



Ένωση Ξενοδόχων Ρόδου

23/7/24

## **Προτάσεις Ένωσης Ξενοδόχων Ρόδου (ΕΞΡ)**

### **για το Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ρόδου**

#### **(Μέρος Β)**

#### **A. Εισαγωγή**

Σε συνέχεια του κειμένου που υπέβαλε η Ένωση Ξενοδόχων Ρόδου (Ε.Ξ.Ρ.) στις 30/6/24, καταθέτουμε τις απόψεις μας επί των προτάσεων των εναλλακτικών σεναρίων και βασικών επιλογών που παρουσιάστηκαν από τους μελετητές του Τ.Π.Σ. του Δήμου Ρόδου στις 17/7/24.

Αρχικά, κρίνουμε ότι η όλη προκαταρκτική μελέτη που παρουσιάστηκε διακρίνεται από ανάλυση των δεδομένων και απεικονίζει με καλή σχετικά προσέγγιση τα απαραίτητα στοιχεία δεδομένων για την περαιτέρω συγκεκριμενοποίηση των προτάσεων.

Από τα δεδομένα της προμελέτης λείπουν οικονομικά στοιχεία που θα έδιναν μια καλύτερη εικόνα για την συμβολή του τουρισμού στην οικονομική και κοινωνική ευημερία των κατοίκων της Ρόδου, όπως για παράδειγμα την αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος των Ροδίων, την εξέλιξη του αριθμού ίδρυσης νέων επιχειρήσεων, εξέλιξη των εσόδων και κερδοφορίας των τοπικών επιχειρήσεων διαχρονικά σε πραγματικές τιμές, ανάλυση της υφιστάμενης σύνδεσης του τουρισμού με τον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα του νησιού, εξέλιξη της μέσης κατά κεφαλήν δαπάνης των επισκεπτών διαχρονικά, κλπ.

Ως προς τις τελικές επιλογές των προτεινόμενων σεναρίων, με την επιφύλαξη των παρατηρήσεων και συμπληρώσεων που αναφέρουμε

κατωτέρω, επιλέγουμε το 2ο αναπτυξιακό σενάριο της προκαταρκτικής μελέτης (Σενάριο Μετασχηματισμού σελ. 63), καθώς και το 4ο χωρικό σενάριο (σελ. 78). Στα πλαίσια αυτά διατυπώνουμε εκ νέου και συμπληρώνουμε τις προτάσεις και κατευθύνσεις που κατατέθηκαν στις 30/6/24.

## **B. Βασικές προτεινόμενες κατευθύνσεις και παρατηρήσεις επι των επιλεχθέντων σεναρίων (2ο αναπτυξιακό σενάριο και 4ο χωρικό σενάριο)**

1. Η επιλογή της εξέτασης των περιοχών της Ρόδου με βάση τις δημοτικές ενότητες διευκολύνει μεν την προσέγγιση της μελέτης αλλά είναι επόμενο να οδηγεί σε λανθασμένες κρίσεις σε επί μέρους τμήματα των περιοχών. Ως χαρακτηριστικά παραδείγματα αναφέρουμε τα εξής: Ο χαρακτηρισμός της Δ.Ε. Πεταλούδων ως ανεπτυγμένης τουριστικά περιοχής (όπως προβλέπει και το υπό διαβούλευση Ε.Χ.Π.) δημιουργεί ερωτήματα καθότι σε μία ακτογραμμή 12,5 χιλιομέτρων υφίστανται μόνο 5-6 ξενοδοχειακές μονάδες μέσης δυναμικότητας 250 – 300 δωματίων. Εξάλλου μεγάλη έκταση των παράκτιου μετώπου καταλαμβάνει ο Αερολιμένας Ρόδου. Με το δεδομένο ότι είναι επιθυμητή η τουριστική ανάπτυξη της δυτικής πλευράς του νησιού, προτείνουμε το τμήμα νότιο-δυτικά του Αεροδρομίου Ρόδου μέχρι την παραλία Θεολόγος να χαρακτηριστεί ως «Αναπτυσσόμενη Περιοχή», με ελάχιστο μέγεθος αρτιότητας τα 10 στρέμματα και όχι τα 12 στρέμματα. Αντίστοιχη περίπτωση εντοπίζεται σε άλλες μεγάλες παραλίες με ελάχιστες ή καθόλου ξενοδοχειακές μονάδες οι οποίες παρασύρονται από την πυκνότητα γειτονικών Κοινοτήτων, όπως είναι η μεγάλη παραλία Καλάθου στην οποία υπάρχει ένα μόνο ξενοδοχείο αλλά λόγω υπαγωγής στην Δ.Ε. Λινδίων χαρακτηρίζεται αναπτυγμένη. Το ίδιο παρατηρείται στην μεγάλη παραλία Αφάντου η οποία εντάσσεται στις Περιοχές Ελέγχου λόγω συμπερίληψης της τουριστικής περιοχής των Κολυμπίων. Κρίνουμε ότι μπορεί εν προκειμένω να γίνεται διαφοροποίηση των συγκεκριμένων τμημάτων σύμφωνα και με την δυνατότητα που παρέχει το υπό

διαβούλευση ΕΧΠΤ. Γενικότερα η κατηγοριοποίηση των Δημοτικών Ενοτήτων όπως αποτυπώνονται στο υπό διαβούλευση Ε.Χ.Π.Τ. είναι αποδεκτή, με τυχόν επιμέρους ανακατατάξεις στο στάδιο της συγκεκριμενοποίησης του Τ.Π.Σ Ρόδου σύμφωνα και με τις ανωτέρω παρατηρήσεις.

