιστο προσωπικό. Δυστυχώς δεν υπάρχουν οι δυνατότητες αλλά δεν υπάρχει και η επαρκής νομοθεσία πιστεύω για να μπορέσει να γίνει κάτι. Οι περισσότεροι λιμενικοί απασχολούνται με γραφειοκρατικά θέματα του λιμεναρχείου και όχι με την ουσιαστική δουλειά τη διαχείριση του θαλάσσιου προϊόντος.

12. Πόσο αποτελεσματικά ήταν αυτά τα μέτρα για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ευημερία της κοινότητας και σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται κατά τη γνώμη σας;

Δεν είναι δυστυχώς. Εγώ θεωρώ ότι θα μπορούσε το λιμεναρχείο να κάνει κάτι καλύτερο, φυσικά αν απαλλαγεί από την γραφειοκρατία.

Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών

13. Προοπτικές των ενδιαφερομένων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, συμπεριλαμβανομένων της τοπικής αυτοδιοίκησης, των επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών ομάδων και της τοπικής κοινότητας;

Η Λευκάδα παρόλο που φαίνεται ότι έχει φτάσει στο όριο της, πιστεύω ότι έχει προοπτικές να ασχοληθούν νέοι άνθρωποι με το θαλάσσιο τουρισμό. Υπάρχει το μεγάλο πρόβλημα της εξεύρεσης θέσεων ελλιμενισμού σε όλα τα λιμάνια της Λευκάδας, αλλά εάν γίνει μία σοβαρή διαχείριση και μία αλληλεπίδραση με τους επαγγελματίες, πιστεύω ότι υπάρχει ενδιαφέρον να ασχοληθούν με το θαλάσσιο τουρισμό ακόμα περισσότεροι. Σε αυτό πρέπει να συμβάλει η τοπική αυτοδιοίκηση.

Πρέπει να σε συμβάλει η τοπική αυτοδιοίκηση διότι θα μπορέσει μαζί με το λιμενικό ταμείο να οργανώσει καλύτερα τα λιμάνια

14. Πώς συμμετέχουν αυτοί οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Η ανάπτυξη για να γίνει χρειάζονται και τα δύο μέρη. Το λιμενικό ταμείο ή ο Δήμος να είναι σε συνεργασία με τους επιχειρηματίες για να μπορέσει να "εκμεταλλευτεί" με την καλή έννοια ο ένας αυτά που μπορεί να του προσφέρει ο άλλος. Η προσπάθεια που έχει γίνει τα προηγούμενα χρόνια με την τοποθέτηση των πλωτών προβλητών πιστεύω ότι είναι μία απόδειξη ότι με την συνεργασία αυτών των δύο φορέων, δηλαδή των επαγγελματιών και του Λιμενικού ταμείου, δημιουργήθηκαν επιπλέον θέσεις άρχισε να μπαίνει σιγά σιγά μία τάξη στο λιμάνι.

Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις

15. Υπάρχουν πιστεύετε κάποια επιτυχημένα μοντέλα ή πρακτικές από άλλες τοποθεσίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στη Λευκάδα;

Δεν ξέρω κάτι. Στη Λευκάδα τα τελευταία χρόνια Λιμενικό ταμείο προσπάθησε και έβαλε κάποια τάξη στα λιμάνια. Απ' ότι έχω μάθει σε πολλές ενέργειες ήταν και πρωτοπόρο. Δεν έχω όμως άποψη αν υπάρχουν άλλα λιμενικά ταμεία που να έχουν κάποια δράση.

16. Με βάση την εμπειρία σας, ποιες συστάσεις θα κάνετε για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Πρώτο απ' όλα είναι να υπάρχει συνεργασία μεταξύ των επιχειρηματιών και των φορέων διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού, δηλαδή κατά κύριο λόγο με το λιμενικό ταμείο. Είναι σημαντικό για μένα να υπάρχει μια καλή συνεργασία και όλοι να προσπαθούν για το καλύτερο. Ο θαλάσσιος τουρισμός μόνο έτσι μπορεί να αναπτυχθεί, δηλαδή μόνο με την απόλυτη συνεργασία. Αλλά και οι επιχειρηματίες πρέπει να έχουν την τάση να καταλάβουν ότι δεν είναι όλο το λιμάνι για μόνο χρήση θαλάσσιου τουρισμού. Υπάρχουν και άλλες δραστηριότητες οι οποίες πρέπει να αναπτύσσονται στο λιμάνι, όπως τα μικρά ιδιωτικά πλοία, κάποια ελάχιστα αλιευτικά που έχουνε

μείνει κτλ. Δηλαδή σαν συμπέρασμα είναι ότι η συνεργασία και η καλή διαχείριση των υπαρχόντων πόρων των λιμένων μπορεί να οδηγήσει σε μία καλύτερη βελτίωση.

