ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ»
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: «ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: «Οι λιμένες στον Δήμο Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης και η συμβολή τους στην τοπική ανάπτυξη»

Μεταπτυχιακή Φοιτήτρια:
Μοσχογιάννη Μερόπη
(Α.Μ.: 210107)

Τριμελής Επιτροπή:
Επιβλέπουσα: Ρόιδω Μητούλα
Μέλη: Ελένη Θεοδωροπούλου
Γιώργος Μαλινδρέτος

ΑΘΗΝΑ 2013

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ…….3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ…….4
ABSTRACT……5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ……..6

Α΄ ΕΝΟΤΗΤΑ: ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ – ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
1.1 Η Έννοια της Ανάπτυξης ……....9
1.2 Τοπική Ανάπτυξη……...10
1.3 Περιφερειακή Ανάπτυξη……11
1.4 Βιώσιμη Ανάπτυξη……12
1.5 Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη……16
1.6 Ενδογενής Ανάπτυξη……..17

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΩΣ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
2.1 Το Λιμάνι……...19
2.2 Κατηγορίες Λιμένων……..20
2.3 Το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα……22
2.4 Μαρίνες και η συμβολή τους στην Τοπική Ανάπτυξη……...23
2.5 Λιμάνια Και Περιβάλλον…….....29
2.6 Θαλάσσιος Τουρισμός……32
2.7 Μορφές Διοίκησης και στρατηγικές λιμένων…….....34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ο ΔΗΜΟΣ ΒΑΡΗΣ ΒΟΥΛΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΟΥ
3.1 Εισαγωγικά Χαρακτηριστικά του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης…….38
3.2 Η Δημοτική Κοινότητα Βάρης……..40
3.2.1 Το αλιευτικό καταφύγιο της Δημοτικής Κοινότητας Βάρης……...41
3.3 Η Δημοτική Κοινότητα Βούλας……42
3.3.1 Οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις της Δημοτικής Κοινότητας Βούλας…...43
3.4 Η Δημοτική Κοινότητα Βουλιαγμένης……..47
3.4.1 Η Μαρίνα της Δημοτικής Κοινότητας Βουλιαγμένης……48

Β' ΕΝΟΤΗΤΑ : ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

4.1Μεθοδολογική προσέγγιση…….……51
4.2Περιγραφική στατιστική…….52
4.3Έλεγχοι ανεξαρτησίας χ2……69
4.4Εκτίμηση υποδειγμάτων λογιστικής παλινδρόμησης…….99
4.4.1)Ανάλυση των παραμέτρων που προσδιορίζουν την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα…….99
4.4.2)Ανάλυση των παραμέτρων που προσδιορίζουν την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα……...103
4.4.3)Ανάλυση των παραμέτρων που προσδιορίζουν τη χρήση της Μαρίνας της Βουλιαγμένης……..107

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

5.1 Συμπεράσματα θεωρητικού μέρους…….111
5.2 Συμπεράσματα στατιστικού μέρους ……113
5.3 Προτάσεις…….117

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ……..119

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Ερωτηματολόγιο……124

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Κωδικοποίηση Μεταβλητών……..130

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία με θέμα «Οι λιμένες στον Δήμο Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης και η συμβολή τους στην τοπική ανάπτυξη» διεξήχθη με σκοπό την ολοκλήρωση του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών «Βιώσιμη Ανάπτυξη» του τμήματος Οικιακής Οικονομίας και Οικολογίας στο Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέπουσα Αναπληρώτρια Καθηγήτρια κα. Ρόιδω Μητούλα για τη βοήθεια, τις συμβουλές, τις παρατηρήσεις, την επιμονή, το ενδιαφέρον και τη στήριξη που μου παρείχε κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας, προκειμένου να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

Επιπρόσθετα, ευχαριστίες απευθύνω, προς τα μέλη της τριμελούς επιτροπής, στην κα. Ελένη Θεοδωροπούλου και στον κ. Γιώργο Μαλινδρέτο, για τα σχόλια και τις επισημάνσεις τους.

Τέλος, ευχαριστώ την οικογένειά μου, για την υλική υποστήριξη και την ηθική συμπαράσταση που μου παρείχαν σε όλη την πορεία των σπουδών μου και στο κίνητρο για εξέλιξη που συνεχίζουν να μου προσφέρουν.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας ήταν να διερευνηθούν οι απόψεις των δημοτών, κατοίκων αλλά και των απασχολούμενων στην περιοχή του δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης για την επιρροή των παραμέτρων της τοπικής οικονομίας σε σχέση με τους λιμένες, κατά το πόσο επηρεάζουν οι λιμένες την τοπική κουλτούρα, να αξιολογηθούν οι υπηρεσίες και οι υποδομές τους αλλά και να αποτυπωθούν τα προβλήματα που δημιουργεί στην ευρύτερη περιοχή η λειτουργία τους.

Πραγματοποιήθηκε βιβλιογραφική έρευνα και η στατιστική ανάλυση βασίστηκε σε δεδομένα από ερωτηματολόγια που μοιράστηκαν σε 402 κατοίκους ή δημότες ή απασχολούμενους του δήμου. Από την εμπειρική ανάλυση προέκυψε ότι οι απόψεις τους σχετίζονται με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά τους, και γενικότερα αναγνωρίζονται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των λιμένων του δήμου.

Από την εκτίμηση των υποδειγμάτων λογιστικής παλινδρόμησης διαπιστώνεται ότι η συμφωνία ότι το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα τονώνει την τοπική οικονομία επηρεάζεται από το φύλο, αν κάποιος εργάζεται στη γεωγραφική ενότητα του δήμου, και με την άποψη ότι οι τοπικές επενδύσεις και η τοπική κατανάλωση αυξάνονται εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα (R^2=28,9%). Επίσης, οι παράγοντες που επηρεάζουν τις απόψεις για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα είναι το εισόδημα, η συμφωνία ότι οι τοπικές επενδύσεις, η τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα και η τοπική αγορά εργασίας αυξάνονται εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα (R^2=39,8%). Τέλος, στην τελευταία παλινδρόμηση για τη χρήση της μαρίνας στη Βουλιαγμένη διαπιστώθηκε ότι αν ο ερωτώμενος είναι γυναίκα, ή εργάζεται, ή έχει μηνιαίο ατομικό εισόδημα πάνω από 1400 ευρώ, ή συμφωνεί με την άποψη ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί περιβαλλοντική ρύπανση, ή διαφωνεί με την άποψη ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί αισθητική υποβάθμιση, είναι περισσότερο πιθανό να έχουν κάνει χρήση της μαρίνας στη Βουλιαγμένη (R^2=10,6%).

ABSTRACT

The aim of this study was to investigate the views of citizens, residents and employees in the municipality of Vari Voula Vouliagmeni on the influence of the parameters of the local economy in relation to ports, how these ports affect the local culture, to evaluate services, infrastructure and also the reflected problems that arise in the broader area. Literature research was carried out and the statistical analysis was based on data from questionnaires that were distributed to 402 residents or residents or employees of the municipality.

The empirical analysis showed that their views were related to their demographic characteristics and, generally, the advantages and disadvantages of the ports of the municipality were recognized.

The assessment of logistic regression models noted that the agreement with the view that the fishing shelter in Varkiza stimulates the local economy, is influenced by gender, the employment of someone in the geographical section of the municipality, and with the view that local investment and local consumption is increasing because of fishing shelter in Varkiza (R^2=28,9%). Also, the factors that influence the views for stimulating local economy because of the sailing facilities at Voula are income and the agreement that local investments, local business and local labor market are increasing because of sailing facilities at Voula (R^2 =39, 8%). In the final regression, for the use of marina in Vouliagmeni, it was found that if the respondent is woman, or is working, or has a monthly personal income of more than 1400 euros, or agree with the view that the operation of the Marina of Vouliagmeni creates environmental pollution, or disagree with the view that the operation of the Marina of Vouliagmeni creates aesthetic degradation, are more likely to have been making use of the marina in Vouliagmeni (R^2=10,6%).

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με τους Obrle, Stowers και Darby «Ανάπτυξη είναι μια διαδικασία, στην οποία ένας όλο και μεγαλύτερος αριθμός ατόμων, μιας δεδομένης περιοχής ή ενός δεδομένου περιβάλλοντος, λαμβάνει και υλοποιεί κοινωνικά υπεύθυνες αποφάσεις, η πιθανή συνέπεια των οποίων είναι η καλυτέρευση των συνθηκών διαβίωσης μερικών ατόμων, χωρίς να χειροτερεύουν τις συνθήκες της ζωής των άλλων». Στον παραπάνω ορισμό διαπιστώνουμε ότι εμπλέκονται τα ενδιαφέροντα τριών σημαντικών επιστημών της Οικονομικής Επιστήμης, της Κοινωνιολογίας και της Ηθικής.

Η τοπική ανάπτυξη αποτελεί μια διαδικασία ανάπτυξης και διαρθρωτικής αλλαγής σε μια καθορισμένη γεωγραφικά περιοχή με σκοπό να βελτιωθεί το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της, αλλά και παράλληλα να λαμβάνονται όλα τα μέτρα από την πολιτεία, τους πολίτες και τις οργανώσεις προκειμένου να προστατεύεται το περιβάλλον, δηλαδή να ακολουθούνται πολιτικές «βιώσιμης ανάπτυξης».

Στη Διεθνή Συνδιάσκεψη του Ρίο, το 1992, διατυπώθηκαν για πρώτη φορά και επίσημα οι αρχές της Βιώσιμης Ανάπτυξης. Εκεί η Βιώσιμη Ανάπτυξη ορίζεται ως: «η ανάπτυξη που παρέχει μακροπρόθεσμα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη φροντίζοντας τις ανάγκες της παρούσας και των μελλοντικών γενεών».

Τα λιμάνια αποτελούν ένα κλάδο-κλειδί για την οικονομία και θεμελιώδη πυλώνα για την ανάπτυξης μιας περιοχής, καθώς η δραστηριότητά τους έχει έντονα πολλαπλασιαστικές επιδράσεις.

Από την 1η Ιανουαρίου του 2011 οι πρώην Δήμοι Βάρης, Βούλας και Βουλιαγμένης ενώθηκαν και προέκυψε ο «Καλλικρατικός» Δήμος Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης.

Ο ενιαίος Καλλικρατικός Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης περιλαμβάνει τρεις κύριους λιμένες: το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα, την μαρίνα της Βουλιαγμένης και τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα.

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι οι λιμένες στον Δήμο Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης και η συμβολή τους στην τοπική ανάπτυξη. Σκοπός της μελέτης ήταν να διερευνηθούν οι απόψεις των δημοτών, κατοίκων αλλά και των απασχολούμενων στην περιοχή για την επιρροή των παραμέτρων της τοπικής οικονομίας σε σχέση με τους λιμένες, κατά το πόσο επηρεάζουν οι λιμένες την τοπική

κουλτούρα, να αξιολογηθούν οι υπηρεσίες και οι υποδομές τους αλλά και να αποτυπωθούν τα προβλήματα που δημιουργεί στην ευρύτερη περιοχή η λειτουργία τους. Επίσης, να εντοπιστούν οι ενέργειες εκείνες που πρέπει να προβεί ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης, προκειμένου να συμβάλλει στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης.

Προκειμένου να μελετηθεί η συμβολή των λιμένων του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης στην τοπική ανάπτυξη κρίθηκε αναγκαίο να χωριστεί η εργασία σε δύο ενότητες. Η πρώτη ενότητα (κεφάλαια 1, 2, 3), που αφορά την θεωρητική και εννοιολογική προσέγγιση πραγματοποιήθηκε με πληροφορίες από βιβλία, επιστημονικά άρθρα, το διαδίκτυο, το Δήμο Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης, ενώ η δεύτερη ενότητα της μελέτης (κεφάλαιο 4), που αφορά την εμπειρική διερεύνηση πραγματοποιήθηκε με την χρήση ερωτηματολογίων.

Αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο, επιχειρείται η διευκρίνιση της ερμηνείας των όρων «Ανάπτυξη», «Τοπική Ανάπτυξη», «Περιφερειακή Ανάπτυξη», «Βιώσιμη Ανάπτυξη», «Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη» και «Ενδογενής Ανάπτυξη».

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στον λιμένα γενικά, στη συμβολή των μαρίνων στην τοπική ανάπτυξη, στα λιμάνια και το περιβάλλον και στις μορφές Διοίκησης και στρατηγικής των λιμένων.

Στη συνέχεια, στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αποτύπωση των εισαγωγικών χαρακτηριστικών του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης και των λιμένων ανά δημοτική κοινότητα.

Η δεύτερη ενότητα, που περιλαμβάνει την εμπειρική διερεύνηση αποτελείται από το τέταρτο κεφάλαιο που παρουσιάζεται η μεθοδολογία και η ανάλυση της δειγματοληπτικής έρευνας. Τέλος πραγματοποιείται ανάλυση των πινάκων και διαγραμμάτων, ερμηνεία των δεδομένων και εξαγωγή συμπερασμάτων.

Η παρούσα εργασία ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα που προέκυψαν, από τη βιβλιογραφική ανασκόπηση, αλλά και από την εμπειρική έρευνα. Στο τέλος της μελέτης παραθέτονται η βιβλιογραφία και το παραρτήματα που περιλαμβάνει το ερωτηματολόγιο της έρευνας.

Α΄ ΕΝΟΤΗΤΑ: ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ – ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

1.1 Η Έννοια της Ανάπτυξης

Η ανάπτυξη είναι μια έννοια πολύμορφη. Αν και υφίσταται ένα μεγάλο εύρος βιβλιογραφίας σχετικά με την έννοια της ανάπτυξης μεταξύ των επιστημόνων, δεν επικρατεί κάποια ομοφωνία για τον ορισμό της. Αυτό ισχύει διότι ο συγκεκριμένος όρος έχει διάφορες επιστημονικές σημασίες ανάλογα με το κοινωνικό υπόβαθρο, τις διανοητικές εμπειρίες και τους πολιτιστικούς στόχους των ανθρώπων που χρησιμοποιούν αυτόν τον όρο. Και οι τρεις παράγοντες θα πρέπει να συνδυάζονται και να συνεργάζονται μεταξύ τους έτσι ώστε να υπάρξει ανάπτυξη (Αποστολόπουλος, 2010).

Αρχικά, οι θεωρίες περί ανάπτυξης που αναπτύχθηκαν, παραλλήλιζαν την οικονομική ανάπτυξη με την οικονομική μεγέθυνση. Όμως η διάκριση μεταξύ των εννοιών «μεγέθυνση» και «ανάπτυξη» στηρίζεται κατά κύριο λόγο κυρίως σε οικονομικά μεγέθη. Πιο συγκεκριμένα, στο αν πρόκειται απλά για μια μεταβολή ορισμένων ποσοτικών μεγεθών (όπως Α.ΕΠ, επενδύσεις, εξαγωγές, απασχόληση) ή αν η μεταβολή συνδέεται με ποιοτική μεταβολή, δηλαδή σε διάφορους τομείς μιας οικονομίας, το οποίο δεν αποκλείεται να συμβεί, και αν συμβεί τότε η ποσοτική μεταβολή δεν αποτελεί από μόνη της ανάπτυξη (Γιαννίτσης, 1999). Πιο αναλυτικά, «ανάπτυξη» είναι η επίτευξη ή η επιδίωξη μιας ή περισσότερων θετικών μεταβολών στα βασικά συστατικά της κοινωνικό-οικονομικής δραστηριότητας των ανθρώπων, και σχετίζεται με τον ποσοτικό, ποιοτικό, δομικό ή ιδεολογικό χαρακτήρα των μεταβολών αυτών. Η ανάπτυξη σχετίζεται άμεσα με την εξέλιξη και την καλύτερη ποιότητα ζωής των ανθρώπων, ανεξάρτητα από το αν η χώρα στην οποία ζουν είναι ανεπτυγμένη ή όχι. (Μητούλα, 2006). Ο όρος «ανάπτυξη» παραπέμπει, εκτός από την παραγωγή περισσότερου προϊόντος (αγαθών και υπηρεσιών), σε διαρθρωτικές αλλαγές (θεσμικές και τεχνολογικές) καθώς και σε ποιοτικές διαφοροποιήσεις. Αντίθετα, ο όρος «μεγέθυνση» συνδέεται με την παραγωγή περισσότερου προϊόντος ή ακόμη και μεγαλύτερης παραγωγικότητας, δηλαδή αύξηση του προϊόντος ανά μονάδα εισροών (Μητούλα, Αστάρα, Καλδής, 2008).

Ήδη, από τη δεκαετία του 1960, ένα μέρος της οικονομικής σκέψης κατευθύνθηκε προς τη σχέση οικονομίας και περιβάλλοντος, τόσο από την πλευρά των επιπτώσεων της οικονομικής δραστηριότητας στο περιβάλλον, όσο και των

επιπτώσεων της περιβαλλοντικής πολιτικής στην οικονομία. Από τη δεκαετία το ’80 και έπειτα ο όρος «ανάπτυξη» ξεπερνά τα στενά όρια της οικονομικής πολιτικής και εμπλουτίζεται με τις έννοιες της ολοκλήρωσης και της αειφορικότητας (Παπαϊωάννου, 1991). Άλλωστε, στις αρχές του 1970 όπου ξέσπασε η περιβαλλοντική κρίση, άρχιζαν να φαίνονται τα πρώτα αρνητικά αποτελέσματα στην ποιότητα ζωής του ανθρώπου, τα οποία προέκυψαν από την υπερεκμετάλλευση των φυσικών πόρων και την κατανάλωση πολλών επικίνδυνων αποβλήτων. Έτσι, για την αντιμετώπιση της οικολογικής κρίσης ήταν αναγκαία η σωστή διαχείριση των φυσικών πόρων, η οργανωμένη κατανομή της χρήσης γης και των αγαθών και μια πιο οργανωμένη κοινωνία (Φλογαΐτη, 1998).

1.2 Τοπική Ανάπτυξη

Για τον προσδιορισμό της έννοιας της τοπικής ανάπτυξης θα πρέπει να διερευνηθούν πρώτα οι όροι από τους οποίους συντίθεται. Ο όρος τοπική, κατά τους Coffey and Polese (1985) δεν αφορά μόνο στη συγκεκριμένη χωρική μονάδα, αλλά αναφέρεται σε κάθε γεγονός, δραστηριότητα ή διαδικασία, που γίνεται με πρωτοβουλία ή υποστηρίζεται από τον πληθυσμό αυτής της χωρικής μονάδας.

Ο όρος ανάπτυξη αναφέρεται σε μια διαδικασία οικονομικής μεγέθυνσης που συνοδεύεται από διαρθρωτικές μεταβολές μακροχρόνιες και πολλές φορές μη αναστρέψιμες. Η τοπική ανάπτυξη είναι μια μορφή περιφερειακής ανάπτυξης, στην οποία τοπικοί παράγοντες (τοπικοί οργανισμοί, φορείς, τοπικές επιχειρήσεις, τοπική πρωτοβουλία και επιχειρηματικότητα) αποτελούν τους βασικούς μοχλούς της αναπτυξιακής διαδικασίας. Οι τοπικοί παράγοντες δεν αφορούν μόνο γεωγραφικά και φυσικά χαρακτηριστικά των χωρικών μονάδων, αλλά και κοινωνικο-πολιτιστικά χαρακτηριστικά της τοπικής παραγωγής. Σύμφωνα με τους J.Gatel and S. Passaris (1986), η προσπάθεια για την προώθηση και την εφαρμογή της τοπικής ανάπτυξης εντάχθηκε κυρίως σε ζώνες υποβαθμισμένες καθώς και σε περιόδους κρίσης (Τάτσος, 1989).

Η τοπική ανάπτυξη είναι μια διαδικασία ανάπτυξης και διαρθρωτικής αλλαγής που επιδρά σε μια χωρικά καθορισμένη κοινότητα και αποβλέπει στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της. Επιπλέον, αναφέρεται σε

χαμηλότερο επίπεδο από το κρατικό και το περιφερειακό και πραγματοποιείται στο πλαίσιο μιας τοπικής αγοράς εργασίας, ενώ συχνά καλύπτει επιφάνεια μεγαλύτερη από μια περιοχή τοπικής εξουσίας, αλλά με εστιασμένη δραστηριότητα σε ειδικές θέσεις, τομείς ή κοινωνικές ομάδες. Παρ' όλα αυτά, η τοπική ανάπτυξη μπορεί να θεωρηθεί και ως μια διαδικασία οικονομικής ανάπτυξης και διαρθρωτικών αλλαγών με απώτερο σκοπό τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου ζωής των ντόπιων. Σε αυτού του είδους την ανάπτυξη διακρίνονται οι εξής διαστάσεις: α) οικονομική, β) κοινωνικο-πολιτιστική, και γ) πολιτικο-διοικητική (Barquero, 1991).

Οι στρατηγικές ανάπτυξης σε τοπική κλίμακα επικεντρώνονται κυρίως σε τρεις βασικούς άξονες: α) στην πληροφόρηση και ενημέρωση, β) στο ανθρώπινο δυναμικό που συμμετέχει στις τοπικές παραγωγικές δραστηριότητες και την ανάγκη για αναβάθμιση της ποιότητας τους, καθώς και τη μακροπρόθεσμη προσέλκυση ανθρώπινου κεφαλαίου υψηλής επιστημονικής κατάρτισης, γ) στη δημιουργία δικτύων συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων (Πετράκος, Ζήκος, Ζαχαρόπουλος, 1991).

1.3 Περιφερειακή Ανάπτυξη

Η περιφερειακή ανάπτυξη είναι μια έννοια πολυδιάστατη, η οποία προκαλείται από τον κατάλληλο σχεδιασμό σκοπών, μέσων και φορέων σε ένα πρόγραμμα προκειμένου να επιτευχθεί η ισόρροπη και διαχρονική μεταβολή της διαπεριφερειακής διάρθρωσης της οικονομίας. Σύμφωνα με τον Κόνσολα, μέσω της περιφερειακής ανάπτυξης επιτυγχάνεται «η καθολική ανάπτυξη (οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική) όλων των περιφερειών μιας χώρας, γιατί αυξάνεται και διαφοροποιείται η παραγωγική τους ικανότητα και εξελίσσεται η κοινωνική, θεσμική και χωροταξική τους οργάνωση» (Κόνσολας, 1985).

Σύμφωνα με τον θεμελιωτή της πολικής ανάπτυξης, Hirschmann, η διαδικασία της πόλωσης, η οποία σταδιακά υποχωρεί ενισχύοντας τη διάχυση της προόδου και του οφέλους προς τα μικρότερα κέντρα, παρατηρείται στα πρώτα στάδια της ανάπτυξης μιας Περιφέρειας (Barquero, 1991). Με παρόμοιο τρόπο προσεγγίζει την ανάπτυξη μιας Περιφέρειας ο Boudeville, ο οποίος υποστηρίζει ότι οι πόλοι ανάπτυξης είναι οι αστικές περιοχές με αναπτυγμένη βιομηχανική δραστηριότητα, οι

οποίες συμβάλουν στην οικονομική ενεργοποίηση των περιφερειακών ζωνών επιρροής τους (Παπαδασκαλόπουλος, 1995).

Η ανάλυση των διαδικασιών ανάπτυξης θα πρέπει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη ότι οι διαδικασίες αυτές θα πραγματοποιούνται σε ένα συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο με αντίκτυπο στην κοινωνική ευημερία (Barquero, 1991). Όμως οι παράγοντες που προσδιορίζουν την περιφερειακή ανάπτυξη είναι οι φυσικοί πόροι, οι ανθρώπινοι πόροι, το κεφάλαιο, η τεχνολογία, η επιχειρηματικότητα, το μέγεθος της αγοράς και το θεσμικό πλαίσιο (Σκούντζος, 1997).

Παρ' όλα αυτά, οι διαφορές που παρατηρούνται μεταξύ των διαφόρων περιφερειών των κρατών μελών της ΕΕ σε οικονομικό, κοινωνικό, περιβαλλοντικό, πολιτισμικό και πολιτικό επίπεδο, παραπέμπουν στο λεγόμενο περιφερειακό πρόβλημα. Οι παράγοντες που προκαλούν τις περιφερειακές ανισότητες σχετίζονται με τις ατέλειες και τις αδυναμίες του μηχανισμού αγοράς, με την άνιση κατανομή των φυσικών πόρων, με την οικονομική δομή κ.ά. Πιο συγκεκριμένα, οι παράγοντες που συμβάλλουν στη διαμόρφωση του περιφερειακού προβλήματος μπορεί να είναι οι γεωγραφικοί παράγοντες, η δομής της οικονομίας των περιφερειών, η χαμηλή σχετική κινητικότητα εργασίας και κεφαλαίου, οι θεσμικοί παράγοντες, οι πολιτικοί παράγοντες, οι πολιτιστικοί παράγοντες, οι περιβαλλοντικοί παράγοντες, οι εξωτερικές οικονομίες, η έλλειψη διάχυσης καινοτομικών δραστηριοτήτων, ακόμη και η περιορισμένη επιχειρηματική δραστηριότητα (Κόνσολας, 1997).

Ο όρος «Περιφερειακό Πρόβλημα» χρησιμοποιείται για να εκφράσει το μέγεθος των περιφερειακών ανισοτήτων σε μια χώρα (π.χ. εισόδημα, απασχόληση, μετανάστευση, υπερπληθυσμός). Γενικότερα, το περιφερειακό πρόβλημα είναι ένα πολυδιάστατο φαινόμενο, με οικονομικές, κοινωνικές, πολιτισμικές, θεσμικές διαστάσεις οι οποίες συμβάλουν στον καθορισμό του μεγέθους των περιφερειακών ανισοτήτων (Βλιάμος, 2008).

1.4 Βιώσιμη Ανάπτυξη

Προτεραιότητα στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα και μετά το τέλος του πολέμου ήταν η οικονομική μεγέθυνση με στόχο την αναδιάταξη των καταστροφών του πολέμου αλλά και την ικανοποίηση των συνεχώς αυξανόμενων αναγκών του

πληθυσμού (παραγωγή, κατανάλωση). Στόχος ήταν η προώθηση των στόχων της προόδου και του εκσυγχρονισμού, σε μια προσπάθεια ανάκτησης του «χαμένου χρόνου», χωρίς ωστόσο να συσχετίζονται με τα ζητήματα της προστασίας του περιβάλλοντος, της ισότητας, της κοινωνικής δικαιοσύνης, της συμμετοχής κ.ά. (Δημάδαμα, 2008).

Η τελευταία δεκαετία έφερε στο προσκήνιο την ανάγκη συμβιβασμού της πολιτικής για οικονομική ανάπτυξη με την πολιτική για το περιβάλλον προς μια πολιτική «Βιώσιμης Ανάπτυξης», σύμφωνα με την οποία η προστασία του περιβάλλοντος είναι προϋπόθεση για τη μακρόχρονη οικονομική ανάπτυξη (Κοκκώσης, 1994). Η διατύπωση της έννοιας της «Βιώσιμης Ανάπτυξης» στην Έκθεση της Παγκόσμιας Επιτροπής για το περιβάλλον και την ανάπτυξη (Επιτροπή Brundland 1987) αποτέλεσε μια επιτυχημένη σύζευξη των περιβαλλοντικών διαστάσεων με τις οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις της ανάπτυξης. Έτσι, ορίστηκε ως βιώσιμη ανάπτυξη «η ανάπτυξη εκείνη που καλύπτει τις ανάγκες του παρόντος, χωρίς να διακυβεύει την ικανότητα των επόμενων γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες» (Μητούλα, 2006). Για να επιτευχθεί βιώσιμη ανάπτυξη θα πρέπει να υπάρξει ισόρροπος συνδυασμός τριών παραγόντων: της προστασίας του περιβάλλοντος, της αποτελεσματικότητας της οικονομίας και της κοινωνικής ισότητας και δικαιοσύνης (Μητούλα, Καλδής, Αστάρα, 2008).

Η βιώσιμη ανάπτυξη συνεπάγεται: α) τη διατήρηση της γενικής ισορροπίας και αξίας του αποθέματος φυσικού κεφαλαίου, β) των επαναπροσδιορισμό των βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων κριτηρίων αξιολόγησης κόστους-οφέλους και των μέσων που θα ανταποκρίνονται σε πραγματικά οικονομικοκοινωνικά δεδομένα και αξίες της κατανάλωσης και συντήρησης, γ) τη δίκαιη κατανομή και χρήση των πόρων μεταξύ εθνών και περιοχών σε όλο τον κόσμο (Χριστοφάκης, 2001).

Η λύση της βιώσιμης ανάπτυξης κυρίως λόγω περιβαλλοντικού προβλήματος, προϋποθέτει μια σειρά από ενέργειες που αφορούν κυρίως την οικονομία, τη χρήση των επιτευγμάτων της τεχνολογίας, την πολιτική και τον πολιτισμό. Πιο συγκεκριμένα, την προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, τις χαμηλές ενεργειακές καταναλώσεις, τα καταναλωτικά προιόντα μεγάλου χρόνου ζωής, διαμόρφωση μιας κουλτούρας βασισμένης στη σχέση του ανθρώπου με τη φύση και την πολιτιστική παράδοση, τη διάθεση του ελεύθερου χρόνου στις φυσιολατρικές

δραστηριότητες, την προώθηση της συμμετοχής των πολιτών στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων κ.ά. (Λαζαρέτου, 2002).

Η άποψη ότι η ανθρώπινη γνώση και η τεχνολογία θα μπορούσε να ξεπεράσει όλα τα εμπόδια, συμπεριλαμβανομένων των φυσικών και περιβαλλοντικών, συνδέεται με την ανάπτυξη του καπιταλισμού, τη βιομηχανική επανάσταση και τη σύγχρονη επιστήμη. Η περιβαλλοντική ανησυχία μεταξύ των περισσότερων επιχειρήσεων και κυβερνήσεων, εκτός από τα τοπικά προβλήματα και τη διατήρηση της άγριας φύσης, ήταν η διαχείριση των φυσικών πόρων. Οι υποστηρικτές της αειφόρου ανάπτυξης συμφωνούν ότι η κοινωνία πρέπει να αλλάξει, αν και υπάρχουν σημαντικές συζητήσεις ως προς τη φύση της αειφόρου ανάπτυξης, τις αναγκαίες αλλαγές, τα εργαλεία και τους φορείς για αυτές τις αλλαγές. Στα περισσότερα μέρη του κόσμου το ζήτημα της βιώσιμης ανάπτυξης δεν βρίσκεται σε προτεραιότητα στις ατζέντες των πολιτικών. Ακόμη και θέματα όπως η κλιματική αλλαγή ή η μαζική λιμοκτονία δεν κυριαρχούν τις ειδήσεις ή την πολιτική συζήτηση. Παρ' όλα αυτά, η αειφόρος ανάπτυξη έχει γίνει ευρέως αποδεκτή. Υποστηρίζεται ότι η αειφόρος ανάπτυξη πρέπει να βασίζεται στην εκτίμηση των στενών δεσμών μεταξύ του περιβάλλοντος και της κοινωνίας, και να υπάρχει κοινωνική και περιβαλλοντική ισότητα (Hopwood et al., 2005).

Εάν ο ρυθμός μεταβολής των απειλών του συστήματος για τη βιωσιμότητα αρχίζει να προσεγγίζει την ταχύτητα με την οποία το σύστημα μπορεί να ανταποκριθεί επαρκώς, τότε απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή. Η βιωσιμότητα της ανθρωπότητας απειλείται πλέον από τη δυναμική της τεχνολογίας, της οικονομίας και του πληθυσμού της να επιταχύνει τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές μεταβολές, ενώ μειώνεται η ικανότητά του συστήματος να ανταποκριθεί εγκαίρως. Έτσι, η βιωσιμότητα της ανθρώπινης κοινωνίας γίνεται όλο και πιο επείγουσα, με αποτέλεσμα οι παγκόσμιες εξελίξεις να επικεντρώνονται πλέον με προσοχή στη βιωσιμότητα. Χρειάζονται δείκτες προκειμένου να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με το πού βρισκόμαστε σε σχέση με τον στόχο της βιωσιμότητας. Η βιώσιμη ανάπτυξη της ανθρώπινης κοινωνίας έχει περιβαλλοντικές, υλικές, οικολογικές, κοινωνικές, οικονομικές, νομικές, πολιτιστικές, πολιτικές και ψυχολογικές διαστάσεις που απαιτούν την προσοχή. Αντίθετα, αν βασιζόμαστε σε ένα δεδομένο σύνολο δεικτών, μπορούμε να δούμε μόνο τις πληροφορίες που διαβιβάζονται από τους δείκτες αυτούς, το οποίο μπορεί, εκτός από το να καθορίζει, να περιορίζει το σύστημα

και τα προβλήματα που μπορούν να γίνουν αντιληπτά, καθώς και το είδος της αειφόρου ανάπτυξης που μπορούμε να πετύχουμε (Bossel, 1999).

Τα αυξημένα επίπεδα κατανάλωσης ενέργειας, τα αυξημένα επίπεδα της οικολογικής υποβάθμισης, η αυξανόμενη δημόσια δυσπιστία της επιστήμης, οι τεράστιες ανισότητες σε οικονομικές ευκαιρίες εντός και μεταξύ των κοινωνιών, και η έλλειψη ενός συνόλου θεσμικών ρυθμίσεων για την παγκόσμια περιβαλλοντική διακυβέρνηση, αντιπροσωπεύουν ανυπέρβλητα εμπόδια για τη μετάβαση προς την αειφορία. Κατά τη διάρκεια των 20 τελευταίων χρόνων από την έκθεση Brundtland, ο κόσμος είναι πολύ διαφορετικός, εν μέρει λόγω της Brundtland, αλλά σε μεγάλο βαθμό λόγω των αλλαγών που έγιναν και ήταν δύσκολο να γίνουν άμεσα αντιληπτές. Επιπλέον, οι προκλήσεις τόσο της βιωσιμότητας όσο και της ανάπτυξης είναι δύσκολο να γίνουν κατανοητές λόγω των πολλών αλληλένδετων φαινομένων. Πρώτον, η οικολογική καταστροφή που τεκμηριώθηκε από την επιστήμη (π.χ., οι πιθανές επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος, απώλειες στη βιοποικιλότητα) είναι μεγαλύτερη από ό, τι προβλεπόταν. Δεύτερον, η έκθεση Brundtland θεωρεί ότι τα προβλήματα κεφαλαίου θα μπορούσαν και θα πρέπει να επιλυθούν με την ανάπτυξη. Τρίτον, η αύξηση της οικονομικής και συνεπώς οικολογικής διασυνδεσιμότητας, η ταυτόχρονη μείωση της εξουσίας της εθνικής κυριαρχίας και η γενική αναταραχή στην παγκόσμια μέση τάξη αποτελούν αναγκαίες λύσεις οι οποίες όμως είναι δύσκολο να έρθουν κοντά. Για να αντιμετωπιστεί ο δυναμισμός και η πολυπλοκότητα της σημερινής εποχής της παγκόσμιας περιβαλλοντικής διακυβέρνησης είναι να υιοθετηθούν πλουραλιστικές και διεπιστημονικές προσεγγίσεις (π.χ. οικολογική οικονομία, πολιτική οικολογία, ανάπτυξη και ελευθερίας) για την ανάλυση των διλημμάτων της αειφορίας. Ωστόσο, η ανάλυση της αειφόρου ανάπτυξης δεν είναι αρκετή. Θα πρέπει να υπάρχει μια εις βάθος κριτική της σύγχρονης σχέσης ανθρώπου-περιβάλλοντος που ενυπάρχει στο εσωτερικό της έννοιας της αειφορίας, και θα πρέπει να αναβιώσει και να διασωθεί από τους υποστηρικτές της βιώσιμης ανάπτυξης που το χρησιμοποιούν για να προωθήσουν μια ατζέντα ανάπτυξης που είναι αποδεδειγμένα μη βιώσιμη (Sneddon et al., 2006).

1.5 Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη

Πριν από δυο περίπου δεκαετίες εμφανίστηκε ένας νέος τύπος ανάπτυξης, η ολοκληρωμένη ανάπτυξη, κυρίως για να καλύψει την αδυναμία και τα προβλήματα που παρουσίαζε η επικρατέστερη έως τότε θεωρία της τομεακής ή κλαδικής ανάπτυξης. Αρχικά, στην τομεακή ή κλαδική ανάπτυξη δινόταν έμφαση στην κάθετη ανάπτυξη του χώρου. Πιο συγκεκριμένα, ένας ή περισσότεροι τομείς της οικονομίας γινόταν αποδέκτες παρεμβάσεων ώστε να αποτελέσουν το έναυσμα ανάπτυξης και των άλλων τομέων. Η κλαδική περιόριζε την αναπτυξιακή διαδικασία στην προώθηση ενός και μόνο τομέα όπως για παράδειγμα η γεωργική ανάπτυξη (Μητούλα, Αστάρας, Καλδής, 2008).

Αντίθετα, η προσέγγιση της ολοκληρωμένης ανάπτυξης δίνει προτεραιότητα στην οριζόντια ανάπτυξη του χώρου η οποία συνδέεται με τη μεγέθυνση, την ανάπτυξη και την πρόοδο. Αξιοποιεί δηλαδή όλες τις παραγωγικές πηγές της περιφέρειας, προωθώντας όλους τους τομείς και τις οικονομικές δραστηριότητες της τοπικής κοινωνίας, ενώ παράλληλα δίνεται έμφαση στην ισορροπημένη ανάπτυξη. Αυτού του είδους η ανάπτυξη είναι γνωστή ως «εκ των κάτω» ανάπτυξη, γιατί ο σχεδιασμός και η εφαρμογή της έχουν ως προϋπόθεση τη συμμετοχή και την ενεργοποίηση του τοπικού πληθυσμού και των τοπικών φορέων (Κόνσολας, 1997).