2. Από τον πίνακα και τα στοιχεία της σελ. 55 «Εκτίμηση και Παραδοχές» προκύπτουν τα εξής: Όντως από το 2016 και εντεύθεν παρατηρείται μια στροφή των ξενοδοχειακών επενδύσεων σε ξενοδοχεία υψηλών κατηγοριών (5 και 4 αστέρων), με αποτέλεσμα η Ρόδος να κατέχει υψηλό μερίδιο της ελληνικής αγοράς στις κατηγορίες αυτές (17% και 16% του συνόλου). Είναι όμως απόλυτα χαρακτηριστικό ότι οι ξενοδοχειακές κλίνες στην πενταετία 2019 – 2024 αυξήθηκαν μόνο κατά 4% (+4.288 κλίνες), ενώ αντίστοιχα οι κλίνες της βραχυχρόνιας μίσθωσης αυξήθηκαν κατά 72% (+11.565 κλίνες). Το δε τελευταίο έτος 2023-2024 οι κλίνες βραχυχρόνιας μίσθωσης αυξήθηκαν σε ποσοστό 15% (!) και η τάση σήμερα είναι ακόμα πιο ανοδική. Προβάλλοντας στον χρόνο το ετήσιο ποσοστό αυτής της αύξησης κατά 15% (παρότι πρόκειται για συντηρητικό ποσοστό σύμφωνα με τον σημερινό ρυθμό) παρατηρούμε ότι σε 7 χρόνια από σήμερα οι κλίνες βραχυχρόνιας μίσθωσης θα ανέλθουν σε 106.860 (!). **Δηλαδή όσες ξενοδοχειακές κλίνες δημιουργήθηκαν σε διάστημα 65 ετών από το 1960 θα δημιουργηθούν τα επόμενα 7 χρόνια από κλίνες βραχυχρόνιας μίσθωσης.**

Συμπερασματικά στα επόμενα 7 – 10 χρόνια θα έχει γίνει υπερδιπλασιασμός των διατιθεμένων κλινών στο νησί εάν δεν ληφθούν άμεσα μέτρα για την ανάσχεση του φαινομένου της βραχυχρόνιας μίσθωσης. Προτείνουμε ως ένα πλαφόν της βραχυχρόνιας μίσθωσης **να μην υπερβαίνει το 50% των ξενοδοχειακών κλινών.**

Πράγματι ο ρυθμός αύξησης των ξενοδοχειακών κλινών δεν προβλέπεται να είναι μεγαλύτερος του 4% την προσεχή δεκαετία, αφενός λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού που υφίστανται τα ξενοδοχεία από τις χιλιάδες μονάδες της βραχυχρόνιας μίσθωσης (B.M.) και αφετέρου λόγω του

κατακερματισμού της εκτός σχεδίου δυνητικά αναπτυξιακής γης, από τις διάσπαρτες αναπτύξεις της Β.Μ. και του πολύπλοκου ιδιοκτησιακού καθεστώτος λόγω του Ιταλικού Κτηματολογίου.

Αυτό το προτεινόμενο πλαφόν δύναται να αναθεωρηθεί στην 5ετία από την έγκριση του Τ.Π.Σ. Ρόδου ανάλογα με την εξέλιξη των επενδύσεων και των έργων υποδομής. Αντίθετα στους μεσόγειους οικισμούς και στα ορεινά χωριά είναι ευπρόσδεκτη η δημιουργία μονάδων Β.Μ. ειδικά αν συνδυάζεται και με την αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων παραδοσιακών σπιτιών.

**3.** Προτείνουμε οι νέες ξενοδοχειακές επενδύσεις να ανταποκρίνονται σε δεσμεύσεις που συμβάλλουν στην ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων όπως

(α) διαχωρισμός στερεών αποβλήτων

(β) διαχωρισμός οργανικών αποβλήτων και κομποστοποίηση

(γ) τριτοβάθμιοι βιολογικοί καθαρισμοί (όπου δεν υφίσταται κεντρικό δίκτυο αποχέτευσης) και επανάχρηση του ύδατος για άρδευση

(δ) εγκατάσταση ΑΠΕ εντός είτε εκτός των μονάδων με στόχο μηδενικό ενεργειακό αποτύπωμα (μόλις επιτραπεί η υλοποίηση έργων ΑΠΕ μετά την προβλεπόμενη ηλεκτρική διασύνδεση της Ρόδου (πρόβλεψη για το διάστημα 2028-2029)

(ε) εγκατάσταση σύγχρονων αφαλατώσεων με μειωμένες ενεργειακές απαιτήσεις κατά τα πρότυπα της Κύπρου. Αξιοποίηση του θαλασσινού νερού για τις κολυμβητικές δεξαμενές