Συνέντευξη 8

Δρακονταειδής Κωνσταντίνος,
Πρώην Δήμαρχος Λευκάδας.

Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον

1. Ποιες πιστεύετε είναι οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα και πώς έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου;

Κατά τη γνώμη μου μέχρι στιγμής σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον ανατολικό άξονα, γιατί κυρίως για αυτόν συζητούμε, δηλαδή στο στενό μεταξύ Λευκάδας και Αιτωλοακαρνανίας, πολύ σοβαρές επιπτώσεις περιβαλλοντικές δεν υπάρχουν. Άρχισαν όμως τα πρώτα δείγματα. Οι επιπτώσεις όμως δεν έχουν να κάνουν με τα σκάφη τα ιστιοπλοϊκά που συνήθως είναι το 80% τα μικρά ιστιοπλοϊκά σκάφη του τουρισμού, αλλά έχουνε να κάνουνε και με τα μεγάλα σκάφη γραμμής που δημιουργούν πρόβλημα στη δυτική Ακτή της Λευκάδας, με διάφορους τρόπους που λίγο-πολύ είναι γνωστοί. Πρόβλημα περιβαλλοντικό εντοπίζω σε μία περιοχή, την περιοχή του κόλπου του Βλυχού, όπου τα σκάφη αγκυροβολούν αρόδου (αγκυροβολιά στη θάλασσα χωρίς καμιά επαφή με τη στεριά) και που εκεί επειδή δεν υπάρχει καμία διευθέτηση στο λιμάνι η περιβαλλοντική επίπτωση είναι κατά τη γνώμη μου σοβαρή. Αυτό μπορούν να το πιστοποιήσουνε και οι κάτοικοι της περιοχής.

2. Γνωρίζετε αν λαμβάνονται κάποια μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Μέτρα δεν έχω υπόψη μου να λαμβάνονται, και είμαι σίγουρος ότι δεν λαμβάνονται. Υπάρχει ένα θεσμικό Πλαίσιο, έχουμε τη Μαρίνα της Λευκάδας, έχουμε το λιμάνι της Λευκάδας, έχουμε το υπό αποπεράτωση εντός της άνοιξης τουριστικό καταφύγιο του Νυδριού. Αυτά τα μέρη δέχονται αλήθεια είναι μία πίεση αλλά υπάρχει ένα νομοθετικό Πλαίσιο. Το ζήτημα είναι αν τηρείται αυτό σε σχέση με την ρύπανση που υπάρχει. Σε κάθε περίπτωση μέχρι στιγμής δεν διακρίνω σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, πλην της περίπτωσης του κόλπου του Βλυχού. Αυτό δεν σημαίνει φυσικά ότι δεν πρέπει να έχουμε τα μάτια μας ανοιχτά, ούτως ώστε να είμαστε πολύ προσεκτικοί σε μία

Διπλωματική Εργασία

λογική επεκτατική των Μαρινών, η οποία μπορεί να δημιουργήσει σε στενούς κόλπους, όπως είναι τα στενά μεταξύ Λευκάδας και Ακαρνανίας, πολύ πιο σοβαρά προβλήματα. Χρειάζεται ένα σχέδιο, μία στρατηγική για το που χρειάζομαι Μαρίνες, πόσες χρειάζομαι, πως αυτές θα χρησιμοποιούνται, και φυσικά πάντα υπάρχει το στοιχείο του ελέγχου, δηλαδή εάν και πόσο τα σκάφη δημιουργούν επιβάρυνση και πως ελέγχεται.

3. Από όσο γνωρίζετε υπάρχουν λύσεις στο φαινόμενο του «υπερτουρισμού» στο νησί;

Είναι μία μεγάλη κουβέντα. Η γνώμη μου είναι ότι είμαστε στο όριο της φέρουσας ικανότητας τουριστικά στο νησί. Δηλαδή η Λευκάδα με βάση τον πληθυσμό που δέχεται και που το νούμερο που θα πω είναι πάρα πολύ κοντά στην πραγματικότητα, υπάρχουν πολλές ημέρες του καλοκαιριού που έχει πάνω από τις 150.000 κόσμο. Έχει φτάσει στα όριά της ως προς την λειτουργία των υποδομών της, έχει σοβαρά θέματα υποδομών. Ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η έλλειψη του νερού, που μπορεί να αντιμετωπισθεί με ένα έργο το οποίο δυστυχώς, ενώ έχει δημοπρατηθεί έχει κοπεί η χρηματοδότηση. Ελπίζουμε ότι θα προχωρήσει και αναφέρομαι στο έργο για την μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων νερού από τον Άγιο Γεώργιο του Λούρου στη Λευκάδα. Άρα το συμπέρασμά μου είναι ότι είμαστε στο όριο της φέρουσας ικανότητας, πρέπει να γίνουν σοβαρές παρεμβάσεις στο κομμάτι των Υποδομών, για να μπορούμε να πούμε ότι θα μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε και μία ‘πίεση’ που δεχόμαστε από την τουριστική κίνηση. Εδώ να τονίσω ότι το μεγάλο πρόβλημα δεν είναι μόνο ότι δυσκολεύεται η ζωή των κατοίκων, είναι προφανές βεβαίως ότι ταυτόχρονα αποφέρει εισόδημα, αλλά είναι και το θέμα ότι έχουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις, μιας και σιγά-σιγά δεν έχει μείνει γωνιά της Λευκάδας η οποία να μην έχει δομηθεί. Κάποια μέρη πρέπει να τα σώσουμε και για να τα σώσουμε πρέπει να δράσουμε τώρα.

Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη

4. Πώς πιστεύετε ότι έχει επηρεάσει ο θαλάσσιος τουρισμός τη χωρική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας;

Κατά τη γνώμη μου τον έχει επηρεάσει αρκετά, με την έννοια ότι επειδή έχει μεταφερθεί προς τα ανατολικά και νότια της πόλης πού είναι το κυρίως λιμάνι, η

χωροταξία έχει επηρεαστεί ακριβώς από την παρουσία της Μαρίνας και την ύπαρξη του Λιμανιού. Χαρακτηριστική είναι η πίεση που δέχεται το λιμάνι και η Μαρίνα από τα σκάφη καθώς και από τις πολλές διελεύσεις από το δίαυλο. Η χωροταξία αυτή καθαυτή όμως σε ένα βαθμό έχει αντιμετωπιστεί στο κομμάτι το ανατολικό, μιας και δημιουργήθηκαν οδικές υποδομές, όπως ο δρόμος που περνάει μπροστά από τη Μαρίνα ο οποίος μπορεί να αντιμετωπίσει τέτοια προβλήματα χωροταξίας. Ταυτόχρονα έχουν συμβάλει και σε μία επέκταση της πόλης προς τα νότια, προς τη μεριά δηλαδή που είναι η Μαρίνα και αυτό είναι ένα αντικειμενικό γεγονός.

5. Με ποιους τρόπους κατά τη γνώμη σας αλληλεπιδρούν οι αναπτύξεις υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό με το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα;

Νομίζω ότι επιδρούν σοβαρά. Έχουν βελτιωθεί οι οδικοί άξονες. Είναι προφανές ότι αυτό είναι ένα στοιχείο που συμβάλλει στην ανάπτυξη και του θαλάσσιου τουρισμού μιας και υπάρχει πρόσβαση με μεγαλύτερη ευκολία από χώρες γειτονικές, κυρίως αναφέρομαι σε βαλκανικές κύριο λόγο χώρες.

Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις

6. Πώς συμβάλλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην τοπική οικονομία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Δεν μπορώ να πω ότι έχω κάποιο επίσημο στοιχείο να δώσω, αυτό όμως που με σιγουριά μπορώ να πω είναι ότι η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού -κατά τη γνώμη μου- είναι και το μεγαλύτερο κομμάτι της "πίτας" στο τουρισμό. Κι αν δεν είναι το μεγαλύτερο σίγουρα είναι ένα από τα δύο τρία πρώτα, ως προς το συνολικό κομμάτι της τουριστικής "πίτας". Άρα η συμβολή του είναι εξαιρετικά σημαντική και λόγω της γεωμορφολογίας του μικρού αρχιπελάγους που υπάρχει ευρύτερα γύρω από το νησί, είναι κάτι που βοηθάει πάρα πολύ στο θαλάσσιο τουρισμό και για αυτό και έχει αγαπηθεί τόσο πολύ η ευρύτερη περιοχή. Ακριβώς λόγω αυτής της μορφής του αρχιπελάγους με τα μικρά νησάκια που έχει, οδηγούν όλο και περισσότερο κόσμο στο κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού.