Η διαδικασία της ολοκληρωμένης ανάπτυξης εστιάζεται κυρίως στον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα, στην ανάπτυξη του τουρισμού, στην ενίσχυση της βιοτεχνίας, στην εξασφάλιση των βασικών υποδομών, στην οργάνωση των υπηρεσιών εκπαίδευσης και υγείας, στη δημιουργία υπηρεσιών αναψυχής, στην οργάνωση των διοικητικών υπηρεσιών και στη δημιουργία υποδομής για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων (Χριστοφάκης, 2001).

Όσον αφορά την ολοκληρωμένη τοπική ανάπτυξη στοχεύει στην ισόρροπη ανάπτυξη όλων των χωρικών μονάδων της περιφέρειας με παράλληλη αξιοποίηση όλων των τοπικών πλεονεκτημάτων και μπορεί να εφαρμοστεί σε οποιοδήποτε επίπεδο χώρου (Παπαδασκαλόπουλος, 1992).

Σήμερα, η τοπική κοινωνία δεν περιορίζεται μόνο σε ένα κλάδο αλλά διαχέεται και στους άλλους τομείς αποσκοπώντας στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη η οποία μπορεί να επιτευχθεί μόνο με ολοκληρωμένη και διεπιστημονική προσέγγιση, ανάλυση, καταγραφή, παρακολούθηση και αξιοποίηση των πραγματικών δυνάμεων και δυνατοτήτων της κάθε φορά συγκεκριμένης φυσικής και κοινωνικοοικονομικής

πραγματικότητας όπως αυτές σχετίζονται και αλληλοεξαρτώνται και αυτή η προσέγγιση και μεθοδολογία θα πρέπει να ακολουθείται στους αναπτυξιακούς σχεδιασμούς (Ρόκος, 1998α).

1.6 Ενδογενής Ανάπτυξη

Η ενδογενής ανάπτυξη είναι το αποτέλεσμα της χάραξης μιας κατάλληλης αναπτυξιακής διαδικασίας, σε συνδυασμό με την ενεργοποίηση των διαθέσιμων πόρων της περιοχής. Μια στρατηγική ενδογενούς ανάπτυξης καθορίζεται όταν η τοπική κοινότητα αποφασίσει να ενεργοποιήσει το δυναμικό που διαθέτει. Ο καθορισμός και η περαιτέρω εφαρμογή αυτής της στρατηγικής, αποτελεί τη βάση για μια πολιτική τοπικής ενδογενούς ανάπτυξης (Barquero, 1991).

Η πρόσφατη ανάπτυξη της θεωρίας της ενδογενούς ανάπτυξης στοχεύει στις ελλείψεις της συμβατικής νεοκλασικής προσέγγισης. Η θεωρία της ενδογενούς ανάπτυξης εισάγει αυξανόμενες αποδόσεις στη λειτουργία της παραγωγής, προκειμένου να καθορίσει το μακροπρόθεσμο ρυθμό ανάπτυξης στο πλαίσιο του ενδογενούς μοντέλου. Υπάρχουν δύο διαφορετικοί τύποι της θεωρίας της ενδογενούς ανάπτυξης, που προβλέπουν διαφορετικά είδη αυξανόμενων αποδόσεων: α) η θεωρία ενδογενής ανάπτυξης «ευρεία κεφαλαία» και β) η θεωρία της ενδογενούς ανάπτυξης της καινοτομίας. Τα μοντέλα ενδογενής ανάπτυξης "ευρεία κεφάλαια" μπορούν να διαχωριστούν σε εκείνα που απλά δείχνουν τις επενδύσεις κεφαλαίου, όπως τη δημιουργία εξωτερικοτήτων, και εκείνα που προβάλλουν το ανθρώπινο κεφάλαιο και αφορούν την τεχνολογική αλλαγή (Martin & Sunley, 1998).

Η θεωρία της ενδογενούς ανάπτυξης της καινοτομίας τονίζει τις αποδόσεις στις τεχνολογικές βελτιώσεις που προκύπτουν από σκόπιμη και εσκεμμένη καινοτομία των παραγωγών. Το ενδογενές μοντέλο που αφορά τα ευρεία κεφάλαια τροποποιεί τη συμβατική νεοκλασική συνάρτηση παραγωγής να περιλαμβάνει εξωτερικότητες για τις επενδύσεις. Για παράδειγμα, ο Romer (1986) υποστηρίζει ότι η επένδυση στο μετοχικό κεφάλαιο δημιουργεί «learning by doing» και «διαχύσεις» της γνώσης και ότι μέσα από αυτές τις εξωτερικότητες, η τεχνολογία γίνεται ένα «δημόσιο αγαθό». Με τον τρόπο αυτό, η τεχνολογική πρόοδος οδηγεί σε ενδογενή διαδικασία της ανάπτυξης. Μια από τις συνέπειες αυτής της προσέγγισης είναι ότι οι

επενδύσεις σε εξοπλισμό φυσικού κεφαλαίου συσχετίζεται έντονα με την ανάπτυξη (Martin & Sunley, 1998).

Σε περιόδους ταχείας ανάπτυξης, τα υψηλά ποσοστά της σταθερής συσσώρευσης κεφαλαίου φαίνεται να ακολουθούν, αντί να προηγούνται. Επιπλέον, ένα από τα προβλήματα αυτού του τύπου μοντέλου του κεφαλαίου είναι ότι η τεχνολογική εξέλιξη απεικονίζεται ως «παρενέργεια» των άλλων δραστηριοτήτων και όχι ως αποτέλεσμα των σκόπιμων επιλογών και δράσεων από τους οικονομικούς παράγοντες. Έτσι, η τεχνολογική πρόοδος ως αποτέλεσμα της σκόπιμης έρευνας και εκπαίδευσης, εισάγει το ανθρώπινο κεφάλαιο στην παραγωγή, δημιουργώντας δευτερογενείς επιδράσεις που αυξάνουν την παραγωγικότητα στο φυσικό κεφάλαιο και το ευρύτερο εργατικό δυναμικό. Υποτίθεται ότι το ανθρώπινο κεφάλαιο αποκτάται εκ προθέσεως από τα άτομα επειδή οδηγεί στην αύξηση των πραγματικών μισθών και ότι κάθε γενιά εργαζομένων αφομοιώνει ιδέες που μετακυλίονται από την προηγούμενη γενιά, έτσι ώστε να μην υπάρχει φθίνουσα απόδοση (Martin & Sunley, 1998).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΩΣ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

2.1 Το λιμάνι

Εικόνα 1: Το λιμάνι του Πειραιά

Μετά την πτώση του Βυζαντινού Κράτους, ο στόλος των Ελλήνων μετατράπηκε σε πολεμικό στόλο. Οι Έλληνες, με την τοπική Αυτοδιοίκηση, κατόρθωσαν κατά τόπους να διατηρήσουν την καλή λειτουργία των λιμανιών. Η Ελλάδα τις παραμονές του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου ήταν πια μια μεγάλη ναυτική δύναμη και είχε ήδη μπει στην τροχιά που θα την έφερνε στην πρώτη παγκόσμια θέση. Με την είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο το Λιμενικό Σώμα ανέλαβε με επιτυχία τις θαλάσσιες μεταφορές και τον εφοδιασμό του στρατού. Η Ελλάδα μετά τον Πόλεμο κατόρθωσε να αναπτύξει για άλλη μια φορά ένα άξιο εμπορικό ναυτικό (http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24148).

Το λιμάνι σε όλες τις εκφάνσεις, οικονομικές, τεχνολογικές, κοινωνικές και πολιτιστικές, είναι ένα ζωτικής σημασίας κομμάτι της αστικής κληρονομιάς. Είναι η μοναδική μετάβαση ανάμεσα στη γη και το νερό και ένα σημείο συνάντησης για τους ανθρώπους και τα εμπορεύματα. Το λιμάνι αποτελεί για πολλούς τη βάση για τη γεωγραφία και την ιστορία μιας πόλης, καθώς αποτελεί τη δομή της αστικής περιοχής γύρω από αυτό. Το σύγχρονο λιμάνι είναι συχνά ο τόπος των σκληρών αγώνων πάνω στην πολιτική των μεταφορών, των υποδομών, και του εμπορίου, για τις ανάγκες της παγκόσμιας αγοράς. Είναι ένα πεδίο μάχης των αντιθέσεων μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα και αποτελεί το κέντρο των οικονομικών δραστηριοτήτων καθώς γύρω από αυτό αναπτύσσεται η οικονομία μιας πόλης. Ο λιμένας ως ο πιο αδηφάγος

δέκτης της ευημερίας, απαιτεί συνεχή παροχή δημοσίου χρήματος για να παραμείνει ανταγωνιστικό (Wakeman, 2007).

Η Ελλάδα είναι χώρα με μακρά ναυτική παράδοση. Η θέση της και η μορφολογία της συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών με αποτέλεσμα να διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους παγκοσμίως. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, ο ελληνόκτητος στόλος (για πλοία άνω των 1.000 gt) αποτελείται από 3.699 πλοία μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt και χωρητικότητας 129.765.470 gt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου (ICAP, 2009).

2.2 Κατηγορίες Λιμένων

Οι κατηγορίες των λιμανιών κατά ιστορική – χρονολογική σειρά είναι οι εξής (Παρδάλη, 2001):

1) *Φυσικά λιμάνια*: διαμορφωμένοι όρμοι από τη φύση με το απαραίτητο βάθος και πλάτος έτσι ώστε να αγκυροβολούν τα πλοία.
2) *Παραδοσιακά λιμάνια*: παράκτια περιοχή όπου έχουν γίνει τεχνητές παρεμβάσεις για την ασφάλεια των πλοίων κατά την πρόσδεση ή την αναχώρηση. Οι παραδοσιακοί λιμένες αποτελούσαν κέντρα αγοραπωλησίας, εμπορίου και πόλοι έλξης για την τοπική βιομηχανία.
3) *Σύγχρονα λιμάνια*: βρίσκονται συνήθως μακριά από τα αστικά κέντρα, συνδέουν τη θαλάσσια και τη χερσαία μεταφορά, αποτελούν σημαντικό κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας και συμβάλλουν στην μείωση του συνολικού κόστους μεταφοράς των προϊόντων.
4) *Σύγχρονοι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί*: αποτελεί τομέα του λιμανιού με μία ή περισσότερες θέσεις παραβολής για τη διαχείριση ενός συγκεκριμένου φορτίου.

Επίσης, τα λιμάνια μπορούν να διαχωριστούν ανάλογα με τη χρήση τους ή την υποδοχή διαφόρων εμπορευμάτων (cargo port) ή επιβατών (cruise ή passenger port). Όμως, οι διάφορες κατηγορίες λιμενικών εγκαταστάσεων που προορίζονται αποκλειστικά για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής είναι οι εξής (Αντωνόπουλος,):

1. *Τουριστικός λιμένας*: Σύμφωνα με το άρθρο 29 του Ν.2160/93: «Τουριστικός λιμένας αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής είτε για αγκυροβόλημα είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχομένων σκαφών».
2. *Καταφύγιο τουριστικών σκαφών*: Σύμφωνα με το άρθρο 34 του Ν.2160/93: «Το καταφύγιο τουριστικών σκαφών δημιουργείται εντός λιμένων ή προστατευμένων όρμων και σ' αυτό παρέχονται κατ' ελάχιστο οι παροχές και εξυπηρετήσεις νερού, ρεύματος, κοινοχρήστου τηλεφώνου, παροχή καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης και χώρων υγιεινής».
3. *Ζώνη αγκυροβολίου*: Σύμφωνα με το άρθρο 34 του Ν.2160/93, ζώνη αγκυροβολίου με ελαφρύ εξοπλισμό δημιουργείται εντός προστατευμένων όρμων, όταν δεν θεωρείται σκόπιμη η δημιουργία εγκαταστάσεων που μπορεί να επιφέρουν οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος. Στις ζώνες αυτές προβλέπεται ελαφρύς εξοπλισμός για την εξυπηρέτηση των σκαφών (παροχές νερού, καυσίμων, κοινοχρήστου τηλεφώνου, περισυλλογή απορριμμάτων κ.α.)
4. *Λιμένας ξενοδοχειακής μονάδας*: Σύμφωνα με το άρθρο 35 του Ν.2160/93, οι ξενοδοχειακές μονάδες επιτρέπεται να δημιουργούν, στον αιγιαλό και την παραλία που βρίσκεται μπροστά από τις εγκαταστάσεις τους, τουριστικό λιμένα για την εξυπηρέτηση της πελατείας τους, με την προϋπόθεση ότι η δυναμικότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής δεν υπερβαίνει το 10% του αριθμού των δωματίων της ξενοδοχειακής μονάδας. Η δυνατότητα αυτή παρέχεται μόνο σε ξενοδοχειακές μονάδες που διαθέτουν περισσότερα από 200 δωμάτια και βρίσκονται σε απόσταση πέρα του 1 χλμ από υφιστάμενο τουριστικό λιμένα.
5. *Μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό*: Υφιστάμενοι λιμένες μπορούν να μετατραπούν σε τουριστικούς, εφαρμοζομένων των διατάξεων του άρθρου 31 του Ν.2160/93.

Τα λιμάνια μπορούν να καταταγούν σε τρεις γενιές ανάλογα με τις δραστηριότητες τους (Παρδάλη, 2001, και Χλωμούδης, 2011):

1. *Τα λιμάνια πρώτης γενιάς*, μέχρι και το 1950 συνέδεαν την ξηρά με τη θάλασσα, με κύρια δραστηριότητα την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα να απομονώνονται από δραστηριότητες μεταφοράς και εμπορίου, η

προβολή του λιμανιού να μην έχει σημασία, να αγνοούν τις ανάγκες των χρηστών τους όταν η δύναμη είναι μονοπωλιακή, να θεωρούν τον εαυτό τους (οργανωτικά και διοικητικά) ως ανεξάρτητο βασίλειο, οι φορείς που εμπλέκονται να είναι απομονωμένοι, κ.ά.

2. *Τα λιμάνια δεύτερης γενιάς,* μετά το 1950, χαρακτηρίζονται για τη διεύρυνση των υπηρεσιών τους και την επέκταση των συνεργασιών και εγκαταστάσεων τους προς το εσωτερικό της χώρας. Γενικότερα, θεωρούνται το κέντρο των μεταφορικών και εμπορικών υπηρεσιών, με ιδιαίτερη ανάπτυξη των ναυτιλιακών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων.
3. *Τα λιμάνια τρίτης γενιάς,* μετά το 1980, παίζουν σχεδόν τον πιο σημαντικό ρόλο στην εφοδιαστική αλυσίδα, λόγω της ευρείας χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων και των μεταφορών παγκοσμίως, καθώς αποτελούν κόμβο στο παγκόσμιο δίκτυο παραγωγής κατανάλωσης. Οι υπηρεσίες που προσφέρουν είναι οι παραδοσιακές λιμενικές (φορτοεκφόρτωση και χειρισμός φορτίου μέσω σύγχρονου μηχανολογικού και τεχνικού εξοπλισμού), οι βιομηχανικές – περιβαλλοντικές (και για τα πλοία και για τα φορτία, εφαρμογή του green management), οι διοικητικές – εμπορικές (πολύπλοκες οργανωτικές δομές, μηχανογράφηση, μείωση της γραφειοκρατίας) και τέλος οι υπηρεσίες διανομής (αποθήκευση και μεταφορά).

2.3 Το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα

Σήμερα, το εθνικό λιμενικό σύστημα της χώρας αποτελούν:

- 12 μεγάλοι λιμένες (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας) οι οποίοι λειτουργούν με τη μορφή του Οργανισμού Λιμένα Α.Ε. (Ν. 2688/1999, Α΄ 40/01-03-1999 και Ν. 2932/2001, ΦΕΚ Α΄ 145/27-06-2001). Από αυτούς οι Οργανισμοί Λιμένα Πειραιώς και Θεσσαλονίκης Α.Ε. είναι εισηγμένοι στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών,
- 39 Λιμενικά Ταμεία, η εποπτεία των οποίων ασκείται σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 2987/2002 (ΦΕΚ Α΄ 27/21-02-2002) από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας,

- 32 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και 1 Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο, τα οποία έχουν συσταθεί κατόπιν της έκδοσης Προεδρικών Διαταγμάτων σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (ΦΕΚ Α΄ 180/09-09-1999) και
- 1.250 περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς.

Οι λιμένες της Χώρας κατατάσσονται σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ. 3514.96/02/92 (ΦΕΚ Β΄ 440/07-07-1992) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Λιμένες εθνικής σημασίας (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρεθύμνου, Σύρου, Σούδας, Κω, εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι εμφανίζουν διεθνές ενδιαφέρον),
- Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος (Λάγος, Ν. Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου, Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών λιμένων, Βαθέως Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης),
- Λιμένες τοπικής σημασίας, που περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της Χώρας (ICAP, 2009).

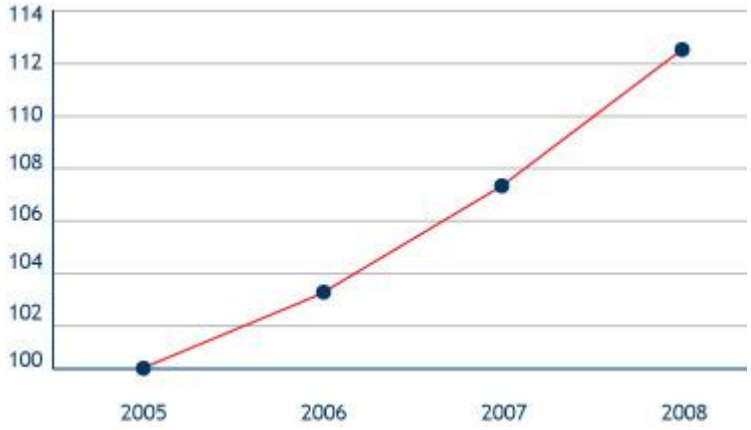
2.4 Μαρίνες και η συμβολή τους στην Τοπική Ανάπτυξη

«Μαρίνα» στα Ιταλικά και τα Ισπανικά σημαίνει ακτή της θάλασσας. Επιπλέον, σημαίνει προκυμαία εκφόρτωσης, αποβάθρα (dock) και δεξαμενή επισκευής πλοίων (basin). Στην καθομιλουμένη με τον όρο «Μαρίνα» εννοούμε ένα περιφραγμένο υπό τύπο λιμανιού, που διαθέτει αγκυροβόλια για μικρά και μεσαία σκάφη αναψυχής, εγκαταστάσεις επισκευής και συντήρησης αυτών των σκαφών, υπηρεσίες εφοδιασμού και φύλαξής τους και διάφορες άλλες βοηθητικές υπηρεσίες (www.vouliagmeni-marina.gr).

Η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους πιο αγαπημένους τουριστικούς προορισμούς στον κόσμο και φυσικό παράδεισο για τους λάτρεις του υγρού στοιχείου. Καθώς η ζήτηση για υπηρεσίες επαγγελματικών μαρίνων αυξάνεται,

ομοίως διευρύνονται και οι ευκαιρίες για επενδύσεις στον συγκεκριμένο τουριστικό κλάδο. Η τουριστική βιομηχανία της Ελλάδας αποτελεί σχεδόν το 18% του ΑΕΠ. Το μέγεθος της αγοράς (σε αξία) των ελληνικών τουριστικών λιμένων ήταν 30 εκατομμύρια Ευρώ το 2008 και παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 4% κατά την περίοδο 2005-2008.

Διάγραμμα 1: Μέγεθος της αγοράς (σε αξία) των ελληνικών τουριστικών λιμένων



Πηγή: ICAP, Market Estimations

Οι μαρίνες της Ελλάδας αποτελούν εξαιρετικές επενδυτικές ευκαιρίες, αλλά χρήζουν σημαντικών αναβαθμίσεων προκειμένου να ανταποκριθούν στον αυξανόμενο αριθμό ιστιοπλοϊκών σκαφών και θαλαμηγών. Επιπλέον, απαιτείται η κατασκευή νέων μαρίνων, καθώς η χώρα μας καλείται να φιλοξενήσει ακόμα περισσότερα σκάφη. Σήμερα, στην Ελλάδα υπάρχουν 19 μαρίνες με 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, πολλές από τις οποίες έχουν βραβευτεί από το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Γαλάζιας Σημαίας. Το σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού σκαφών όλων των κατηγοριών που έχουν χωροθετηθεί σε πανελλαδικό επίπεδο με εξαίρεση τα εμπορικά λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκους ναυταθλητικών ομίλων, ανέρχεται σε 19.269 θέσεις, οι οποίες αντιστοιχούν σε 128 λιμένες. Το σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού για τους εν λειτουργία τουριστικούς λιμένες, αγκυροβόλια και καταφύγια ανέρχεται σε 10.015 θέσεις. Κατά κατηγορία, οι τουριστικοί λιμένες (μαρίνες) συγκεντρώνουν το 80,7% του συνόλου των εν λειτουργία θέσεων (ICAP, 2009).

Η αυξημένη ζήτηση για επιπλέον χώρους, ποικίλες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις δημιουργεί ευκαιρίες που απαιτούν πείρα, ειδικές γνώσεις και ισχυρές συνεργασίες. Η νομοθεσία για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) αποτελεί μια ελκυστική πλατφόρμα για τις ανάγκες επέκτασης των μαρίνων, μέσω

ανάπτυξης της κρατικής ακίνητης περιουσίας. Η ελληνική κυβέρνηση έχει ορίσει την ανάπτυξη της τουριστικής υποδομής ως στόχο προτεραιότητας και ενισχύει την αναβάθμιση των ήδη υπαρχουσών, με σκοπό να ικανοποιηθεί η αυξανόμενη ζήτηση του αναπτυσσόμενου τομέα των σκαφών αναψυχής.

Πίνακας 1: Μαρίνες σε λειτουργία, Ιανουάριος 2010

ΟΝΟΜΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Άγιος Νικόλαος, Λασίθι, Κρήτη	250	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
ΑΛΙΜΟΣ	Άλιμος, Αττική	950	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΑΡΕΤΣΟΥ	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκη	300	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	Βουλιαγμένη, Αττική	115	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΒΟΥΝΑΚΙ	Βουνάκι, Αιτωλοκαρνανία	70	STACHTIARIS - ACHEIMASTOS S.A.
ΓΛΥΦΑΔΑ	Γλυφάδα, Αττική	780	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΓΟΥΒΙΑ	Κέρκυρα, Κέρκυρα	850	I.K.G.
ΖΕΑ	Πειραιάς, Αττική	650	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	Καλαμάτα, Μεσσηνία	300	PRIVATE - KYRIAKOULIS S.A.
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟΝ)	Άκτιο, Αιτωλοκαρνανία	136	NAFPIGOPLASTIKI S.A.
ΚΩΣ	Κώς, Δωδεκάνησα	250	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	Μανδράκι, Δωδεκάνησα	115	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΜΕΘΑΝΑ	Μέθανα, Αττική	70	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	Άγιος Ιωάννης, Κορινθία	220	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΜΑΡΙΝΑ	Ελληνικό, Αττική	685	OLYMPIC MARINE S.A.
ΠΑΤΡΑ	Πάτρα, Αχαΐα	450	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
PORTO KARRAS	Porto Carras, Χαλκιδική	175	PORTO CARRAS SA
PORTO SANI	Σάνη, Χαλκιδική	100	SANI S.A.
ΦΑΛΗΡΟ	Νέο Φάληρο, Πειραιάς	130	ΜΑΡΙΝΑ ΦΑΛΗΡΟΥ Α.Ε.
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	Αθήνα, Αττική	249	LAMDA Flisvos Marina S.A.

Πηγή: ΕΟΤ

Πίνακας 2: Μαρίνες υπό κατασκευή

ΜΑΡΙΝΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΑΧΙΛΙ	ΣΚΥΡΟΣ	150
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ, ΡΕΘΥΜΝΟ	112
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ, ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	190
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	150
ΙΚΑΡΙΑ	ΛΕΥΚΑΔΑ, ΙΚΑΡΙΑ	250
ΙΤΕΑ	ΙΤΕΑ, ΦΩΚΙΔΑ	146
ΘΑΣΟΣ	ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ, ΘΑΣΟΣ	280
ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΑ	81
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	ΚΑΤΑΚΟΛΟ, ΗΛΕΙΑ	235
ΚΥΛΛΗΝΗ	ΚΥΛΛΗΝΗ, ΗΛΕΙΑ	150
ΛΕΥΚΑΔΑ	ΛΕΥΚΑΔΑ	482
ΜΑΛΙΑ	ΜΑΛΙΑ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ	300
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΛΕΣΒΟΣ	200
ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ, ΧΑΝΙΑ	140
ΠΙΔΑΛΙ	ΠΙΔΑΛΙ, ΣΥΡΟΣ	254
ΠΟΡΤΟ ΓΟΥΒΕΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	72
ΠΡΕΒΕΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΑ	261
ΠΥΛΟΣ	ΠΥΛΟΣ	
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ (ΣΑΜΟΣ)	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ	
ΡΟΔΟΣ	ΣΦΑΓΕΙΑ, ΡΟΔΟΣ	500
ΤΟΥΡΛΟΣ	ΤΟΥΡΛΟΣ, ΜΥΚΟΝΟΣ	
ΧΙΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΟ, ΧΙΟΣ	274

Πηγή: ΕΟΤ

Ένα επιτυχές επενδυτικό παράδειγμα μαρίνας στην Ελλάδα είναι η μαρίνα Φλοίσβου. Έπειτα από διεθνή διαγωνισμό, ο Όμιλος Λάμδα ανασχεδίασε και ανακατασκεύασε τη μαρίνα του Φλοίσβου, μεταμορφώνοντάς την σε μία από τις καλύτερες εγκαταστάσεις στη Μεσόγειο, ειδικά στον ελλιμενισμό θαλαμηγών, η οποία λειτουργεί πλέον σύμφωνα με τα πιο απαιτητικά διεθνή πρότυπα. Επιπλέον, δίπλα από τη μαρίνα κατασκευάστηκε εμπορικό συγκρότημα συνολικής εκτάσεως 3.800 τετραγωνικών μέτρων, με πληθώρα επιλογών σε καταστήματα ψυχαγωγίας, εστίασης και εμπορίου.

Εικόνα 2: Μαρίνα Φλοίσβου (πηγή:www.echofaliro.gr)

Ο Επενδυτικός Νόμος της χώρας καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις για τις επενδύσεις στην Ελλάδα και παρέχει τα απαραίτητα επενδυτικά κίνητρα για επενδυτές από την Ελλάδα και το εξωτερικό ανάλογα με τον κλάδο και την περιοχή, στην οποία αφορά η επένδυση. Ο νέος Επενδυτικός Νόμος που ψηφίστηκε από την Ελληνική Βουλή τον Φεβρουάριο του 2011 εισάγει νέες αξίες, διαδικασίες και χρηματοδοτικά εργαλεία, δημιουργώντας προϋποθέσεις για μια υγιή και εξωστρεφή επιχειρηματική δραστηριότητα (www.investingreece.gov.gr).

Εικόνα 3: Μαρίνα Βουλιαγμένης

Η βιομηχανία του yachting αποτελεί από τις σημαντικότερες πηγές τουριστικού συναλλάγματος για τις οικονομίες της Ελλάδος και των χωρών της Ανατολικής Μεσογείου. Αν και η χώρα μας διαθέτει αναμφισβήτητο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα λόγω γεωγραφικής θέσης και φυσικού πλούτου, υστερεί

στην ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και προϊόντων για τη βιομηχανία του yachting και ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου έχει ενταθεί τα τελευταία χρόνια καθώς επιδίδονται σε συνεχείς επενδύσεις με στόχο να προσελκύσουν τον υψηλού επιπέδου τουρισμό του yachting. Στην Ελλάδα η ζήτηση για υπηρεσίες yachting έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια, εξαιτίας ενός συνδυασμού αντιαναπτυξιακών πολιτικών, μειωμένου τουριστικού ρεύματος αλλά και έντονου ανταγωνισμού από κοντινούς προορισμούς, οι οποίοι έχουν αναβαθμίσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών απλοποιώντας συγχρόνως το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει το yachting. Η επένδυση σε μια βιώσιμη βιομηχανία yachting μπορεί να επιδράσει θετικά στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, καθότι συμβάλλει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε πολλούς κλάδους της οικονομίας, όπως σε ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες, σε προμήθειες εξοπλισμού ή ανταλλακτικών, στην παροχή υπηρεσιών, στο εμπόριο, στην εκπαίδευση, στην εστίαση και στις μεταφορές.

Σύμφωνα με τον Oscar Siches (Διευθυντή και συνιδιοκτήτη της μαρίνας Pantalan del Mediterraneo στη Μαγιόρκα και μέλος του ICOMIA Marinas Group) «Η Ελλάδα, με την τεράστια ακτογραμμή, την πληθώρα νησιωτικών προορισμών και τη μεγάλη σε διάρκεια καλοκαιρινή περίοδο, είναι ο ιδανικός προορισμός για διακοπές yachting, γεγονός που οφείλει να αξιοποιήσει. Στην Καταλονία, για παράδειγμα, κάθε νέα θέση εργασίας σε μια μαρίνα δημιουργεί αντίστοιχα 9 θέσεις εργασίας στην αντίστοιχη τοπική οικονομία. Στη Βαρκελώνη, για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας. Σύμφωνα με μια μελέτη της Ισπανικής Ένωσης Τουριστικών Λιμένων που έγινε το 2010, κάθε τουρίστας που ξοδεύει €100 σε μία μαρίνα, ξοδεύει επιπλέον €450 στην τοπική οικονομία». Ευκαιρίες για την βιομηχανία yachting είναι η καθιέρωση ενιαίων προτύπων για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι μαρίνες στους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής, η αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών και υπηρεσιών, η άριστη συνεργασία με τις τοπικές αρχές και η απλοποίηση των διαδικασιών. Σύμφωνα με τον Θεόδωρο Βώκο (Project Manager του Posidonia Sea Tourism Forum) «η Ελλάδα βίωσε μειωμένη ζήτηση για προϊόντα και υπηρεσίες yachting το 2009, γεγονός που είχε σημαντικό αντίκτυπο μετά τη συνεχή ανάπτυξη που παρουσίασε η βιομηχανία αυτή τα χρόνια μεταξύ 2006 και 2008. Αυξημένος είναι ο ανταγωνισμός από νέους προορισμούς που αναπτύσσονται στην ευρύτερη

περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, και πιο συγκεκριμένα στο Μαυροβούνιο, στην Κροατία και στη Τουρκία, αλλά και στο Sochi της Ρωσίας. Λαμβάνοντας υπόψη τη σημερινή οικονομική κατάσταση της χώρας, είναι εμφανές ότι είναι επιτακτική ανάγκη για επένδυση σε τομείς που θα επιφέρουν οικονομική ανάπτυξη και θα δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας. Το yachting είναι ένας τομέας όπου η Ελλάδα διαθέτει αναμφισβήτητο πλεονέκτημα, και για το λόγο αυτό η βιομηχανία αυτή μπορεί να αποτελέσει έναν από τους μελλοντικούς πυλώνες αυξημένης οικονομικής δραστηριότητας» (www.kythera.gr).

2.5 Λιμάνια Και Περιβάλλον

Γενικότερα, οι ακτές είναι πολύ πυκνοκατοικημένες περιοχές. Πάνω από το 50% του παγκόσμιου πληθυσμού ζει κοντά στην ακτή και πάνω από 300 εκατομμύρια άνθρωποι ζουν σε παράκτιες πόλεις. Οι παράκτιες περιοχές καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα των οικοσυστημάτων με διακριτικό κοινότητες των φυτών και των ζώων, τα οποία αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και με το μη ζωντανό παράκτιο περιβάλλον. Λόγω των ανθρώπινων πιέσεων και των επιδράσεων που συμβαίνουν μεταξύ των φυσικών και ανθρώπινων συστημάτων, οι περιοχές αυτές βρίσκονται κάτω από έντονη περιβαλλοντική αλλαγή (Ducrotoy & Yanagi, 2008, Petrosillo et al., 2006).

Οι παράκτιες ζώνες είναι ανοικτά και πολύπλοκα οικολογικά συστήματα, και έτσι δεν μπορούν να ελεγχθούν εύκολα, θέτοντας σοβαρές προκλήσεις στους διαχειριστές για την αντιμετώπιση τόσο της οικονομικής ανάπτυξης όσο και της περιβαλλοντικής προστασίας των ακτών. (Petrosillo et al., 2009) Στην πραγματικότητα, οι παράκτιες ζώνες είναι από τις πιο απειλούμενες περιοχές του κόσμου, κυρίως από ρύπανση, ευτροφισμό, αστικοποίηση, υπεραλίευση και αλόγιστη εκμετάλλευση. Η μεγάλη πρόκληση που οι άνθρωποι αντιμετωπίζουν σήμερα είναι η διαχείριση της χρήσης αυτού του χώρου, έτσι ώστε οι μελλοντικές γενιές να μπορούν να απολαμβάνουν τα αγαθά και τις υπηρεσίες που παρέχει το οικοσύστημα (Ducrotoy & Yanagi, 2008).

Μια βραχυπρόθεσμη διαχείριση των παράκτιων περιοχών θα μπορούσε να οδηγήσει σε τραγωδία των παράκτιων πόρων, μείωση των παράκτιων αγαθών και υπηρεσιών όσον αφορά την ποιότητα και την ποσότητα. Μια νέα προσέγγιση για την εκτίμηση του περιβάλλοντος είναι ότι οι άνθρωποι θα πρέπει να μετριάσουν τις

περιβαλλοντικές επιπτώσεις των ενεργειών τους, και όχι να παράγουν περιβαλλοντικές πιέσεις. Το πρόβλημα είναι ότι συνήθως δεν δίνεται μεγάλη προσοχή στην ευαισθητοποίηση των πολιτών και των αντιλήψεων για την οικολογία. Πολλές μελέτες προσπαθούν να αντιμετωπίσουν αυτό το θέμα σε διαφορετικά πλαίσια, καθώς υπάρχει μια αυξανόμενη συνειδητοποίηση ότι στα κοινωνικο-οικολογικά συστήματα, δεν αρκεί μόνο να αναλυθεί η οικολογική συνιστώσα αλλά και η κοινωνική, προκειμένου να υπάρχει μια πιο ολοκληρωμένη εκτίμηση. Στις διαδικασίες διαχείρισης, εκτός από τους φορείς λήψης αποφάσεων, το κοινό, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, εμπλέκονται άμεσα και οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων, ιδίως στην αξιολόγηση των επιλογών και στην αντιμετώπιση των προβλημάτων όταν λαμβάνεται μια απόφαση. Σε έναν λιμένα όταν μπλέκονται πολλοί ιθύνοντες για την λήψη των αποφάσεων, η κατάσταση γίνεται ακόμη πιο περίπλοκη. Στο επίκεντρο της αξιολόγησης των περιβαλλοντικών κινδύνων στους λιμένες, θα πρέπει να εντοπίζονται τα περιβαλλοντικά προβλήματα και να κατανοούνται οι διαφορετικές αντιλήψεις, με απώτερο σκοπό την προώθηση της περιβαλλοντικής ασφάλειας. Εκείνοι οι οποίοι λαμβάνουν τις αποφάσεις διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αύξηση ή την άμβλυνση των περιβαλλοντικών πιέσεων που συνδέονται με τις δραστηριότητες που διεξάγονται στους λιμένες, με αποτέλεσμα ο ρόλος τους να είναι ζωτικής σημασίας. Επομένως, οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι, που μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια του περιβάλλοντος σε έναν λιμένα, μπορεί να σχετίζονται με πιθανές αναντιστοιχίες μεταξύ των αντικειμενικών και υποκειμενικών αντιλήψεων των υπευθύνων διαχείρισης (Petrosillo et al., 2009).

Η αυξημένη οικονομική δραστηριότητα, είτε σε παγκόσμιο είτε σε τοπικό επίπεδο έχει δημιουργήσει διάφορα ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος. Τα σημαντικότερα περιβαλλοντικά προβλήματα που παράγονται από την ενίσχυση της λιμενικής δραστηριότητας είναι τα εξής:

1. Παραγωγή απορριμμάτων και απόβλητων
2. Επιδράσεις στους φυσικούς οικότοπους μέσω της εκβάθυνσης του πυθμένα του λιμένα και της ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών.
3. Εκπομπές ρυπογόνου σκόνης (θειούχο διοξείδιο) και επιδείνωση της ποιότητας του αέρα - π.χ. οι μηχανές των πλοίων εκπέμπουν θειούχο διοξείδιο, οξέα αζώτου και γενικά κατάλοιπα.
4. Ενίσχυση του θορύβου, η οποία δημιουργεί πρόβλημα στην ποιότητα διαβίωσης των κατοίκων της πόλης του λιμένα, ενώ επιπλέον διαταράσσει τη θαλάσσια ζωή.

Για παράδειγμα, στον λιμένα του Los Angeles στις ΗΠΑ, έχουν ήδη αρχίσει να εφαρμόζονται περιβαλλοντικά προγράμματα. Το εφαρμοζόμενο από το 2003 Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης Λιμένα έχει οδηγήσει στη μείωση των επιβαρύνσεων του περιβάλλοντος και έχει αυξήσει την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του. Άλλα προγράμματα είναι η χρήση σιδηροδρόμου για βελτίωση της ποιότητας του αέρα, η εκβάθυνση του καναλιού ώστε να αυξηθεί το μέγεθος των πλοίων και να μειωθεί ο αριθμός τους και οι ρύποι που εκπέμπονται, η ειδική τιμολόγηση των λιμενικών υπηρεσιών προς πλοία τα οποία χρησιμοποιούν «περιβαλλοντικά φιλικά» καύσιμα περιλαμβάνεται στις υπό διαμόρφωση πολιτικές.