(ζ) ελαχιστοποίηση των επιφανειών χλοοτάπητα στο 20% του διαθέσιμου ακάλυπτου χώρου

Είναι προφανές ότι οι ανωτέρω φιλοπεριβαλλοντικές προϋποθέσεις δεν μπορούν να ληφθούν από τις αντίστοιχες διάσπαρτες επενδύσεις των Β.Μ. με αποτέλεσμα την υπέρμετρη επιβάρυνση του περιβάλλοντος και των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας

4. Μεταξύ άλλων παρατηρούνται τα παρακάτω ως προς τις μονάδες βραχυχρόνιας μίσθωσης και τις αρνητικές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των κατοίκων:

(α) Οι μονάδες αυτές επιβαρύνουν υπέρμετρα την κυκλοφορία καθότι οι χρήστες ειδικά στην εκτός σχεδίου περιοχή χρησιμοποιούν σε ποσοστό σχεδόν 100% ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα για αγορές τροφίμων και μετακινήσεις σε παραλίες, φαινόμενο το οποίο έχει παρατηρηθεί στην Ρόδο έντονα τα τελευταία 5 χρόνια.

(β) Η διάσπαρτη εκτός σχεδίου δόμηση διασπά και κατακερματίζει την διαθέσιμη «αναπτυξιακή γη», δηλαδή ενιαία έκταση γης για ανάπτυξη ξενοδοχειακών μονάδων υψηλών κατηγοριών και λοιπών οργανωμένων παραγωγικών δραστηριοτήτων (πχ τα ΣΤΚ απαιτούν έκταση 150στρ. για την Ρόδο)

(γ) Η αυξημένη ζήτηση για Β.Μ. επιβαρύνει υπέρμετρα τις τοπικές υποδομές. Λόγω της μεμονωμένης διάσπαρτης δόμησης, απαιτείται καθημερινή σχεδόν επίσκεψη απορριμματοφόρων για πολύ μικρή ποσότητα αποκομιδής, απαιτείται σύνδεση με δίκτυο νερού και μηνιαία μέτρηση κατανάλωσης, απαιτείται σύνδεση με δίκτυο ΑΔΜΗΕ για μικρή σχετικά μη ανταποδοτική κατανάλωση, δεν διατίθεται βιολογικός καθαρισμός επεξεργασίας αποβλήτων, και δεν υπάρχει ανταπόκριση στην διαδικασία των σύγχρονων περιβαλλοντικών προτύπων (ανακύκλωση, διαχωρισμός στερεών αποβλήτων, κομποστοποίηση, κλπ)).

(δ) Η λειτουργία των βραχυχρόνιων μισθώσεων διαστρεβλώνει τον ανταγωνισμό: Τα ξενοδοχεία επιβαρύνονται με σημαντικά μεγαλύτερο κανονιστικό φορτίο (π.χ. προδιαγραφές ασφαλείας για καταστροφές και αστική ευθύνη εργαζομένων και επισκεπτών, ασφάλεια με ναυαγοσώστες στις πισίνες και τις ακτές, πυρασφάλεια, προδιαγραφές λογιστικών καταστάσεων κ.τ.λ.), καθώς και φορολογικό βάρος (φόρος εισοδήματος 22% έναντι χαμηλού συντελεστή 15% για δηλούμενα ετήσια εισοδήματα από

ενοίκια έως 12.000 ευρώ) και φόρος παρεπιδημούντων. Ως εκ τούτου, το «ανταγωνιστικό πλεονέκτημα» των βραχυχρόνιων μισθώσεων απορρέει ουσιαστικά από το ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο και το κανονιστικό αρμπιτράζ.

(ε) Η ραγδαία αύξηση των βραχυχρόνιων μισθώσεων έχει οδηγήσει σε σοβαρή στεγαστική κρίση. Πράγματι οι τιμές των ενοικίων αυξήθηκαν κατά 24% τα τελευταία χρόνια λόγω της αύξησης των βραχυχρόνιων μισθώσεων. Οι αυξημένες τιμές ακινήτων και η μείωση των διαθέσιμων μακροχρόνιων ενοικιάσεων δημιουργεί ένα περιβάλλον όπου οι ιδιοκτήτες ακινήτων επωφελούνται οικονομικά, ενώ οι μόνιμοι κάτοικοι και ειδικά οι εποχικοί εργαζόμενοι αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες στην εύρεση προσιτής στέγης. Το ίδιο συμβαίνει και με την αδυναμία εύρεσης στέγης για τους φοιτητές, τους δημόσιους υπαλλήλους και τα στελέχη των Σ.Α.