7. Μπορείτε να συζητήσετε τυχόν κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Πρώτο είναι το γεγονός ότι γίνονται όλο και περισσότερες επενδύσεις, μη φανταστείτε μεγάλες, αναφέρομαι κυρίως σε μικρότερες γύρω από το θαλάσσιο τουρισμό. Αυτό είναι ένα καινούργιο κοινωνικό-οικονομικό στοιχείο, μιας και πολλά επαγγέλματα, με την ευρεία έννοια του όρου, οδηγούνται προς το θαλάσσιο τουρισμό. Φυσικά υπάρχουν και άλλα ζητήματα. Δεν είναι μόνο αυτό. Η καινούργια πρόκληση, κατά τη γνώμη μου και πιο σοβαρή, είναι πως θα έχεις τη δυνατότητα να πεις ότι αναπτύσσω το θαλάσσιο τουρισμό ο οποίος πραγματικά χρειάζεται ανάπτυξη και που πάει πάρα πολύ καλά, αλλά μπορεί να έχει και ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη με τη δημιουργία νέων Μαρινών, αλλά να έχεις και τη δυνατότητα να πεις ότι μέχρι εδώ μπορώ. Αυτό είναι μεγάλη πρόκληση. Να πεις δηλαδή ότι εγώ έχω ολοκληρώσει τις υποδομές μου, αυτή είναι η φέρουσα ικανότητα στο θαλάσσιο τουρισμό που μπορώ να έχω ως Νησί, ως Νομός. Εδώ είναι το μεγάλο πρόβλημα ότι πολλές φορές οι άνθρωποι δεν βάζουν ένα φρένο σε μία ανάπτυξη που τελικά μπορεί να φαίνεται και να είναι εκτατική και να είναι και ποσοτική με οικονομικούς όρους, που αργότερα όμως την πληρώνουμε, γιατί θεωρώ ότι κατά ένα τρόπο αν συνεχίσουμε άναρχα θα “μπλεχτούμε στα πόδια μας”.

Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις

8. Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες θεωρείτε ότι επηρεάζει θετικά την καθημερινότητα στο νησί;

Την καθημερινότητα δεν την επηρεάζει θετικά, αρνητικά την επηρεάζει και σε αυτό είμαι κατηγορηματικός. Και τι εννοώ καθημερινότητα; όταν ο μέσος πολίτης θέλει να κατέβει στην πόλη και να παρκάρει δεν βρίσκει να παρκάρει. Υπάρχουν και πάρα πολλά παραδείγματα. Προφανώς όταν θέλεις να πας μια βόλτα στον κεντρικό πεζόδρομο-αγορά και για να περάσεις πρέπει να σπρώχνεις και να “σκουντάς” λες και βρίσκεσαι σε διαδήλωση, προφανώς έναν που δεν ασχολείται με τον τουρισμό, ένα πολίτη της Λευκάδας που μπορεί να είναι μισθωτός ή συνταξιούχος ή δεν ξέρω τι άλλο μπορεί να τον ενοχλεί. Άρα την επηρεάζει την καθημερινότητα και την επηρεάζει αρνητικά. Αυτές όμως είναι οι συνέπειες του τουρισμού. Εφόσον θέλεις ανάπτυξη τουριστική θα πρέπει να κάνεις και ορισμένες εκπώσεις, αρκεί οι εκπώσεις αυτές να μη σε φέρνουν στον “πάτο του βαρελιού” και τα αποδέχεσαι όλα, δηλαδή στο όνομα του οικονομικού-τουριστικού οφέλους.

9. Ποιες είναι οι πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Θέλω να σταθώ λίγο πιο πολύ στις πολιτιστικές. Ο τουρισμός με όλα τα καλά και τα κακά που έχει, έχει και ένα πολύ μεγάλο κατά τη γνώμη μου καλό, ότι φέρνει κοντά ανθρώπους, φέρνει κοντά κοινωνίες, κουλτούρες διαφορετικές και από αυτή την άποψη η συμβολή του τουρισμού στο κομμάτι το πολιτιστικό στη Λευκάδα έχει αρκετά μεγάλη επίπτωση.

10. Πώς πιστεύετε επηρεάζει η εισροή τουριστών την τοπική κουλτούρα και την κοινωνική δυναμική στη Λευκάδα;

Όταν έχεις μία κοινωνία που εισρέει συνέχεια κόσμος με διαφορετικές κουλτούρες είναι προφανώς ότι αλληλοεπηρεάζονται οι κουλτούρες αυτές. Αυτό δεν το λέω εγώ το λέει η κοινή λογική και φυσικά ο επιστημονικός κόσμος. Άρα επηρεάζεται η τοπική κουλτούρα λιγότερο ή περισσότερο. Η έντονη ανάπτυξη του τουρισμού στη Λευκάδα έχει επηρεάσει εκτός όλων των άλλων που είπαμε, και τον τρόπο ζωής των κατοίκων και αναφέρομαι στον τρόπο ζωής γιατί και ο τρόπος ζωής είναι στοιχείο κουλτούρας. Επομένως κατά τη γνώμη μου επηρεάζει σημαντικά.

Πολιτική και Κανονισμοί

11. Ποιες πολιτικές και κανονισμοί γνωρίζετε να υπάρχουν για τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Το γενικό κανονιστικό και νομοθετικό πλαίσιο. Δεν υπάρχει κάτι ιδιαίτεροι κανονισμοί για τη Λευκάδα. Πολιτικές όμως υπάρχουν.