Οι 5 κατευθυντήριες αρχές της «Πράσινης Λιμενικής Πολιτικής», που υιοθετήθηκε το 2005, για φιλικές προς το περιβάλλον λειτουργίες του λιμένα είναι:

1. Η προστασία της ευρύτερης κοινότητας από επιβλαβείς για το περιβάλλον επιδράσεις από τις λιμενικές εργασίες
2. Η ανάδειξη του λιμένα ως «ηγέτη» στην περιβαλλοντική διαχείριση και συμμόρφωση
3. Η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης
4. Η χρήση της διαθέσιμης τεχνολογίας για να αποφευχθούν ή να μειωθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον
5. Η συνεργασία με την ευρύτερη κοινωνία για την εκπαίδευση και ευαισθητοποίησή της σε σχετικά θέματα με το περιβάλλον (Παλλης και Τσιωτσης, 2007).

Η ανάπτυξη των λιμενικών δραστηριοτήτων εκτός από τα οφέλη που προσέφερε, οδήγησε επίσης και σε σημαντικά προβλήματα, όπως η ταυτόχρονη παρουσία πολλών ελλιμενισμένων σκαφών με κινητήρες που παράγουν μεγάλες ποσότητες τοξικών ουσιών σε περιορισμένες ζώνες. Η ατμοσφαιρική ρύπανση που οφείλεται στην εκπομπή βλαβερών αερίων στην ατμόσφαιρα από πολλούς κινητήρες ντίζελ που λειτουργούν στα λιμάνια είναι πλέον υπό παρακολούθηση από όλους τους υπεύθυνους φορείς για την ασφάλεια των περιοχών αυτών. Η κατάσταση έχει γίνει πιο κρίσιμη με την εξάπλωση των κρουαζιερόπλοιων, τα οποία, αν και είναι εξοπλισμένα με προηγμένη τεχνολογία, υψηλής απόδοσης κινητήρες, εκπέμπουν μεγάλες ποσότητες καυσαερίων λόγω των υψηλών ποσοστών ενέργειας που απαιτείται για την παραγωγή της ηλεκτρικής ενέργειας, ενώ είναι σε θέση αγκυροβολίας.

Γενικότερα, θα πρέπει να υπάρχει αντίδραση για την επέκταση της ρύπανσης εξαιτίας της λειτουργίας των μαρινών σε μερικές περιοχές. Εκτός από τις τεχνικές

λύσεις (βελτιωμένων κινητήρων, σαφέστερων καυσίμων, κ.α.) είναι αναγκαίο ιδίως για εκείνους που έχουν την ευθύνη για την υγεία των πολιτών τους να δεσμευτούν ότι το πρόβλημα θα πρέπει να εξεταστεί εις βάθος με σκοπό να διαφωτίσει όλες τις προοπτικές και να προτείνουν σωστά αντισταθμιστικά μέτρα. Επίσης, θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη των επιπέδων της ρύπανσης από τα σκάφη, και να γίνεται μέτρηση της συγκέντρωσης των επιβλαβών στοιχείων στις παρατηρούμενες ζώνες. Γι' αυτό είναι αναγκαίο να υπάρχει δυναμική συνεργασία μεταξύ των μελών που περιλαμβάνονται σε αυτές τις διαδικασίες, με σκοπό οι προσπάθειες να συγκεντρωθούν και να αποφέρουν για πιο γρήγορες και αποτελεσματικές λύσεις (Battistelli et al., 2011).

Η κλίμακα και η φύση των λιμενικών εργασιών απαιτεί τη χρήση της εταιρικής σχέσης, ιδιαίτερα τη συμμετοχή του δημόσιου τομέα, προκειμένου να διευκολυνθεί η παροχή των απαιτούμενων μεταφορών και της ασφάλειας των υπηρεσιών. Παράλληλα, οι λιμενικές εργασίες περιλαμβάνουν ένα σημαντικό αριθμό κινδύνων εμφάνισης ανεπιθύμητων ενεργειών, οι οποίες διαφέρουν όχι μόνο ως προς τη συχνότητα και τις επιπτώσεις, αλλά και ως προς τη δυνατότητα ελέγχου, την προβλεψιμότητα, κ.α.. Η αποτελεσματικότητα της αναγνώρισης των κινδύνων μπορεί να επηρεαστεί από παράγοντες που σχετίζονται με τους εταίρους που εμπλέκονται στην ανάπτυξη και τη διαχείριση των λιμενικών εγκαταστάσεων και όχι μόνο από τα χαρακτηριστικά των κινδύνων. Η συμμετοχή του δημοσίου τομέα είναι συνήθως απαραίτητη, λόγω της ανάγκης για την προστασία του περιβάλλοντος, για την ανάπτυξη των φυσικών λιμανιών και της μετέπειτα λειτουργίας τους και την ανάγκη για την ασφάλεια στα εθνικά σύνορα. Εκτός αυτού, υποστηρίζεται ότι οι υποδομές είναι πιο εύκολο να διαχειριστούν από το δημόσιο τομέα, όπου απαιτούνται εκτεταμένες αρμοδιότητες σχεδιασμού. Ωστόσο, οι εργασίες της διακίνησης φορτίου και των εσωτερικών συγκοινωνιακών συνδέσεων, διεξάγονται κυρίως από εμπορικές εταιρείες του ιδιωτικού τομέα. Κτίρια, εγκαταστάσεις, εξοπλισμός και υπηρεσίες, επίσης, τείνουν να είναι πιο αποτελεσματικές από ιδιωτικούς εμπορικούς οργανισμούς (Handley-Schachler & Navare, 2010).

2.6 Θαλάσσιος Τουρισμός

Ο διεθνής τουρισμός, ως μία από τις μεγαλύτερες και ταχύτερα αναπτυσσόμενες οικονομικές δραστηριότητες του κόσμου, δίνει μεγαλύτερη έμφαση

στην παράκτια ζώνη. Ο βιώσιμος τουρισμός σχετίζεται άμεσα με τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών σε πολλές περιοχές παγκοσμίως και οι βιώσιμοι τουριστικοί προορισμοί αντιμετωπίζουν πολλές ευθύνες για τη μείωση του αντικτύπου του τουρισμού στις κοινωνίες και το περιβάλλον τους (O'Mahony et al., 2006).

Σε αντίθεση με την εμπορική ναυτιλία η οποία αποτελεί έναν δυναμικό κλάδο της εθνικής οικονομίας, ο θαλάσσιος τουρισμός παραμένει σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Παράγοντες του εξεταζόμενου κλάδου αποδίδουν το συγκεκριμένο γεγονός στην ανεπαρκή υποδομή, τη φορολογία, αλλά και στο γεγονός ότι τα σκάφη αντιμετωπίζονται από την πολιτεία ως είδος πολυτελείας. Εξάλλου, υπάρχουν σημαντικά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, λόγω των ήπιων καιρικών συνθηκών, του μεγάλου μήκους των ακτών, της καθαρότητας των θαλασσών, αλλά και των σχετικά μικρών ναυτικών κινδύνων που επιφυλάσσουν οι ελληνικές θάλασσες. Στην Ελλάδα, ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται κατά τη δεκαετία του 1960. Οι πρώτες μαρίνες δημιουργήθηκαν το 1963 στη Βουλιαγμένη, το 1966 στη Ζέα και το 1973 στην Αρετσού της Θεσσαλονίκης. Επίσης, κατασκευάσθηκαν 65 σταθμοί ανεφοδιασμού θαλαμηγών σε όλη τη χώρα για τον εφοδιασμό των τουριστικών πλοίων με καύσιμα, νερό και άλλα εφόδια. Τα έργα αυτά πραγματοποιήθηκαν από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) σε συνεργασία με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Οικονομικών και τον Β.Ν.Ο.Ε., ο οποίος αργότερα μετονομάστηκε σε Ν.Ο.Ε. (Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος). Το 1981 άρχισε η εκπόνηση του Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α.), το οποίο προέβλεπε ένα δίκτυο από 34 μαρίνες, 106 σκάλες και 250 αγκυροβόλια με συνολικά 15.000 θέσεις ελλιμενισμού. Ωστόσο, το σχέδιο αυτό δεν εφαρμόστηκε, ενώ και άλλα προγράμματα δημιουργίας μαρίνων δεν ολοκληρώθηκαν εξαιτίας της έλλειψης των αναγκαίων κονδυλίων (ICAP, 2009).

Ο όρος «Θαλάσσιος Τουρισμός» αναφέρεται σε εκείνη τη μορφή τουρισμού στην οποία η θάλασσα αποτελεί το βασικό κριτήριο διάκρισης, την ειδοποιό διαφορά σε σχέση με τον μαζικό – παραθεριστικό τουρισμό αλλά και με όλες τις άλλες ειδικές – εναλλακτικές μορφές τουρισμού (χειμερινός, θρησκευτικός, συνεδριακός τουρισμός κ.λ.π.). Κριτήριο διάκρισης για τις δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού θεωρείται η συμμετοχή σε οργανωμένη κρουαζιέρα με κρουαζιερόπλοιο, καθώς και η πραγματοποίηση θαλάσσιων πλόων με τουριστικό πλοίο ή πλοιάριο, επαγγελματικό ή αναψυχής, θαλαμηγό ή όχι, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, με πλήρωμα ή χωρίς

(bareboat). Η αναφορά στον θαλάσσιο τουρισμό παραπέμπει σε 2 τουριστικές δραστηριότητες: στις κρουαζιέρες και στο yachting. Η κρουαζιέρα ως η σημαντικότερη μορφή θαλάσσιου τουρισμού διακρίνεται στη Διεθνή Κρουαζιέρα, στην Ευρωπαϊκή Κρουαζιέρα και στην Εθνική Κρουαζιέρα. Αντίθετα, το yachting έχει περισσότερο τοπικό χαρακτήρα, και διακρίνεται στο επαγγελματικό yachting, στο ιδιωτικό yachting και τα super yachts (υπερπολυτελή σκάφη με σύνηθες ελάχιστο μήκος 45-50 μέτρων). Σήμερα, κρουαζιέρα και yachting αποτελούν συστατικό μέρος ενός ολόκληρου κυκλώματος που περιλαμβάνει τη μεταφορά, τη διαμονή, την εστίαση, την αναψυχή, τις αγορές και κάθε άλλους είδους δραστηριότητα (ICAP, 2010).

2.7 Μορφές Διοίκησης και στρατηγικές λιμένων

Οι κυριότεροι φορείς διοίκησης των λιμανιών, οι οποίοι αποκαλούνται γενικά «Λιμενικές Αρχές» είναι οι εξής (Pallis & Vaggelas, 2005):

- Η Δημοτική Διοίκηση: δηλαδή ο Δήμος στον οποίο ανήκει το λιμάνι έχει και την αρμοδιότητα διοίκησης, είτε εκμεταλλεύεται ολόκληρο τον εξοπλισμό του λιμανιού και ασκεί τις λιμενικές λειτουργίες, είτε παραχωρεί σε ιδιωτικές επιχειρήσεις με μακροχρόνιες συμβάσεις την εκμετάλλευση κάποιων δραστηριοτήτων.
- Η Κρατική Διοίκηση: το Κράτος αναλαμβάνει αρμοδιότητες και δικαιοδοσίες που διεξάγονται είτε από έναν κεντρικό οργανισμό είτε από τα διάφορα αρμόδια Υπουργεία. Στην Ελλάδα όλα τα σημαντικά λιμάνια ελέγχονται κυρίως από το κράτος (υπό την επίβλεψη και το διοικητικό έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας).
- Ο Αυτόνομος Οργανισμός: γίνεται παραχώρηση των αρμοδιοτήτων και των εξουσιών των κρατικών υπηρεσιών σε ένα δημόσιο οργανισμό (συνήθως νομικό πρόσωπο δημόσιου δικαίου).
- Η Ιδιωτική Διοίκηση: παραχωρούνται τμήματα του λιμανιού με πολυετείς συμβάσεις σε εταιρίες που τα χρησιμοποιούν για τις δικές τους ανάγκες (Α.Ε., λιμάνια που ανήκουν σε σιδηροδρομικές, εμπορικές ή βιομηχανικές εταιρίες κ.α.).

Τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν συζητήσει για την ανταγωνιστικότητα και τις λειτουργίες των λιμανιών απέτυχαν να συμφωνήσουν σε μια πρόταση οδηγία για τις λιμενικές υπηρεσίες που θα εισαγάγουν ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Η πολιτική πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα μπορούσε να επιδράσει σημαντικά στα ελληνικά λιμάνια. Μια μεταρρύθμιση προς την κατεύθυνση της αποκέντρωσης των λιμένων έχει χαρακτηρίσει την εθνική λιμενική πολιτική από το 2002. Η υιοθέτηση ενός ρυθμιστικού πλαισίου της ΕΕ θα ενισχύσει την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται από τα ελληνικά λιμάνια και θα προωθήσει μια ουσιαστική αναδιάρθρωση του ελληνικού λιμενικού συστήματος, με την προϋπόθεση ότι θα λαμβάνει υπόψη τις τοπικές ιδιαιτερότητες (Pallis & Vaggelas, 2005).

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, ο τομέας των λιμένων στην Ελλάδα έχει αλλάξει το μοντέλο διαχείρισής του μέσω της μετατροπής του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των 12 λιμένων εθνικού ενδιαφέροντος από «επιχειρήσεις δημοσίου δικαίου» προς τον κρατικό έλεγχο. Οι μεταρρυθμίσεις αυτές προσπαθούν να διευκολύνουν την προσαρμογή αυτού του τομέα στις σύγχρονες τάσεις και να ξεπεραστούν οι ανεπάρκειες των λιμενικών κατασκευών, μεταφέροντας τη διαχείριση και την ευθύνη για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών σε φορείς άμεσα συνδεδεμένους με το λιμάνι (Wang et al., 2004).

Οι ανεπάρκειες στην οργάνωση των λιμένων, οι πιέσεις προσαρμογής στο οικονομικό περιβάλλον και οι δημοσιονομικοί περιορισμοί, συνέβαλαν στην επανεξέταση της ελληνικής λιμενικής πολιτικής (στρατηγική και δομή) στα τέλη του 1990, προκειμένου να είναι πιο ανταγωνιστικοί. Αν και η Ελλάδα είναι μια χώρα με παράδοση στη ναυτιλία, οι εθνικές διοικήσεις έχουν δώσει μικρή σημασία στην υποδομή για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, το οποίο μπορεί να οφείλεται στο ότι η χώρα κατέχει μικρή θέση στην παγκόσμια αγορά. Παρ' όλα αυτά, έχει παραμεληθεί το γεγονός ότι οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν σημαντικό κόμβο, καθώς συνδέουν την Άπω Ανατολή με την Ευρώπη. Τα ελληνικά λιμάνια, όπως και τα άλλα λιμάνια της Μεσογείου, οργανώθηκαν ως οργανισμοί λιμένων με πλήρη κρατικό έλεγχο, με το κράτος να ενεργεί ως ρυθμιστής και παροχέας υπηρεσιών στο λιμάνι. Ο αποκλειστικός πάροχος της κάθε υπηρεσίας είναι είτε η λιμενική αρχή, είτε οι τοπικές ομοσπονδίες των λιμενεργατών. Ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει στην παροχή των υπηρεσιών αυτών μόνον όταν οι λιμενικές αρχές δεν έχουν την ικανότητα ή τον εξοπλισμό (π.χ. γερανοί χειρισμό και ρυμούλκηση) για να τους παρέχουν, ενώ

ορισμένες υπηρεσίες (π.χ. πλοήγηση) παρέχονται από το ΥΕΝ. Οι πρώτες συζητήσεις για τις μεταρρυθμίσεις έλαβαν χώρα στις αρχές του 1990. Λόγω της επέκτασης του εμπορίου και της αναδιάρθρωσης τα διεθνή λιμάνια απέτυχαν να βελτιώσουν την εικόνα τους και η κριτική των χρηστών ήταν έντονη, όπως η απουσία μακροπρόθεσμου οράματος, η έλλειψη ευαισθησίας απέναντι στις απαιτήσεις των χρηστών, η απουσία των λιμενικών εγκαταστάσεων και των εσωτερικών συνδέσεων και η έλλειψη επενδύσεων. Η κριτική για τις μη παραγωγικές αποφάσεις και η απουσία καινοτόμων ιδεών από τους διαχειριστές που δεν είχαν εμπειρία στον τομέα, αλλά των οποίων ο διορισμός διευκολύνει πολιτικές πρακτικές, όπως και οι συγκρούσεις μεταξύ των οργανωμένων συμφερόντων και των λιμενικών διοικήσεων. Παγκόσμιες τάσεις μετέτρεψαν τα λιμάνια σε τομείς υψηλής εντάσεως κεφαλαίου, αλλά στην Ελλάδα το αποτέλεσμα ήταν χαμηλό επίπεδα παραγωγικότητας, γενικά κακές συνθήκες λειτουργίας και αναποτελεσματικότητα των υποδομών. Οι αναποτελεσματικοί μηχανισμοί τιμολόγησης και η έλλειψη μακροπρόθεσμων στρατηγικών εμπόδισε τα λιμάνια από την εκπλήρωση των προσδοκιών των ενδιαφερομένων μερών και οδήγησε σε συχνή απώλεια των επιχειρήσεων. Τα ελληνικά λιμάνια αντιμετωπίζουν μια «πολιτική διαχείριση», η οποία παρεμποδίζει την αντιμετώπιση των διαρθρωτικών αλλαγών. Η αναδιάρθρωση της πολιτικής των λιμένων στην Ελλάδα ξεκίνησε από το 1999, με στόχο την αύξηση της συμμετοχής των ελληνικών λιμένων σε διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές και η μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Η εθνική διοίκηση αναγνώρισε ότι η πολιτική αυτή πρέπει να βασίζεται στις συνθήκες της Ελλάδας, στις νέες ποσότητες του διεθνούς εμπορίου, στις νέες τεχνολογίες και στις οργανωτικές δομές που προσελκύουν υψηλής απόδοσης επενδύσεις. Η στρατηγική αυτή έχει 5 στόχους:

- διμερείς ναυτιλιακές σχέσεις με τις χώρες που εξάγουν σημαντικές ποσότητες φορτίου
- ανταγωνιστικότητα των λιμένων υπό το πρίσμα του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος
- βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των λιμένων, προκειμένου να καλυφθούν οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες
- κοινωνική συνοχή των νησιωτικών περιοχών και των πληθυσμών, και
- διαφύλαξη των φορτίων που μεταφέρονται από τα ελληνικά λιμάνια

(Pallis A., 2007).

Η λιμενική βιομηχανία υπόκειται σε όλο και πιο αυξανόμενο ανταγωνισμό, ιδίως λόγω της αναγκαίας εξυπηρέτησης του εμπορίου μέσω των αναπληρωματικών συστημάτων logistics. Το πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον έχει συνέπειες για τις εθνικές πολιτικές του λιμένα καθώς και για τη διαχείρισή του. Υπάρχει ανάγκη για μια διεθνή εναρμόνιση των πολιτικών με στόχο την οικονομική βιωσιμότητα των λιμένων, περισσότερες τοπικές αποφάσεις και ενίσχυση του ρόλου των ιδιωτικών επιχειρήσεων. Η λιμενική αρχή θα πρέπει να επικεντρωθεί στην παροχή εγκαταστάσεων και υπηρεσιών, καθώς έχει περισσότερα κίνητρα σε ένα πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον να ηγηθεί για μια αποτελεσματικότερη λειτουργία του λιμένα, μέσω της άσκησης της συγκριτικής αξιολόγησης των επιδόσεων (Heaver, 1995).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να διαμορφώσει μια συνεκτική πολιτική στον τομέα των μεταφορών, στις λιμενικές δραστηριότητες και το περιβάλλον. Έννοιες όπως η αποτελεσματικότητα και η βιωσιμότητα, οι μη ανακτήσιμες δαπάνες, η τεχνολογία και η μεγιστοποίηση της ευημερίας των χρηστών του λιμένα, θα πρέπει να ερευνηθούν περαιτέρω και να συμπεριληφθεί και η έννοια της ποιότητας της ζωής. Επειδή οι λιμένες εξυπηρετούν και ξένους πλοιοκτήτες, η μεγιστοποίηση της ευημερίας θα πρέπει να επιτυγχάνεται και μέσω των εθνών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να διατυπώσει ένα είδος διεθνούς διαχείρισης της ασφάλειας (ISM= International Safety Management) για τους λιμένες, έτσι ώστε να περιλαμβάνει ζητήματα όπως θαλάσσια ατυχήματα και πρότυπα ρύπανσης. Ο έλεγχος του λιμένα από το κράτος (Port State Control) θα πρέπει να ενισχυθεί και να γίνει πιο αποτελεσματικός. Η βελτίωση των εγκαταστάσεων υποδοχής των λιμένων θα βοηθήσει προς την κατεύθυνση ενός πιο αποτελεσματικού τομέα μεταφορών, ακόμη και θαλάσσιου τουρισμού (Goulielmos, 2000).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ο ΔΗΜΟΣ ΒΑΡΗΣ ΒΟΥΛΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΟΥ

3.1 Εισαγωγικά Χαρακτηριστικά του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης

Εικόνα 4: Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης

Ο Δήμος Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης είναι ένας ενιαίος πλέον δήμος της περιφέρειας Αττικής ο οποίος συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης, μέσω της συνένωσης των υπό κατάργηση δήμων Βάρης, Βουλιαγμένης και Βούλας. Η έκταση του νέου Δήμου είναι 33.94 τ.χλμ και βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο του Νομού Αττικής. Το σύνολο του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης σύμφωνα με την απογραφή του 2011 είναι 48.380 έναντι 42.308 κατοίκους το 2001. Παρουσιάστηκε δηλαδή μια αύξηση της τάξης του 14,35%, ενώ η πυκνότητα του μόνιμου πληθυσμού ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο είναι 1.299,66. Έδρα του δήμου είναι η Βούλα. (Δήμος Βούλας, 2013).

Σύμφωνα με το Άρθρο 4, παρ. 1 του Π.Δ. 185/2007, οι Δήμοι και τα Νομικά Πρόσωπά τους καταρτίζουν ετήσιο πρόγραμμα δράσης για κάθε έτος της δημοτικής περιόδου μαζί με τον ετήσιο προϋπολογισμό τους. Σκοπός των ετήσιων προγραμμάτων δράσης είναι η εξειδίκευση και ο λεπτομερέστερος προγραμματισμός

των δράσεων που προβλέπεται ότι θα υλοποιηθούν κατά το επόμενο έτος. Ενώ η διάρθρωση του επιχειρησιακού προγράμματος αντιστοιχεί στις προτεραιότητες (Άξονες και Μέτρα) ενός Δήμου, η διάρθρωση του ετήσιου προγράμματος δράσης αντιστοιχεί στην οργανωτική δομή των υπηρεσιών του Δήμου. Το Ετήσιο Πρόγραμμα Δράσης διακρίνεται σε πρόγραμμα δραστηριοτήτων και πρόγραμμα επενδύσεων. Οι γενικές κατευθύνσεις και προτεραιότητες της δημοτικής αρχής για το 2013 αφορούν τους ακόλουθους Άξονες Προτεραιότητας και Μέτρα (Δήμος Βούλας, 2013):

Πίνακας 1: Διάρθρωση του Επιχειρησιακού Προγράμματος

	Άξονες	Μέτρα
A1	Φυσικό & Οικιστικό Περιβάλλον στο Δήμο	1. Προστασία & Διαχείριση του Φυσικού Περιβάλλοντος 2. Διαχείριση Υγρών & Στερεών Αποβλήτων
A2	Λειτουργία της Πόλης, Συνθήκες Διαβίωσης & Ποιότητα Ζωής στο Δήμο	1. Βασικές Υποδομές στο Δήμο 2. Αστικό & Περιαστικό Πράσινο
A3	Κοινωνική Μέριμνα, Υγεία, Παιδεία, Αθλητισμός & Πολιτισμός	1. Υγεία & Κοινωνική Μέριμνα 2. Αθλητισμός
A4	Τοπική Ανάπτυξη & Απασχόληση	1. «Πράσινη» Ανάπτυξη με Αξιοποίηση των Τοπικών Πλεονεκτημάτων
A5	Οργάνωση & Διοίκηση του Δήμου & των ΝΠΔΔ	1. Νέες Τεχνολογίες & Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης 2. Εγκαταστάσεις - Εξοπλισμός - Λειτουργία - Διαδικασίες & Διοίκηση Προμηθειών 3. Ενεργειακή Αποδοτικότητα

Πηγή: Δήμος Βούλας

3.2 Η Δημοτική Κοινότητα Βάρης

Εικόνα 3: Δημοτική Κοινότητα Βάρης, (Πηγή: el.wikipedia.org)

Η δημοτική κοινότητα Βάρης βρίσκεται 26 χιλιόμετρα νότια του κέντρου της Αθήνας, στους νότιους ορεινούς όγκους του Υμηττού. Στα Βόρεια και ανατολικά συνορεύει με το Δήμο Κρωπίας, στα δυτικά με τη Δημοτική Κοινότητα Βούλας, στα βορειοδυτικά με το Δήμο Γλυφάδας και στα νοτιοδυτικά με τη Δημοτική Κοινότητα Βουλιαγμένης, ενώ νότια βρέχεται από τον Σαρωνικό κόλπο. Μέχρι το 1912 η Βάρη ήταν οικισμός του δήμου Κρωπίας, και μετά εντάχθηκε στην νεοσύστατη κοινότητα Κορωπίου, όπου παρέμεινε μέχρι το 1929. Το 1929 περιλάμβανε επίσης τους οικισμούς Βουλιαγμένη και Βούλα. Η Βούλα αποσπάστηκε από την κοινότητα Βάρης το 1934, ενώ η Βουλιαγμένη το 1935. Το 1940 μέσα στα όρια της κοινότητας Βάρης αναγνωρίστηκε ο οικισμός Βάρκιζα. Ώσπου, το 1990 η κοινότητα Βάρης αναγνωρίστηκε σε δήμο, ο οποίος διατηρήθηκε μέχρι το 2010. Με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης εντάχθηκε στον Δήμο Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης. Η έκταση της Δημοτικής Κοινότητας Βάρης, βάσει των στοιχείων του Υπουργείου Εσωτερικών, είναι 22.189 στρέμματα και πληθυσμό 10.998 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Στην περιοχή της Βάρης εδρεύει η Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων (Σ.Σ.Ε). Η Δημοτική Κοινότητα Βάρης αν και αποτελεί προάστιο του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας παρουσιάζει ιδιαιτερότητες ως προς τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της. Εμφανής είναι η τάση για αύξηση της πρώτης κατοικίας στην περιοχή (http://el.wikipedia.org/, Δήμος Βάρης, 2013).

3.2.1 Το αλιευτικό καταφύγιο της Δημοτικής Κοινότητας Βάρης

Εικόνα 6: Αλιευτικό Καταφύγιο Δημοτικού Διαμερίσματος Βάρης, (Πηγή: www.skai.gr)

Το αλιευτικό καταφύγιο της Δημοτικής Κοινότητας Βάρης (ή αλλιώς ο μώλος αλιέων Βάρκιζας όπως αλλιώς ονομάζεται) κατασκευάσθηκε το 1980 από την κοινότητα Βάρης, προκειμένου να καλυφθούν οι τοπικές ανάγκες των δημοτών, των κατοίκων και των παραθεριστών. Πιο συγκεκριμένα ο λιμενίσκος αυτός περιλαμβάνει α) την λεκάνη με στοιχείο Α (κυρίως λιμάνι), και β) την λεκάνη με στοιχείο Β, που αρχίζει από τον αγωγό ομβρίων υδάτων νοτιοδυτικά των εγκαταστάσεων ΕΟΤ μέχρι την είσοδο του λιμανιού ως και τον θαλάσσιο και χερσαίο χώρο όπως προσδιορίζονται. Διαθέτει 116 αγκυροβόλια για σκάφη με μήκος μέχρι και 20 μέτρα. Η προτεραιότητα με την οποία δίνονται οι άδειες ελλιμενισμού είναι 1) δημότες και μόνιμοι κάτοικοι, 2) δημότες και μη μόνιμοι κάτοικοι, 3) μόνιμοι κάτοικοι κατά αρχαιότητα, και 4) ετεροδημότες και μη μόνιμοι κάτοικοι κατά την εκτίμηση της υπηρεσίας (Δήμος Βάρης, 2010).

Από το αρμόδιο Γραφείο του Λιμενικού Τμήματος Βουλιαγμένης για τον όρμο της Βάρκιζας δεν υπάρχει τοπική απαγόρευση όσον αφορά στην αλιεία ενώ τα αλιευτικά σκάφη διαχωρίζονται σε κατηγορίες ανάλογα με τα αλιευτικά εργαλεία που χρησιμοποιούν και πρέπει να τηρούνται κανόνες ανά είδος στην απόστασή τους από την ακτή. Όπως ορίζει ο κανονισμός, περιορισμοί υπάρχουν μόνο εφόσον υπάρχουν λουόμενοι οπότε ο ψαράς υποχρεούται βάσει νομοθεσίας να μαζέψει τα δίχτυα. Η Νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα θέματα αλιείας έχει γίνει πιο αυστηρή μάς

τονίζουν από το Λιμενικό. Σύμφωνα με την απόφαση, απαγορεύεται η ερασιτεχνική αλιεία με καλάμι για την ασφάλεια των πολιτών από τα σκάφη (www.skai.gr).

3.3 Η Δημοτική Κοινότητα Βούλας

Εικόνα 7: Δημοτική Κοινότητα Βούλας, (Πηγή: el.wikipedia.org)

Το δημοτικό διαμέρισμα Βούλας είναι και αυτό κτισμένο στα παράλια του Σαρωνικού, 25 χιλιόμετρα νότια των Αθηνών. Σύμφωνα με την απογραφή του 2001, ο πληθυσμός ανέρχεται στους 25.532 κατοίκους (http://el.wikipedia.org, δήμος Βούλας).

Από την αρχαιότητα η περιοχή της Βούλας είχε αγροτικό χαρακτήρα και μετά την Μικρασιατική καταστροφή και την ραγδαία ανάπτυξη της πρωτεύουσας, η Βούλα έγινε τμήμα της περιαστικής ζώνης. Το 1934 εγκρίθηκε το σχέδιο του Οικοδομικού Συνεταιρισμού Βούλας (405 στρ.), το οποίο χαρακτηριζόταν από υψηλά πολεοδομικά πρότυπα. Παράλληλα, το 1920 ιδρύθηκε από τον ΕΕΣ το Ασκληπιείο Βούλας, το 1930 και την ίδια περίοδο η Βούλα επιλέχθηκε για την αποκατάσταση μιας προσφυγικής ομάδας. Οι μεγάλες κονωνικοοικονομικές αλλαγές που ακολούθησαν μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο μετέτρεψαν σταδιακά την παραλιακή ζώνη σε παραθεριστικό οικισμό και κέντρο αναψυχής και την συνέδεσαν πιο στενά με το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας (www.dimosvoulas.gr).

Ο οικισμός αυτός δημιουργήθηκε το 1920 και μέχρι το 1929 ανήκε διοικητικά στην κοινότητα Κορωπίου. Από το 1929 μέχρι το 1935 αποτέλεσε οικισμό της

κοινότητας Βάρης. Η περιοχή της Βούλας συστάθηκε ως κοινότητα το 1934, με την απόσπαση του οικισμού Βούλα από την κοινότητα Βάρης και με την Βούλα ως έδρα της κοινότητας. Το 1943 ο οικισμός Άνω Βούλα αποσπάστηκε από την κοινότητα Βάρης και προσαρτήθηκε στην κοινότητα Βούλας, παρ' όλα αυτά το 1951 καταργήθηκε. Η κοινότητα Βούλας αναγνωρίστηκε σε δήμο το 1982, διατηρήθηκε μέχρι το 2010 και με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης εντάχθηκε στον ενιαίο πια Δήμο Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης (Δήμος Βούλας, 2013, www.eetaa.gr).

3.3.1 Οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις της Δημοτικής Κοινότητας Βούλας

Εικόνα 8: Το λιμάνι της Δημοτικής Κοινότητας Βούλας, (Πηγή: www.naov.gr)

Ο λιμενίσκος του Ναυτικού Αθλητικού Όμίλου Βούλας (ΝΑΟΒ) βρίσκεται στην παράλια ζώνη της Βούλας απέναντι από την νησίδα Υδρούσα. Ο Ν.Α.Ο.Β. αποτελεί σήμερα έναν από τους σημαντικότερους ομίλους της Αττικής στον τομέα της ιστιοπλοΐας, με έντονη αθλητική δραστηριότητα και ικανό αριθμό σκαφών, που συμμετέχουν τόσο σε αγώνες τριγώνου όσο και σε αγώνες ανοικτής θάλασσας. Οι εγκαταστάσεις του ΝΑΟΒ χρησιμοποιούνται κάθε χρόνο για την σειρά αγώνων ανοικτής θάλασσας –Πρωτάθλημα Άνοιξης-- καθώς και για διάφορους διασυλλογικούς ή και πανελλήνιους αγώνες σκαφών τριγώνου. Επίσης στους χώρους του Ομίλου

διοργανώνονται και διεθνείς αγώνες Eurolymp, Πανελλήνια πρωταθλήματα σκαφών κτλ.

Το 1950, με πρωτοβουλία των κατοίκων της Βούλας, με δικούς τους πόρους και προσωπική εργασία, δημιουργήθηκε ο πρώτος λιμενίσκος, σε έκταση νοικιασμένη από το Δημόσιο και με όλες τις απαραίτητες άδειες από τις κρατικές αρχές. Έπειτα από 60 χρόνια, ο ΝΑΟΒ είναι ο μόνος φορέας που υπηρέτησε τον ναυταθλητισμό στη Βούλα και φρόντισε να εξασφαλίσει στα παιδιά της περιοχής δωρεάν μαθήματα ιστιοπλοΐας, συμβάλλοντας στην εξοικείωση τους με ένα συγκεκριμένο άθλημα, στην ανάπτυξη της κοινωνικότητάς τους αλλά και της οικολογικής συνείδησής τους.

Εικόνα 9: Κτίζοντας προβλήτα στον Κόκκινο Βράχο .Φωτογραφίες από το αρχείο του κου Β.Ρηγινού, γιό του αντιπροέδρου του ΔΣ της ΝΕΒ και αθλητή της Ναυτικής Ένωσης Βούλας που κατόπι μετονομάστηκε σε Ν.Α.Ο.Β.

Το 1978 έγινε η διοργάνωση του πρώτου ιστιοπλοϊκού αγώνα ανοικτής θάλασσας για σκάφη μη αμιγώς αγωνιστικά (αγώνας του Πατρόκλου). Μέχρι τότε οι αγώνες ανοικτής θάλασσας ήταν μόνο για αγωνιστικά σκάφη καταμετρημένα κατά I.O.R.(International Offshore Regulation) με συμμετοχές που δεν ξεπερνούσαν τα 20 σκάφη ανά αγώνα. Σε νέο πρόγραμμα αγώνων, ο ΝΑΟΒ πρότεινε τον αγώνα της Τζιάς, ο οποίος είχε μεγάλη συμμετοχή, και το επόμενο έτος ο ΝΟΕ έγινε συνδιοργανωτής του αγώνα αυτού. Η συμφωνία αυτή διήρκησε μέχρι το 1986, και δημιουργήθηκαν 2 αγώνες Τζιάς, ο ένας με διοργανωτή τον ΝΑΟΒ την άνοιξη και ο άλλος το φθινόπωρο με διοργανωτή τον ΝΟΕ. Το 1994 ο ΝΑΟΒ, συνεχίζοντας με επιτυχία τους καθιερωμένους του αγώνες Ανοικτής Θάλασσας, Πατρόκλου και Τζιάς, πρότεινε στην ΕΙΟ να συμπεριληφθεί στο ετήσιο πρόγραμμα και ο αγώνας

«Παλινδρομικές Διαδρομές» και να δημιουργηθεί ένα σύνολο αγώνων για το οποίο θα απονέμεται το «Κύπελλο Άνοιξης». Επειδή οι συμμετοχές των σκαφών στους παραπάνω αγώνες κυμαίνονται συνήθως από 80 έως 120, καθιστά το Κύπελλο Άνοιξης ως την μεγαλύτερη, σε αριθμό συμμετοχών, διοργάνωση Ανοιχτής Θάλασσας στην Ελλάδα. Σε αναγνώριση της επιτυχημένης αυτής διοργάνωσης η ΕΑΘ περιλαμβάνει τους αγώνες αυτούς στους αγώνες κατάταξης Ranking List στο ετήσιο πρόγραμμα αγώνων για το Πρωτάθλημα του Σαρωνικού.

Στα 60 χρόνια λειτουργίας του ο όμιλος έχει να επιδείξει έντονη αθλητική δραστηριότητα και οργάνωση αγώνων στην αλιεία, την κολύμβηση, τις υποβρύχιες δραστηριότητες και την ιστιοπλοΐα.

Η πρώτη σχολή ιστιοπλοΐας τριγώνου του Ν.Α.Ο.Β. ιδρύθηκε τον Σεπτέμβριο 1977, η οποία λειτουργεί και σήμερα για μικρούς αθλητές. Κάθε χρόνο περίπου 100 παιδιά της περιοχής φοιτούν δωρεάν, ενώ όλα τα έξοδα σκαφών και λειτουργίας τους, καθώς και οι μισθοί 3 μόνιμων προπονητών καλύπτονται από τον όμιλο. Επίσης λειτουργεί σχολή Lightning και Windsurf για παιδιά και ενήλικες.

Τον Φεβρουάριο του 2010, ο Ν.Α.Ο.Β οργάνωσε με επιτυχία αγώνες στα πλαίσια του Περιφερειακού Πρωταθλήματος Αθηνών, με εντυπωσιακή παρουσία 279 αθλητών από 27 ναυτικούς ομίλους, όπως φαίνεται και στις παρακάτω φωτογραφίες.