(η) Η τάση της ανεξέλεγκτης δόμησης και η αύξηση της προσφοράς καταλυμάτων ενισχύει ένα τουριστικό μοντέλο που βασίζεται στη μαζική αύξηση του αριθμού των αφίξεων, αντί στην αναβάθμιση της ποιότητας του εισερχόμενου τουρισμού. Είναι αξιοσημείωτο ότι η δαπάνη ανά επίσκεψη το 2023 παρέμεινε στο πολύ χαμηλό επίπεδο των 600 ευρώ παρά την αύξηση των ξενοδοχειακών μονάδων πολυτελείας.. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, κατά μέσο όρο, οι κλίνες που προσφέρονται μέσω βραχυχρόνιων μισθώσεων είναι χαμηλότερων προδιαγραφών συγκριτικά με αυτές του επίσημου τομέα. Κατά συνέπεια, η συνεισφορά των βραχυχρόνιων μισθώσεων στη συνολική απασχόληση είναι επίσης σημαντικά χαμηλότερη από αυτήν του επίσημου τομέα: ένα ξενοδοχείο απασχολεί προσωπικό σε πολλές διαφορετικές ειδικότητες (και ειδικά νέους και γυναίκες) για να παρέχει ένα ευρύτερο φάσμα υπηρεσιών, ενώ η μέση μονάδα βραχυχρόνιων μισθώσεων απασχολεί μόλις ένα άτομο για τον καθαρισμό των δωματίων και πιθανότατα ευνοεί την αδήλωτη εργασία. Ομοίως, χαμηλότερη είναι και η συνεισφορά στα φορολογικά έσοδα. Γενικά οι βραχυχρόνιες μισθώσεις ασκούν μεγαλύτερη πίεση στις δημόσιες υποδομές

(μεταφορές, ενέργεια, αποχέτευση, αστικές υποδομές) και στους φυσικούς πόρους (νερό, οπτική και ηχητική ρύπανση, οικοσυστήματα), αποδίδοντας μικρότερο οικονομικό όφελος στην εθνική οικονομία σε σύγκριση με τα επίσημα καταλύματα.

Στις προτάσεις του ΤΠΣΧ Ρόδου «Σενάριο Μετασχηματισμού» προτείνεται ορθά η ρύθμιση της βραχυχρόνιας μίσθωσης. Με δεδομένο τον χαμηλό ρυθμό ανάπτυξης νέων ξενοδοχειακών κλινών θεωρούμε ότι η πρόταση του πλαφόν 50% των ξενοδοχειακών κλινών είναι ένας ασφαλής κανόνας για την προσεχή 15ετία για να προστατευθούν οι υφιστάμενες επενδύσεις σε Β.Μ. και να μην φθάσουμε σε ανακλήσεις αδειών βραχυχρόνιας μίσθωσης όπως γίνεται σήμερα στην Ισπανία. Ο εν λόγω περιορισμός μπορεί να μην ισχύει στις Περιοχές Ενίσχυσης και στους ορεινούς οικισμούς εν γένει.

#### **5. Προτάσεις κανονιστικού χαρακτήρα του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της ΠΝΑΙ που κρίνονται αδόκιμες:**

Η πρόταση του ΠΧΠΝΑΙ για απαιτούμενη απόσταση από την οριοθετημένη γραμμή του αιγιαλού 120 μ. (αντί των προβλεπόμενων 30 μ. για χρήση κατοικίας και 50 μ. για τα τουριστικά καταλύματα) είναι αδόκιμη.

Η πρόταση αυτή εντάσσεται στις πρόνοιες για την επερχόμενη κλιματική αλλαγή.

Σύμφωνα όμως με την έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος «ΟΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ» - 2011 (Χρ. Ζερεφός):

*«Σημαντικότατο ρόλο στην τρωτότητα μιας παράκτιας περιοχής στην άνοδο της στάθμης της θάλασσας παίζει η παράκτια μορφολογία και ειδικότερα η κλίση και η λιθολογική της σύσταση, καθώς αυτά έχουν άμεση σχέση με τους ρυθμούς διάβρωσης. Οι τελευταίοι μπορεί να κυμαίνονται από πολύ υψηλούς (αρκετά μ./έτος) στην περίπτωση γεωμορφών χαμηλού αναγλύφου και ευκολοδιάβρωτης λιθολογίας έως χαμηλούς (της τάξεως χλστ./έτος) στην περίπτωση ασβεστολιθικών συμπαγών παράκτιων σχηματισμών (π.χ. κρημνοί).»*

Σύμφωνα δε με την κατάταξη των νησιών του Νοτίου Αιγαίου αυτά κατατάσσονται όχι στις περιοχές υψηλής τρωτότητας στην ανύψωση της στάθμης της θάλασσας αλλά στην 2η και 3η κατηγορίες:

*«2) Νεογενών και Τεταρτογενών 'μαλακών' ιζημάτων. Συμβολίζονται με πράσινο χρώμα και αφορούν ζώνες οπισθοδρομούσας διάβρωσης των ακτών. Πρόκειται για παράκτιες περιοχές με συνήθως μικρό υψόμετρο και*

μέτρια τρωτότητα στην άνοδο της στάθμης, στις οποίες αναμένονται μέτριες επιπτώσεις.

3) Βραχώδεις (χωρίς ιδιαίτερη χρωματική διαγράμμιση). Αφορούν κυρίως αλπικά πετρώματα χαμηλής τρωτότητας στη διάβρωση και στην κατάκλιση από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και εκτείνονται στις υπόλοιπες ακτογραμμές.»

Στον σχετικό χάρτη 1.48 και στο κείμενο σελ.99 που συνοδεύει την μελέτη αναφέρεται ότι «Ωστόσο, η ευπάθεια μιας παράκτιας περιοχής δεν μπορεί να εκτιμηθεί με ασφάλεια μόνο με βάση τον ρυθμό και την κλίμακα της ανόδου της στάθμης της θάλασσας. Άλλοι τοπικοί παράγοντες, όπως η τεκτονική, η μεταφορά ιζημάτων (από την ενδοχώρα) και η παράκτια γεωμορφολογία/λιθολογία, πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη.