12. Πόσο αποτελεσματικά ήταν αυτά τα μέτρα για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ευημερία της κοινότητας και σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται κατά τη γνώμη σας;

Δεν θεωρώ ότι υπάρχουν κάποια ιδιαίτερα μέτρα που να αφορούν ιδιαίτερα το νησί. Όποιο νομοθετικό πλαίσιο υπάρχει αφορά το σύνολο της χώρας. Όπως επηρεάζεται ο θαλάσσιος τουρισμός στην Κεφαλονιά επηρεάζεται και στη Λευκάδα. Δεν είναι ζήτημα μέτρων. Είναι ζήτημα κυρίως πολιτικών και στρατηγικών που πρέπει να έχει ο

τόπος για να έχει σχέδιο, πώς αναπτύσσεται, με ποιο μοντέλο και μέχρι πού μπορεί να πάει αυτό το μοντέλο.

Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών

13. Προοπτικές των ενδιαφερομένων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, συμπεριλαμβανομένων της τοπικής αυτοδιοίκησης, των επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών ομάδων και της τοπικής κοινότητας;

Αυτά είναι πολύ διαφορετικά πράγματα. Των επιχειρήσεων ναι, προοπτικές υπάρχουν είναι σαφές. Των περιβαλλοντικών ομάδων προοπτική μπορεί να πεις ότι είναι μία πρόκληση για αυτές να παίξουν το ρόλο που οι ίδιες θέλουν να έχουν ως περιβαλλοντικές ομάδες για να προστατέψουμε το περιβάλλον. Στο επίπεδο της τοπικής αυτοδιοίκησης το στοιχείο που θέλω να προσθέσω είναι ότι η αυτοδιοίκηση έχει καθήκον να κάνει αυτό το σχεδιασμό που είπα άλλες δύο φορές σε προηγούμενες απαντήσεις και να συμβάλει και αυτή ούτως ώστε να έχεις μία αξιοβίωτη ανάπτυξη. Δηλαδή να μην έχεις μία ανάπτυξη η οποία θα σε οδηγήσει στην καταστροφή εν τέλει, παρότι μπορεί να σου δώσει πρόσκαιρα οφέλη. Από αυτή την άποψη λοιπόν έχει ευθύνη η τοπική αυτοδιοίκηση ούτως ώστε αυτές οι προοπτικές να είναι θετικές και όχι αρνητικές.

14. Πώς συμμετέχουν αυτοί οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Συγκροτημένη παρέμβαση δεν υπάρχει. Όποιος πει το αντίθετο θα πει ψέματα. Και το λέω και από την εμπειρία μου με την εμπλοκή μου με τα κοινά τα τελευταία τουλάχιστον 30 χρόνια . Οι επιχειρηματίες από τη μεριά τους κάνουν αυτό που είναι να κάνουν κυρίως με ατομική δράση και όχι με συλλογική δράση. Επομένως το πως συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία αυτή θα έλεγα ότι η συμμετοχή τους είναι μικρή, πέρα από την επιχειρηματική δραστηριότητα για τους επιχειρηματίες ή για ένα σχεδιασμό που οφείλει να κάνει ο Δήμος και η Περιφέρεια και που εν τέλει εκτός εξαιρέσεων δε γίνεται. Να το πω με ένα παράδειγμα. Στη διάρκεια της θητείας μας

(2014-2019) εμείς έχοντας ένα σχέδιο για το θαλάσσιο τουρισμό, θεωρώντας ότι είναι η αιχμή του δόρατος για τη Λευκάδα, είχαμε αναθέσει μία μελέτη Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης που ήταν από τις πρώτες στην Ελλάδα, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά. Αυτή η μελέτη ολοκληρώθηκε, μία πάρα πολύ σοβαρή μελέτη που αφορούσε τον ανατολικό άξονα της Λευκάδας πάντα σε σχέση με το θαλάσσιο τουρισμό και μάλιστα και με τη διασύνδεση του με την ορεινή Λευκάδα που είναι πολύ σημαντικό στοιχείο. Δυστυχώς ένας τέτοιος στρατηγικός σχεδιασμός μπλοκαρίστηκε για διάφορους λόγους, γιατί δεν υπήρχε μία αντίληψη σχεδιασμού αλλά υπήρχε μια αντίληψη να κάνουμε ένα έργο εδώ, ένα έργο εκεί, ότι βρούμε χρήματα να κάνουμε κάτι κτλ. Δεν είναι έτσι όμως ο σχεδιασμός. Η ΟΧΕ είχε ένα πολύ συγκεκριμένο πλάνο με σχέδιο, που αφορούσε ανάμεσα στα άλλα και έργα και που το ένα έργο κουμπώνει στο άλλο.