Εικόνα 10: Ν.Α.Ο.Β. (Πηγή: www.naov.gr)

Εικόνα 11: Ν.Α.Ο.Β. (Πηγή: www.naov.gr)

Εκτός και από τους παραπάνω αγώνες, ο Ν.Α.Ο.Β., τα τελευταία χρόνια έχει οργανώσει και 3 διεθνείς αγώνες:

1. "Athens Eurolymp Week 1997" με συμμετοχή 186 αθλητών από 14 χώρες,
2. "Athens Eurolymp Week 1998" με συμμετοχή 123 αθλητών από 17 χώρες
3. "Athens Eurolymp Week 2004" με ρεκόρ συμμετοχών 572 αθλητών από 38 χώρες.

(NAOB, 2013)

3.4 Η Δημοτική Κοινότητα Βουλιαγμένης

Εικόνα 12: Η Δημοτική Κοινότητα Βουλιαγμένης, (www.ebdomi.com)

Ο Δήμος Βουλιαγμένης βρίσκεται στη Νοτιοανατολική Αττική, χτισμένος στα παράλια του Σαρωνικού, θεωρείται προάστιο της Αθήνας, καθώς βρίσκεται μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. Η Βουλιαγμένη οφείλει το όνομά της στην ομώνυμη λίμνη που δημιουργήθηκε από καθίζηση του εδάφους. Η έκταση του Δήμου Βουλιαγμένης είναι 5840 στρέμματα. Ενώ η Βουλιαγμένη αναπτύχθηκε αρχικά ως παραθεριστική περιοχή, με ανεπτυγμένη τουριστική υποδομή και πολυτελή ξενοδοχεία, σταδιακά ενώθηκε με το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, λόγω αυξανόμενης οικιστικής επέκτασης (www.wikipedia.org).

Η περιοχή της Βουλιαγμένης πρωτοσυστάθηκε σαν κοινότητα το 1935, το 1951 προσαρτήθηκαν στην κοινότητα οι οικισμοί Αγίου Νικολάου και Καβουρίου, ενώ το 1985 η κοινότητα μετατράπηκε σε Δήμο Βουλιαγμένης (www.eetaa.gr).

Ο Δήμος Βουλιαγμένης περιλαμβάνει μία μεγάλη παραλιακή ζώνη, στην οποία σχηματίζονται και οι χερσόνησοι του Μεγάλου Καβουρίου και του Μικρού Καβουρίου. Χαρακτηριστικό του Δήμου Βουλιαγμένης είναι ότι ένα μεγάλο μέρος

του ήταν στην ιδιοκτησία της Εκκλησίας, και το 1932 με τη σύμβαση κράτους-Εκκλησίας, προσφέρθηκε στη Βουλιαγμένη ένας μεγάλος αριθμός οικοπέδων. Η Βουλιαγμένη είναι μία από τις ακριβότερες περιοχές της Ελλάδας αλλά και της Ευρώπης, και γίνεται προσπάθεια να διατηρηθεί η φυσιογνωμία της περιοχής χωρίς να γίνουν πολλές παρεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον (www.wikipedia.org).

3.4.1 Η Μαρίνα της Δημοτικής Κοινότητας Βουλιαγμένης

Εικόνα 13: Η μαρίνα της Δημοτικής Κοινότητας Βουλιαγμένης, (Πηγή: www.vouliagmeni-marina.gr)

Η Μαρίνα της Βουλιαγμένης βρίσκεται στη ΝΑ ακτή του Μικρού Καβουρίου Αττικής, στο Λαιμό της Βουλιαγμένης, 20 χμ. από το λιμάνι του Πειραιά στον Κόλπο του Σαρωνικού. Έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει μέχρι και 106 σκάφη, μήκους έως και 45 μ., κυρίως ιδιωτικές θαλαμηγούς, γι' αυτό και έχει το χαρακτήρα VIP μαρίνας. Το μέγιστο βάθος της είναι 5,5 μ. Αποτελείται από το θαλάσσιο και τον χερσαίο περίφρακτο χώρο, εμβαδού περίπου 35 στρέμματα. Περιλαμβάνει γραφεία διοίκησης, εστιατόριο-café bar, καταστήματα και βοηθητικούς χώρους - οικίσκους – αποθήκες. Το σημείο που βρίσκεται σήμερα η Μαρίνα της Βουλιαγμένης ονομαζόταν το Λιμάνι του Χαράρ, ενώ ευρύτερα η περιοχή ονομαζόταν κόκκινα χώματα. Η σημερινή της μορφή προήλθε από τις δύο νησίδες που ενώθηκαν με την ξηρά. Αρχικά

κατασκευάστηκε η προβλήτα της Μαρίνας, ενώ οι εγκαταστάσεις επεκτάθηκαν στην αριστερή είσοδο του λιμανιού (www.etasa.gr, www.vouliagmeni-marina.gr).

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 254/2004 για τις χρήσεις γης και τους όρους και περιορισμούς δόμησης στην παραλιακή ζώνη, στη μαρίνα Βουλιαγμένης επιτρέπονται χερσαίες εγκαταστάσεις υποστήριξης, όπως γραφείο διοίκησης, λιμενικό φυλάκιο, αναψυκτήριο - εστιατόριο, χώροι υγιεινής και υπαίθριοι χώροι στάθμευσης. Την διαχείριση της Μαρίνας έχει αναλάβει από το 2001 η Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης, η οποία το 2008 προχώρησε σε επένδυση για την αναβάθμιση της Μαρίνας. Την περίοδο 2001-2002 υπήρξαν διαπραγματεύσεις μεταξύ των τότε διοικήσεων της ΕΤΑ και της Εθνικής Τράπεζας (με την ιδιότητα του ιδιοκτήτη της Αστήρ Παλλάς ΑΞΕ) προκειμένου η διαχείριση και η μίσθωση της μαρίνας να περάσει στο ξενοδοχειακό συγκρότημα του Αστέρα Βουλιαγμένης, χωρίς τελικά να επιτευχθεί συμφωνία (www.kathimerini.gr).

Η εταιρεία Αστήρ Παλλάς Βουλιαγμένης πλειοδότησε στο διαγωνισμό για την εκμίσθωση της Μαρίνας Βουλιαγμένης, έναντι 43 εκατ. ευρώ. Οι οικονομικές προσφορές των διαγωνιζομένων για την εκμίσθωση της Μαρίνας Βουλιαγμένης αποσφραγίστηκαν το Δεκέμβριο του 2011. Επισημαίνεται ότι στο μίσθωμα δεν συμπεριλαμβάνονται οι επενδύσεις, που η πλειοδότρια εταιρεία έχει δεσμευθεί με την τεχνική προσφορά της ότι θα υλοποιήσει για την αναβάθμιση, ανακαίνιση και εκσυγχρονισμό της Μαρίνας σύμφωνα με την ΕΤΑ. Η μετοχή της Αστήρ Βουλιαγμένης κατέγραψε κέρδη 8,07% στο Χρηματιστήριο Αθηνών (www.ethnos.gr, www.enet.gr).

Η ΕΤΑ, στο παραλιακό μέτωπο του Δήμου Βούλας – Βουλιαγμένης – Βάρης, έχει τη διοίκηση και διαχείριση 4 τμημάτων αιγιαλού στην περιοχή Βουλιαγμένης συνολικού μήκους 2.350 μ. και το Μικρό Καβούρι (Αστέρας, Μαρίνα Βουλιαγμένης, ΝΟΒ και Πλαζ Βουλιαγμένης). Η ΕΤΑ, στην προσπάθειά της να αξιοποιήσει τη Δημόσια τουριστική περιουσία, πάντα επιδιώκει τη συνεννόηση και τη συνεργασία με την τοπική κοινωνία και τους ΟΤΑ στα όρια των οποίων βρίσκονται τα εκάστοτε, υπό αξιοποίηση ακίνητα, σε συμφωνία βέβαια με τους ισχύοντες νόμους (www.alkyonida-news.gr).

Β' ΕΝΟΤΗΤΑ : ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟ-ΛΗΠΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

4.1 Μεθοδολογική προσέγγιση

Στόχος της έρευνας ήταν η καταγραφή των αντιλήψεων των κατοίκων, δημοτών και όσων απασχολούνται στην γεωγραφική περιοχή του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης σχετικά με το πόσο συμβάλουν οι λιμένες που βρίσκονται γεωγραφικά στον Δήμο Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης (αλιευτικό καταφύγιο Βάρκιζας, μαρίνα Βουλιαγμένης και ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα) στην τοπική ανάπτυξη, αλλά και να καταθέσουν τις απόψεις τους, για την καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης και των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι λιμένες, αλλά και να παρουσιάσουν τις ευκαιρίες για την αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης του ενιαίου Καλλικρατικού Δήμου.

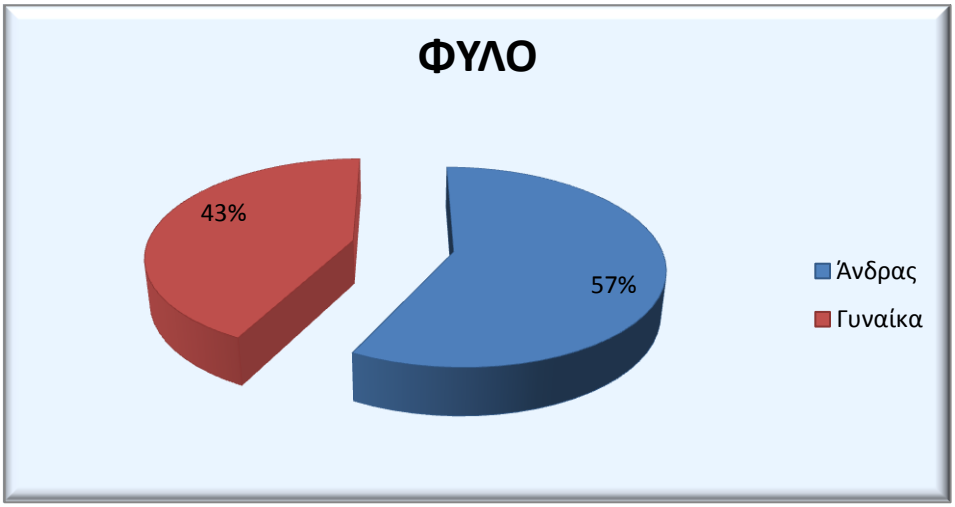
Το ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει 27 ερωτήσεις (από τις οποίες οι 10 είναι πίνακες με υποερωτήσεις), 26 κλειστού και 1 ανοικτού τύπου. Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από πέντε μέρη. Το πρώτο μέρος περιλαμβάνει τις δημογραφικές ερωτήσεις (φύλο, ηλικία, μορφωτικό επίπεδο, εισόδημα κλπ.). Το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει ερωτήσεις σχετικά με το αλιευτικό καταφύγιο, το τρίτο με την μαρίνα της Βουλιαγμένης και το τέταρτο με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα. Τέλος, το πέμπτο μέρος περιέχει ερωτήσεις που αφορούν την αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης από ενέργειες που μπορεί να προβεί ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης.

Μοιράστηκαν 450 ερωτηματολόγια σε κατοίκους, δημότες και απασχολούμενους στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης, την περίοδο από αρχές Μαρτίου έως τις αρχές Μαΐου 2013. Τα ερωτηματολόγια συμπληρώθηκαν ανώνυμα και το δείγμα επιλέχθηκε με τη μέθοδο της τυχαίας δειγματοληψίας. Επιλέχθηκαν όλες οι ηλικίες, τα μορφωτικά επίπεδα και τα επαγγέλματα. Ο μέσος χρόνος συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου ήταν 8 - 10 λεπτά. Από τα 450 ερωτηματολόγια, τα 402 ήταν έγκυρα, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για την στατιστική ανάλυση, ακλούθησε η επεξεργασία αυτών προκειμένου να γίνει ο έλεγχος εγκυρότητάς τους, η κωδικοποίηση των μεταβλητών και στην συνέχεια εισαγωγή των δεδομένων στο στατιστικό πρόγραμμα SPSS.

4.2. Περιγραφική στατιστική και διαγράμματα συχνοτήτων

Το στατιστικό πρόγραμμα SPSS, μας έδωσε τα αποτελέσματα της έρευνας και με τη βοήθεια των λογιστικών φύλλων (excel) κατασκευάσαμε τα παρακάτω διαγράμματα, προκειμένου να περιγράψουμε και να αναλύσουμε τις απαντήσεις των ερωτηθέντων με ποσοστά.

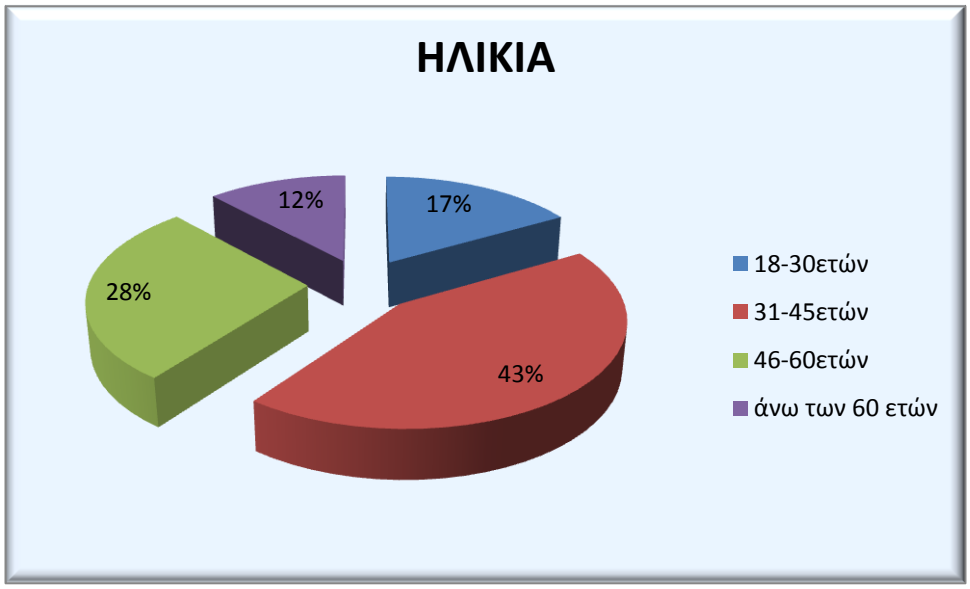
Γράφημα 1: Φύλο των ερωτηθέντων



Από τα 402 άτομα που συμπλήρωσαν τα ερωτηματολόγια έχουμε:

- 57% ανδρες, δηλαδή 231 άτομα και
- 43% γυναίκες, δηλαδή 171 άτομα

Γράφημα 2: Ηλικία των ερωτηθέντων



Το δείγμα των ερωτηθέντων κατατάχθηκε σε τέσσερις κατηγορίες. Η πρώτη περιλαμβάνει άτομα ηλικίας 18 έως 30 ετών και αποτελεί το 17%. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν τα άτομα ηλικίας από 31 έως 45 ετών με ποσοστό 43% και στην τρίτη κατηγορία ανήκουν τα άτομα ηλικίας από 46 έως 60 ετών με ποσοστό 28%. Τέλος, τα άτομα άνω των 60 ετών ανήκουν στην τέταρτη κατηγορία και αποτελούν το 12% του πλυθησμού.

Γράφημα 3: Μορφωτικό επίπεδο

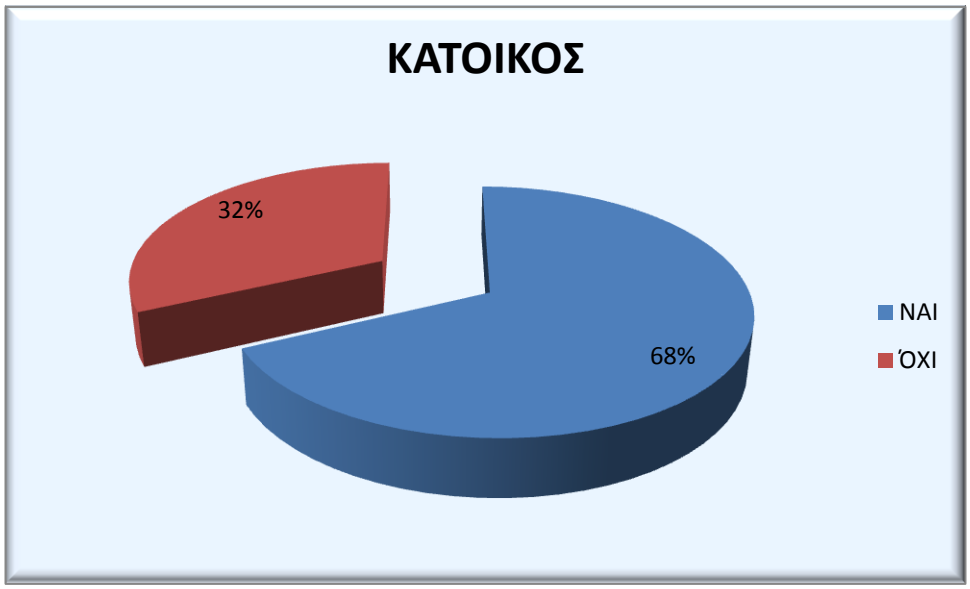
Από το γράφημα 3 προκύπτει ότι το μεγαλύτερο μέρος του δείγματος, 48,5%, είναι απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Ακολουθούν με 33,8% οι απόφοιτοι δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, ενώ 11,9% των ερωτηθέντων είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών και 2,7% διδακτορικού. Στη συνέχεια 3% του πληθυσμού έχει τελειώσει μόλις την υποχρεωτική εκπαίδευση και το 0,2% δεν έχει πάει καθόλου σχολείο.

Στο παρακάτω γράφημα που ακολουθεί παρουσιάζεται το μορφωτικό επίπεδου του πληθυσμού πανελλαδικά σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Παρατηρείται ότι το μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης είναι αρκετά υψηλότερο συγκριτικά με την υπόλοιπη Ελλάδα.

Γράφημα 3^{α}: Πανελλαδικό μορφωτικό επίπεδο απογρ

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

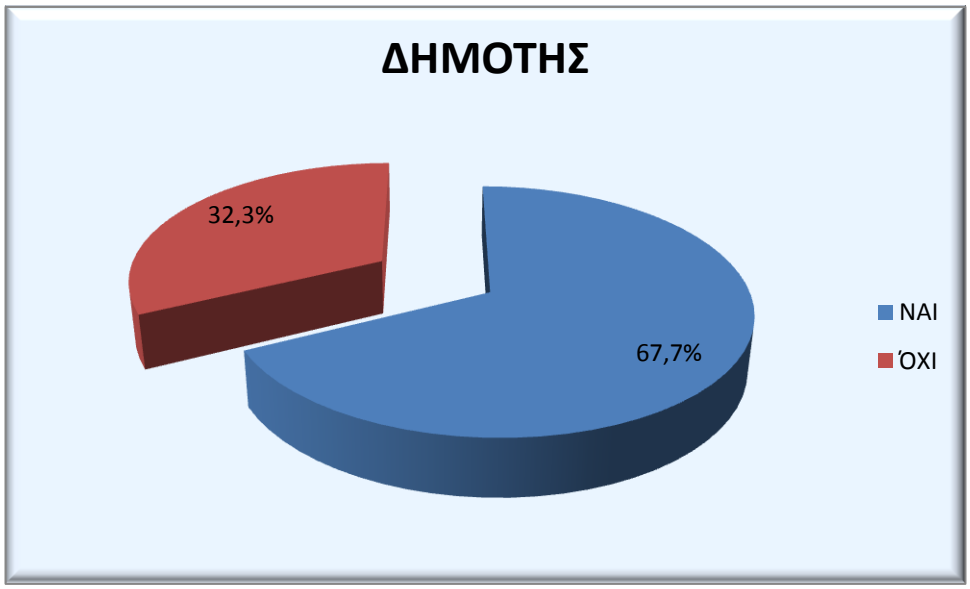
Γράφημα 4: Κάτοικος Δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης



Στην ερώτηση αν είναι κάτοικοι του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης, έχουμε τα παρακάτω αποτελέσματα:

- το 68% (273 άτομα) των ερωτηθέντων κατοικεί στην πόλη, ενώ
- το 32% (129 άτομα) δεν κατοικούν στην πόλη

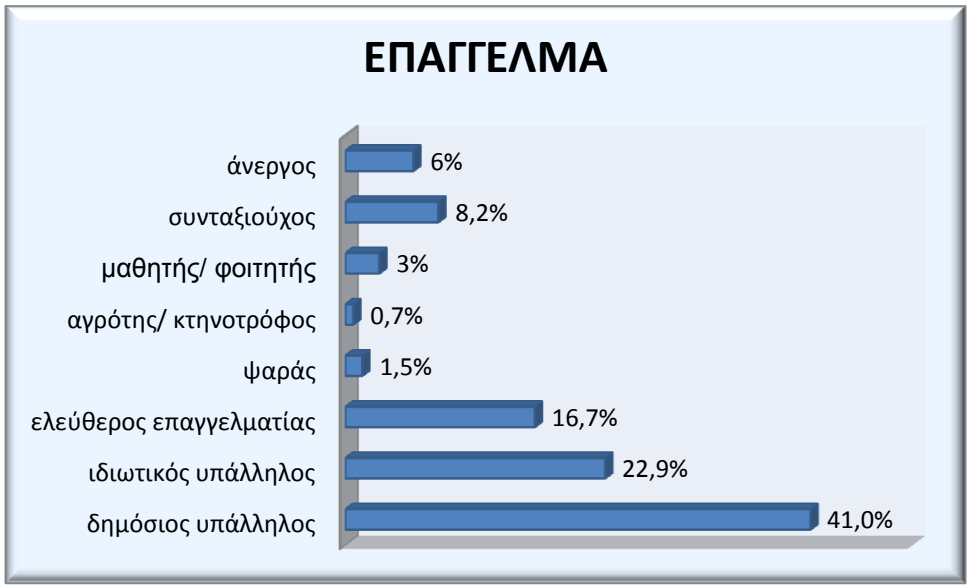
Γράφημα 5: Δημότης Δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης



Στην ερώτηση αν είναι δημοτες του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης, έχουμε τα παρακάτω αποτελέσματα:

- το 67,7% (272 άτομα) των ερωτηθέντων είναι δημότες, ενώ
- το 32,3% (130 άτομα) δεν είναι δημότες

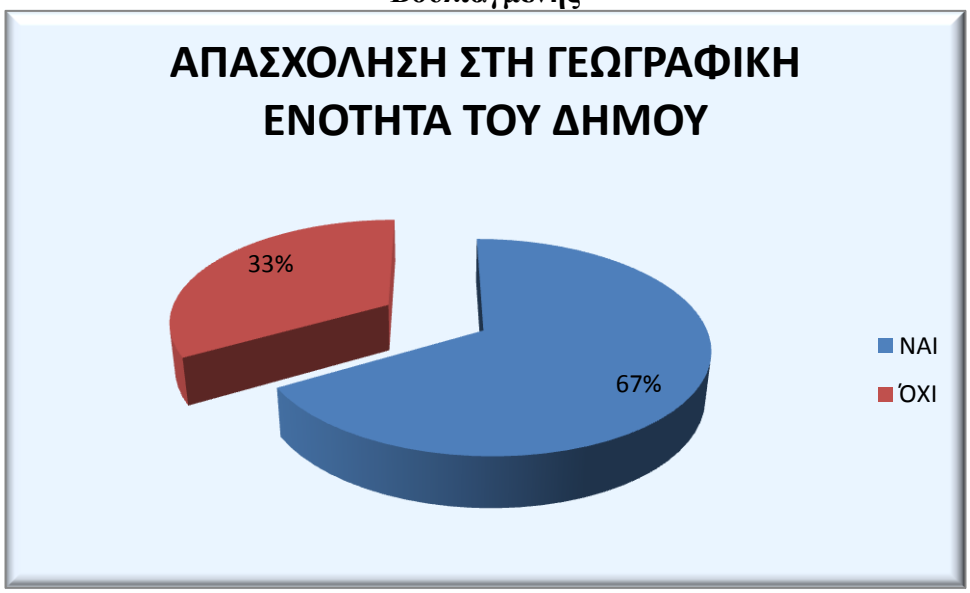
Γράφημα 6: Επάγγελμα



Σχετικά με την απασχόληση των ερωτηθέντων του δείγματος παρατηρείται ότι εμφανίζεται όλο το εύρος των επαγγελματιών με μεγαλύτερο ποσοστό να κατέχουν οι υπάλληλοι του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα. Πιο συγκεκριμένα:

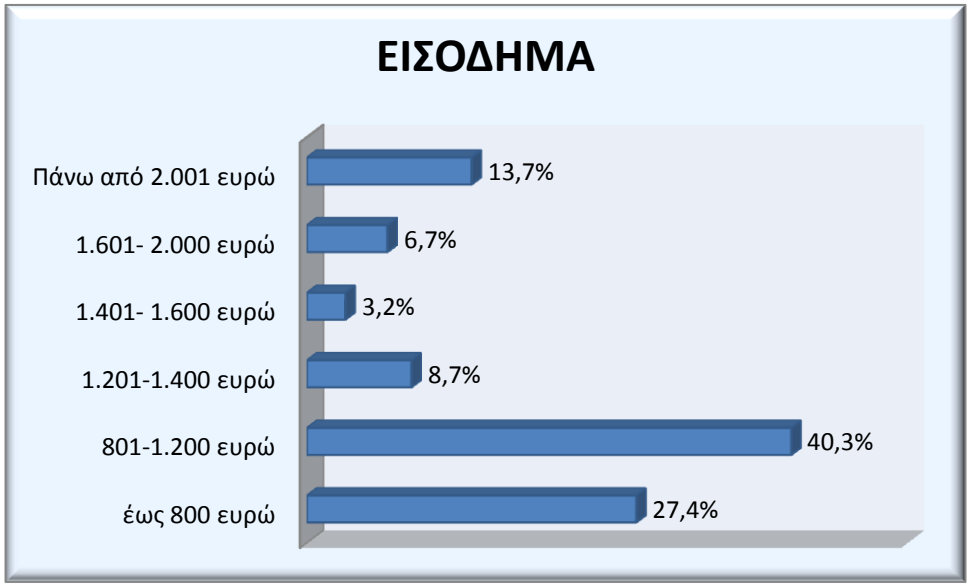
- το 41% είναι δημόσιοι υπάλληλοι
- το 22,9% ιδιωτικοί υπάλληλοι και,
- το 16,7% είναι ελεύθεροι επαγγελματίες
- το 8,2% είναι συνταξιούχοι
- το 6% είναι άνεργοι
- το 3% είναι μαθητές/φοιτητές
- το 1,5% είναι ψαράδες
- το 0,7% είναι αγρότες/κτηνοτρόφοι

Γράφημα 7: Απασχόληση στην γεωγραφική ενότητα του Δήμου Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης



Από την έρευνα προέκυψε ότι το 67% απασχολείται στην γεωγραφική ενότητα του Δήμου Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης, ενώ το 33% όχι.

Γράφημα 8: Μέσο Μηνιαίο Εισόδημα



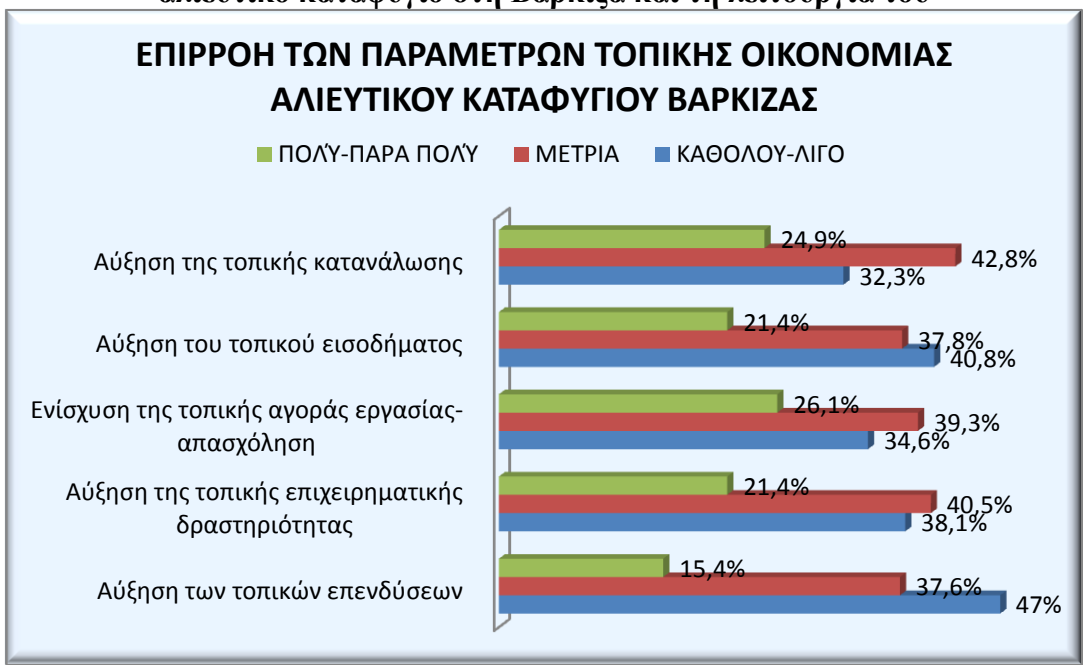
Παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο εισόδημα κυμαίνεται από 801 έως 1.200 ευρώ με ποσοστό 40,3% και το 27,4% των ερωτηθέντων να λαμβάνει εισόδημα έως 800 ευρώ. Είναι αναμενόμενο αφού όπως είδαμε και παραπάνω το 63,9% του δείγματος είναι είτε δημόσιοι είτε ιδιωτικοί υπάλληλοι. Αξιοσημείωτο είναι ότι ακολουθεί το 13,7% που έχει μηνιαίο εισόδημα πάνω από 2.001ευρώ και στη συνέχεια:

- το 8,7% έχει μηνιαίο εισόδημα 1.201 έως 1.400 ευρώ
- το 6,7% έχει μηνιαίο εισόδημα 1.601 έως 2.000 ευρώ
- το 3,2% έχει μηνιαίο εισόδημα 1.401 έως 1.600 ευρώ

Γράφημα 9: Η συμβολή του αλιευτικού καταφυγίου της Βάρκιζας στην τόνωση της τοπικής οικονομίας

Το 84% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι το αλιευτικό καταφύγιο της Βάρκιζας συμβάλλει στην τόνωση της τοπικής οικονομίας, ενώ το 16% θεωρεί δεν συμβάλλει.

Γράφημα 10: Η επιρροή των παραμέτρων της τοπικής οικονομίας σε σχέση με το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα και τη λειτουργιά του



Το 47% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι το αλιευτικό καταφύγιο αυξάνει λίγο ή δεν αυξάνει καθόλου τις τοπικές επενδύσεις και το 42,8% του δείγματος πιστεύει η επιρροή του αλιευτικού καταφυγίου στην αύξηση της τοπικής κατανάλωσης είναι μέτρια. Μόνο το 26,1% πιστεύει ότι το αλιευτικό καταφύγιο ενισχύει την τοπική αγορά εργασίας και απασχόληση.

Γράφημα 11: Σύνδεση τοπικής κουλτούρας του πληθυσμού με το αλιευτικό καταφύγιο της Βάρκιζας

Το 45% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι δεν συνδέεται η τοπική κουλτούρα του πληθυσμού με το αλιευτικό καταφύγιο ή ότι συνδέεται λίγο. Το 37% πιστεύει ότι συνδέεται μέτρια, ενώ το 18% πιστεύει ότι συνδέεται πολύ ή πάρα πολύ.

Γράφημα 12: Χρήση του αλιευτικού καταφυγίου της Βάρκιζας

Το 66% των ερωτηθέντων δεν έχουν κάνει χρήση του αλιευτικού καταφυγίου, ενώ το 34% έχει κάνει.

Γράφημα 13: Αξιολόγηση υπηρεσιών και υποδομών αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα

Παρατηρούμε ότι το 67,2% του δείγματος επισημαίνει ότι δεν υπάρχει σχεδόν καθόλου σταθμός πρώτων βοηθειών στο αλιευτικό καταφύγιο, το 61,9% ότι δεν υπάρχουν εμπορικά καταστήματα ή ότι υπάρχουν ελάχιστα και το 61,2% ότι δεν υπάρχουν αρκετές υποδομές επικοινωνιών. Το 50,7% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι υπάρχει πολύ ή πάρα πολύ μεγάλη αίσθηση ασφάλειας, και το 21,9% ότι η πρόσβαση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι πλήρως ικανοποιητική. Μόνο το 6,5% του δείγματος θεωρεί ικανοποιητικές τις κτιριακές υποδομές του αλιευτικού καταφυγίου.

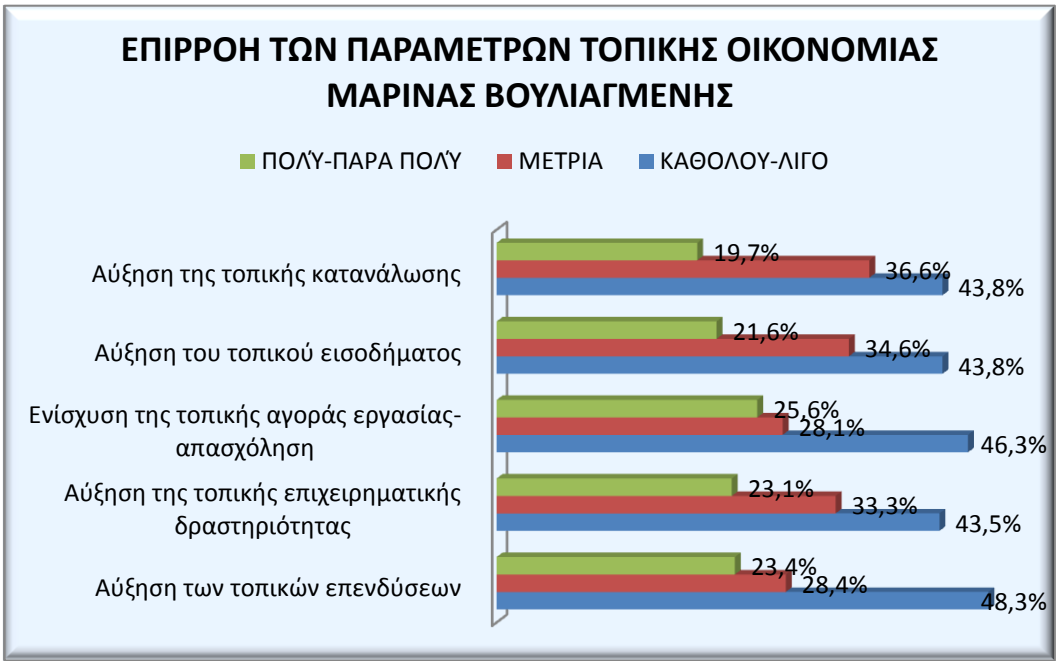
Γράφημα 14: Αξιολόγηση προβλημάτων αλιευτικού καταφυγίου Βάρκιζας

Παρατηρούμε ότι το 80,3% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι το αλιευτικό καταφύγιο δεν υποβαθμίζει κοινωνικά την περιοχή, ούτε προκαλεί ηχορύπανση σύμφωνα με το 79,9% του δείγματος. Ενώ το 34% πιστεύει ότι το αλιευτκό καταφύγιο προκαλεί περιβαλλοντική ρύπανση.

Γράφημα 15: Η συμβολή της μαρίνας Βουλιαγμένης στην τοπική οικονομία

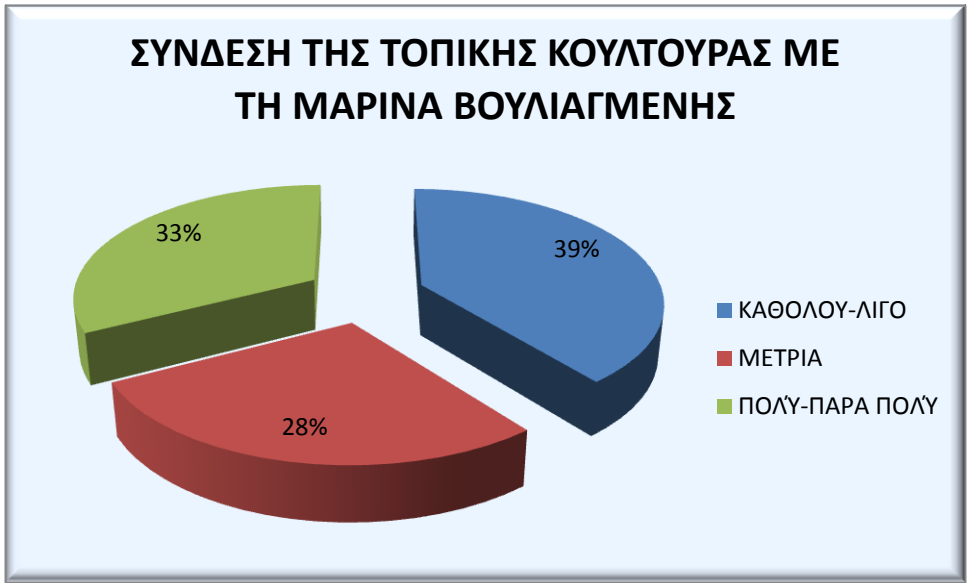
Το 74% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι η μαρίνα της Βουλιαγμένης συμβάλλει στην τόνωση της τοπικής οικονομίας, ενώ το 26% θεωρεί δεν συμβάλλει.