Η τεκτονική προφανώς παίζει πολύ σημαντικό ρόλο σε τεκτονικά ενεργές περιοχές, καθώς η άνοδος της στάθμης της θάλασσας μπορεί να αντισταθμιστεί (ενισχύεται) από την τεκτονική ανάταση (καταβύθιση). Χαρακτηριστικά παραδείγματα στην Ελλάδα είναι η παράκτια ζώνη της Βόρειας Πελοποννήσου, με ρυθμό ανύψωσης από 0,3 έως 1,5 mm/έτος, η Κρήτη με 0,7 έως 4 mm/έτος και η Ρόδος με 1,2 έως 1,9 mm/έτος. Έτσι, μια υποτιθέμενη μέση τιμή ανόδου της στάθμης της θάλασσας κατά 4,3 mm/έτος θα μειωνόταν σε 3,5 mm/έτος λόγω της εξουδετέρωσης μιας μέσης τεκτονικής ανύψωσης 0,8 mm/έτος.»

Με βάση αυτή την παραδοχή και δεδομένου ότι η Ρόδος κατατάσσεται στις λιγότερο τρωτές περιοχές από την ανύψωση της θάλασσας, τότε με μια καθαρή ανύψωση 3mm/έτος έχουμε 15εκ τα επόμενα 50 έτη. Αυτό μας οδηγεί στο να αποδεχούμε μόνο την πρόβλεψη του υπό διαβούλευση ΕΧΠΤ για απαγόρευση εγκατάστασης κτιρίων σε στάθμη μικρότερη των 0,60μ από την γραμμή αιγιαλού.

Η δε αναφορά στις υποχρεώσεις της συνθήκης της Βαρκελώνης θεωρούμε ότι δεν πρέπει να έχει γενικό χαρακτήρα καθώς συντρέχουν οι προβλέψεις για εθνικές ιδιαιτερότητες και εξαιρέσεις του άρθρου 8 παρ.2,β της εν λόγω συνθήκης: η απαγόρευση δόμησης σε ζώνη 100 μέτρων από τον αιγιαλό είναι γενική και εφαρμόζεται κυρίως σε γεωγραφικές περιοχές της Μεσογείου με μεγάλο χερσαίο χώρο και όχι στα νησιά του Αιγαίου με τις γεωμορφολογικές ιδιαιτερότητες που περιγράφονται στο προαναφερθέν άρθρο.

Εξ άλλου, η οικονομική και κοινωνική ζωή στα νησιά ανέκαθεν -από τους ιστορικούς χρόνους- ήταν σε άμεση επαφή με την θάλασσα. Αυτό είναι **το συγκριτικό τους πλεονέκτημα. Και χάρη σε αυτό επιβιώνουν και αναπτύσσονται μέχρι σήμερα.**

Από τα παραπάνω είναι σαφές ότι κάθε προσπάθεια οριοθέτησης ενιαίας ζώνης πλάτους 100μ για την απαγόρευση της δόμησης δεν λαμβάνει υπόψη της εθνική και τοπική ιδιαιτερότητα, συμπεριλαμβανομένου του έντονου νησιωτικού χαρακτήρα της Ελλάδας, ιδιαίτερα των νησιών.



Σε κάθε περίπτωση, προβλέπεται από το Πρωτόκολλο Βαρκελώνης η δυνατότητα «προσαρμογής» της σχετικής απόστασης, για:

- Λόγους «δημοσίου συμφέροντος» (μεταξύ άλλων για κοινωνικά και οικονομικά οφέλη στην τοπική κοινωνία).
- Αναγνωρίζονται σχετικές εξαιρέσεις στα 100 μέτρα απαγόρευσης δόμησης, για οικιστική ανάπτυξη/έργα «εξαιρετικής σημασίας» και «δημοσίου συμφέροντος»
- «Γεωγραφικούς ή άλλους τοπικούς περιορισμούς» (σημ:πχ. νησιωτικές περιοχές)
- Δυνατότητα για περιορισμό του εύρους της σχετικής ζώνης, λόγω αδυναμίας ανάπτυξης εκτός αυτής για λόγους γεωμορφολογίας

Σημειώνεται ότι σε πολλές περιοχές η απόσταση αυτή παραπέμπει σε ακίνητα πάνω από τον περιφερειακό δρόμο με αποτέλεσμα την απαξίωση του μοναδικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Χαρακτηριστικό είναι και το γεγονός ότι η συγκεκριμένη γενικευμένη πρόταση δεν λαμβάνει μέριμνα έστω για τις βραχώδεις περιοχές είτε τις περιοχές με σχετικό υψόμετρο, στις οποίες το οποιοδήποτε σενάριο ανόδου της στάθμης της θάλασσας στα προσεχή προβλέψιμα χρόνια δεν θα έχει ουσιαστική επίπτωση μπροστά στο διακύβευμα της μειωμένης ανταγωνιστικότητας. Ομοίως δεν προτείνονται μέτρα ανάσχεσης του φαινομένου, χαμηλού συγκριτικά κόστους-οφέλους σύμφωνα και με τα αναφερόμενα στην Έκθεση ΤΤΕ (2011).