14.1 Να σας ρωτήσω κάτι ακόμα σε αυτό. Πιστεύετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές ομάδες, η τοπική κοινωνία συμμετέχει σε αυτό το σχεδιασμό;

Εκτός εξαιρέσεων από μικρές κατά βάση κοινωνικές ομάδες, δεν έχουμε πολύ μεγάλη συμβολή της κοινωνίας σε αυτό που λέμε συμβολή στο σχεδιασμό. Υπάρχουν φυσικά και εξαιρέσεις όταν η κοινωνία θεωρήσει ότι μπορεί να πλήττεται από το όποιο μετρό έχει σχεδιαστεί. Τότε υπάρχει ένα ενδεχόμενο παρέμβασης. Αυτές όμως οι παρεμβάσεις είναι μετρημένες στα δάχτυλα του ενός χεριού τα τελευταία αρκετά χρόνια και συνήθως εκ των υστέρων.

Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις

15. Υπάρχουν πιστεύετε κάποια επιτυχημένα μοντέλα ή πρακτικές από άλλες τοποθεσίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στη Λευκάδα;

Φυσικά και υπάρχουν. Να αναφέρω ορισμένα μοντέλα, σε ότι αφορά πάντα το θαλάσσιο τουρισμό, που εφαρμόζονται σε πολύ γειτονικές μας χώρες και που δεν έχουν την εικόνα των αναπτυγμένων χωρών, των πολύ αναπτυγμένων χωρών, όμως είναι πολύ πετυχημένα τουριστικά μοντέλα. Ένα τέτοιο μοντέλο το παράδειγμα της Κροατίας. Αντίστοιχα μοντέλα υπάρχουν και στη Γαλλία και στην Ισπανία και στην Ιταλία, αλλά το πολύ κοντινό μας παράδειγμα της Κροατίας που είναι μία χώρα κοντά στη δική μας και από άποψη δυναμικού αφού δεν είναι με καμία υπερδύναμη, και η

οποία στο θαλάσσιο τουρισμό πάει εξαιρετικά. Είναι δοκιμασμένα μοντέλα. Δεν σημαίνει βέβαια ότι πρέπει να κάνουμε μια μηχανιστική μεταφορά των μοντέλων αυτών σε μας. Δεν γίνεται έτσι. Όμως μπορεί να πάρεις στοιχεία που μπορεί να σε βοηθήσουν. Το ερώτημα είναι ποιος θα κάτσει να τα μελετήσει αυτά και αν υπάρχει ενδιαφέρον να τα μελετήσουν για να τα φέρουν εδώ. Φυσικά δεν εννοώ το ενδιαφέρον από ένα πανεπιστήμιο που μπορεί να το έκανε, αναφέρομαι στο κομμάτι της αυτοδιοίκησης, αναφέρομαι στο κομμάτι της κοινωνίας, στο κομμάτι των πολιτικών κομμάτων που έχουν και αυτά ένα ρολό να παίζουμε στα θέματα της ανάπτυξης σε ένα τόπο. Εκεί υπάρχει ένα πρόβλημα που κατά τη γνώμη μου δεν βλέπω να λύνεται εύκολα, δηλαδή η κοινωνία κυρίως σε μέρη που είναι τουριστικά, σε αυτά τα μέρη μπορώ να μπω έτσι με βεβαιότητα, ότι "κάθεται" πάνω σε αυτό που προσπαθεί να πετύχει πού είναι η αύξηση του εισοδήματος και όλα τα άλλα τα βλέπει ως δευτερεύοντα.

16. Με βάση την εμπειρία σας, ποιες συστάσεις θα κάνετε για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Η κρίσιμη λέξη είναι σχεδιασμός. Πως σχεδιάζεις για να κάνεις, για να βελτιώσεις με όρους βιωσιμότητας βεβαίως. Θέλει σχεδιασμό, δεν μπορείς να ενεργείς αποσπασματικά. Το παράδειγμα που σας είπα με την ΟΧΕ, που είναι ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα σχεδιασμού συγκεκριμένου, δε σημαίνει βέβαια ότι από αυτή τη μελέτη όλα θα τα παίρναμε και θα τα εφαρμόζαμε ακριβώς, αλλά έχεις ένα "μούσουλα" ένα σχέδιο πως θα αναπτύξεις το σύνολο του ανατολικού άξονα στο κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού. Άρα το μυστικό είναι το σχέδιο.