Γράφημα 16: Η επιρροή των παραμέτρων τοπικής οικονομίας σε σχέση με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης και τη λειτουργιά της



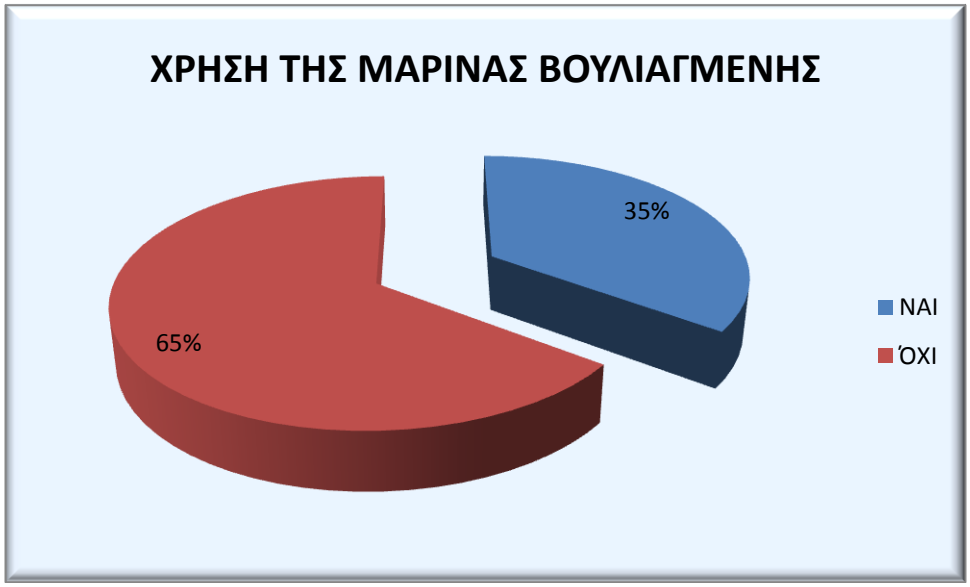
Το 48,3% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι η μαρίνα της Βουλιαγμένης αυξάνει λίγο ή δεν αυξάνει καθόλου τις τοπικές επενδύσεις και το 46,3% του δείγματος πιστεύει η επιρροή της μαρίνας της Βουλιαγμένης στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας και απασχόλησης είναι ελάχιστη ή μηδαμινή. Ενώ το 36,6% πιστεύει ότι παρατηρείται μέτρια αύξηση της κατανάλωσης.

Γράφημα 17: Η σύνδεση της Τοπικής Κουλτούρας του πληθυσμού με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης



Το 39% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι δεν συνδέεται η τοπική κουλτούρα του πληθυσμού με τη μαρίνα της Βουλιαγμένης ή ότι συνδέεται λίγο. Το 28% πιστεύει ότι συνδέεται μέτρια, ενώ το 33% πιστεύει ότι συνδέεται πολύ ή πάρα πολύ.

Γράφημα 18. Η χρήση της Μαρίνας της Βουλιαγμένης

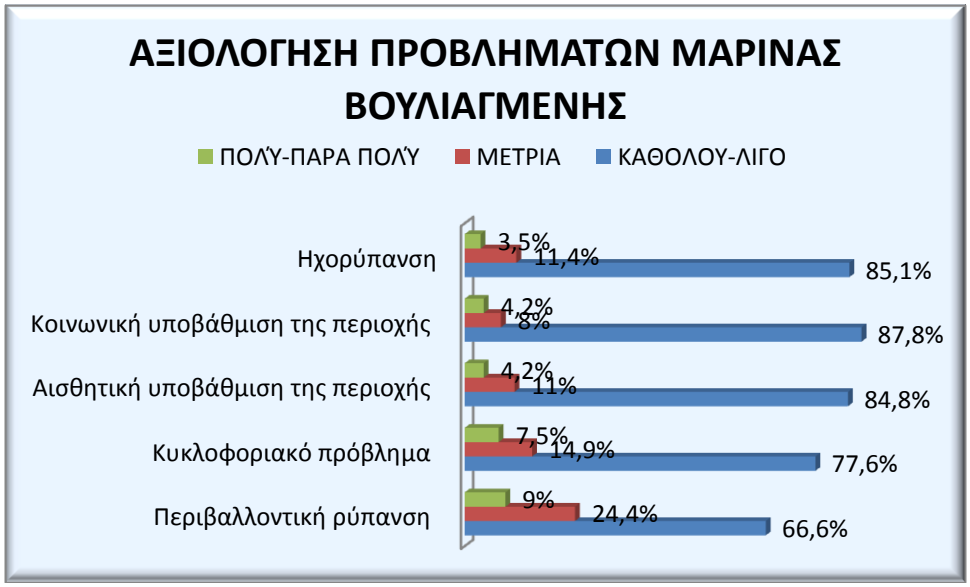


Το 65% των ερωτηθέντων δεν έχουν κάνει χρήση της μαρίνας της Βουλιαγμένης, ενώ το 35% έχει κάνει.

Γράφημα 19: Η αξιολόγηση των υπηρεσιών και των υποδομών της Μαρίνας της Βουλιαγμένης

Παρατηρούμε ότι το 63,7% του δείγματος επισημαίνει ότι δεν υπάρχουν καθόλου εμπορικά καταστήματα ή ότι υπάρχουν ελάχιστα στην μαρίνα της Βουλιαγμένης. Το 58,7% επισημαίνει ότι δεν υπάρχει σχεδόν καθόλου πρόσβαση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και το 49,3% ότι δεν υπάρχει σχεδόν καθόλου σταθμός πρώτων βοηθειών. Το 35,6% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι υπάρχει πολύ ή πάρα πολύ μεγάλη αίσθηση ασφάλειας.

Γράφημα 20: Αξιολόγηση των προβλημάτων της λειτουργίας της Μαρίνας της Βουλιαγμένης

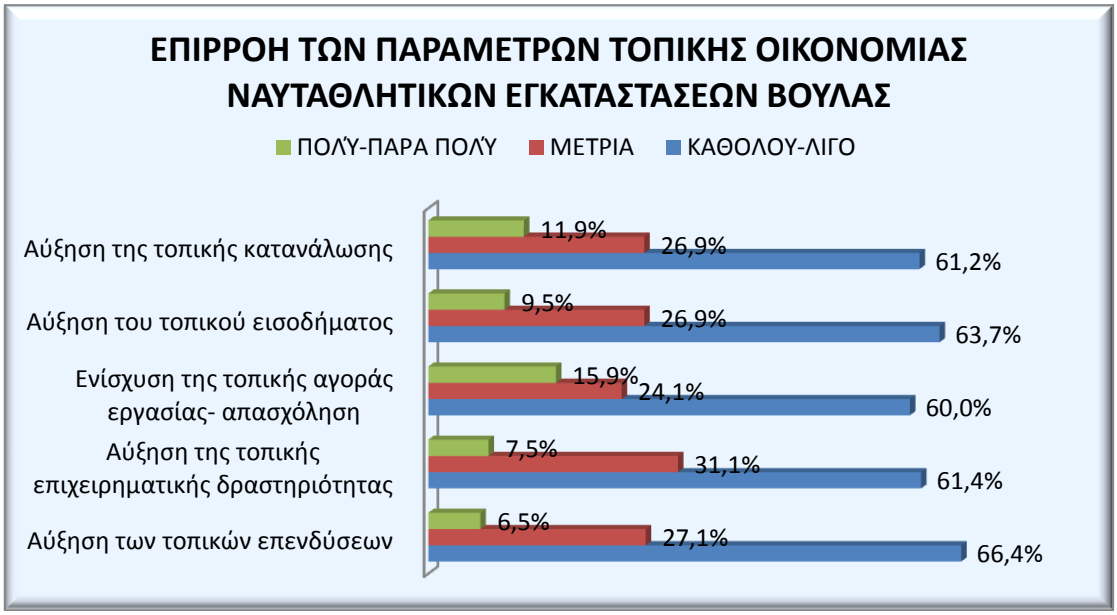


Παρατηρούμε ότι το 87,8% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι η μαρίνα της Βουλιαγμένης δεν υποβαθμίζει κοινωνικά την περιοχή, ούτε προκαλεί ηχορύπανση σύμφωνα με το 85,1% του δείγματος. Ενώ το 33,4% πιστεύει ότι προκαλεί περιβαλλοντική ρύπανση.

Γράφημα 21: Η συμβολή των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα στην τόνωση της τοπικής οικονομίας

Το 63% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις συμβάλλουν στην τόνωση της τοπικής οικονομίας, ενώ το 37% θεωρεί δεν συμβάλλει.

Γράφημα 22: Η επιρροή των παραμέτρων της τοπικής οικονομίας σε σχέση με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα και τη λειτουργιά τους



Το 66,4% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις αυξάνουν λίγο ή δεν αυξάνουν καθόλου τις τοπικές επενδύσεις και το 63,7% του δείγματος πιστεύει οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις δεν αυξάνουν σχεδόν καθόλου το τοπικό εισόδημα, ενώ το 31,1% θεωρεί ότι υπάρχει μέτρια αύξηση της τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Γράφημα 23: Η σύνδεση της Τοπικής Κουλτούρας του πληθυσμού με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα

Το 49% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι δεν συνδέεται η τοπική κουλτούρα του πληθυσμού με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις ή ότι συνδέεται λίγο. Το 31% πιστεύει ότι συνδέεται μέτρια, ενώ το 20% πιστεύει ότι συνδέεται πολύ ή πάρα πολύ.

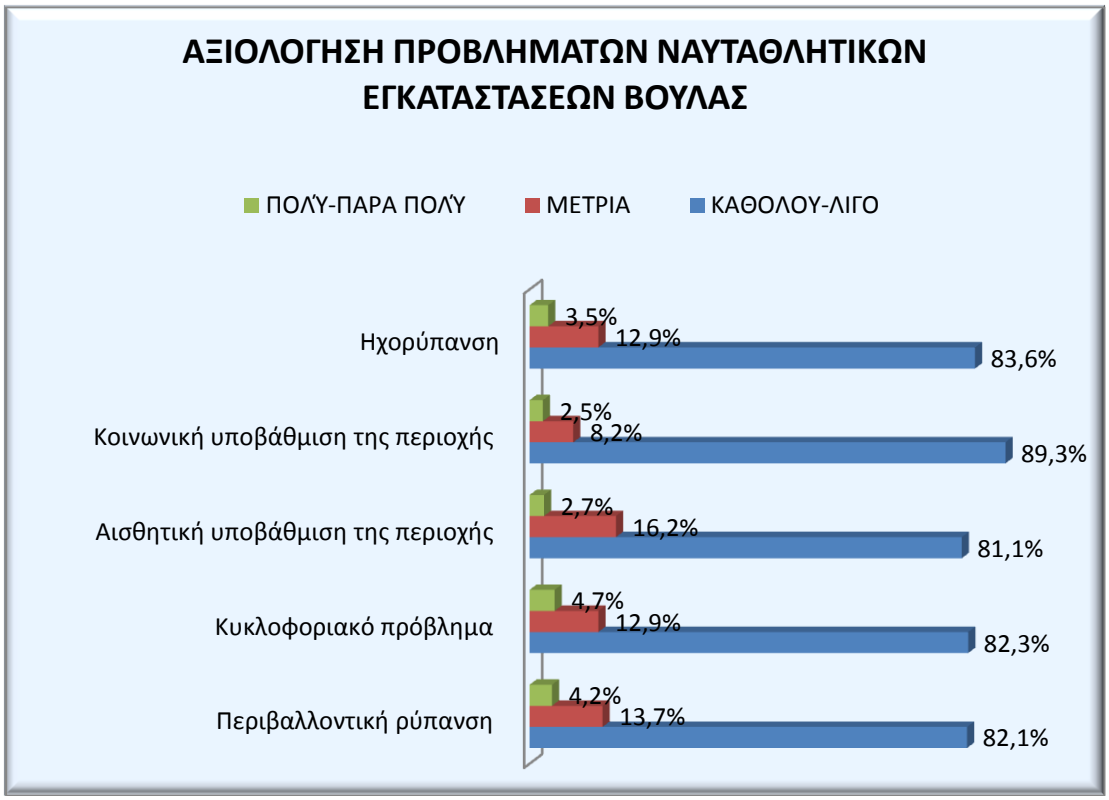
Γράφημα 24: Η χρήση των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα

Το 73% των ερωτηθέντων δεν έχουν κάνει χρήση των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων, ενώ το 27% έχει κάνει.

Γράφημα 25: Η αξιολόγηση των υπηρεσιών και των υποδομών των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα

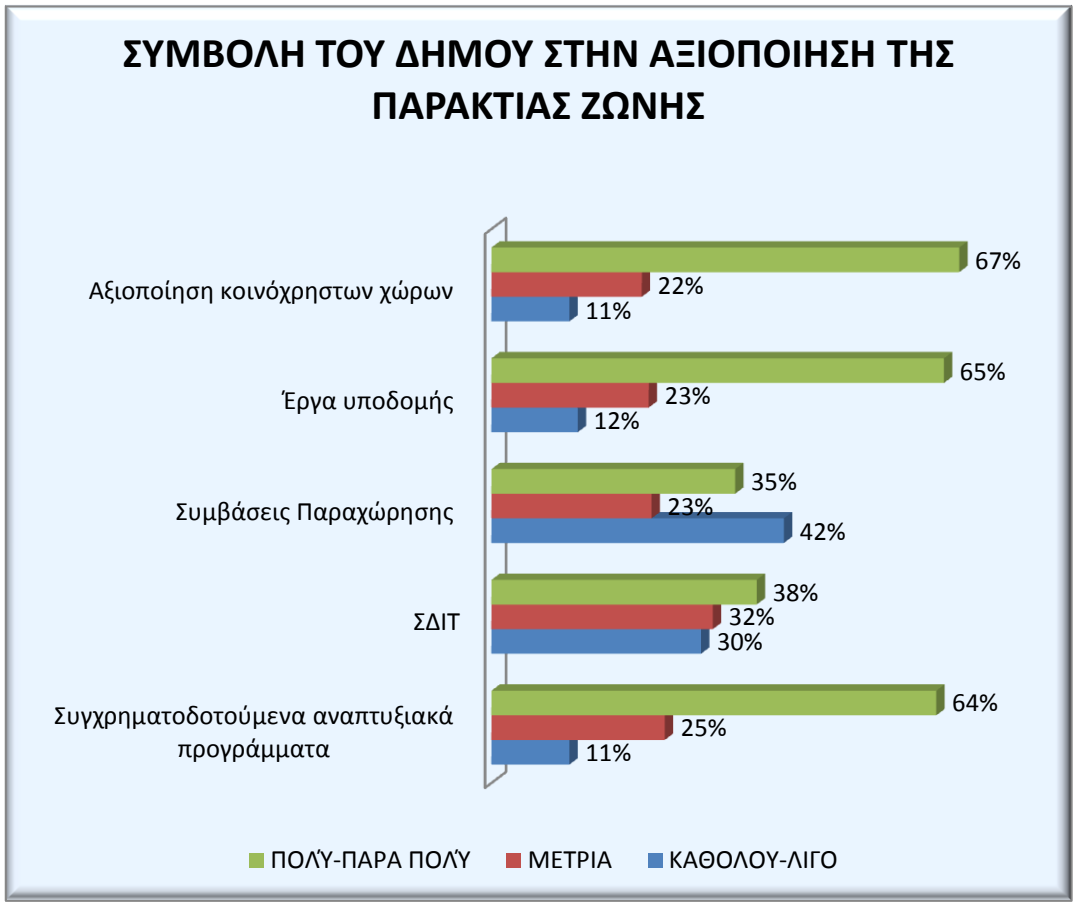
Παρατηρούμε ότι το 68,2% του δείγματος επισημαίνει ότι δεν υπάρχουν σχεδόν καθόλου εμπορικά καταστήματα στις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις. Το 61,9% ότι δεν υπάρχει σχεδόν καθόλου σταθμός πρώτων βοηθειών. Το 28,6% δηλώνει ότι η πρόσβαση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι πλήρως ικανοποιητική.

Γράφημα 26: Η Αξιολόγηση των προβλημάτων της λειτουργίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα



Παρατηρούμε ότι το 89,3% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις δεν υποβαθμίζουν κοινωνικά την περιοχή, ούτε προκαλεί ηχορύπανση σύμφωνα με το 83,6% του δείγματος. Ενώ το μόλις το 17,9% πιστεύει ότι προκαλουν περιβαλλοντική ρύπανση.

Γράφημα 27: Η συμβολή του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης



Στην ερώτηση *«Πως πιστεύετε ότι ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης μπορεί να συμβάλει στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης;»*, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων, 67%, πιστεύει ότι ο Δήμος μπορεί να συμβάλει πάρα πολύ με την αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων, αμέσως μετά, με ποσοστό 65% με τα έργα υποδομής και με 64% με συγχρηματοδοτούμενα αναπτυξιακά προγράμματα (ΕΣΠΑ κλπ). Παρατηρούμε ότι το 42% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι οι συμβάσεις παραχώρησης δεν συμβάλουν στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης, όπως και το 30% των ερωτηθέντων που πιστεύει ότι οι συμπράξεις ιδιωτικού και δημοσίου τομέα (ΣΔΙΤ) δεν μπορούν να αξιοποιήσουν την παράκτια ζώνη.

4.3 Έλεγχοι ανεξαρτησίας χ2

Για την εξαγωγή καλύτερων συμπερασμάτων κρίθηκε απαραίτητη η χρήση του ελέγχου ανεξαρτησίας, ο οποίος μας επιτρέπει να καθορίσουμε εάν δυο μεταβλητές Χ και Ψ τις οποίες συσχετίσαμε είναι ανεξάρτητες. Προκειμένου να ελεγχθεί ο βαθμός εξάρτισης μεταξύ δυο Χ και Ψ, χρησιμοποιείται ο έλεγχος X^2.

Πίνακας διπλής εισόδου 1: Φύλο - Αύξηση των τοπικών επενδύσεων λόγω του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα και της λειτουργιάς του

Crosstab

			Αύξηση των τοπικών επενδύσεων λόγω του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα και της λειτουργιάς του (rinvest)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
Φύλο	Γυναίκα	Count	72	58	41	171
		% μεταξύ Φύλο	42,1%	33,9%	24,0%	100,0%
		% μεταξύ rinvest	38,1%	38,4%	66,1%	42,5%
		% επί του Συνόλου	17,9%	14,4%	10,2%	42,5%
	Άνδρας	Count	117	93	21	231
		% μεταξύ Φύλο	50,6%	40,3%	9,1%	100,0%
		% μεταξύ rinvest	61,9%	61,6%	33,9%	57,5%
		% επί του Συνόλου	29,1%	23,1%	5,2%	57,5%
Σύνολο		Count	189	151	62	402
		% μεταξύ Φύλο	47,0%	37,6%	15,4%	100,0%
		% μεταξύ rinvest	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	47,0%	37,6%	15,4%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16,695[a]	2	,000
Likelihood Ratio	16,584	2	,000
Linear-by-Linear Association	10,257	1	,001
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου 1, το 47% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι η αύξηση των τοπικών επενδύσεων δεν επηρεάζεται ή επηρεάζεται λίγο σε σχέση με το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα και τη λειτουργιά του, από τους οποίους το 17,9% είναι γυναίκες και το 29,1% είναι άνδρες. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος αυτήν την άποψη αυξάνεται στην περίπτωση των ανδρών (50,6%), σε αντίθεση με τις γυναίκες (42,1%).

Το Pearson Chi-Square είναι 16,695 με sig = 0.000 < 0.01, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 2: Φύλο - Αύξηση του τοπικού εισοδήματος λόγω του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα και της λειτουργιάς του

Crosstab

			Αύξηση του τοπικού εισοδήματος λόγω του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα και της λειτουργιάς του (rincom)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
Φύλο	Γυναίκα	Count	59	67	45	171
		% μεταξύ Φύλο	34,5%	39,2%	26,3%	100,0%
		% μεταξύ rincom	36,0%	44,1%	52,3%	42,5%
		% επί του Συνόλου	14,7%	16,7%	11,2%	42,5%
	Άνδρας	Count	105	85	41	231
		% μεταξύ Φύλο	45,5%	36,8%	17,7%	100,0%
		% μεταξύ rincom	64,0%	55,9%	47,7%	57,5%
		% επί του Συνόλου	26,1%	21,1%	10,2%	57,5%
Σύνολο		Count	164	152	86	402
		% μεταξύ Φύλο	40,8%	37,8%	21,4%	100,0%
		% μεταξύ rincom	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	40,8%	37,8%	21,4%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,408[a]	2	,041
Likelihood Ratio	6,411	2	,041
Linear-by-Linear Association	6,391	1	,011
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου 2, το 40,8% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι η αύξηση του τοπικού εισοδήματος δεν επηρεάζεται ή επηρεάζεται λίγο σε σχέση με το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα και τη λειτουργιά του, από τους οποίους το 14,7% είναι γυναίκες και το 26,1% είναι άνδρες. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος αυτήν την άποψη αυξάνεται στην περίπτωση των ανδρών (45,5%), σε αντίθεση με τις γυναίκες (34,5%).

Το Pearson Chi-Square είναι 6,408 με sig = 0.041 < 0.05, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 3: Φύλο - Ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας-απασχόληση λόγω του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα και της λειτουργιάς του

Crosstab

			Ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας- απασχόληση (glabor)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
Φύλο	Γυναίκα	Count	68	50	53	171
		% Συχνότητα Φύλο	39,8%	29,2%	31,0%	100,0%
		% μεταξύ glabor	36,6%	44,2%	51,5%	42,5%
		% επί του Συνόλου	16,9%	12,4%	13,2%	42,5%
	Άνδρας	Count	118	63	50	231
		% μεταξύ Φύλο	51,1%	27,3%	21,6%	100,0%
		% μεταξύ glabor	63,4%	55,8%	48,5%	57,5%
		% επί του Συνόλου	29,4%	15,7%	12,4%	57,5%
Σύνολο		Count	186	113	103	402
		% μεταξύ Φύλο	46,3%	28,1%	25,6%	100,0%
		% μεταξύ glabor	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	46,3%	28,1%	25,6%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,207[a]	2	,045
Likelihood Ratio	6,205	2	,045
Linear-by-Linear Association	6,190	1	,013
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου 3, το 46,3% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι η ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας – απασχόλησης δεν επηρεάζεται ή επηρεάζεται λίγο σε σχέση με το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα και τη λειτουργιά του, από τους οποίους το 16,9% είναι γυναίκες και το 29,4% είναι άνδρες. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος αυτήν την άποψη αυξάνεται στην περίπτωση των ανδρών (51,1%), σε αντίθεση με τις γυναίκες (39,8%).

Το Pearson Chi-Square είναι 6,207 με sig = 0.045 < 0.05, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 4: Φύλο – Αίσθηση ασφάλειας της Μαρίνας της Βουλιαγμένης

Crosstab

			Αίσθηση ασφάλειας της Μαρίνας της Βουλιαγμένης (gsafe)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
Φύλο	Γυναίκα	Count	27	74	70	171
		% μεταξύ Φύλο	15,8%	43,3%	40,9%	100,0%
		% μεταξύ gsafe	28,1%	45,4%	49,0%	42,5%
		% επί του Συνόλου	6,7%	18,4%	17,4%	42,5%
	Άνδρας	Count	69	89	73	231
		% μεταξύ Φύλο	29,9%	38,5%	31,6%	100,0%
		% μεταξύ gsafe	71,9%	54,6%	51,0%	57,5%
		% επί του Συνόλου	17,2%	22,1%	18,2%	57,5%
Σύνολο		Count	96	163	143	402
		% μεταξύ Φύλο	23,9%	40,5%	35,6%	100,0%
		% μεταξύ gsafe	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	23,9%	40,5%	35,6%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,111[a]	2	,004
Likelihood Ratio	11,468	2	,003
Linear-by-Linear Association	9,251	1	,002
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου 4, το 40,5% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι η Μαρίνα της Βουλιαγμένης παρέχει μέτρια αίσθηση της ασφάλειας, από τους οποίους το 18,4% είναι γυναίκες και το 22,1% είναι άνδρες. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος αυτήν την άποψη αυξάνεται στην περίπτωση των γυναικών (43,3%), σε αντίθεση με τους άνδρες (38,5%).

Το Pearson Chi-Square είναι 11,111 με sig = 0.004 < 0.01, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 5: Φύλο – Αισθητική χώρων της Μαρίνας της Βουλιαγμένης

Crosstab

			Αισθητική χώρων της Μαρίνας της Βουλιαγμένης (gaesthet)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
Φύλο	Γυναίκα	Count	26	86	59	171
		% μεταξύ Φύλο	15,2%	50,3%	34,5%	100,0%
		% μεταξύ gaesthet	25,2%	48,0%	49,2%	42,5%
		% επί του Συνόλου	6,5%	21,4%	14,7%	42,5%
	Άνδρας	Count	77	93	61	231
		% μεταξύ Φύλο	33,3%	40,3%	26,4%	100,0%
		% μεταξύ gaesthet	74,8%	52,0%	50,8%	57,5%
		% επί του Συνόλου	19,2%	23,1%	15,2%	57,5%
Σύνολο		Count	103	179	120	402
		% μεταξύ Φύλο	25,6%	44,5%	29,9%	100,0%
		% μεταξύ gaesthet	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	25,6%	44,5%	29,9%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16,983[a]	2	,000
Likelihood Ratio	17,720	2	,000
Linear-by-Linear Association	12,191	1	,000
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου 5, το 44,5% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι η Μαρίνα της Βουλιαγμένης παρέχει μέτρια αισθητική των χώρων, από τους οποίους το 21,4% είναι γυναίκες και το 23,1% είναι άνδρες. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος αυτήν την άποψη αυξάνεται στην περίπτωση των γυναικών (50,3%), σε αντίθεση με τους άνδρες (40,3%).

Το Pearson Chi-Square είναι 16,983 με sig = 0.000 < 0.01, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 6: Φύλο – Αύξηση των τοπικών επενδύσεων λόγω των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων της Βούλας και των λειτουργιών τους

Crosstab

			Αύξηση των τοπικών επενδύσεων λόγω των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων της Βούλας και των λειτουργιών τους (linvest)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
Φύλο	Γυναίκα	Count	96	61	14	171
		% μεταξύ Φύλο	56,1%	35,7%	8,2%	100,0%
		% μεταξύ rec_linvest	36,0%	56,0%	53,8%	42,5%
		% επί του Συνόλου	23,9%	15,2%	3,5%	42,5%
	Άνδρας	Count	171	48	12	231
		% μεταξύ Φύλο	74,0%	20,8%	5,2%	100,0%
		% μεταξύ rec_linvest	64,0%	44,0%	46,2%	57,5%
		% επί του Συνόλου	42,5%	11,9%	3,0%	57,5%
Σύνολο		Count	267	109	26	402
		% μεταξύ Φύλο	66,4%	27,1%	6,5%	100,0%
		% μεταξύ rec_linvest	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	66,4%	27,1%	6,5%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,131[a]	2	,001
Likelihood Ratio	14,073	2	,001
Linear-by-Linear Association	11,564	1	,001
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου 6, το 66,4% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι η αύξηση των τοπικών επενδύσεων δεν επηρεάζεται ή επηρεάζεται λίγο σε σχέση με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα και της λειτουργιά τους, από τους οποίους το 23,9% είναι γυναίκες και το 42,5% είναι άνδρες. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος αυτήν την άποψη αυξάνεται στην περίπτωση των ανδρών (74%), σε αντίθεση με τις γυναίκες (56,1%).

Το Pearson Chi-Square είναι 14,131 με sig = 0.001 < 0.01, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 7: Φύλο – Περιβαλλοντική ρύπανση εξαιτίας της λειτουργίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης

Crosstab

			Περιβαλλοντική ρύπανση εξαιτίας της λειτουργίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης (lenviron)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
Φύλο	Γυναίκα	Count	131	27	13	171
		% μεταξύ Φύλο	76,6%	15,8%	7,6%	100,0%
		% μεταξύ lenviron	39,7%	49,1%	76,5%	42,5%
		% επί του Συνόλου	32,6%	6,7%	3,2%	42,5%
	Άνδρας	Count	199	28	4	231
		% μεταξύ Φύλο	86,1%	12,1%	1,7%	100,0%
		% μεταξύ lenviron	60,3%	50,9%	23,5%	57,5%
		% επί του Συνόλου	49,5%	7,0%	1,0%	57,5%
Σύνολο		Count	330	55	17	402
		% μεταξύ Φύλο	82,1%	13,7%	4,2%	100,0%
		% μεταξύ lenviron	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	82,1%	13,7%	4,2%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10,064[a]	2	,007
Likelihood Ratio	10,159	2	,006
Linear-by-Linear Association	9,058	1	,003
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου 7, το 82,1% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι η περιβαλλοντική ρύπανση δεν προκαλείται ή προκαλείται λίγο, εξαιτίας της λειτουργίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης, από τους οποίους το 32,6% είναι γυναίκες και το 49,5% είναι άνδρες. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος αυτήν την άποψη αυξάνεται στην περίπτωση των ανδρών (86,1%), σε αντίθεση με τις γυναίκες (76,6%).

Το Pearson Chi-Square είναι 10,064 με sig = 0.007 < 0.01, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 8: Ηλικία – Χρήση του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα

Crosstab

			Έχετε κάνει ποτέ χρήση του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα (rharbuse)		
			ΟΧΙ	ΝΑΙ	Σύνολο
age	18-30 ετών	Count	48	19	67
		% μεταξύ age	71,6%	28,4%	100,0%
		% μεταξύ rharbuse	18,0%	14,1%	16,7%
		% επί του Συνόλου	11,9%	4,7%	16,7%
	31-45 ετών	Count	103	72	175
		% μεταξύ age	58,9%	41,1%	100,0%
		% μεταξύ rharbuse	38,6%	53,3%	43,5%
		% επί του Συνόλου	25,6%	17,9%	43,5%
	46-60 ετών	Count	82	30	112
		% μεταξύ age	73,2%	26,8%	100,0%
		% μεταξύ rharbuse	30,7%	22,2%	27,9%
		% επί του Συνόλου	20,4%	7,5%	27,9%
	πάνω από 60 ετών	Count	34	14	48
		% μεταξύ age	70,8%	29,2%	100,0%
		% μεταξύ rharbuse	12,7%	10,4%	11,9%
		% επί του Συνόλου	8,5%	3,5%	11,9%
Σύνολο		Count	267	135	402
		% μεταξύ age	66,4%	33,6%	100,0%
		% μεταξύ rharbuse	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	66,4%	33,6%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,044[a]	3	,045
Likelihood Ratio	8,028	3	,045
Linear-by-Linear Association	,970	1	,325
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου 8, το 66,4% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι δεν έχει κάνει χρήση του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα, από τους οποίους το 11,9% έχει ηλικία από 18 έως 30 ετών, το 25.6% έχει ηλικία από 31 έως 45 ετών, το 20,4% έχει ηλικία από 46 έως 60 ετών και το 8,5% έχει ηλικία πάνω από 60 ετών. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να μην έχει κάποιος κάνει χρήση του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα, αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι από 46 έως 60 ετών (73,2%), σε σχέση με αυτούς που είναι από 31 έως 45 ετών (58,9%).

Το Pearson Chi-Square είναι 8,044 με sig = 0.045 < 0.05, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 9: Ηλικία – Αύξηση των τοπικών επενδύσεων σε σχέση με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης και τη λειτουργιά της

Crosstab

			Αύξηση των τοπικών επενδύσεων (ginvest)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
age	18-30 ετών	Count	27	24	16	67
		% μεταξύ age	40,3%	35,8%	23,9%	100,0%
		% μεταξύ ginvest	13,9%	21,1%	17,0%	16,7%
		% επί του Συνόλου	6,7%	6,0%	4,0%	16,7%
	31-45 ετών	Count	80	49	46	175
		% μεταξύ rec_age	45,7%	28,0%	26,3%	100,0%
		% μεταξύ ginvest	41,2%	43,0%	48,9%	43,5%
		% επί του Συνόλου	19,9%	12,2%	11,4%	43,5%
	46-60 ετών	Count	51	38	23	112
		% μεταξύ age	45,5%	33,9%	20,5%	100,0%
		% μεταξύ ginvest	26,3%	33,3%	24,5%	27,9%
		% επί του Συνόλου	12,7%	9,5%	5,7%	27,9%
	πάνω από 60 ετών	Count	36	3	9	48
		% μεταξύ age	75,0%	6,3%	18,8%	100,0%
		% μεταξύ ginvest	18,6%	2,6%	9,6%	11,9%
		% επί του Συνόλου	9,0%	,7%	2,2%	11,9%
Σύνολο		Count	194	114	94	402
		% μεταξύ age	48,3%	28,4%	23,4%	100,0%
		% μεταξύ ginvest	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	48,3%	28,4%	23,4%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20,688[a]	6	,002
Likelihood Ratio	23,436	6	,001
Linear-by-Linear Association	6,117	1	,013
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου 9, το 48,3% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι οι τοπικές επενδύσεις δεν επηρεάζονται ή επηρεάζονται λίγο σε σχέση με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης και τη λειτουργιά της, από τους οποίους το 6,7% έχει ηλικία από 18 έως 30 ετών, το 19,9% έχει ηλικία από 31 έως 45 ετών, το 12,7% έχει ηλικία από 46 έως 60 ετών και το 9% έχει ηλικία πάνω από 60 ετών. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να μην επηρεάζονται ή να επηρεάζονται λίγο οι τοπικές επενδύσεις σε σχέση με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης και τη λειτουργιά της αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι πάνω από 60 ετών (75%) σε σχέση με τις μικρότερες ηλικίες.

Το Pearson Chi-Square είναι 20,688 με sig = 0.002 < 0.01, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 10: Ηλικία – Σύνδεση της Τοπικής Κουλτούρας του πληθυσμού με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης

Crosstab

			Κατά τη γνώμη σας η Τοπική Κουλτούρα του πληθυσμού είναι συνδεδεμένη με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης; (gmarcul)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
age	18-30 ετών	Count	26	13	28	67
		% μεταξύ age	38,8%	19,4%	41,8%	100,0%
		% μεταξύ gmarcul	16,5%	11,5%	21,4%	16,7%
		% επί του Συνόλου	6,5%	3,2%	7,0%	16,7%
	31-45 ετών	Count	59	45	71	175
		% μεταξύ age	33,7%	25,7%	40,6%	100,0%
		% μεταξύ gmarcul	37,3%	39,8%	54,2%	43,5%
		% επί του Συνόλου	14,7%	11,2%	17,7%	43,5%
	46-60 ετών	Count	43	42	27	112
		% μεταξύ age	38,4%	37,5%	24,1%	100,0%
		% μεταξύ gmarcul	27,2%	37,2%	20,6%	27,9%
		% επί του Συνόλου	10,7%	10,4%	6,7%	27,9%
	πάνω από 60 ετών	Count	30	13	5	48
		% μεταξύ age	62,5%	27,1%	10,4%	100,0%
		% μεταξύ gmarcul	19,0%	11,5%	3,8%	11,9%
		% επί του Συνόλου	7,5%	3,2%	1,2%	11,9%
Σύνολο		Count	158	113	131	402
		% μεταξύ age	39,3%	28,1%	32,6%	100,0%
		% μεταξύ gmarcul	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	39,3%	28,1%	32,6%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	28,562[a]	6	,000
Likelihood Ratio	30,013	6	,000
Linear-by-Linear Association	14,876	1	,000
N of Valid Cases	402		

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 13,49.

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου 10, το 39,3% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι η τοπική κουλτούρα του πληθυσμού δεν είναι ή είναι λίγο συνδεδεμένη με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης, από τους οποίους το 6,5% έχει ηλικία από 18 έως 30 ετών, το 14,7% έχει ηλικία από 31 έως 45 ετών, το 10,7% έχει ηλικία από 46 έως 60 ετών και το 7,5% έχει ηλικία πάνω από 60 ετών. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να μην επηρεάζεται ή να επηρεάζεται λίγο η τοπική κουλτούρα του πληθυσμού σε σχέση με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι πάνω από 60 ετών (62,5%) σε σχέση με τις μικρότερες ηλικίες.

Το Pearson Chi-Square είναι 28,562 με sig = 0.000 < 0.01, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 11: Ηλικία – Κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής σε σχέση με τη λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης

Crosstab

			Κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής σε σχέση με τη λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης (gsocdegr)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
age	18-30 ετών	Count	49	10	8	67
		% μεταξύ age	73,1%	14,9%	11,9%	100,0%
		% μεταξύ gsocdegr	13,9%	31,3%	47,1%	16,7%
		% επί του Συνόλου	12,2%	2,5%	2,0%	16,7%
	31-45 ετών	Count	160	13	2	175
		% μεταξύ age	91,4%	7,4%	1,1%	100,0%
		% μεταξύ gsocdegr	45,3%	40,6%	11,8%	43,5%
		% επί του Συνόλου	39,8%	3,2%	,5%	43,5%
	46-60 ετών	Count	103	5	4	112
		% μεταξύ age	92,0%	4,5%	3,6%	100,0%
		% μεταξύ gsocdegr	29,2%	15,6%	23,5%	27,9%
		% επί του Συνόλου	25,6%	1,2%	1,0%	27,9%
	πάνω από 60 ετών	Count	41	4	3	48
		% μεταξύ age	85,4%	8,3%	6,3%	100,0%
		% μεταξύ gsocdegr	11,6%	12,5%	17,6%	11,9%
		% επί του Συνόλου	10,2%	1,0%	,7%	11,9%
Σύνολο		Count	353	32	17	402
		% μεταξύ age	87,8%	8,0%	4,2%	100,0%
		% μεταξύ gsocdegr	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	87,8%	8,0%	4,2%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21,970[a]	6	,001
Likelihood Ratio	19,974	6	,003
Linear-by-Linear Association	3,648	1	,056
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου 11, το 87,8% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι δεν προκαλείται κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής σε σχέση με τη λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης από τους οποίους το 12,2% έχει ηλικία από 18 έως 30 ετών, το 39,8% έχει ηλικία από 31 έως 45 ετών, το 25,6% έχει ηλικία από 46 έως 60 ετών και το 10,2% έχει ηλικία πάνω από 60 ετών. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να μην προκαλείται ή να προκαλείται μικρή κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής σε σχέση με τη λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι από 46 έως 60 ετών (92%) σε σχέση με τις μικρότερες ηλικίες.