Επομένως, το θέμα των αποστάσεων από τον αιγιαλό ειδικά για την Ρόδο πρέπει να παραμείνει όπως προβλέπεται στην γενική πολεοδομική νομοθεσία. Εξάλλου η «πίεση» που ασκούν τα ξενοδοχεία στην ακτογραμμή της Ρόδου είναι σχεδόν αμελητέα:

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι από τα 500 περίπου ξενοδοχεία που διαθέτει η Ρόδος, εκείνα που έχουν άμεσο πρόσωπο στην παραλία (χωρίς την μεσολάβηση οδικού δικτύου όπως συμβαίνει στην πόλη και την περιοχή Ιξιάς) ανέρχονται σε 71, με συνολικό πρόσωπο επί της ακτογραμμής 16χλμ εκ των οποίων 17% είναι βραχώδεις ακτές. Το πρόσωπο αυτό αντιστοιχεί στο 0,006 της ακτογραμμής της Ρόδου μήκους 253 χλμ. Εάν ληφθεί υπ' όψη ότι η μισθωμένη έκταση δεν μπορεί να υπερβεί το 50% τότε η καταλαμβανόμενες από τα ξενοδοχεία παραλίες δεν υπερβαίνουν το 0.3%.

Η Ρόδος έχει τις περισσότερες γαλάζιες σημαίες σε όλη την Ελλάδα, συνολικά 57 γαλάζιες σημαίες εκ των οποίων οι 37 είναι μπροστά από ξενοδοχεία.

Κρίνουμε την σχετική πρόβλεψη του υπό διαβούλευση ΕΧΠΤ για την παράκτια ζώνη, απαγόρευσης εγκατάστασης κτιρίων μόνιμου χαρακτήρα σε υψόμετρο μικρότερο του υψομέτρου της γραμμής αιγιαλού στην αντίστοιχη θέση, προσαυξημένο κατά 0,60μ ως αποδεκτή παράμετρο.

Είναι διαφορετικό θέμα το ζήτημα της προστασίας των ακτών από την διάβρωση κυρίως στις δυτικές ακτές όπου με κατάλληλες ακτομηχανικές μελέτες πρέπει να προωθούνται σύγχρονες τεχνικές λύσεις αποδεκτές για τις περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις με υιοθέτηση προσαμμοτικών έργων που προβλέπονται από την νομοθεσία.

Ανάλογος είναι και ο προβληματισμός σε σχέση με την πρόταση για αποστάσεις από τα ρέματα 50μ. Κάτι τέτοιο στην Ρόδο όπου η πυκνότητα των κτηματολογικών ρεμάτων είναι ιδιαίτερα πυκνή, στην ουσία θα αφαιρούσε από οποιαδήποτε προοπτική ανάπτυξης ένα εξαιρετικά μεγάλο μέρος του νησιού. Εκτός αυτού στην Ρόδο ιστορικά ουδέποτε έχουν παρατηρηθεί πλημμυρικά φαινόμενα στα ρέματα σε εκτός σχεδίου περιοχές καθόσον από την Κτηματογράφηση της Ιταλικής περιόδου για τα ρέματα εξασφαλίστηκε ιδιαίτερα μεγάλο εύρος που εξαιρέθηκε από τις ιδιωτικές κτηματολογικές μερίδες.

#### **6. Καθορισμός οδικού δικτύου με κοινόχρηστο χαρακτήρα.**

Είναι απαραίτητη η ολοκλήρωση της μελέτης του χαρακτηρισμού οδών με κοινόχρηστο χαρακτήρα και η ενσωμάτωσή τους στο ΤΠΣΧ Ρόδου.

Μεταξύ των κριτηρίων πρέπει να είναι οι αγροτικές οδοί που οδηγούν σε παραλίες και σε τόπους με φυσικό, εκκλησιαστικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον.

Πρέπει να αποφεύγεται η δημιουργία οδών παράλληλων προς το παράκτιο μέτωπο που αποκόπτουν τις πιθανές επενδύσεις από τον φυσικό πόρο της παραλίας και της θάλασσας και αντ' αυτών είναι δυνατή η πρόβλεψη πεζοδρόμων. Είναι καλό στις απολήξεις τους των δρόμων που οδηγούν στο θαλάσσιο μέτωπο να διασφαλίζονται χώροι στάθμευσης για τους λουόμενους. Κρίνεται μη θετική η δυνατότητα εξασφάλισης κατά παρέκκλιση προσώπου στους εν λόγω δρόμους.

7. Επισημαίνουμε ότι στο διάγραμμα της σελ. 56 οι αριθμοί αναφέρονται σε αφιξαναχωρήσεις και όχι σε αφίξεις.