Συνέντευξη 9

Δαλλός Σπυρίδων,
Διευθυντής Μαρίνας Λευκάδας

Πιέσεις του τουρισμού στο περιβάλλον

1. Ποιες πιστεύετε είναι οι πρωταρχικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα και πώς έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου;

Ο θαλάσσιος τουρισμός παρουσίασε μία ομαλή αύξηση της τάξεως 4-5% κάθε έτος από 2002 έως 2008. Την περίοδο 2008-2012 λόγω της παγκόσμιας ύφεσης παρέμεινε σταθερός χωρίς να χάσει, όμως, την δυναμική του. Από το 2012 έως και την χρονιά του covid (2020) συνέχισε την αυξητική τάση αλλά σε επίπεδο 6-10%. Από το 2020 και μετά εκτοξεύτηκε (>30%) λόγω των νέων σκαφών που εισήλθαν στην αγορά, την κατασκευή οδικών αξόνων που διευκολύνουν την πρόσβαση καθώς και την αναβάθμιση του αερολιμένα Ακτίου/Πρεβέζης. Αποτέλεσμα αυτού λόγω της έλλειψης σχεδιασμού για την διαχείριση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τα ίδια ποσοστά να θεωρούνται ως επιβάρυνση στο άμεσο περιβάλλον της πόλης της Λευκάδας. Ο όγκος απορριμμάτων, ανακυκλώσιμων ή μη, καθώς και των επικίνδυνων υλικών διαχειρίζονται με τον ίδιο τρόπο όλα αυτά τα χρόνια, παρόλη την αύξησή τους σε όγκο. Οι πλωτές προβλήτες που τοποθετούνται στον λιμένα Λευκάδας (αλλά και σε όλα τα μικρά λιμάνια) δεν πληρούν καμία περιβαλλοντική διαχείριση αφού δεν υποχρεούνται στην σύνταξη μελέτης Περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

2. Γνωρίζετε αν λαμβάνονται κάποια μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Λόγω της νομοθεσίας οι προσωρινές πλωτές προβλήτες δεν υποχρεούνται να διαθέτουν ΜΠΕ. Το δε σχέδιο Διαχείρισης αποβλήτων του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου τις περιλαμβάνει, άρα όσον αφορά τα απόβλητα έχει προβλεφθεί η διαχείρισή τους. Παραταύτα λόγω των ελλειπών υποδομών, όπως κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής, χώροι στάθμευσης κτλ, υπάρχει σίγουρα αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον.

3. Από όσο γνωρίζετε υπάρχουν λύσεις στο φαινόμενο του «υπερτουρισμού» στο νησί;

Οι λύσεις μπορεί να «βρεθούν» με τον σωστό σχεδιασμό και τη χωροθέτηση κατάλληλων χώρων, για την εξυπηρέτηση των σκαφών.

Τουρισμός και χωρική ανάπτυξη

4. Πώς πιστεύετε ότι έχει επηρεάσει ο θαλάσσιος τουρισμός τη χωρική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Λευκάδας;

Η πόλη της Λευκάδας λόγω της ιδιαιτερότητας (άνευ δυνατότητας επέκτασης του αστικού χώρου) έχει επιβαρυνθεί χωροταξικά για την κάλυψη των αναγκών. Δηλαδή παλιές οικίες έχουν διαμορφωθεί σε γραφεία και αποθήκες. Επίσης λόγω της σταθερής αύξησης των αλλοδαπών τουριστών (συμπεριλαμβανομένων αυτών του θαλάσσιου τουρισμού) έχουν αυξηθεί οι ιδιοκτησίες ακινήτων από αλλοδαπούς, όπως και η ανέγερση νέων κατοικιών για διαμονή ή/και επένδυση από αυτούς, τόσο εντός αλλά εκτός της πόλης της Λευκάδας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι μέρος των νεόδμητων κτιρίων σε Μεγανήσι και στη νότια Λευκάδα ανήκουν σε αλλοδαπούς που επισκέπτονταν επανειλημμένως το νησί με το σκάφος τους.

5. Με ποιους τρόπους κατά τη γνώμη σας αλληλοεπιδρούν οι αναπτύξεις υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό με το υπάρχον αστικό τοπίο στη Λευκάδα;

Επειδή δεν υπάρχει ορθή ανάπτυξη των υποδομών για τον θαλάσσιο τουρισμό, στον αστικό ιστό αλλά και σε ολόκληρο το νησί, η αλληλοεπίδραση είναι τελείως άναρχη. Βασικός αρνητικός λόγος είναι η έλλειψή τους.

Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις

6. Πώς συμβάλλει ο θαλάσσιος τουρισμός στην τοπική οικονομία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Είναι δεδομένο ότι η οικονομία έχει επωφεληθεί από τον θαλάσσιο τουρισμό, αφού ως κυρίως εισοδηματικός παράγοντας της πόλης είναι η εστίαση, οι μεταφορές, η πώληση αγαθών και οι παροχές υπηρεσιών συνυφασμένες με τα σκάφη.

7. Μπορείτε να συζητήσετε τυχόν κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Εν αντιθέτως η τοπική έλλειψη εργατικού δυναμικού, σε τεχνικά θέματα, υπηρεσίες καθαρισμού και βοηθητικών εργασιών παρουσιάζει μία αρνητική εικόνα στην παροχή των υπηρεσιών. Μεγάλο μέρος απασχολούμενων στα σκάφη δεν κατοικούν στην Λευκάδα και η έλλειψη χώρων διαμονής, επηρεάζει αρνητικά. Θετικά επηρεάζει μόνο τα εισοδηματικά κριτήρια.

Πολιτιστικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις

8. Η αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες θεωρείτε ότι επηρεάζει θετικά την καθημερινότητα στο νησί;

Θετικά επηρεάζει μόνο τα εισοδηματικά κριτήρια.

9. Ποιες είναι οι πολιτιστικές και κοινωνικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική κοινωνία της Λευκάδας κατά τη γνώμη σας;

Η διαφήμιση και δυστυχώς και η δυσφήμιση του τόπου γίνεται μέσω των ανθρώπων αυτών. Δυστυχώς η τοπική κοινωνία δεν αφομοιώνει τυχόν θετικές ενέργειες που μπορεί να εντοπίσει από τον τρόπο ζωής των τουριστών κατά την διάρκεια παραμονής τους. Ένα άλλο στοιχείο που έχει έντονα παρατηρηθεί είναι ότι η κουλτούρα των επισκεπτών προσαρμόζεται πολύ γρήγορα στους αρνητικούς τρόπους ζωής των κατοίκων.

10. Πώς πιστεύετε επηρεάζει η εισροή τουριστών την τοπική κουλτούρα και την κοινωνική δυναμική στη Λευκάδα;

Θα σας απαντούσα όπως και στην προηγούμενη ερώτηση.

Πολιτική και Κανονισμοί

11. Ποιες πολιτικές και κανονισμοί γνωρίζετε να υπάρχουν για τη διαχείριση των επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Όπως προανάφερα η έλλειψη νομοθεσίας για τις εποχιακές πλωτές προβλήτες, δημιουργεί μεγάλο θέμα στην έλλειψη κανονισμών και αδειών. Δεν υποχρεούνται ούτε σε ΜΠΕ, Πιστοποιητικό Πυρασφαλείας, Σχέδιο Διαχείρισης Έκτακτης Ανάγκης

12. Πόσο αποτελεσματικά ήταν αυτά τα μέτρα για την εξισορρόπηση της τουριστικής ανάπτυξης με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ευημερία της κοινότητας και σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται κατά τη γνώμη σας;

Αφού δεν υπάρχουν τα προαναφερόμενα μόνο αρνητική μπορεί να είναι η εξισορρόπηση.

Προοπτικές Ενδιαφερομένων Μερών

13. Προοπτικές των ενδιαφερομένων για τον θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα, συμπεριλαμβανομένων της τοπικής αυτοδιοίκησης, των επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών ομάδων και της τοπικής κοινότητας;

Δεν υπάρχει κάποιο όργανο ή φορέας, ώστε να μεριμνήσει σε κοινή πολιτική όλων των αναφερόμενων ομάδων. Η τοπική αυτοδιοίκηση (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο) ενεργεί με γνώμονα τα εισοδηματικά κριτήρια, οι επιχειρήσεις για αύξηση του τζίρου τους χωρίς να λαμβάνουν υπόψη αρνητικές επιπτώσεις για το σύνολο. Περιβαλλοντικές ομάδες δεν δραστηριοποιούνται και η τοπική κοινότητα είναι ευχαριστημένη αφού γεμίζουν οι “τσέπες”. Αντιδράσεις υπάρχουν μόνο μεμονωμένα από άτομα που δεν δραστηριοποιούνται στον τουρισμό, γενικά.

14. Πώς συμμετέχουν αυτοί οι ενδιαφερόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Δεν υπάρχει καμία λήψη αποφάσεων συλλογικά

Μελλοντικές Οδηγίες και Συστάσεις

15. Υπάρχουν πιστεύετε κάποια επιτυχημένα μοντέλα ή πρακτικές από άλλες τοποθεσίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στη Λευκάδα;

Λόγω έλλειψης γνώσης, δε θα μπορούσα να σας αναφέρω κάποιο σχετικό μοντέλο.

16. Με βάση την εμπειρία σας, ποιες συστάσεις θα κάνετε για τη βελτίωση της βιωσιμότητας και διαχείρισης του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα;

Αλλαγή της νομοθεσίας για τους πλωτούς προβλήτες, χαρτογράφηση των πραγματικών αναγκών σε συνάρτηση με την δυναμική του νησιού.

Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα:

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν.1599/1986, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής μου εργασίας, δεν προσβάλλει κάθε μορφής δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προσωπικότητας και προσωπικών δεδομένων τρίτων, δεν περιέχει έργα/εισφορές τρίτων για τα οποία απαιτείται άδεια των δημιουργών/δικαιούχων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον και πληρούν τους κανόνες της επιστημονικής παράθεσης.