Το Pearson Chi-Square είναι 21,970 με sig = 0.001 < 0.01, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 12: Ηλικία – Αύξηση των τοπικών επενδύσεων λόγω των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων της Βούλας και των λειτουργιών τους

Crosstab

			Αύξηση των τοπικών επενδύσεων λόγω των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων της Βούλας και των λειτουργιών τους (linvest)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
age	18-30 ετών	Count	38	19	10	67
		% μεταξύ age	56,7%	28,4%	14,9%	100,0%
		% μεταξύ linvest	14,2%	17,4%	38,5%	16,7%
		% επί του Συνόλου	9,5%	4,7%	2,5%	16,7%
	31-45 ετών	Count	111	56	8	175
		% μεταξύ age	63,4%	32,0%	4,6%	100,0%
		% μεταξύ linvest	41,6%	51,4%	30,8%	43,5%
		% επί του Συνόλου	27,6%	13,9%	2,0%	43,5%
	46-60 ετών	Count	81	27	4	112
		% μεταξύ age	72,3%	24,1%	3,6%	100,0%
		% μεταξύ linvest	30,3%	24,8%	15,4%	27,9%
		% επί του Συνόλου	20,1%	6,7%	1,0%	27,9%
	πάνω από 60 ετών	Count	37	7	4	48
		% μεταξύ age	77,1%	14,6%	8,3%	100,0%
		% μεταξύ linvest	13,9%	6,4%	15,4%	11,9%
		% επί του Συνόλου	9,2%	1,7%	1,0%	11,9%
Σύνολο		Count	267	109	26	402
		% μεταξύ age	66,4%	27,1%	6,5%	100,0%
		% μεταξύ linvest	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	66,4%	27,1%	6,5%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17,421[a]	6	,008
Likelihood Ratio	16,269	6	,012
Linear-by-Linear Association	7,796	1	,005
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου12, το 66,4% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι η αύξηση των τοπικών επενδύσεων δεν επηρεάζεται ή επηρεάζεται λίγο σε σχέση με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα και της λειτουργιά τους, από τους οποίους το 9,5% έχει ηλικία από 18 έως 30 ετών, το 27,6% έχει ηλικία από 31 έως 45 ετών, το 20,1% έχει ηλικία από 46 έως 60 ετών και το 9,2% έχει ηλικία πάνω από 60 ετών. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος αυτήν την άποψη αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι πάνω από 60 ετών (77,1%), σε σχέση με τις μικρότερες ηλικίες.

Το Pearson Chi-Square είναι 17,421 με sig = 0.008 < 0.01, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 13: Ηλικία – Κυκλοφοριακό πρόβλημα εξαιτίας της λειτουργίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης

Crosstab

			Κυκλοφοριακό πρόβλημα εξαιτίας της λειτουργίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης (Itraff)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
age	18-30 ετών	Count	48	15	4	67
		% μεταξύ age	71,6%	22,4%	6,0%	100,0%
		% μεταξύ traff	14,5%	28,8%	21,1%	16,7%
		% επί του Συνόλου	11,9%	3,7%	1,0%	16,7%
	31-45 ετών	Count	151	15	9	175
		% μεταξύ age	86,3%	8,6%	5,1%	100,0%
		% μεταξύ traff	45,6%	28,8%	47,4%	43,5%
		% επί του Συνόλου	37,6%	3,7%	2,2%	43,5%
	46-60 ετών	Count	94	12	6	112
		% μεταξύ age	83,9%	10,7%	5,4%	100,0%
		% μεταξύ traff	28,4%	23,1%	31,6%	27,9%
		% επί του Συνόλου	23,4%	3,0%	1,5%	27,9%
	πάνω από 60 ετών	Count	38	10	0	48
		% μεταξύ age	79,2%	20,8%	,0%	100,0%
		% μεταξύ traff	11,5%	19,2%	,0%	11,9%
		% επί του Συνόλου	9,5%	2,5%	,0%	11,9%
Σύνολο		Count	331	52	19	402
		% μεταξύ age	82,3%	12,9%	4,7%	100,0%
		% μεταξύ traff	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	82,3%	12,9%	4,7%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13,948[a]	6	,030
Likelihood Ratio	15,408	6	,017
Linear-by-Linear Association	1,291	1	,256
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου13, το 82,3% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα δεν επηρεάζεται ή επηρεάζεται λίγο εξαιτίας της λειτουργίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης, από τους οποίους το 11,9% έχει ηλικία από 18 έως 30 ετών, το 37,6% έχει ηλικία από 31 έως 45 ετών, το 23,4% έχει ηλικία από 46 έως 60 ετών και το 9,5% έχει ηλικία πάνω από 60 ετών. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος αυτήν την άποψη αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι από 46 έως 60 ετών (83,9%), σε σχέση με τις μικρότερες ηλικίες.

Το Pearson Chi-Square είναι 13,948 με sig = 0.030 < 0.05, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 14: Ηλικία – Συμβάσεις Παραχώρησης ως μέσο συμβολής στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης

Crosstab

			Συμβάσεις Παραχώρησης ως μέσο συμβολής στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης (concont)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Σύνολο
age	18-30 ετών	Count	17	24	26	67
		% μεταξύ age	25,4%	35,8%	38,8%	100,0%
		% μεταξύ concont	10,1%	26,1%	18,4%	16,7%
		% επί του Συνόλου	4,2%	6,0%	6,5%	16,7%
	31-45 ετών	Count	70	34	71	175
		% μεταξύ age	40,0%	19,4%	40,6%	100,0%
		% μεταξύ concont	41,4%	37,0%	50,4%	43,5%
		% επί του Συνόλου	17,4%	8,5%	17,7%	43,5%
	46-60 ετών	Count	53	31	28	112
		% μεταξύ age	47,3%	27,7%	25,0%	100,0%
		% μεταξύ concont	31,4%	33,7%	19,9%	27,9%
		% επί του Συνόλου	13,2%	7,7%	7,0%	27,9%
	πάνω από 60 ετών	Count	29	3	16	48
		% μεταξύ age	60,4%	6,3%	33,3%	100,0%
		% μεταξύ concont	17,2%	3,3%	11,3%	11,9%
		% επί του Συνόλου	7,2%	,7%	4,0%	11,9%
Σύνολο		Count	169	92	141	402
		% μεταξύ age	42,0%	22,9%	35,1%	100,0%
		% μεταξύ concont	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% επί του Συνόλου	42,0%	22,9%	35,1%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26,996[a]	6	,000
Likelihood Ratio	29,158	6	,000
Linear-by-Linear Association	10,194	1	,001
N of Valid Cases	402		

Όπως φαίνεται στον πίνακα διπλής εισόδου14, το 42% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι οι συμβάσεις παραχώρησης δεν μπορούν να συμβάλουν ή συμβάλουν λίγο στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης**,** από τους οποίους το 4,2% έχει ηλικία από 18 έως 30 ετών, το 17,4% έχει ηλικία από 31 έως 45 ετών, το 13,2% έχει ηλικία από 46 έως 60 ετών και το 7,2% έχει ηλικία πάνω από 60 ετών. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος αυτήν την άποψη αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι πάνω από 60 ετών (60,4%), σε σχέση με τις μικρότερες ηλικίες.

Το Pearson Chi-Square είναι 26,996 με sig = 0.000 < 0.01, οπότε απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ότι οι δυο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 15: Μορφωτικό επίπεδο – Η συμβολή της μαρίνας Βουλιαγμένης στην τόνωση της τοπικής οικονομίας

Crosstab

			Πιστεύετε ότι η μαρίνα Βουλιαγμένης τονώνει την τοπική οικονομία (gmareco)		
			ΟΧΙ	ΝΑΙ	Total
education	καθόλου σχολείο	Count	1	0	1
		% within education	100,0%	,0%	100,0%
		% within gmareco	,9%	,0%	,2%
		% of Total	,2%	,0%	,2%
	υποχρεωτική εκπαίδευση	Count	7	4	11
		% within education	63,6%	36,4%	100,0%
		% within gmareco	6,6%	1,4%	2,7%
		% of Total	1,7%	1,0%	2,7%
	δευτεροβάθμια εκπαίδευση	Count	21	115	136
		% within education	15,4%	84,6%	100,0%
		% within gmareco	19,8%	38,9%	33,8%
		% of Total	5,2%	28,6%	33,8%
	τριτοβάθμια εκπαίδευση	Count	63	132	195
		% within education	32,3%	67,7%	100,0%
		% within gmareco	59,4%	44,6%	48,5%
		% of Total	15,7%	32,8%	48,5%
	μεταπτυχιακό	Count	7	41	48
		% within education	14,6%	85,4%	100,0%
		% within gmareco	6,6%	13,9%	11,9%
		% of Total	1,7%	10,2%	11,9%
	διδακτορικό	Count	7	4	11
		% within education	63,6%	36,4%	100,0%
		% within gmareco	6,6%	1,4%	2,7%
		% of Total	1,7%	1,0%	2,7%
Total		Count	106	296	402
		% within education	26,4%	73,6%	100,0%
		% within gmareco	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	26,4%	73,6%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	33,871[a]	5	,000
Likelihood Ratio	32,672	5	,000
Linear-by-Linear Association	,965	1	,326
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 15, παρατηρούμε ότι η πιθανότητα κάποιος να θεωρεί ότι η μαρίνα Βουλιαγμένης τονώνει την τοπική οικονομία είναι μεγαλύτερη στα άτομα εκείνα τα οποία είναι απόφοιτοι δευτεροβάθμιας (84,6%) και κάτοχοι μεταπτυχιακού (85,4%), ενώ είναι μικρότερη στις υπόλοιπες κατηγορίες μορφωτικού επιπέδου. Αντιθέτως, η πιθανότητα να διαφωνεί ότι με την παραπάνω άποψη είναι μεγαλύτερη στα άτομα που δεν έχουν πάει καθόλου σχολείο (100%), στα άτομα που έχουν εκπληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση (63,6%) και στα άτομα που είναι κάτοχοι διδακτορικού (63,6%).

Το Pearson Chi-Square είναι 33,871 με sig = 0.000 < 0.05, οπότε υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών.

Πίνακας διπλής εισόδου 16: Μορφωτικό επίπεδο – Η ηχορύπανση ως πρόβλημα που δημιουργεί η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης

Crosstab

			Ηχορύπανση (gnoise)			Total
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	
education	καθόλου σχολείο	Count	1	0	0	1
		% within education	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within gnoise	,3%	,0%	,0%	,2%
		% of Total	,2%	,0%	,0%	,2%
	υποχρεωτική εκπαίδευση	Count	9	1	1	11
		% within education	81,8%	9,1%	9,1%	100,0%
		% within gnoise	2,6%	2,2%	7,1%	2,7%
		% of Total	2,2%	,2%	,2%	2,7%
	δευτεροβάθμια εκπαίδευση	Count	124	12	0	136
		% within education	91,2%	8,8%	,0%	100,0%
		% within gnoise	36,3%	26,1%	,0%	33,8%
		% of Total	30,8%	3,0%	,0%	33,8%
	τριτοβάθμια εκπαίδευση	Count	155	31	9	195
		% within education	79,5%	15,9%	4,6%	100,0%
		% within gnoise	45,3%	67,4%	64,3%	48,5%
		% of Total	38,6%	7,7%	2,2%	48,5%
	μεταπτυχιακό	Count	42	2	4	48
		% within education	87,5%	4,2%	8,3%	100,0%
		% within gnoise	12,3%	4,3%	28,6%	11,9%
		% of Total	10,4%	,5%	1,0%	11,9%
	διδακτορικό	Count	11	0	0	11
		% within education	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within gnoise	3,2%	,0%	,0%	2,7%
		% of Total	2,7%	,0%	,0%	2,7%
Total		Count	342	46	14	402
		% within education	85,1%	11,4%	3,5%	100,0%
		% within gnoise	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	85,1%	11,4%	3,5%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19,625[a]	10	,033
Likelihood Ratio	25,271	10	,005
Linear-by-Linear Association	1,334	1	,248
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 16, παρατηρούμε ότι η πιθανότητα κάποιος να θεωρεί ότι η ηχορύπανση από τη λειτουργία της μαρίνας Βουλιαγμένης, δεν δημιουργεί πρόβλημα στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης είναι μεγαλύτερη στα άτομα εκείνα τα οποία δεν έχουν πάει σχολείο, στους απόφοιτους δευτεροβάθμιας (91,2%) και στους κάτοχους διδακτορικού (100%), ενώ είναι μικρότερη στους απόφοιτους τριτοβάθμια (79,5%). Αξιοσημείωτο είναι ότι τα άτομα τα οποία δεν είναι απόφοιτοι πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας ή κάτοχοι διδακτορικού δεν θεωρούν ότι η ηχορύπανση από τη λειτουργία της μαρίνας Βουλιαγμένη δημιουργεί πρόβλημα στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης, καθώς τα ποσοστά που σημειώνονται είναι 0%.

Το Pearson Chi-Square είναι 19,625 με sig = 0.033 < 0.05, οπότε υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών.

Πίνακας διπλής εισόδου 17: Μορφωτικό επίπεδο – Η συμβολή των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων της Βούλας στην τόνωση της τοπικής οικονομίας

Crosstab

			Πιστεύετε ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία (lwaspeco)		
			ΟΧΙ	ΝΑΙ	Total
education	καθόλου σχολείο	Count	1	0	1
		% within education	100,0%	,0%	100,0%
		% within lwaspeco	,7%	,0%	,2%
		% of Total	,2%	,0%	,2%
	υποχρεωτική εκπαίδευση	Count	8	3	11
		% within education	72,7%	27,3%	100,0%
		% within lwaspeco	5,3%	1,2%	2,7%
		% of Total	2,0%	,7%	2,7%
	δευτεροβάθμια εκπαίδευση	Count	44	92	136
		% within education	32,4%	67,6%	100,0%
		% within lwaspeco	29,3%	36,5%	33,8%
		% of Total	10,9%	22,9%	33,8%
	τριτοβάθμια εκπαίδευση	Count	77	118	195
		% within education	39,5%	60,5%	100,0%
		% within lwaspeco	51,3%	46,8%	48,5%
		% of Total	19,2%	29,4%	48,5%
	μεταπτυχιακό	Count	10	38	48
		% within education	20,8%	79,2%	100,0%
		% within lwaspeco	6,7%	15,1%	11,9%
		% of Total	2,5%	9,5%	11,9%
	διδακτορικό	Count	10	1	11
		% within education	90,9%	9,1%	100,0%
		% within lwaspeco	6,7%	,4%	2,7%
		% of Total	2,5%	,2%	2,7%
Total		Count	150	252	402
		% within education	37,3%	62,7%	100,0%
		% within lwaspeco	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	37,3%	62,7%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	28,485[a]	5	,000
Likelihood Ratio	29,538	5	,000
Linear-by-Linear Association	,015	1	,903
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 17, παρατηρείται ότι η πιθανότητα κάποιος να θεωρεί ότι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία είναι μεγαλύτερη στα άτομα εκείνα τα οποία είναι απόφοιτοι δευτεροβάθμιας (67,6%), απόφοιτοι τριτοβάθμιας (60,5%) και κάτοχοι μεταπτυχιακού (79,2%), ενώ είναι μικρότερη στις υπόλοιπες κατηγορίες μορφωτικού

επιπέδου. Αντιθέτως, η πιθανότητα να διαφωνεί ότι με την παραπάνω άποψη αυξάνεται καθώς μειώνεται η εκπαίδευση του ερωτώμενου, με εξαίρεση τους κατόχους διδακτορικού (90,9%).

Το Pearson Chi-Square είναι 28,485 με sig = 0.000 < 0.05, οπότε υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών.

Πίνακας διπλής εισόδου 18: Μορφωτικό επίπεδο – Σύνδεση της τοπικής κουλτούρας του πληθυσμού με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα

Crosstab

			Κατά τη γνώμη σας η τοπική κουλτούρα του πληθυσμού είναι συνδεδεμένη με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα (lwaspcul)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Total
education	καθόλου σχολείο	Count	0	1	0	1
		% within education	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% within lwaspcul	,0%	,8%	,0%	,2%
		% of Total	,0%	,2%	,0%	,2%
	υποχρεωτική εκπαίδευση	Count	10	0	1	11
		% within education	90,9%	,0%	9,1%	100,0%
		% within lwaspcul	5,1%	,0%	1,3%	2,7%
		% of Total	2,5%	,0%	,2%	2,7%
	δευτεροβάθμια εκπαίδευση	Count	62	51	23	136
		% within education	45,6%	37,5%	16,9%	100,0%
		% within lwaspcul	31,5%	40,8%	28,8%	33,8%
		% of Total	15,4%	12,7%	5,7%	33,8%
	τριτοβάθμια εκπαίδευση	Count	103	54	38	195
		% within education	52,8%	27,7%	19,5%	100,0%
		% within lwaspcul	52,3%	43,2%	47,5%	48,5%
		% of Total	25,6%	13,4%	9,5%	48,5%
	μεταπτυχιακό	Count	14	16	18	48
		% within education	29,2%	33,3%	37,5%	100,0%
		% within lwaspcul	7,1%	12,8%	22,5%	11,9%
		% of Total	3,5%	4,0%	4,5%	11,9%
	διδακτορικό	Count	8	3	0	11
		% within education	72,7%	27,3%	,0%	100,0%
		% within lwaspcul	4,1%	2,4%	,0%	2,7%
		% of Total	2,0%	,7%	,0%	2,7%
Total		Count	197	125	80	402
		% within education	49,0%	31,1%	19,9%	100,0%
		% within lwaspcul	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	49,0%	31,1%	19,9%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	29,182[a]	10	,001
Likelihood Ratio	33,157	10	,000
Linear-by-Linear Association	2,173	1	,140
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 18, παρατηρείται ότι η πιθανότητα κάποιος να θεωρεί ότι η τοπική κουλτούρα του πληθυσμού είναι συνδεδεμένη με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα αυξάνεται καθώς αυξάνεται το μορφωτικό επίπεδο των ερωτηθέντων με εξαίρεση τα άτομα τα οποία δεν είναι απόφοιτοι πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης και εκείνους οι οποίοι είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού, καθώς τα ποσοστά που σημείωσαν ήταν 0%.

Το Pearson Chi-Square είναι 29,182 με sig = 0.001 < 0.05, οπότε υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών.

Πίνακας διπλής εισόδου 19: Μορφωτικό επίπεδο – Κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής ως πρόβλημα που δημιουργεί η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης

Crosstab

			Κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής (lsocdegr)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Total
education	καθόλου σχολείο	Count	1	0	0	1
		% within education	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within lsocdegr	,3%	,0%	,0%	,2%
		% of Total	,2%	,0%	,0%	,2%
	υποχρεωτική εκπαίδευση	Count	9	0	2	11
		% within education	81,8%	,0%	18,2%	100,0%
		% within lsocdegr	2,5%	,0%	20,0%	2,7%
		% of Total	2,2%	,0%	,5%	2,7%
	δευτεροβάθμια εκπαίδευση	Count	126	8	2	136
		% within education	92,6%	5,9%	1,5%	100,0%
		% within lsocdegr	35,1%	24,2%	20,0%	33,8%
		% of Total	31,3%	2,0%	,5%	33,8%
	τριτοβάθμια εκπαίδευση	Count	174	18	3	195
		% within education	89,2%	9,2%	1,5%	100,0%
		% within lsocdegr	48,5%	54,5%	30,0%	48,5%
		% of Total	43,3%	4,5%	,7%	48,5%
	μεταπτυχιακό	Count	38	7	3	48
		% within education	79,2%	14,6%	6,3%	100,0%
		% within lsocdegr	10,6%	21,2%	30,0%	11,9%
		% of Total	9,5%	1,7%	,7%	11,9%
	διδακτορικό	Count	11	0	0	11
		% within education	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within lsocdegr	3,1%	,0%	,0%	2,7%
		% of Total	2,7%	,0%	,0%	2,7%
Total		Count	359	33	10	402
		% within education	89,3%	8,2%	2,5%	100,0%
		% within lsocdegr	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	89,3%	8,2%	2,5%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21,548[a]	10	,018
Likelihood Ratio	16,396	10	,089
Linear-by-Linear Association	,583	1	,445
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 19, παρατηρούμε ότι η πιθανότητα κάποιος να θεωρεί ότι υπάρχει κοινωνική υποβάθμιση στην περιοχή λόγω της λειτουργίας της μαρίνας Βουλιαγμένης, και δημιουργεί πρόβλημα στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης είναι μεγαλύτερη στα άτομα υποχρεωτικής εκπαίδευσης (18,3%) και στους κατόχους μεταπτυχιακού (6,3%), ενώ είναι μικρότερη στους απόφοιτους δευτεροβάθμιας (1,5%) και τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (79,5%). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η πιθανότητα κάποιος να συμφωνεί με την παραπάνω άποψη είναι 0% στις περιπτώσεις όπου κάποιος δεν έχει πάει καθόλου σχολείο ή είναι κάτοχος διδακτορικού.

Το Pearson Chi-Square είναι 21,548 με sig = 0.018 < 0.05, οπότε υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών.

Πίνακας διπλής εισόδου 20: Μορφωτικό επίπεδο – Συμβολή του Δήμου Βάρης – Βούλας - Βουλιαγμένης στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης μέσω των συμβάσεων παραχώρησης

Crosstab

			Συμβάσεις Παραχώρησης (concont)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Total
education	καθόλου σχολείο	Count	1	0	0	1
		% within education	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within concont	,6%	,0%	,0%	,2%
		% of Total	,2%	,0%	,0%	,2%
	υποχρεωτική εκπαίδευση	Count	8	1	2	11
		% within education	72,7%	9,1%	18,2%	100,0%
		% within concont	4,7%	1,1%	1,4%	2,7%
		% of Total	2,0%	,2%	,5%	2,7%
	δευτεροβάθμια εκπαίδευση	Count	51	36	49	136
		% within education	37,5%	26,5%	36,0%	100,0%
		% within concont	30,2%	39,1%	34,8%	33,8%
		% of Total	12,7%	9,0%	12,2%	33,8%
	τριτοβάθμια εκπαίδευση	Count	91	42	62	195
		% within education	46,7%	21,5%	31,8%	100,0%
		% within concont	53,8%	45,7%	44,0%	48,5%
		% of Total	22,6%	10,4%	15,4%	48,5%
	μεταπτυχιακό	Count	9	11	28	48
		% within education	18,8%	22,9%	58,3%	100,0%
		% within concont	5,3%	12,0%	19,9%	11,9%
		% of Total	2,2%	2,7%	7,0%	11,9%
	διδακτορικό	Count	9	2	0	11
		% within education	81,8%	18,2%	,0%	100,0%

	% within concont	5,3%	2,2%	,0%	2,7%
	% of Total	2,2%	,5%	,0%	2,7%
Total	Count	169	92	141	402
	% within education	42,0%	22,9%	35,1%	100,0%
	% within concont	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% of Total	42,0%	22,9%	35,1%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	30,565[a]	10	,001
Likelihood Ratio	34,264	10	,000
Linear-by-Linear Association	,680	1	,410
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 20, παρατηρείται ότι η πιθανότητα κάποιος να υποστηρίζει ότι ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης μπορεί να συμβάλει στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης μέσω της παραχώρησης συμβάσεων είναι μεγαλύτερη στα άτομα εκείνα τα οποία είναι απόφοιτοι δευτεροβάθμιας (36%), τριτοβάθμιας (31,8%) και κάτοχοι μεταπτυχιακού (58,3%). Αντιθέτως, η πιθανότητα κάποιος να διαφωνεί ότι με την παραπάνω άποψη αυξάνεται κυρίως στις κατηγορίες «καθόλου εκπαίδευση» (100%), «υποχρεωτική εκπαίδευση» (72,7%) και «διδακτορικό» (81,8%).

Το Pearson Chi-Square είναι 30,565 με sig = 0.001 < 0.05, οπότε υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών.

Πίνακας διπλής εισόδου 21: Επάγγελμα – Η συμβολή των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων της Βούλας στην τόνωση της τοπικής οικονομίας

Crosstab

			Πιστεύετε ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία (Iwaspeco)		
			ΟΧΙ	ΝΑΙ	Total
Job	δημόσιος υπάλληλος	Count	48	117	165
		% within Job	29,1%	70,9%	100,0%
		% within Iwaspeco	32,0%	46,4%	41,0%
		% of Total	11,9%	29,1%	41,0%
	ιδιωτικός υπάλληλος	Count	35	57	92
		% within Job	38,0%	62,0%	100,0%
		% within Iwaspeco	23,3%	22,6%	22,9%
		% of Total	8,7%	14,2%	22,9%
	ελεύθερος επαγγελματίας	Count	35	32	67
		% within Job	52,2%	47,8%	100,0%
		% within Iwaspeco	23,3%	12,7%	16,7%
		% of Total	8,7%	8,0%	16,7%
	ψαράς	Count	3	3	6
		% within Job	50,0%	50,0%	100,0%
		% within Iwaspeco	2,0%	1,2%	1,5%
		% of Total	,7%	,7%	1,5%
	αγρότης-κτηνοτρόφος	Count	0	3	3
		% within Job	,0%	100,0%	100,0%

		% within Iwaspeco	,0%	1,2%	,7%
		% of Total	,0%	,7%	,7%
	μαθητής-φοιτητής	Count	4	8	12
		% within Job	33,3%	66,7%	100,0%
		% within Iwaspeco	2,7%	3,2%	3,0%
		% of Total	1,0%	2,0%	3,0%
	συνταξιούχος	Count	22	11	33
		% within Job	66,7%	33,3%	100,0%
		% within Iwaspeco	14,7%	4,4%	8,2%
		% of Total	5,5%	2,7%	8,2%
	άνεργος	Count	3	21	24
		% within Job	12,5%	87,5%	100,0%
		% within Iwaspeco	2,0%	8,3%	6,0%
		% of Total	,7%	5,2%	6,0%
Total		Count	150	252	402
		% within Job	37,3%	62,7%	100,0%
		% within Iwaspeco	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	37,3%	62,7%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	31,924[a]	7	,000
Likelihood Ratio	33,483	7	,000
Linear-by-Linear Association	2,291	1	,130
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 21, το 62,7% των ερωτηθέντων συμφωνεί ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία, από τους οποίους το 29,1% είναι δημόσιοι υπάλληλοι, το 14,2% είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι, το 8% είναι ελεύθεροι επαγγελματίες, το 0,7% είναι ψαράδες, το 0,7% είναι αγρότες/κτηνοτρόφοι, το 2% είναι μαθητές/φοιτητές, το 2,7% είναι συνταξιούχοι, και το 5,2% είναι άνεργοι. Οι συνταξιούχοι, οι ελεύθεροι επαγγελματίες και οι ψαράδες έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να διαφωνούν με την παραπάνω άποψη (66,7%, 52,2% και 50% αντίστοιχα).

Το Pearson Chi-Square είναι 31,924 με sig = 0.000 < 0.05, οπότε υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών.

Πίνακας διπλής εισόδου 22: Επάγγελμα – Η αύξηση του τοπικού εισοδήματος, ως παράγοντας που επηρεάζεται από τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα και τη λειτουργιά του

Crosstab

			Αύξηση του τοπικού εισοδήματος (lincom)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Total
Job	δημόσιος υπάλληλος	Count	94	52	19	165
		% within Job	57,0%	31,5%	11,5%	100,0%
		% within lincom	36,7%	48,1%	50,0%	41,0%
		% of Total	23,4%	12,9%	4,7%	41,0%
	ιδιωτικός υπάλληλος	Count	60	28	4	92
		% within Job	65,2%	30,4%	4,3%	100,0%
		% within lincom	23,4%	25,9%	10,5%	22,9%
		% of Total	14,9%	7,0%	1,0%	22,9%
	ελεύθερος επαγγελματίας	Count	48	12	7	67
		% within Job	71,6%	17,9%	10,4%	100,0%
		% within lincom	18,8%	11,1%	18,4%	16,7%
		% of Total	11,9%	3,0%	1,7%	16,7%
	ψαράς	Count	4	2	0	6
		% within Job	66,7%	33,3%	,0%	100,0%
		% within lincom	1,6%	1,9%	,0%	1,5%
		% of Total	1,0%	,5%	,0%	1,5%
	αγρότης-κτηνοτρόφος	Count	0	3	0	3
		% within Job	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% within lincom	,0%	2,8%	,0%	,7%
		% of Total	,0%	,7%	,0%	,7%
	μαθητής-φοιτητής	Count	12	0	0	12
		% within Job	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within lincom	4,7%	,0%	,0%	3,0%
		% of Total	3,0%	,0%	,0%	3,0%
	συνταξιούχος	Count	27	2	4	33
		% within Job	81,8%	6,1%	12,1%	100,0%
		% within lincom	10,5%	1,9%	10,5%	8,2%
		% of Total	6,7%	,5%	1,0%	8,2%
	άνεργος	Count	11	9	4	24
		% within Job	45,8%	37,5%	16,7%	100,0%
		% within lincom	4,3%	8,3%	10,5%	6,0%
		% of Total	2,7%	2,2%	1,0%	6,0%
Total		Count	256	108	38	402
		% within Job	63,7%	26,9%	9,5%	100,0%
		% within lincom	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	63,7%	26,9%	9,5%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	35,462[a]	14	,001
Likelihood Ratio	42,586	14	,000
Linear-by-Linear Association	,855	1	,355
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 22, μόνο το 9% των ερωτηθέντων συμφωνεί ότι αύξηση του τοπικού εισοδήματος, ως παράγοντας που επηρεάζεται από τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα, από τους οποίους το 4,7% είναι

δημόσιοι υπάλληλοι, το 1% ιδιωτικοί υπάλληλοι, το 1,7% ελεύθεροι επαγγελματίες, το 1% συνταξιούχοι, και το 1% είναι άνεργοι. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι δεν υπάρχει καμία πιθανότητα κάποιος που είναι ψαράς (0%), αγρότης/κτηνοτρόφος (0%), και μαθητής/φοιτητής (0%) να συμφωνεί με την παραπάνω άποψη.

Το Pearson Chi-Square είναι 35,462 με sig = 0.001 < 0.05, οπότε υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών.

Πίνακας διπλής εισόδου 23: Επάγγελμα – Ικανοποίηση από την πρόσβαση μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις της Βούλας

Crosstab

			Πρόσβαση μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς (ltransp)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Total
Job	δημόσιος υπάλληλος	Count	48	65	52	165
		% within Job	29,1%	39,4%	31,5%	100,0%
		% within ltransp	34,5%	43,9%	45,2%	41,0%
		% of Total	11,9%	16,2%	12,9%	41,0%
	ιδιωτικός υπάλληλος	Count	33	30	29	92
		% within Job	35,9%	32,6%	31,5%	100,0%
		% within ltransp	23,7%	20,3%	25,2%	22,9%
		% of Total	8,2%	7,5%	7,2%	22,9%
	ελεύθερος επαγγελματίας	Count	38	18	11	67
		% within Job	56,7%	26,9%	16,4%	100,0%
		% within ltransp	27,3%	12,2%	9,6%	16,7%
		% of Total	9,5%	4,5%	2,7%	16,7%
	ψαράς	Count	4	0	2	6
		% within Job	66,7%	,0%	33,3%	100,0%
		% within ltransp	2,9%	,0%	1,7%	1,5%
		% of Total	1,0%	,0%	,5%	1,5%
	αγρότης-κτηνοτρόφος	Count	0	3	0	3
		% within Job	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% within ltransp	,0%	2,0%	,0%	,7%
		% of Total	,0%	,7%	,0%	,7%
	μαθητής-φοιτητής	Count	1	4	7	12
		% within Job	8,3%	33,3%	58,3%	100,0%
		% within ltransp	,7%	2,7%	6,1%	3,0%
		% of Total	,2%	1,0%	1,7%	3,0%
	συνταξιούχος	Count	9	14	10	33
		% within Job	27,3%	42,4%	30,3%	100,0%
		% within ltransp	6,5%	9,5%	8,7%	8,2%
		% of Total	2,2%	3,5%	2,5%	8,2%
	άνεργος	Count	6	14	4	24
		% within Job	25,0%	58,3%	16,7%	100,0%
		% within ltransp	4,3%	9,5%	3,5%	6,0%
		% of Total	1,5%	3,5%	1,0%	6,0%
Total		Count	139	148	115	402
		% within Job	34,6%	36,8%	28,6%	100,0%
		% within ltransp	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	34,6%	36,8%	28,6%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	38,764[a]	14	,000
Likelihood Ratio	40,819	14	,000
Linear-by-Linear Association	,001	1	,971
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 23, το 28,6% των ερωτηθέντων είναι ικανοποιημένο με την πρόσβαση μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις της Βούλας, από τους οποίους το 12,9% είναι δημόσιοι υπάλληλοι, το 7,2% είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι, το 2,7% είναι ελεύθεροι επαγγελματίες, το 0,5% είναι ψαράδες, το 0% είναι αγρότες/κτηνοτρόφοι, το 1,7% είναι μαθητές/φοιτητές, το 2,5% είναι συνταξιούχοι, και το 1% είναι άνεργοι. Οι ελεύθεροι επαγγελματίες και οι ψαράδες έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να διαφωνούν με την παραπάνω άποψη (56,7% και 66,7% αντίστοιχα).

Το Pearson Chi-Square είναι 38,764 με sig = 0.000 < 0.05, οπότε υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών.

Πίνακας διπλής εισόδου 24: Επάγγελμα – Συμβολή του Δήμου Βάρης –Βούλας - Βουλιαγμένης στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης μέσω των Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)

Crosstab

			Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) (ppp)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Total
Job	δημόσιος υπάλληλος	Count	61	49	55	165
		% within Job	37,0%	29,7%	33,3%	100,0%
		% within ppp	50,4%	38,3%	35,9%	41,0%
		% of Total	15,2%	12,2%	13,7%	41,0%
	ιδιωτικός υπάλληλος	Count	26	25	41	92
		% within Job	28,3%	27,2%	44,6%	100,0%
		% within ppp	21,5%	19,5%	26,8%	22,9%
		% of Total	6,5%	6,2%	10,2%	22,9%
	ελεύθερος επαγγελματίας	Count	19	19	29	67
		% within Job	28,4%	28,4%	43,3%	100,0%
		% within ppp	15,7%	14,8%	19,0%	16,7%
		% of Total	4,7%	4,7%	7,2%	16,7%
	ψαράς	Count	3	0	3	6
		% within Job	50,0%	,0%	50,0%	100,0%
		% within ppp	2,5%	,0%	2,0%	1,5%
		% of Total	,7%	,0%	,7%	1,5%
	αγρότης-κτηνοτρόφος	Count	0	3	0	3
		% within Job	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% within ppp	,0%	2,3%	,0%	,7%
		% of Total	,0%	,7%	,0%	,7%
	μαθητής-φοιτητής	Count	4	7	1	12
		% within Job	33,3%	58,3%	8,3%	100,0%
		% within ppp	3,3%	5,5%	,7%	3,0%

		% of Total	1,0%	1,7%	,2%	3,0%
	συνταξιούχος	Count	3	15	15	33
		% within Job	9,1%	45,5%	45,5%	100,0%
		% within ppp	2,5%	11,7%	9,8%	8,2%
		% of Total	,7%	3,7%	3,7%	8,2%
	άνεργος	Count	5	10	9	24
		% within Job	20,8%	41,7%	37,5%	100,0%
		% within ppp	4,1%	7,8%	5,9%	6,0%
		% of Total	1,2%	2,5%	2,2%	6,0%
Total		Count	121	128	153	402
		% within Job	30,1%	31,8%	38,1%	100,0%
		% within ppp	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	30,1%	31,8%	38,1%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	29,820[a]	14	,008
Likelihood Ratio	34,255	14	,002
Linear-by-Linear Association	3,240	1	,072
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 24, το 38,1% των ερωτηθέντων υποστηρίζει ότι ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης μπορεί να συμβάλει στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης μέσω των Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), από τους οποίους το 13,7% είναι δημόσιοι υπάλληλοι, το 10,2% είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι, το 7,2% είναι ελεύθεροι επαγγελματίες, το 0,7% είναι ψαράδες, το 0% είναι αγρότες/κτηνοτρόφοι, το 0,2% είναι μαθητές/φοιτητές, το 3,7% είναι συνταξιούχοι, και το 2,2% είναι άνεργοι. Οι ψαράδες παρουσιάζουν μεγαλύτερη πιθανότητα να διαφωνούν με την παραπάνω άποψη (50%).

Το Pearson Chi-Square είναι 29,820 με sig = 0.008 < 0.05, οπότε υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών.