8. Στην σελίδα 19 γίνεται αναφορά στην υπερσυγκέντρωση των τουριστικών δραστηριοτήτων και ότι αυτό καθιστά την περιφερειακή οικονομία ευάλωτη σε εξωγενείς απειλές. Κρίνουμε ότι η εν λόγω αναφορά εκ των πραγμάτων είναι λανθασμένη. Πράγματι έχει αποδειχθεί διαχρονικά ότι ο τουρισμός σε όλες τις εξωγενείς κρίσεις (πετρελαϊκή κρίση, κρίση 2008-2010-Covid) επέδειξε μεγαλύτερες αντοχές από οποιοδήποτε άλλο τομέα της οικονομίας. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΤτΕ σε όλες τις ανωτέρω κρίσεις ο τουρισμός ήταν αυτός που κράτησε όρθια την χώρα. Ο τουρισμός αποτελεί πλέον βιωματική ανάγκη για τον σύγχρονο άνθρωπο ο οποίος είναι έτοιμος να θυσιάσει άλλες δαπάνες για αυτό το διάλειμμα της ψυχοσωματικής του ανόρθωσης.

#### **9. Σχέση του τουρισμού με τους λοιπούς τομείς της οικονομίας.**

Μπορεί όντως στην Ρόδο να παρατηρείται συντριπτική η δραστηριότητα του τουρισμού έναντι των άλλων παραγωγικών δραστηριοτήτων, αλλά οφείλουμε να επισημάνουμε ότι αυτό παρατηρείται σε όλες τις νησιωτικές περιοχές της Μεσογείου και στα Κανάρια. Αυτό για την σύγχρονη οικονομική επιστήμη δεν θεωρείται αρνητικό. Στον σημερινό παγκόσμιο καταμερισμό και διακίνηση προϊόντων και υπηρεσιών κάθε τόπος προωθεί την οικονομία στην οποία διαθέτει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Εξ άλλου ο τουρισμός είναι δραστηριότητα εντάσεως κεφαλαίου (επενδύσει) και εντάσεως εργασίας (υπηρεσίες). Σύμφωνα με το ΚΕΠΕ η τουριστική δραστηριότητα έχει πολλαπλασιαστή 2,2. Δηλαδή κάθε ευρώ που ξοδεύεται από τους επισκέπτες δημιουργεί άλλα 1,2 € στις λοιπές δραστηριότητες. Ο τουρισμός απασχολεί κυρίως νέους και γυναίκες δηλαδή κοινωνικά στρώματα που πλήττονται περισσότερο από την ανεργία. Ο τουρισμός τέλος αποτελεί μια λαϊκή δραστηριότητα και ο πλούτος του διαχέεται σε ευρύτερα λαϊκά στρώματα (οδηγούς ταξί, καφετέριες, εμπόρους, βιοτέχνες, ψαράδες, σκάφη αναψυχής, κατασκευαστές, κλπ.)

Στην Ρόδο η όποια παραγωγή του πρωτογενή τομέα απορροφάται σε ποσοστό 100% από τα ξενοδοχεία διότι οι επισκέπτες επιζητούν ντόπια προϊόντα τα οποία προβάλλονται κατάλληλα στους καταλόγους των εστιατορίων ως «0 km», δηλαδή μηδενικής εκπομπής μεταφορικών καυσίμων. Το ίδιο συμβαίνει με την τοπική οινοποιία (ΚΑΙΡ, ΕΜΕΡΥ κλπ) την αγγειοπλαστική, την Μελισσοκομεία, την γαλακτοβιομηχανία, την τυποποιημένη ελαιοκομεία κλπ. Ο πρωτογενής τομέας δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στο μεταφορικό κόστος ώστε να είναι ανταγωνιστικός εκτός Ρόδου λόγω και του χαμηλού σχετικά κλήρου. Η μόνη διέξοδος είναι η τοπική κατανάλωση η οποία απορροφάται πλήρως.

## **10. Έργα υποδομής**

Είναι σημαντικό στις προβλέψεις της μελέτης να συμπεριληφθούν τα προγραμματιζόμενα έργα υποδομής από την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου και τον Δήμο Ρόδου καθώς και να γίνουν προτάσεις από τους μελετητές ιδιαίτερα όσον αφορά στο οδικό δίκτυο το οποίο επιβαρύνεται τα τελευταία χρόνια από τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα κυρίως των καταλυμάτων διαμοιρασμού και να εξασφαλιστούν χώροι στάθμευσης εκτός ορίων πόλης Ρόδου για μετεπιβίβαση σε δημοτικά ηλεκτρικά συγκοινωνιακά μέσα.

Τέλος κρίνουμε ότι η πρώτη παρουσία των προκαταρκτικών προτάσεων προϊδεάζει ότι η όλη μελέτη θα κινηθεί σε βέλτιστες για την Ρόδο κατευθύνσεις και ότι η δεδηλωμένη διάθεση των μελετητών για ουσιαστικό διάλογο θα συνεχιστεί και στα επόμενα στάδια.

---



Ένωση Ξενοδόχων Ρόδου

30/6/24

## Προτάσεις Ένωσης Ξενοδόχων Ρόδου (ΕΞΡ)

### για το Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ρόδου

#### (Μέρος Α)

#### A. ΓΕΝΙΚΑ

##### A.1. Συμβολή του τουρισμού στην ελληνική και τοπική οικονομία

Ο τουρισμός, σε αντίθεση με τις περισσότερες δραστηριότητες του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα, αποτελεί μια οριζόντια δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών που προσφέρεται σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα. Ο πλούτος που προέρχεται από τον τουρισμό διαχέεται επίσης σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα, μικρές και ατομικές επιχειρήσεις, και ενισχύει την ανάπτυξη του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα.