Πίνακας διπλής εισόδου 25: Επάγγελμα – Συμβολή του Δήμου Βάρης –Βούλας - Βουλιαγμένης στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης μέσω της αξιοποίησης των κοινόχρηστων χώρων

Crosstab

			Αξιοποίηση κοινόχρηστων χώρων (utiliz)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Total
Job	δημόσιος υπάλληλος	Count	15	36	114	165
		% within Job	9,1%	21,8%	69,1%	100,0%
		% within utiliz	33,3%	41,4%	42,2%	41,0%
		% of Total	3,7%	9,0%	28,4%	41,0%
	ιδιωτικός υπάλληλος	Count	9	17	66	92
		% within Job	9,8%	18,5%	71,7%	100,0%
		% within utiliz	20,0%	19,5%	24,4%	22,9%

		% of Total	2,2%	4,2%	16,4%	22,9%
	ελεύθερος επαγγελματίας	Count	10	10	47	67
		% within Job	14,9%	14,9%	70,1%	100,0%
		% within utiliz	22,2%	11,5%	17,4%	16,7%
		% of Total	2,5%	2,5%	11,7%	16,7%
	ψαράς	Count	1	1	4	6
		% within Job	16,7%	16,7%	66,7%	100,0%
		% within utiliz	2,2%	1,1%	1,5%	1,5%
		% of Total	,2%	,2%	1,0%	1,5%
	αγρότης-κτηνοτρόφος	Count	0	0	3	3
		% within Job	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% within utiliz	,0%	,0%	1,1%	,7%
		% of Total	,0%	,0%	,7%	,7%
	μαθητής-φοιτητής	Count	2	5	5	12
		% within Job	16,7%	41,7%	41,7%	100,0%
		% within utiliz	4,4%	5,7%	1,9%	3,0%
		% of Total	,5%	1,2%	1,2%	3,0%
	συνταξιούχος	Count	1	6	26	33
		% within Job	3,0%	18,2%	78,8%	100,0%
		% within utiliz	2,2%	6,9%	9,6%	8,2%
		% of Total	,2%	1,5%	6,5%	8,2%
	άνεργος	Count	7	12	5	24
		% within Job	29,2%	50,0%	20,8%	100,0%
		% within utiliz	15,6%	13,8%	1,9%	6,0%
		% of Total	1,7%	3,0%	1,2%	6,0%
Total		Count	45	87	270	402
		% within Job	11,2%	21,6%	67,2%	100,0%
		% within utiliz	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	11,2%	21,6%	67,2%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	35,667[a]	14	,001
Likelihood Ratio	35,465	14	,001
Linear-by-Linear Association	6,674	1	,010
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 25, το 67,2% των ερωτηθέντων υποστηρίζει ότι ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης μπορεί να συμβάλει στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης μέσω της αξιοποίησης των κοινόχρηστων χώρων, από τους οποίους το 28,4% είναι δημόσιοι υπάλληλοι, το 16,4% είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι, το 11,7% ελεύθεροι επαγγελματίες, το 1% ψαράδες, το 0,7% αγρότες/ κτηνοτρόφοι, το 1,2% είναι μαθητές/φοιτητές, το 6,5% συνταξιούχοι, και το 1,2% άνεργοι. Οι ιδιωτικοί υπάλληλοι, οι ελεύθεροι επαγγελματίες και οι συνταξιούχοι έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να συμφωνούν με την παραπάνω άποψη (71,7%, 70,1% και 78,8% αντίστοιχα).

Το Pearson Chi-Square είναι 35,667 με sig = 0.001 < 0.05, οπότε υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των δυο μεταβλητών.

Πίνακας διπλής εισόδου 26: Εισόδημα – Χρήση της Μαρίνας της Βουλιαγμένης

Crosstab

			Έχετε κάνει ποτέ χρήση της Μαρίνας της Βουλιαγμένης (gmaruse)		
			ΟΧΙ	ΝΑΙ	Total
income	έως 800 ευρώ	Count	81	29	110
		% within income	73,6%	26,4%	100,0%
		% within gmaruse	31,0%	20,6%	27,4%
		% of Total	20,1%	7,2%	27,4%
	801-1200 ευρώ	Count	118	44	162
		% within income	72,8%	27,2%	100,0%
		% within gmaruse	45,2%	31,2%	40,3%
		% of Total	29,4%	10,9%	40,3%
	1201-1400 ευρώ	Count	13	22	35
		% within income	37,1%	62,9%	100,0%
		% within gmaruse	5,0%	15,6%	8,7%
		% of Total	3,2%	5,5%	8,7%
	1401-1600 ευρώ	Count	8	5	13
		% within income	61,5%	38,5%	100,0%
		% within gmaruse	3,1%	3,5%	3,2%
		% of Total	2,0%	1,2%	3,2%
	1601-2000 ευρώ	Count	15	12	27
		% within income	55,6%	44,4%	100,0%
		% within gmaruse	5,7%	8,5%	6,7%
		% of Total	3,7%	3,0%	6,7%
	πάνω από 2001 ευρώ	Count	26	29	55
		% within income	47,3%	52,7%	100,0%
		% within gmaruse	10,0%	20,6%	13,7%
		% of Total	6,5%	7,2%	13,7%
Total		Count	261	141	402
		% within income	64,9%	35,1%	100,0%
		% within gmaruse	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	64,9%	35,1%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	28,617[a]	5	,000
Likelihood Ratio	27,843	5	,000
Linear-by-Linear Association	16,726	1	,000
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 26, το 35,1% δήλωσε ότι έχει κάνει χρήση της μαρίνας Βουλιαγμένης, από τους οποίους το 7,2% έχει εισόδημα έως 800 ευρώ, το 10,9% έχει εισόδημα 801-1200 ευρώ, το 5,5% 1201-1400 ευρώ, το 1,2% 1401-1600 ευρώ, το 3% 1601-2000 ευρώ, και το 7,2% έχει εισόδημα πάνω από 2000 ευρώ. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι όσο μεγαλύτερη είναι εισοδηματική κατηγορία στην οποία ανήκει κάποιος, τόσο πιθανό είναι κάποιος να έχει κάνει χρήση της μαρίνας Βουλιαγμένης.

Το Pearson Chi-Square είναι 28,617 με sig = 0.000 < 0.05, οπότε οι δυο μεταβλητές δεν είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 27: Εισόδημα – Συμβολή των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων της Βούλας στην τόνωση της τοπικής οικονομίας

Crosstab

			Πιστεύετε ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία (lwaspeco)		
			ΟΧΙ	ΝΑΙ	Total
income	έως 800 ευρώ	Count	42	68	110
		% within income	38,2%	61,8%	100,0%
		% within lwaspeco	28,0%	27,0%	27,4%
		% of Total	10,4%	16,9%	27,4%
	801-1200 ευρώ	Count	43	119	162
		% within income	26,5%	73,5%	100,0%
		% within lwaspeco	28,7%	47,2%	40,3%
		% of Total	10,7%	29,6%	40,3%
	1201-1400 ευρώ	Count	16	19	35
		% within income	45,7%	54,3%	100,0%
		% within lwaspeco	10,7%	7,5%	8,7%
		% of Total	4,0%	4,7%	8,7%
	1401-1600 ευρώ	Count	5	8	13
		% within income	38,5%	61,5%	100,0%
		% within lwaspeco	3,3%	3,2%	3,2%
		% of Total	1,2%	2,0%	3,2%
	1601-2000 ευρώ	Count	18	9	27
		% within income	66,7%	33,3%	100,0%
		% within lwaspeco	12,0%	3,6%	6,7%
		% of Total	4,5%	2,2%	6,7%
	πάνω από 2001 ευρώ	Count	26	29	55
		% within income	47,3%	52,7%	100,0%
		% within lwaspeco	17,3%	11,5%	13,7%
		% of Total	6,5%	7,2%	13,7%
Total		Count	150	252	402
		% within income	37,3%	62,7%	100,0%
		% within lwaspeco	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	37,3%	62,7%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21,411[a]	5	,001
Likelihood Ratio	21,309	5	,001
Linear-by-Linear Association	8,445	1	,004
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 27, το 62,7% υποστηρίζει ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία, από τους οποίους το 16,9% έχει εισόδημα έως 800 ευρώ, το 29,6% έχει εισόδημα 801-1200 ευρώ, το 4,7% 1201-1400 ευρώ, το 2% 1401-1600 ευρώ, το 2,2% 1601-2000 ευρώ, και το 7,2% έχει εισόδημα πάνω από 2000 ευρώ. Τα άτομα με εισόδημα μέχρι 1200 ευρώ είναι περισσότερο πιθανό να συμφωνήσουν με την παραπάνω άποψη, ενώ τα άτομα με εισόδημα από 1200 ευρώ και πάνω είναι περισσότερο πιθανό να διαφωνήσουν.

Το Pearson Chi-Square είναι 21,411 με sig = 0.001 < 0.05, οπότε οι δυο μεταβλητές δεν είναι ανεξάρτητες.

Πίνακας διπλής εισόδου 28: Εισόδημα – Ικανοποίηση από την αίσθηση ασφάλειας στις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις της Βούλας

Crosstab

			Αίσθηση ασφάλειας (Isafe)			
			ΚΑΘΟΛΟΥ-ΛΙΓΟ	ΜΕΤΡΙΑ	ΠΟΛΥ-ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ	Total
income	έως 800 ευρώ	Count	39	50	21	110
		% within income	35,5%	45,5%	19,1%	100,0%
		% within Isafe	24,7%	31,4%	24,7%	27,4%
		% of Total	9,7%	12,4%	5,2%	27,4%
	801-1200 ευρώ	Count	67	67	28	162
		% within income	41,4%	41,4%	17,3%	100,0%
		% within Isafe	42,4%	42,1%	32,9%	40,3%
		% of Total	16,7%	16,7%	7,0%	40,3%
	1201-1400 ευρώ	Count	22	9	4	35
		% within income	62,9%	25,7%	11,4%	100,0%
		% within Isafe	13,9%	5,7%	4,7%	8,7%
		% of Total	5,5%	2,2%	1,0%	8,7%
	1401-1600 ευρώ	Count	3	6	4	13
		% within income	23,1%	46,2%	30,8%	100,0%
		% within Isafe	1,9%	3,8%	4,7%	3,2%
		% of Total	,7%	1,5%	1,0%	3,2%
	1601-2000 ευρώ	Count	7	9	11	27
		% within income	25,9%	33,3%	40,7%	100,0%
		% within Isafe	4,4%	5,7%	12,9%	6,7%
		% of Total	1,7%	2,2%	2,7%	6,7%
	πάνω από 2001 ευρώ	Count	20	18	17	55
		% within income	36,4%	32,7%	30,9%	100,0%
		% within Isafe	12,7%	11,3%	20,0%	13,7%
		% of Total	5,0%	4,5%	4,2%	13,7%
Total		Count	158	159	85	402
		% within income	39,3%	39,6%	21,1%	100,0%
		% within Isafe	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% of Total	39,3%	39,6%	21,1%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22,479[a]	10	,013
Likelihood Ratio	21,252	10	,019
Linear-by-Linear Association	3,426	1	,064
N of Valid Cases	402		

Σύμφωνα με τον πίνακα διπλής εισόδου 27, μόνο το 21,1% των ερωτηθέντων είναι ικανοποιημένο από την αίσθηση ασφάλειας στις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις της Βούλας, από τους οποίους το 5,2% έχει εισόδημα έως 800 ευρώ, το 7% έχει εισόδημα 801-1200 ευρώ, το 1% 1201-1400 ευρώ, το 1% 1401-1600 ευρώ, το 2,7% 1601-2000 ευρώ, και το 4,2% έχει εισόδημα πάνω από 2000 ευρώ. Από τις δεσμευμένες σχετικές συχνότητες παρατηρούμε ότι τα άτομα με εισόδημα πάνω από 1400 ευρώ είναι περισσότερο πιθανό να συμφωνήσουν με την παραπάνω άποψη.

Το Pearson Chi-Square είναι 22,479 με sig = 0.013 < 0.05, οπότε οι δυο μεταβλητές δεν είναι ανεξάρτητες.

4.4 Εκτίμηση υποδειγμάτων λογιστικής παλινδρόμησης

4.4.1) Ανάλυση των παραμέτρων που προσδιορίζουν την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα εκτίμησης του υποδείγματος λογιστικής παλινδρόμησης για τους παράγοντες που επηρεάζουν την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα. Με εξαρτημένη την ποσοτική μεταβλητή «rharbeco» η εξίσωση της παλινδρόμησης ορίζεται ως εξής:

$$rharbeco = b_0 + b_1\ gender_i + b_2\ age_i + b_3\ education_i + b_4\ job_i + b_5\ income_i + b_6\ geowork_i + b_7\ rinvest_i + b_8\ rbusin_i + b_9\ rlabor_i + b_{10}\ rincom_i + b_{11}\ rconsum_i + \varepsilon \quad (1)$$

rharbeco: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα τονώνει την τοπική οικονομία και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

gender: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος είναι άνδρας και την τιμή 0 όταν είναι γυναίκα.

age: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος είναι μέχρι 45 ετών και την τιμή 0 όταν είναι από 45 και πάνω.

education: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος είναι απόφοιτος τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και την τιμή 0 στην αντίθετη περίπτωση.

job: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 για όσους εργάζονται ανεξαρτήτως τομέα και την τιμή 0 για όσους δεν εργάζονται.

income: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 για όσους έχουν μηνιαίο ατομικό εισόδημα μέχρι 1400 ευρώ και την τιμή 0 όταν το εισόδημά τους είναι πάνω από 1400 ευρώ το μήνα.

geowork: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 για όσους εργάζονται στην γεωγραφική ενότητα του δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης και την τιμή 0 για όσους δεν εργάζονται στην γεωγραφική ενότητα του δήμου.

rinvest: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι αυξάνονται οι τοπικές επενδύσεις εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

rbusin: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι αυξάνεται η τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

rlabor: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι ενισχύεται η τοπική αγορά εργασίας - απασχόλησης εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

rincom: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι αυξάνεται το τοπικό εισόδημα εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

rconsum: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι αυξάνεται η τοπική κατανάλωση εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

Στη δεύτερη στήλη του πίνακα 1 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της εξίσωσης (1) για το σύνολο των ερμηνευτικών μεταβλητών. Οι μη στατιστικά σημαντικές μεταβλητές αφαιρέθηκαν από το αρχικό υπόδειγμα και τα αποτελέσματα του τελικού υποδείγματος παρουσιάζονται στην τρίτη στήλη του πίνακα 1.

Πίνακας 1: Εκτίμηση λογιστικής παλινδρόμησης για τους παράγοντες που επηρεάζουν την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα

Ανεξάρτητες Μεταβλητές	Αρχικό υπόδειγμα		Τελικό υπόδειγμα	
	b	Wald	b	Wald
constant	-1,089**	4,245	-,604*	3,193
gender	1,258***	13,865	1,217***	13,747
age	-,608	2,686		
education	,462	1,655		
Job	,254	,331		
income	,620	2,427		
geowork	,407	1,214	,566*	3,338
rinvest	1,094**	5,540	,976**	4,734
rbusin	1,287**	7,630		

rlabor	-,040	,006		
rincom	-,291	,382		
rconsum	,860*	3,427	,665*	3,682
-2 Log likelihood	270,482		275,144	
Nagelkerke R Square	,306		,289	
Τα ***, **, *, δείχνουν τη στατιστική σημαντικότητα σε επίπεδο 1%, 5% και 10% αντίστοιχα				

Σύμφωνα με το διορθωμένο - προσαρμοσμένο συντελεστή προσδιορισμού το υπόδειγμα ερμηνεύει το 28,9% της μεταβλητότητας της εξαρτημένης. Δηλαδή, η μεταβλητότητα της γνώμης για το εάν το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα τονώνει την τοπική οικονομία εξαρτάται κατά 28,9% από τις ανεξάρτητες μεταβλητές.

Από την ανάλυση προέκυψε ότι οι δημογραφικές παράμετροι (ηλικία, μορφωτικό επίπεδο, επάγγελμα και εισόδημα) δεν επηρεάζουν καθόλου την εξαρτημένη μεταβλητή. Επομένως, τα άτομα ανεξαρτήτου ηλικίας, μορφωτικού επιπέδου, επαγγέλματος και εισοδήματος εκφράζουν την ίδια γνώμη κατά μέσο όρο για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα.

Η συμφωνία με τις απόψεις ότι αυξάνεται η τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα, ενισχύεται η τοπική αγορά εργασίας – απασχόλησης και αυξάνεται το τοπικό εισόδημα εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα, δεν ερμηνεύουν το βαθμό συμφωνίας για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα.

Σύμφωνα με το τελικό υπόδειγμα, η εκτιμώμενη εξίσωση των παραγόντων που προσδιορίζουν το βαθμό συμφωνίας για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα, είναι η εξής:

rharbeco = - 0,604 + 1,217 gender + 0,566 geowork + 0,976 rinvest + 0,665 rconsum

Το φύλο (gender) αποτελεί στατιστικά σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα της τόνωσης της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα, σε επίπεδο 1%. Το θετικό πρόσημο του εκτιμώμενου συντελεστή υποδηλώνει ότι οι άνδρες είναι πιθανότερο να συμφωνήσουν ότι το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα τονώνει την τοπική οικονομία.

Τα άτομα τα οποία εργάζονται στην γεωγραφική ενότητα του δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης (geowork) εκφράζουν περισσότερο θετική γνώμη ότι το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα τονώνει την τοπική οικονομία, σε επίπεδο 10%.

Η συμφωνία του ερωτώμενου με την άποψη ότι αυξάνονται οι τοπικές επενδύσεις εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα (rinvest) αποτελεί στατιστικά σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα του βαθμού συμφωνίας για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα σε επίπεδο 5%. Το θετικό πρόσημο υποδηλώνει ότι τα άτομα που συμφωνούν ότι αυξάνονται οι τοπικές επενδύσεις εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα, εκφράζουν περισσότερο θετική γνώμη για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα, κατά 0,976 μονάδες κατά μέσο όρο, σε σχέση με τα άτομα που δεν συμφωνούν ότι αυξάνονται οι τοπικές επενδύσεις εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα.

Τέλος, η συμφωνία του ερωτώμενου με την άποψη ότι αυξάνεται η τοπική κατανάλωση εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα (rconsum) αποτελεί στατιστικά σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα του βαθμού συμφωνίας για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα σε επίπεδο 10%. Το θετικό πρόσημο υποδηλώνει ότι τα άτομα που συμφωνούν ότι αυξάνεται η τοπική κατανάλωση εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα, εκφράζουν περισσότερο θετική γνώμη για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα, κατά 0,665 μονάδες κατά μέσο όρο, σε σχέση με τα άτομα που θεωρούν ότι η τοπική κατανάλωση δεν αυξάνεται εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα.

4.4.2) Ανάλυση των παραμέτρων που προσδιορίζουν την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα εκτίμησης του υποδείγματος λογιστικής παλινδρόμησης για τους παράγοντες που επηρεάζουν την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα. Με εξαρτημένη την ποσοτική μεταβλητή «lwaspeco» η εξίσωση της παλινδρόμησης ορίζεται ως εξής:

$$lwaspeco = b_0 + b_1\, gender_i + b_2\, age_i + b_3\, education_i + b_4\, job_i + b_5\, income_i + b_6\, linvest_i + b_7\, lbusin_i + b_8\, llabor_i + b_9\, lincom_i + b_{10}\, lconsum_i + \varepsilon \quad (2)$$

lwaspeco: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

gender: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος είναι άνδρας και την τιμή 0 όταν είναι γυναίκα.

age: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος είναι μέχρι 45 ετών και την τιμή 0 όταν είναι από 45 και πάνω.

education: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος είναι απόφοιτος τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και την τιμή 0 στην αντίθετη περίπτωση.

job: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 για όσους εργάζονται ανεξαρτήτως τομέα και την τιμή 0 για όσους δεν εργάζονται.

income: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 για όσους έχουν μηνιαίο ατομικό εισόδημα μέχρι 1400 ευρώ και την τιμή 0 όταν το εισόδημά τους είναι πάνω από 1400 ευρώ το μήνα.

linvest: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι αυξάνονται οι τοπικές επενδύσεις εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

lbusin: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι αυξάνεται η τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα εξαιτίας

των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

llabor: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι ενισχύεται η τοπική αγορά εργασίας - απασχόλησης εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

lincom: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι αυξάνεται το τοπικό εισόδημα εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

lconsum: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι αυξάνεται η τοπική κατανάλωση εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

Στη δεύτερη στήλη του πίνακα 2 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της εξίσωσης (2) για το σύνολο των ερμηνευτικών μεταβλητών. Οι μη στατιστικά σημαντικές μεταβλητές αφαιρέθηκαν από το αρχικό υπόδειγμα και τα αποτελέσματα του τελικού υποδείγματος παρουσιάζονται στην τρίτη στήλη του πίνακα 2.

Πίνακας 2: Εκτίμηση λογιστικής παλινδρόμησης για τους παράγοντες που επηρεάζουν την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα

Ανεξάρτητες Μεταβλητές	Αρχικό υπόδειγμα		Τελικό υπόδειγμα	
	b	Wald	b	Wald
constant	-1,296**	7,732	-,785***	10,159
gender	-,247	,887		
age	-,237	,724		
education	,304	1,099		
Job	,574	2,484		
income	,626**	4,262	,528*	3,585
linvest	1,106*	3,469	1,193**	4,810
lbusin	1,503**	8,227	1,503***	10,221
llabor	,876*	3,183	,938**	5,137
lincom	-,425	,582		
lconsum	,669	2,132		
-2 Log likelihood	385,268		392,343	
Nagelkerke R Square	,415		,398	
Τα ***, **, *, δείχνουν τη στατιστική σημαντικότητα σε επίπεδο 1%, 5% και 10% αντίστοιχα				

Σύμφωνα με το διορθωμένο - προσαρμοσμένο συντελεστή προσδιορισμού το υπόδειγμα ερμηνεύει το 39,8% της μεταβλητότητας της εξαρτημένης. Δηλαδή, η μεταβλητότητα της γνώμης για το εάν οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία εξαρτάται κατά 39,8% από τις ανεξάρτητες μεταβλητές.

Από την ανάλυση προέκυψε ότι οι δημογραφικές παράμετροι (φύλο, ηλικία, μορφωτικό επίπεδο και επάγγελμα) δεν επηρεάζουν καθόλου την εξαρτημένη μεταβλητή. Επομένως, τα άτομα ανεξαρτήτου φύλου, ηλικίας, μορφωτικού επιπέδου και επαγγέλματος εκφράζουν την ίδια γνώμη κατά μέσο όρο για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα.

Η συμφωνία με τις απόψεις ότι αυξάνεται το τοπικό εισόδημα (lincom) και η τοπική κατανάλωση (lconsum) εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, δεν ερμηνεύουν το βαθμό συμφωνίας για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα.

Σύμφωνα με το τελικό υπόδειγμα, η εκτιμώμενη εξίσωση των παραγόντων που προσδιορίζουν το βαθμό συμφωνίας για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, είναι η εξής:

lwaspeco = - 0,604 + 1,217 income + 0,566 linvest + 0,976 lbusin + 0,665 llabor

Το εισόδημα (income) αποτελεί στατιστικά σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα της τόνωσης της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, σε επίπεδο 10%. Το θετικό πρόσημο του εκτιμώμενου συντελεστή υποδηλώνει ότι οι άνδρες είναι πιθανότερο να συμφωνήσουν ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία.

Η συμφωνία του ερωτώμενου με την άποψη ότι αυξάνονται οι τοπικές επενδύσεις εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα (linvest) αποτελεί στατιστικά σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα του βαθμού συμφωνίας για την τόνωση της τοπικής οικονομίας λόγω των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, σε επίπεδο 5%. Το θετικό πρόσημο υποδηλώνει ότι τα άτομα που συμφωνούν ότι αυξάνονται οι τοπικές επενδύσεις εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, εκφράζουν περισσότερο θετική γνώμη για την τόνωση της τοπικής οικονομίας, κατά 1,193 μονάδες κατά μέσο όρο, σε σχέση με τα άτομα

που δεν συμφωνούν ότι αυξάνονται οι τοπικές επενδύσεις εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα.

Επίσης, η συμφωνία του ερωτώμενου με την άποψη ότι αυξάνεται η τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα (lbusin) αποτελεί στατιστικά σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα του βαθμού συμφωνίας για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, σε επίπεδο 1%. Το θετικό πρόσημο υποδηλώνει ότι τα άτομα που συμφωνούν ότι αυξάνεται η τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, εκφράζουν περισσότερο θετική γνώμη για την τόνωση της τοπικής οικονομίας, κατά 1,503 μονάδες κατά μέσο όρο, σε σχέση με τα άτομα που διαφωνούν ότι η τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα αυξάνεται λόγω των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα.

Τέλος, η συμφωνία του ερωτώμενου με την άποψη ότι αυξάνεται η τοπική αγορά εργασίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα (llabor) αποτελεί στατιστικά σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα του βαθμού συμφωνίας για την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, σε επίπεδο 5%. Το θετικό πρόσημο υποδηλώνει ότι τα άτομα που συμφωνούν ότι αυξάνεται η τοπική αγορά εργασίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, εκφράζουν περισσότερο θετική γνώμη για την τόνωση της τοπικής οικονομίας, κατά 0,938 μονάδες κατά μέσο όρο, σε σχέση με τα άτομα που εκφράζουν την αντίθετη άποψη.

4.4.3) Ανάλυση των παραμέτρων που προσδιορίζουν τη χρήση της Μαρίνας της Βουλιαγμένης

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα εκτίμησης του υποδείγματος λογιστικής παλινδρόμησης για τους παράγοντες που επηρεάζουν τη χρήση της Μαρίνας της Βουλιαγμένης. Με εξαρτημένη την ποσοτική μεταβλητή «gmaruse» η εξίσωση της παλινδρόμησης ορίζεται ως εξής:

$$gmaruse = b_0 + b_1\ gender_i + b_2\ age_i + b_3\ education_i + b_4\ job_i + b_5\ income_i + b_6\ genviron_i + b_7\ gtraff_i + b_8\ gaesdegr_i + b_9\ gsocdegr_i + b_{10}\ gnoise_i + \varepsilon \quad (3)$$

gmaruse: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος έχει κάνει χρήση της μαρίνας της Βουλιαγμένης και την τιμή 0 όταν δεν έχει κάνει χρήση αυτής.

gender: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος είναι άνδρας και την τιμή 0 όταν είναι γυναίκα.

age: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος είναι μέχρι 45 ετών και την τιμή 0 όταν είναι από 45 και πάνω.

education: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος είναι απόφοιτος τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και την τιμή 0 στην αντίθετη περίπτωση.

job: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 για όσους εργάζονται ανεξαρτήτως τομέα και την τιμή 0 για όσους δεν εργάζονται.

income: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 για όσους έχουν μηνιαίο ατομικό εισόδημα μέχρι 1400 ευρώ και την τιμή 0 όταν το εισόδημά τους είναι πάνω από 1400 ευρώ το μήνα.

genviron: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί περιβαλλοντική ρύπανση και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

gtraff: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί κυκλοφοριακό πρόβλημα και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

gaesdegr: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί αισθητική υποβάθμιση της περιοχής και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

gsocdegr: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

gnoise: Ψευδομεταβλητή η οποία λαμβάνει την τιμή 1 όταν ο ερωτώμενος συμφωνεί ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί ηχορύπανση και την τιμή 0 όταν διαφωνεί.

Στη δεύτερη στήλη του πίνακα 3 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της εξίσωσης (3) για το σύνολο των ερμηνευτικών μεταβλητών. Οι μη στατιστικά σημαντικές μεταβλητές αφαιρέθηκαν από το αρχικό υπόδειγμα και τα αποτελέσματα του τελικού υποδείγματος παρουσιάζονται στην τρίτη στήλη του πίνακα 3.

Πίνακας 2: Εκτίμηση λογιστικής παλινδρόμησης για τους παράγοντες που επηρεάζουν τη χρήση της Μαρίνας της Βουλιαγμένης

Ανεξάρτητες Μεταβλητές	Αρχικό υπόδειγμα		Τελικό υπόδειγμα	
	b	Wald	b	Wald
constant	,104	,065	-,035**	,009
gender	-,593*	6,700	-,605**	7,120
age	-,051	,043		
education	-,174	,490		
Job	,562*	3,122	,540*	3,126
income	-,973***	12,586	-,954***	13,952
genviron	,592**	5,021	,474*	3,556
gtraff	-,131	,136		
gaesdegr	-,488	,929	-1,035**	8,141
gsocdegr	-,346	,313		
gnoise	-,479	1,010		
-2 Log likelihood	488,211		491,887	
Nagelkerke R Square	,118		,106	
Τα ***, **, *, δείχνουν τη στατιστική σημαντικότητα σε επίπεδο 1%, 5% και 10% αντίστοιχα				

Σύμφωνα με το διορθωμένο - προσαρμοσμένο συντελεστή προσδιορισμού το υπόδειγμα ερμηνεύει το 10,6% της μεταβλητότητας της εξαρτημένης. Δηλαδή, η μεταβλητότητα της γνώμης για το εάν κάποιος έχει κάνει χρήση της μαρίνας Βουλιαγμένης εξαρτάται κατά 10,6% από τις ανεξάρτητες μεταβλητές.

Από την ανάλυση προέκυψε ότι η ηλικία και η εκπαίδευση δεν επηρεάζουν την εξαρτημένη μεταβλητή. Επομένως, τα άτομα ανεξαρτήτου ηλικίας και μορφωτικού επιπέδου εκφράζουν την ίδια γνώμη κατά μέσο όρο για τη χρήση της μαρίνας Βουλιαγμένης.

Η συμφωνία με τις απόψεις ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί κυκλοφοριακό πρόβλημα (gtraff), κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής (gsocdegr) και ηχορύπανση (gnoise), δεν ερμηνεύουν το βαθμό συμφωνίας για τη χρήση της μαρίνας στη Βουλιαγμένη.

Σύμφωνα με το τελικό υπόδειγμα, η εκτιμώμενη εξίσωση των παραγόντων που προσδιορίζουν το βαθμό συμφωνίας για τη χρήση της μαρίνας της Βουλιαγμένης, είναι η εξής:

gmaruse = - 0,035 - 0,605 gender + 0,540 job - 0,954 income + 0,474 genviron - 1,035 gaesdegr

Το φύλο (gender) αποτελεί στατιστικά σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα της χρήσης της μαρίνας της Βουλιαγμένης, σε επίπεδο 5%. Το αρνητικό πρόσημο του εκτιμώμενου συντελεστή υποδηλώνει ότι οι άνδρες είναι λιγότερο πιαθνό να κάνουν χρήση της μαρίνας Βουλιαγμένης.

Το επάγγελμα (job) αποτελεί στατιστικά σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα της χρήσης της μαρίνας της Βουλιαγμένης, σε επίπεδο 10%. Πιο συγκεκριμένα, τα άτομα τα οποία εργάζονται, ανεξαρτήτως τομέα, είναι περισσότερο πιθανό να έχουν κάνει χρήση της μαρίνας Βουλιαγμένης.

Το μηνιαίο ατομικό εισόδημα (income) προσδιορίζει στατιστικά σημαντικά τη χρήση της μαρίνας της Βουλιαγμένης, σε επίπεδο 1%. Το αρνητικό πρόσημ υποδηλώνει ότι τα άτομα με μηνιαίο ατομικό εισόδημα έως 1400 ευρώ, είναι λιγότερο πιθανό να έχουν κάνει χρήση της μαρίνας Βουλιαγμένης, σε σχέση με τα άτομα που έχουν μηνιαίο εισόδημα άνω των 1400 ευρώ.

Η συμφωνία του ερωτώμενου με την άποψη ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί περιβαλλοντική ρύπανση (genviron) αποτελεί στατιστικά σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα της χρήσης της μαρίνας Βουλιαγμένης, σε επίπεδο 10%. Συγκεκριμένα, τα άτομα που συμφωνούν ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί περιβαλλοντική ρύπανση, είναι πιθανότερο να έχουν κάνει χρήση της μαρίνας και γι’ αυτό να τάσσονται υπέρ αυτής της άποψης.

Τέλος, η συμφωνία του ερωτώμενου με την άποψη ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί αισθητική υποβάθμιση στην περιοχή (gaesdegr) αποτελεί στατιστικά σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα της χρήσης της μαρίνας Βουλιαγμένης, σε επίπεδο 5%. Το αρνητικό πρόσημο υποδηλώνει ότι τα άτομα που συμφωνούν με αυτή την άποψη είναι λιγότερο πιθανό να έχουν κάνει χρήση της μαρίνας, κατά 1,035 μονάδες κατά μέσο όρο, σε σχέση με τα άτομα που εκφράζουν την αντίθετη άποψη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

5.1 Συμπεράσματα θεωρητικού μέρους

Η εκπόνηση της εργασίας είχε ως σκοπό να μελετήσει και να εξετάσει το βαθμό επιρροής των παραμέτρων της τοπικής οικονομίας στους λιμένες του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης και το κατά πόσο συμβάλλουν στην τοπική ανάπτυξη. Γενικότερα, επικεντρώθηκε στην εξέταση των απόψεων των κατοίκων, δημοτών και απασχολούμενων του δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης για τους τρεις λιμένες που ανήκουν στα γεωγραφικά όρια του δήμου.

Οι λιμένες είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για έναν τόπο καθώς ενώνουν τη θάλασσα με τη στεριά, και στην περίπτωση όπου δεν είναι εμπορικά λιμάνια, αλλά είναι μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια κλπ μπορούν να αξιοποιηθούν από τον εκάστοτε δήμο και τον τοπικό πληθυσμό είτε για ναυταθλητικές δραστηριότητες είτε για την ανάπτυξη της τοπικής επιχειρηματικότητας. Η κατάλληλη αξιοποίηση και διαχείριση ενός λιμένα, μπορεί να αποτελέσει το εναρκτήριο έναυσμα για τη βιώσιμη ανάπτυξη ενός τόπου.

Άλλωστε, η τοπική κοινωνία εάν θέλει να βρίσκεται στο σωστό δρόμο προκειμένου να εξασφαλίσει την αειφορία, θα πρέπει να έχει μία συνεχή πορεία αλλαγής και προσαρμογής, δεν μπορεί να βρίσκεται σε μία στατιστική κατάσταση, δηλαδή της ικανοποίησης των αναγκών του σήμερα χωρίς παράλληλα να δίνει τη δυνατότητα και στις μελλοντικές γενεές να ικανοποιήσουν και τις δικές τους ανάγκες *μέσα από την ισόρροπη και ισότιμη επιδίωξη και των τριών πυλώνων της Βιώσιμης Ανάπτυξης: Οικονομία – Περιβάλλον – Κοινωνία.*

Προκειμένου να επιτευχθεί η συμπόρευση και των τριών πυλώνων της Βιώσιμης Ανάπτυξης απαιτείται τόσο ο ειλικρινής, τεκμηριωμένος και εποικοδομητικός διάλογος όσο και η διαβούλευση πολιτείας, Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, επιχειρήσεων, μη κυβερνητικών οργανώσεων, συλλόγων, σωματείων και φορέων που εκπροσωπούν γενικότερα την κοινωνία των πολιτών. Στη συνέχεια απαιτούνται συντονισμένες ενέργειες με τη δημιουργία πλαισίων και τη θέσπιση κανόνων, μέσα σε αυστηρά πλαίσια εφαρμογών και ελέγχων.

Στα πλαίσια αυτά, κάθε λιμένας πρέπει να είναι οικονομικά ανθηρός αλλά και περιβαλλοντικά βιώσιμος. Οι λιμένες του δήμου έχουν διαφορετικό ιδιοκτησιακό καθεστώς, διαφορετική υπόσταση και διαφορετική χρήση. Η έννοια της

βιωσιμότητας οφείλει να υιοθετηθεί από όλους τους φορείς που σχετίζονται με τους λιμένες και έχουν ως στόχο την αξιοποίηση τους.

Το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης στην ανατολική Αττική με την βελτίωση των αλιευτικών υποδομών, αναβάθμιση και κατάλληλη ανάπλαση του με την παράλληλη υποστήριξη των αλιευτικών κοινοτήτων. Είναι απαραίτητη η προστασία και βιώσιμη διαχείριση των αλιευτικών αποθεμάτων με την ταυτόχρονη ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης.

Γενικότερα, η υπεραλίευση των αλιευτικών αποθεμάτων παρατηρείται σε όλη τη Μεσόγειο θάλασσα τα τελευταία χρόνια. Για το λόγο αυτό πέραν των μέτρων που εφαρμόζει κάθε χώρα για την προστασία των αλιευτικών αποθεμάτων, έχει θεσπιστεί Κοινοτικός Κανονισμός (1967/2006), σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης για τη βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων στη Μεσόγειο θάλασσα.

Η μαρίνα της Βουλιαγμένης, ως τουριστικός λιμένας αναψυχής, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό συστατικό στοιχείο ανάπτυξης του τουρισμού, αφού μπορεί να διαμορφώσει, προωθήσει και ενισχύσει μιας ολοκληρωμένη τουριστικής πολιτικής.

Η ανάπτυξη μιας μαρίνας, πρέπει να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ενός τόπου. Είναι απαραίτητο ο χώρος να έχει προσωπικότητα, να πληροί όλες τις πολεοδομικές και αρχιτεκτονικές απαιτήσεις, να συνδέεται με την ευρύτερη περιοχή και να διαθέτει κοινόχρηστους χώρους. Επιλεκτικά, με ποιοτικά κριτήρια και χωρίς απαραίτητα να δημιουργούνται τεράστια εμπορικά κέντρα, μπορούν να δοθούν ευκαιρίες επιχειρηματικής δραστηριότητας με ενίσχυση της απασχόλησης και αυτόματη αύξηση τόσο του τοπικού εισοδήματος όσο και της τοπικής κατανάλωσης.

Η επένδυση στο θαλάσσιο τουρισμό θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική, αφού σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη που παρουσιάστηκε από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, οι τομείς της κρουαζιέρας και του yachting έχουν τη δυναμικότητα να δημιουργήσουν συνδυαστικά πάνω από 40.000 νέες θέσεις εργασίας.

Οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα αποτελούν κέντρο αθλητικών, πολιτιστικών, ιστορικών και κοινωνικών εκδηλώσεων με αναγνωρισμένη συνεισφορά.

Σύμφωνα με τον Λ. Ντούβα οι δραστηριότητες του αθλητικού τουρισμού είναι στενά συνδεδεμένες με τις δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου και της αναψυχής. Ο αθλητικός τουρισμός και οι δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου, αποτελούν πεδία επιστημονικών ερευνών με στόχο την ανάπτυξη την ευημερία, τις

ανταλλαγές και την ανακατανομή των θετικών αξιών μιας κοινωνίας. Ο αθλητικός τουρισμός μπορεί να αναπτυχθεί συνδυαστικά με άλλες ήπιες μορφές τουρισμού όπως ο αλιευτικός τουρισμός, ο αγροτουρισμός, ο συνεδριακός τουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, κ.ά. Για την ανάπτυξη και ένταξη του αθλητικού τουρισμού , στο ευρύτερο φάσμα της τουριστικής πολιτικής, χρειάζεται κατάλληλος σχεδιασμός, προβολή και διαφήμιση, καθώς και παραγωγικές επενδύσεις, τόσο από πλευράς πολιτείας, όσο και από πλευράς ιδιωτών.

Ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης κυρίως με την αξιοποίηση κοινόχρηστων χώρων, υλοποιώντας έργα υποδομών και με συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα, αλλά και με την παροχή υπηρεσιών όπως η καθαριότητα, ανακύκλωση και η προστασία του πρασίνου.

Πολλές φορές προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της «βιώσιμης ανάπτυξης» είναι απαραίτητο να συνδυαστούν και να σταθμιστούν πολλοί παράγοντες, σε διαφορετικά επίπεδα, πολλές φορές μεταξύ αντιτιθέμενων ενδιαφερόντων και συμφερόντων, με διαφορετικό χρόνο, σε συνάρτηση με όσα επιβάλλει και επιτρέπει η νομοθεσία, συμπεριλαμβανόμενου και του παράγοντα της γραφειοκρατίας.

5.2 Συμπεράσματα στατιστικού μέρους

Από τη στατιστική ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στις απαντήσεις 402 κατοίκων, δημοτών και απασχολούμενων του δήμου, παρατηρήθηκε ότι η συμμετοχή των ανδρών ήταν μεγαλύτερη από αυτή των γυναικών και η εισοδηματική κατηγορία στην οποίοι ανήκει το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων είναι από 801 έως 1.200 ευρώ (40,3%). Επίσης, μεγαλύτερη είναι η συμμετοχή των ατόμων ηλικίας από 31 έως 45 ετών (43%), των αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (33,8%), και είναι δημόσιοι και ιδιωτικοί υπάλληλοι (41% και 22,9% αντίστοιχα), ενώ ελάχιστοι είναι ψαράδες και αγρότες/κτηνοτρόφοι (1,5% και 0,7%, αντίστοιχα). Το 68% των ερωτηθέντων κατοικεί στο Δήμο Βάρης – Βούλας - Βουλιαγμένης, το 67,7% είναι δημότες, και το 67% απασχολείται στην γεωγραφική ενότητα του Δήμου.

Όσον αφορά το αλιευτικό καταφύγιο της Βάρκιζας, το 84% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι συμβάλλει στην τόνωση της τοπικής οικονομίας, το 47% θεωρεί ότι

αυξάνει λίγο ή δεν αυξάνει καθόλου τις τοπικές επενδύσεις, το 42,8% πιστεύει ότι αυξάνει μέτρια την τοπική κατανάλωση, ενώ μόνο το 26,1% πιστεύει ότι ενισχύει την τοπική αγορά εργασίας και απασχόληση. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι μόνο το 18% των ερωτηθέντων τάσσεται υπέρ της άποψης ότι το αλιευτικό καταφύγιο συνδέεται με την τοπική κουλτούρα του πληθυσμού, και μόνο το 34% έχει κάνει αυτού. Ανησυχητικό είναι το γεγονός ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα δεν είναι ικανοποιημένοι με τον σταθμό πρώτων βοηθειών, τον αριθμό των εμπορικών καταστημάτων, τις υποδομές επικοινωνιών, τις κτιριακές υποδομές και την πρόσβαση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, σχεδόν οι μισοί αισθάνονται ασφάλεια. Η συντριπτική πλειοψηφία θεωρεί ότι το αλιευτικό καταφύγιο δεν υποβαθμίζει κοινωνικά την περιοχή, ούτε προκαλεί ηχορύπανση και περιβαλλοντική ρύπανση.

Παρόμοια είναι και τα αποτελέσματα για τη μαρίνα Βουλιαγμένης και τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα, με τη διαφορά ότι για τη μαρίνα Βουλιαγμένης το 39% των ερωτηθέντων υποστηρίζει ότι δεν συνδέεται η τοπική κουλτούρα του πληθυσμού με τη μαρίνα ή ότι συνδέεται λίγο, ενώ για τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις το 49%.

Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων πιστεύει ότι ο Δήμος μπορεί να συμβάλει πάρα πολύ με την αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων, με τα έργα υποδομής και με συγχρηματοδοτούμενα αναπτυξιακά προγράμματα, λιγότεροι από τους μισούς θεωρούν ότι οι συμβάσεις παραχώρησης και οι συμπράξεις ιδιωτικού και δημοσίου τομέα δεν συμβάλουν στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης.

Εν συνέχεια, από τους ελέγχους ανεξαρτησίας X^2 που αφορούν το φύλο, μέσω των δεσμευμένων σχετικών συχνοτήτων διαπιστώνουμε ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος ότι η αύξηση των τοπικών επενδύσεων, η αύξηση του τοπικού εισοδήματος, και η ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας – απασχόλησης, δεν επηρεάζεται ή επηρεάζεται λίγο σε σχέση με το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα και τη λειτουργιά του, αυξάνεται στην περίπτωση των ανδρών σε αντίθεση με τις γυναίκες. Όμως στην περίπτωση της μαρίνας της Βουλιαγμένης, η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος ότι η Μαρίνα της Βουλιαγμένης παρέχει μέτρια αίσθηση της ασφάλειας και μέτρια αισθητική των χώρων αυξάνεται στην περίπτωση των γυναικών, σε αντίθεση με τους άνδρες. Στην περίπτωση των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα διαπιστώνεται ότι η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος ότι η αύξηση των τοπικών επενδύσεων δεν επηρεάζεται ή επηρεάζεται λίγο και ότι η

περιβαλλοντική ρύπανση δεν προκαλείται ή προκαλείται λίγο, εξαιτίας της λειτουργίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, αυξάνεται στην περίπτωση των ανδρών, σε αντίθεση με τις γυναίκες.

Από τους ελέγχους ανεξαρτησίας X^2 που αφορούν την ηλικία, μέσω των δεσμευμένων σχετικών συχνοτήτων διαπιστώνουμε ότι η πιθανότητα κάποιος να μην έχει κάνει χρήση του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα, αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι από 46 έως 60 ετών, σε σχέση με αυτούς που είναι από 31 έως 45 ετών. Η πιθανότητα να μην επηρεάζονται ή να επηρεάζονται λίγο οι τοπικές επενδύσεις και η τοπική κουλτούρα του πληθυσμού εξαιτίας της Μαρίνα Βουλιαγμένης και της λειτουργιάς της αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι πάνω από 60 ετών. Επίσης, η πιθανότητα να μην προκαλείται ή να προκαλείται μικρή κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής σε σχέση με τη λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι από 46 έως 60 ετών σε σχέση με τις μικρότερες ηλικίες. Η πιθανότητα να δηλώσει ότι η αύξηση των τοπικών επενδύσεων και το κυκλοφοριακό πρόβλημα δεν επηρεάζεται ή επηρεάζεται λίγο σε σχέση με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι πάνω από 60 ετών. Τέλος, η πιθανότητα να υποστηρίξει κάποιος ότι οι συμβάσεις παραχώρησης δεν μπορούν να συμβάλουν ή συμβάλουν λίγο στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης του Δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης αυξάνεται στην περίπτωση όπου κάποιος είναι πάνω από 60 ετών, σε σχέση με τις μικρότερες ηλικίες.

Από τους ελέγχους ανεξαρτησίας X^2 που αφορούν το μορφωτικό επίπεδο, μέσω των δεσμευμένων σχετικών συχνοτήτων διαπιστώνουμε ότι η πιθανότητα κάποιος να διαφωνεί ότι η μαρίνα Βουλιαγμένης τονώνει την τοπική οικονομία είναι μεγαλύτερη στα άτομα εκείνα που δεν έχουν πάει καθόλου σχολείο, που έχουν εκπληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση και στους κατόχους διδακτορικού. Αξιοσημείωτο είναι ότι τα άτομα τα οποία δεν είναι απόφοιτοι πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας ή κάτοχοι διδακτορικού δεν θεωρούν ότι η ηχορύπανση από τη λειτουργία της μαρίνας Βουλιαγμένη δημιουργεί πρόβλημα στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης. Η πιθανότητα να διαφωνεί ότι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία αυξάνεται καθώς μειώνεται η εκπαίδευση του ερωτώμενου, με εξαίρεση τους κατόχους διδακτορικού. Ενώ, η πιθανότητα κάποιος να θεωρεί ότι η τοπική κουλτούρα του

πληθυσμού είναι συνδεδεμένη με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα αυξάνεται καθώς αυξάνεται το μορφωτικό επίπεδο των ερωτηθέντων με εξαίρεση τα άτομα τα οποία δεν είναι απόφοιτοι πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης και εκείνους οι οποίοι είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η πιθανότητα κάποιος να συμφωνεί ότι υπάρχει κοινωνική υποβάθμιση στην περιοχή λόγω της λειτουργίας της μαρίνας Βουλιαγμένης είναι 0% στις περιπτώσεις όπου κάποιος δεν έχει πάει καθόλου σχολείο ή είναι κάτοχος διδακτορικού. Επίσης, η πιθανότητα κάποιος να υποστηρίζει ότι ο Δήμος Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης μπορεί να συμβάλει στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης μέσω της παραχώρησης συμβάσεων είναι μεγαλύτερη στα άτομα εκείνα τα οποία είναι απόφοιτοι δευτεροβάθμιας, τριτοβάθμιας και κάτοχοι μεταπτυχιακού.

Από τους ελέγχους ανεξαρτησίας X^2 που αφορούν το επάγγελμα, μέσω των δεσμευμένων σχετικών συχνοτήτων διαπιστώνουμε ότι οι συνταξιούχοι, οι ελεύθεροι επαγγελματίες και οι ψαράδες έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να διαφωνούν με την άποψη ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία. Ενώ, δεν υπάρχει καμία πιθανότητα κάποιος που είναι ψαράς, αγρότης/κτηνοτρόφος, και μαθητής/φοιτητής να συμφωνεί ότι η αυξάνεται το τοπικό εισόδημα λόγω των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα. Αντιθέτως, οι ελεύθεροι επαγγελματίες και οι ψαράδες έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να μην είναι ικανοποιημένοι με την πρόσβαση μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις της Βούλας. Τέλος, οι ιδιωτικοί υπάλληλοι, οι ελεύθεροι επαγγελματίες και οι συνταξιούχοι έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να υποστηρίζουν ότι ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης μπορεί να συμβάλει στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης μέσω της αξιοποίησης των κοινόχρηστων χώρων.

Από τους ελέγχους ανεξαρτησίας X^2 που αφορούν το μηνιαίο ατομικό εισόδημα, μέσω των δεσμευμένων σχετικών συχνοτήτων διαπιστώνουμε ότι όσο μεγαλύτερη είναι εισοδηματική κατηγορία στην οποία ανήκει κάποιος, τόσο πιθανό είναι να έχει κάνει χρήση της μαρίνας Βουλιαγμένης. Επίσης, τα άτομα με εισόδημα μέχρι 1200 ευρώ είναι περισσότερο πιθανό να συμφωνήσουν ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία, ενώ τα άτομα με εισόδημα από 1200 ευρώ και πάνω είναι περισσότερο πιθανό να διαφωνήσουν. Τέλος, τα άτομα με εισόδημα πάνω από 1400 ευρώ είναι περισσότερο πιθανό να είναι ικανοποιημένοι από την αίσθηση ασφάλειας στις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις της Βούλας.

Η εκτίμηση της λογιστικής παλινδρόμησης είχε ως στόχο να διερευνήσει τους παράγοντες που επηρεάζουν την άποψη των κατοίκων/δημοτών σχετικά με τους παράγοντες που επηρεάζουν την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα. Ο δείκτης R^2 Nagelkerke που ισούται με 28,9% δείχνει ότι το μοντέλο προσαρμόζεται στα πραγματικά δεδομένα σε ποσοστό 28,9%. Έτσι λοιπόν το φύλο, αν κάποιος εργάζεται στη γεωγραφική ενότητα του δήμου, η συμφωνία με την άποψη ότι οι τοπικές επενδύσεις και η τοπική κατανάλωση αυξάνονται εξαιτίας του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα, αποτελούν παράγοντες της τόνωσης της τοπικής οικονομίας λόγω του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα.

Όσον αφορά τους παράγοντες που επηρεάζουν την τόνωση της τοπικής οικονομίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, διαπιστώθηκε ότι το εισόδημα, η συμφωνία του ερωτώμενου με τις απόψεις ότι αυξάνονται οι τοπικές επενδύσεις, η τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα και η τοπική αγορά εργασίας εξαιτίας των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, είναι οι τελικές ανεξάρτητες μεταβλητές που ερμηνεύουν το 39,8% της εξαρτημένης του συγκεκριμένου υποδείγματος.

Τέλος, στην τελευταία παλινδρόμηση για τη χρήση της μαρίνας στη Βουλιαγμένη διαπιστώθηκε ότι αν ο ερωτώμενος είναι γυναίκα, ή εργάζεται, ή έχει μηνιαίο ατομικό εισόδημα πάνω από 1400 ευρώ, ή συμφωνεί με την άποψη ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί περιβαλλοντική ρύπανση, ή διαφωνεί με την άποψη ότι η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης δημιουργεί αισθητική υποβάθμιση, είναι περισσότερο πιθανό να έχουν κάνει χρήση της μαρίνας στη Βουλιαγμένη (R^2=10,6%).

5.3 Προτάσεις

Οι τοπικές αρχές, οι επιχειρήσεις, τα σωματεία και οι φορείς που εκπροσωπούν γενικότερα την κοινωνία των πολιτών θα πρέπει να αναπτύξουν μια προσέγγιση ολοκληρωμένης διαχείρισης, λαμβάνοντας υπόψη και τις απόψεις των κατοίκων, προκειμένου να επιτευχθεί η επιθυμητή συνεργασία έτσι ώστε να μεγιστοποιηθούν μακροπρόθεσμα τα οφέλη και να υλοποιηθούν δράσεις για την τοπική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Ακολουθούν προτάσεις και προτεινόμενες δράσεις για την αξιοποίηση των λιμένων και της παράκτιας ζώνης της γεωγραφικής περιοχής του Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης:

- Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση υποδομών στο αλιευτικό καταφύγιο της Βάρκιζας
- Ανάθεση μελέτης για την ανάπλαση του αλιευτικού καταφυγίου της Βάρκιζας
- Παρεμβάσεις αισθητικής αναβάθμισης στην περιοχή των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα και του αλιευτικού καταφυγίου της Βάρκιζας
- Βελτίωση των συνθηκών συγκοινωνιακής πρόσβασης στη μαρίνα της Βουλιαγμένης
- Αύξηση της τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας στη μαρίνα της Βουλιαγμένης
- Εκπόνηση γενικού προγραμματικού σχεδίου με ολοκληρωμένο τεχνικό χωροταξικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό της παράκτιας ζώνης
- Αναβάθμιση και κατάλληλη ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου και της παράκτιας ζώνης αναβαθμίζοντας τη σχέση πολίτη-θάλασσας
- Ενίσχυση των χώρων στάθμευσης
- Αξιοποίηση κοινόχρηστων χώρων και υποδομών
- Εξασφάλιση χρηματοδοτήσεων
- Εφαρμογή προγραμμάτων εξοικονόμησης ενέργειας
- Απόδοση ανταποδοτικών τελών στο Δήμο
- Αποδοτικές και συντονισμένες δράσεις για την ενίσχυση του αειφορικού εναλλακτικού παράκτιου τουρισμού.
- Διασφάλιση καλών σχέσεων συνεργασίας τοπικής αυτοδιοίκησης και τοπικής κοινωνίας για την ανάπτυξη και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ:

1. ICAP, 2009, «Μελέτη για σκάφη αναψυχής», Αθήνα Ιούνιος.
2. ICAP, 2009, «Τουριστικοί Λιμένες», κλαδική μελέτη, Αθήνα Φεβρουάριος.
3. ICAP, 2010, «Τουριστικοί Λιμένες», κλαδική μελέτη, Αθήνα Φεβρουάριος.
4. Αντωνόπουλος Χ., Οδηγός διαδικασιών ωρίμανσης έργων τουριστικών λιμένων, ΜΟΔ Α.Ε., Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.
5. Αποστολόπουλος Κ., 2010, Πανεπιστημιακές σημειώσεις του μαθήματος «Εισαγωγή στη βιώσιμη ανάπτυξη», α΄ εξάμηνο, ΠΜΣ «Βιώσιμη Ανάπτυξη», Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.
6. Βλιάμος, Σ., 2008. Περιφερειακή - Τοπική Ανάπτυξη. Αθήνα: Υ.Π.Ε.Π.Θ., Γενική Γραμματεία Εκπαίδευσης Ενηλίκων, Κ.Ε.Ε.
7. Γιαννίτσης, Τ., 1999. Οικονομικά μετασχηματισμού και ανάπτυξης, Σημειώσεις. Αθήνα: Πανεπιστήμιο Αθηνών, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών, Τομέας Ανάπτυξης και Διεθνούς Οικονομικής.
8. Δημάδαμα Ζ., 2008, «Οικονομία, Ανάπτυξη, Περιβάλλον, Θεωρητικές προσεγγίσεις και πολιτικές της αειφόρου ανάπτυξης», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
9. Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης, 2013.
10. Δήμος Βάρης, 2010, Κωδικοποίηση κανονισμού λειτουργίας του μώλου αλιέων Βάρκιζας.
11. Κόνσολας Ν., 1985, «Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
12. Κόνσολας Ν., 1997, «Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
13. Λαζαρέτου Θ., 2002, «Περιβαλλοντικά προβλήματα και δίκαιο», Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς, Αθήνα.
14. Μητούλα Ρ., 2006, «Βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξηστην ΕΕ & ανασυγκρότηση του Ελληνικού αστικού περιβάλλοντος», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
15. Μητούλα Ρ., Αστάρας Ο., Καλδής Π., 2008, «Βιώσιμη Ανάπτυξη, Έννοιες, Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Διαστάσεις», Εκδόσεις Rosili, Αθήνα.
16. ΝΑΟΒ, Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Βούλας, 2013.

17. Ντούβας Λ., «Ψυχαγωγικές Δραστηριότητες - Αθλητικός Τουρισμός - Απασχόληση», Διευθυντής Ένωσης Ξενοδόχων Αττικής - Εργαστηριακός Συνεργάτης ΤΕΙ Αθηνών
18. Παλλης Α. και Τσιωτσης Γ.Σ., 2007, «Περιβαλλοντική Διάσταση της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής», Το Άρθρο Παρουσιάστηκε στο Συνέδριο «Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές: Βιώσιμη Κινητικότητα» Χίος, Απρίλιος 2007.
19. Παπαδασκαλόπουλος Α., 1992, «Οικονομική περιφέρεια και αναπτυξιακή στρατηγική», Επιστημονική Επετηρίδα, Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Αθήνα.
20. Παρδάλη Α., 2001, «Η λιμενική βιομηχανία», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
21. Πετράκος Γ., Ζήκος Σ., Ζαχαρόπουλος Θ., 1991, «Μικρομεσαίες επιχειρήσεις και η αναζήτηση αναπτυξιακής στρατηγικής σε τοπική κλίμακα: Μια εμπειρική προσέγγιση στο Ν. Καρδίτσας», Επιθεώρηση αστικών και περιφερειακών μελετών, τόμος 3/91.
22. Ρόκος Δ., 1998α, «Η Διεπιστημονικότητα στην Ολοκληρωμένη Προσέγγιση και Ανάλυση της Ενότητας της Φυσικής και της Κοινωνικοικονομικής Πραγματικότητας», Τυποθήτω-Γ. Δαρδανός, Αθήνα.
23. Σκούντζος Α., 1997, «Οικονομική Ανάπτυξη», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
24. Τάτσος Ν., 1989, «Θέματα τοπικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης», ΕΕΤΑΑ, Αθήνα.
25. Φλογαΐτη Ε., 1998, «Περιβαλλοντική Εκπαίδευση», Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.
26. Χλωμούδης Κ., 2011, «Τάσεις και εξελίξεις στη λιμενική βιομηχανία», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
27. Χριστοφάκης Μ., 2001, «Τοπική ανάπτυξη και Περιφερειακή Πολιτική», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ:

1. Battistelli L., Coppola T., Fantauzzi M., & F. Quaranta, 2011, "A case study on the environmental impact of harbor activities: analysis and solutions", INT-MAM, 1st International Symposium of Nava Architecture and Maritime.
2. Bossel H., 1999, "Indicators for Sustainable Development: Theory, Method, Applications", A Report to the Balaton Group, International Institute For Sustainable Development.
3. Coffey S., Polese M., 1985, Local Development, Conceptual Bases and Policy Implications, Regional Studies.
4. Ducrotoy, J., & Yanagi, T., 2008, "Tools and concepts on ecological quality of coastal and estuarine environments", *Marine Pollution Bulletin*, Vol. 57, pp. 1–2
5. Goulielmos A., 2000 "European Policy On Port Environmental Protection", Global Nest: the International Journal, Vol. 2, No 2, pp. 189-197.
6. Handley-Schachler M. & J.Navare, 2010, "Port risk management and Public Private Partnerships: factors relating to risk allocation and risk sustainability", World Review of Intermodal Transportation Research, Vol. 3, Nos. ½.
7. Heaver T., 1995, "The implications of increased competition among ports for port policy and management", *Maritime Policy & Management*, Vol. 22, No. 2, pp. 125-133.
8. Hopwood B., Mellor M., & G. O'Brien, 2005, "Sustainable development: mapping different approaches", Sustainable Development, Vol. 13, No. 1, pp. 38–52.
9. Lundqvist, G., 2000, "The Development of Fishing Ports and the Future Requirements Regarding the Tasks of Fishing Ports in the Baltic Sea", 6th Annual Meeting of BAFICO in Rostock, Germany on 8-9 June 2000, Nordic Council of Ministers.
10. Martin R. & P. Sunley, 1998, "Slow Convergence? The New Endogenous Growth Theory and Regional Development", Economic Geography, Vol. 74, No. 3, pp. 201–227.
11. O'Mahony C., Cummins V., Ferreira M., & A. Pickaver, 2006, "QualityCoast – Piloting of a Sustainable Tourism Programme in Cork Harbour, Ireland".
12. Oberle, W., Darby, J., & Stowers, K., 1975, "Implications for development: Social participation of the poor in the Ozarks", *Journal of the Community Development Society*, *6*(2), 64-78.

13. Pallis A. & G. Vaggelas, 2005 “Port Competitiveness and the EU Port Services Directive: the Case of Greek Ports”, *Maritime Economics & Logistics*, Vol. 7, pp.116–140.
14. Pallis A., 2007, “Devolution, Port Governance and Port Performance”, *Research in Transportation Economics*, Vol. 17, pp. 155–169.
15. Petrosillo I., Valente D., Zaccarelli N., & G. Zurlini, 2009, “Managing tourist harbors: Are managers aware of the real environmental risks?”, *Marine Pollution Bulletin*, Vol. 58, No. 10, pp. 1454–1461.
16. Petrosillo I., Zurlini G., Grato E., & N. Zaccarelli, 2006, “Indicating fragility of socioecological tourism-based systems”, *Ecological Indicators*, Vol. 6, pp. 104–113.
17. Sneddon C., Howarth R., & R. Norgaard, 2006, “Sustainable development in a post-Brundtland world”, Ecological Economics, Vol. 57, No. 2, pp. 253–268.
18. Wakeman R., 2007, “What is a Sustainable Port? The Relationship between Ports and Their Regions”, *The Journal of Urban Technology*, Vol. 3, No. 2, pp. 65-80.
19. Wang, J., Koi-Yu Ng, A., & Olivier, A., 2004, “Port governance in China: A review of policies in an era of internationalizing port management practices”, *Transport Policy*, Vol. 11, No. 1, pp. 237–250.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ:

1. http://www.alkyonida-news.gr/el/apopsi-alkyonida/52-%CF%83%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%B5%CF%85%CE%BE%CE%B5%CE%B9%CF%82/488-etasa-paralies.html
2. http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36&sectorID=44&la=2
3. http://www.kythera.gr/businessguide/marines-yachting.php
4. http://www.sev.org.gr
5. http://www.skai.gr/news/environment/article/169494/katafugio-i-ihthuoskala-o-ormos-tis-varkizas/
6. http://www.vouliagmeni-marina.gr/?page=static_articles&a_id=history&en=0
7. http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24148
8. www.dimosvoulas.gr
9. www.ebdomi.com
10. www.echofaliro.gr
11. www.eetaa.gr
12. www.enet.gr
13. www.etasa.gr
14. www.ethnos.gr
15. www.kathimerini.gr
16. www.naov.gr
17. www.statistics.gr
18. www.vouliagmeni-marina.gr
19. www.vvv.gov.gr
20. www.wikipedia.org

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Ερωτηματολόγιο στα πλαίσια της διπλωματικής εργασίας της μεταπτυχιακής φοιτήτριας Μερόπης Μοσχογιάννη, με θέμα: «Οι Λιμένες στον Δήμο Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης και η συμβολή τους στη Τοπική Ανάπτυξη».
Επιβλέπουσα Καθηγήτρια: Μητούλα Ροϊδω

Το παρόν ερωτηματολόγιο είναι **ανώνυμο** και τα στοιχεία που θα προκύψουν είναι απολύτως **εμπιστευτικά**. Για την ολοκλήρωσή του, είναι αναγκαία η δική σας συνεισφορά μέσω της αποτύπωσης των εκτιμήσεων σας. Παρακαλώ απαντήστε στις ακόλουθες ερωτήσεις, τοποθετώντας **x** στο κουτάκι που αντιστοιχεί στην επιλογή σας.
Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων για το χρόνο σας.
Με εκτίμηση, Μερόπη Μοσχογιάννη.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΟΣ/ΕΡΩΤΗΘΕΙΣΗΣ:

1.Φύλο: Άνδρας □
Γυναίκα □

2. Ηλικία: [ ]

3.Μορφωτικό επίπεδο:

καθόλου σχολείο		τριτοβάθμια εκπαίδευση	
υποχρεωτική εκπαίδευση		μεταπτυχιακό	
δευτεροβάθμια εκπαίδευση		διδακτορικό	

4. Κάτοικος δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης;
ΝΑΙ □
ΟΧΙ □

5. Δημότης δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης;
ΝΑΙ □
ΟΧΙ □

6. Επάγγελμα:

δημόσιος υπάλληλος		αγρότης/ κτηνοτρόφος	
ιδιωτικός υπάλληλος		μαθητής/ φοιτητής	
ελεύθερος επαγγελματίας		συνταξιούχος	
ψαράς		άνεργος	

7.Εργάζεστε στην γεωγραφική ενότητα του δήμου Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης;
ΝΑΙ □
ΟΧΙ □

8. Μέσο μηνιαίο εισόδημα:

έως 800 ευρώ		1.401- 1.600 ευρώ	
801-1.200 ευρώ		1.601- 2.000 ευρώ	
1.201-1.400 ευρώ		Πάνω από 2.001 ευρώ	

9. Πιστεύετε ότι το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα τονώνει την τοπική οικονομία;
ΝΑΙ □
ΟΧΙ □

10. Αξιολογείστε κατά πόσο επηρεάζονται οι παρακάτω παράμετροι τοπικής οικονομίας σε σχέση με το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα και τη λειτουργιά του:

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Αύξηση των τοπικών επενδύσεων					
Αύξηση της τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας					
Ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας- απασχόληση					
Αύξηση του τοπικού εισοδήματος					
Αύξηση της τοπικής κατανάλωσης					

11. Κατά τη γνώμη σας η τοπική κουλτούρα του πληθυσμού είναι συνδεδεμένη με το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα;

Καθόλου	
Λίγο	
Αρκετά	
Πολύ	
Πάρα πολύ	

12. Έχετε κάνει ποτέ χρήση του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα ;
ΝΑΙ □
ΟΧΙ □

13. Αξιολογείστε το κατά πόσο είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες και τις υποδομές που σας παρέχει το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα:

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Κτιριακή υποδομή (χώροι στάθμευσης, κλπ.)					
Υποδομές επικοινωνιών (τηλέφωνα, διαδίκτυο)					
Αίσθηση ασφάλειας					
Αισθητική χώρων					
Σταθμός πρώτων βοηθειών					
Ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων					
Πρόσβαση μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς					

14.Αξιολογείστε κάποια από τα προβλήματα που δημιουργεί η λειτουργιά του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης:

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Περιβαλλοντική ρύπανση					
Κυκλοφοριακό πρόβλημα					
Αισθητική υποβάθμιση της περιοχής					
Κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής					
Ηχορύπανση					

15. Πιστεύετε ότι η μαρίνα Βουλιαγμένης τονώνει την τοπική οικονομία;

ΝΑΙ □

ΟΧΙ □

16. Αξιολογείστε κατά πόσο επηρεάζονται οι παρακάτω παράμετροι τοπικής οικονομίας σε σχέση με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης και τη λειτουργιά της:

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Αύξηση των τοπικών επενδύσεων					
Αύξηση της τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας					
Ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας- απασχόληση					
Αύξηση του τοπικού εισοδήματος					
Αύξηση της τοπικής κατανάλωσης					

17. Κατά τη γνώμη σας η Τοπική Κουλτούρα του πληθυσμού είναι συνδεδεμένη με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης;

Καθόλου	
Λίγο	
Αρκετά	
Πολύ	
Πάρα πολύ	

18. Έχετε κάνει ποτέ χρήση της Μαρίνας της Βουλιαγμένης;

ΝΑΙ □

ΟΧΙ □

19. Αξιολογείστε το κατά πόσο είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες και τις υποδομές που σας παρέχει η Μαρίνα της Βουλιαγμένης:

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Κτιριακή υποδομή (χώροι στάθμευσης, κλπ.)					
Υποδομές επικοινωνιών (τηλέφωνα, διαδίκτυο)					
Αίσθηση ασφάλειας					
Αισθητική χώρων					
Σταθμός πρώτων βοηθειών					
Ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων					
Πρόσβαση μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς					

20. Αξιολογείστε κάποια από τα προβλήματα που δημιουργεί η λειτουργία της Μαρίνας της Βουλιαγμένης, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης:

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Περιβαλλοντική ρύπανση					
Κυκλοφοριακό πρόβλημα					
Αισθητική υποβάθμιση της περιοχής					
Κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής					
Ηχορύπανση					

21. Πιστεύετε ότι οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα τονώνουν την τοπική οικονομία;

ΝΑΙ □

ΟΧΙ □

22. Αξιολογείστε κατά πόσο επηρεάζονται οι παρακάτω παράμετροι τοπικής οικονομίας σε σχέση με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα και τη λειτουργιά του:

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Αύξηση των τοπικών επενδύσεων					
Αύξηση της τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας					
Ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας- απασχόληση					
Αύξηση του τοπικού εισοδήματος					
Αύξηση της τοπικής κατανάλωσης					

23. Κατά τη γνώμη σας η τοπική κουλτούρα του πληθυσμού είναι συνδεδεμένη με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα;

Καθόλου	
Λίγο	
Αρκετά	
Πολύ	
Πάρα πολύ	

24. Έχετε κάνει ποτέ χρήση των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα;

ΝΑΙ □

ΟΧΙ □

25. Αξιολογείστε το κατά πόσο είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες και τις υποδομές που σας παρέχουν οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα:

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Κτιριακή υποδομή (χώροι στάθμευσης, κλπ.)					
Υποδομές επικοινωνιών (τηλέφωνα, διαδίκτυο)					
Αίσθηση ασφάλειας					
Αισθητική χώρων					
Σταθμός πρώτων βοηθειών					
Ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων					
Πρόσβαση μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς					

26. Αξιολογείστε κάποια από τα προβλήματα που δημιουργεί η λειτουργία ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα, στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης:

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Περιβαλλοντική ρύπανση					
Κυκλοφοριακό πρόβλημα					
Αισθητική υποβάθμιση της περιοχής					
Κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής					
Ηχορύπανση					

27. Πως πιστεύετε ότι ο Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης μπορεί να συμβάλει στην αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης;

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Συγχρηματοδοτούμενα αναπτυξιακά προγράμματα (ΕΣΠΑ κλπ)					
Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)					
Συμβάσεις Παραχώρησης					
Έργα υποδομής (οδοποιία, διευθέτηση ομβρίων, αποχέτευση, κλπ)					
Αξιοποίηση κοινόχρηστων χώρων					

Σας ευχαριστώ ειλικρινά για το χρόνο και τις σκέψεις σας.

Όσοι ενδιαφέρονται να μάθουν τα αποτελέσματα της έρευνας, μπορούν να σημειώσουν την ηλεκτρονική διεύθυνση τους στο ακόλουθο κουτάκι προκειμένου να τους σταλεί το σύνολο της εργασίας, αφότου ολοκληρωθεί.

E-mail:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ

ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ	ΜΕΤΑΒΛΗΤΗ
gender	Φύλο
age	Ηλικία
education	Μορφωτικό επίπεδο
income	Μηνιαίο ατομικό εισόδημα
job	Απασχόληση
resident	Κάτοικος δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης
citizen	Δημότης δήμου Βάρης – Βούλας –Βουλιαγμένης
geowork	Εργασία στη γεωγραφική ενότητα του δήμου Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης
rharbeco	Τόνωση της τοπικής οικονομίας λόγω του αλιευτικού καταφύγιου στη Βάρκιζα
rinvest	Αύξηση των τοπικών επενδύσεων (Βάρκιζα)
rbusin	Αύξηση της τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (Βάρκιζα)
rlabor	Ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας- απασχόληση (Βάρκιζα)
rincom	Αύξηση του τοπικού εισοδήματος (Βάρκιζα)
rconsum	Αύξηση της τοπικής κατανάλωσης (Βάρκιζα)
rharbcul	Σύνδεση της τοπικής κουλτούρας του πληθυσμού με το αλιευτικό καταφύγιο στη Βάρκιζα
rharbuse	Χρήση του αλιευτικού καταφυγίου στη Βάρκιζα
rbuild	Κτιριακή υποδομή (Βάρκιζα)
rcommun	Υποδομές επικοινωνιών (Βάρκιζα)
rsafe	Αίσθηση ασφάλειας (Βάρκιζα)
raesthet	Αισθητική χώρων (Βάρκιζα)
raid	Σταθμός πρώτων βοηθειών (Βάρκιζα)
rshop	Ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων (Βάρκιζα)
rtransp	Πρόσβαση μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς (Βάρκιζα)
renviron	Περιβαλλοντική ρύπανση (Βάρκιζα)
rtraff	Κυκλοφοριακό πρόβλημα (Βάρκιζα)
raesdegr	Αισθητική υποβάθμιση της περιοχής (Βάρκιζα)
rsocdegr	Κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής (Βάρκιζα)
rnoise	Ηχορύπανση (Βάρκιζα)
gmareco	Τόνωση της τοπικής οικονομίας λόγω της μαρίνας στη Βουλιαγμένη
ginvest	Αύξηση των τοπικών επενδύσεων (Βουλιαγμένη)
gbusin	Αύξηση της τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (Βουλιαγμένη)

glabor	Ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας- απασχόληση (Βουλιαγμένη)
gincom	Αύξηση του τοπικού εισοδήματος (Βουλιαγμένη)
gconsum	Αύξηση της τοπικής κατανάλωσης (Βουλιαγμένη)
gmarcul	Σύνδεση της τοπικής κουλτούρας του πληθυσμού με τη Μαρίνα της Βουλιαγμένης
gmaruse	Χρήση της Μαρίνας της Βουλιαγμένης
gbuild	Κτιριακή υποδομή (Βουλιαγμένη)
gcommun	Υποδομές επικοινωνιών (Βουλιαγμένη)
gsafe	Αίσθηση ασφάλειας (Βουλιαγμένη)
gaesthet	Αισθητική χώρων (Βουλιαγμένη)
gaid	Σταθμός πρώτων βοηθειών (Βουλιαγμένη)
gshop	Ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων (Βουλιαγμένη)
gtransp	Πρόσβαση μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς (Βουλιαγμένη)
genviron	Περιβαλλοντική ρύπανση (Βουλιαγμένη)
gtraff	Κυκλοφοριακό πρόβλημα (Βουλιαγμένη)
gaesdegr	Αισθητική υποβάθμιση της περιοχής (Βουλιαγμένη)
gsocdegr	Κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής (Βουλιαγμένη)
gnoise	Ηχορύπανση (Βουλιαγμένη)
lwaspeco	Τόνωση της τοπικής οικονομίας λόγω των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα
linvest	Αύξηση των τοπικών επενδύσεων (Βούλα)
lbusin	Αύξηση της τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (Βούλα)
llabor	Ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας- απασχόληση (Βούλα)
lincom	Αύξηση του τοπικού εισοδήματος (Βούλα)
lconsum	Αύξηση της τοπικής κατανάλωσης (Βούλα)
lwaspcul	Σύνδεση της τοπικής κουλτούρας του πληθυσμού με τις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις στη Βούλα
lwaspuse	Χρήση των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων στη Βούλα
lbuild	Κτιριακή υποδομή (Βούλα)
lcommun	Υποδομές επικοινωνιών (Βούλα)
lsafe	Αίσθηση ασφάλειας (Βούλα)
laesthet	Αισθητική χώρων (Βούλα)
laid	Σταθμός πρώτων βοηθειών (Βούλα)
lshop	Ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων (Βούλα)
ltransp	Πρόσβαση μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς (Βούλα)
lenviron	Περιβαλλοντική ρύπανση (Βούλα)
ltraff	Κυκλοφοριακό πρόβλημα (Βούλα)
laesdegr	Αισθητική υποβάθμιση της περιοχής
lsocdegr	Κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής (Βούλα)

lnoise	Ηχορύπανση (Βούλα)
deprogr	Συγχρηματοδοτούμενα αναπτυξιακά προγράμματα
ppp	Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα
concont	Συμβάσεις Παραχώρησης
infrast	Έργα υποδομής
utiliz	Αξιοποίηση κοινόχρηστων χώρων