Επιπλέον, σε αντίθεση με άλλους τομείς, η δραστηριότητα του τουρισμού εξαρτάται από και επιδρά σε πολλούς κλάδους της οικονομίας, όπως οι μεταφορές (ταξίδια με αεροπλάνο και μετακινήσεις με λεωφορεία, ταξί, κ.ο.κ.), η διαμονή (ξενοδοχεία και λοιπά καταλύματα), η εστίαση (εστιατόρια και μπαρ εντός ή εκτός του χώρου διαμονής), η διασκέδαση (περιλαμβανομένων των επισκέψεων σε αξιοθέατα και μουσεία) και η κατανάλωση σε εμπορικά καταστήματα. Επιπρόσθετα, συμβάλλει στην απορρόφηση αγροτικών και βιοτεχνικών προϊόντων.

Ως εκ τούτου, ο τουρισμός αποτελεί μια δραστηριότητα που αφορά πολλά και διάφορα μέρη του κοινωνικού και παραγωγικού ιστού της χώρας. Η σημασία του τουρισμού στη διαμόρφωση του ΑΕΠ των νησιών του Αιγαίου και της Ρόδου είναι αδιαμφισβήτητη.

Επιγραμματικά αναφέρουμε ότι ο τουρισμός αποτέλεσε τα χρόνια της κρίσης το ανάχωμα στην ύφεση και την ανεργία και στη συνέχεια οδήγησε την χώρα και τα νησιά μας σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Η πανδημία COVID και τα μέτρα ανάσχεσης της εξάπλωσής της οδήγησαν σε πολύ μεγάλη μείωση του τουρισμού παγκοσμίως και στην Ελλάδα πλήττοντας καίρια την οικονομική ζωή των τουριστικών περιοχών και των νησιών αλλά και την οικονομία ευρύτερα. Η ταχύτατη ανάκαμψη του τουρισμού το 2021 και το 2022 στην Ελλάδα αφενός οδήγησε σε ταχύτατη ανάκαμψη του ΑΕΠ και της οικονομικής δραστηριότητας

στις τουριστικές περιοχές αλλά και ανέδειξε την χώρα ως τουριστικό προορισμό παγκόσμιας εμβέλειας.

Η πορεία αυτή συνεχίστηκε και το 2023 με τον τουρισμό να παρουσιάζει περαιτέρω σημαντική ανάπτυξη. Λόγω της μεγάλης διασποράς των τουριστικών προορισμών ανά τη χώρα, με έμφαση στον νησιωτικό χώρο, ο τουρισμός παίζει καταλυτικό ρόλο στη διαμόρφωση του εισοδήματος σε πολλές περιφέρειες της χώρας, ιδιαίτερα στις νησιωτικές. Σύμφωνα με στοιχεία του ΟΟΣΑ, το 97% του ΑΕΠ της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και πάνω από το 90% του ΑΕΠ της Ρόδου προέρχεται από τον τουρισμό. Με βάση τα τελευταία στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2022, το ποσοστό του ΑΕΠ σε σχέση με την τουριστική δαπάνη είναι 110%, υποδεικνύοντας ότι τα έσοδα του τουρισμού υπερκαλύπτουν το ΑΕΠ της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. Το 2023, η ΠΝΑΙ συνεισέφερε περίπου 5,34 δισ. ευρώ στο εθνικό ΑΕΠ, σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος.

Ωστόσο, ο τουρισμός χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα λόγω του ότι οι διακοπές για Ήλιο και Θάλασσα, που αποτελούν τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προϊοντική αγορά, συνιστούν το βασικό τουριστικό προϊόν της χώρας. Η άμεση επίπτωση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2023 - σε τρέχουσες τιμές - ήταν 28,5 δισ. ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί στο 13% του ΑΕΠ της χώρας. Εάν συνυπολογιστεί και η έμμεση συνεισφορά μέσω των πολλαπλασιαστών, το ποσοστό αυτό ανέρχεται σε περίπου 30% (μεταξύ 28,5% και 34,3%).

Η τουριστική δραστηριότητα παραμένει κατά κύριο λόγο εξαγωγική, με το 82,7% των εισπράξεων του τουρισμού να προέρχονται από τον εισερχόμενο τουρισμό. Οι ταξιδιωτικές εισπράξεις κάλυψαν το 63,8% του ελλείμματος του ισοζυγίου αγαθών. Οι εισπράξεις αυτές ισούνται με το 59,1% των εισπράξεων από τις εξαγωγές όλων των άλλων προϊόντων που εξαγει η χώρα, εξαιρουμένων των πλοίων και των καυσίμων. Εάν συνυπολογιστούν και οι εισπράξεις από αερομεταφορές και θαλάσσιες μεταφορές, τότε οι ταξιδιωτικές εισπράξεις κάλυψαν το 72,8% του ελλείμματος του ισοζυγίου αγαθών και ισούνται με το 67,5% των εισπράξεων από τις εξαγωγές όλων των άλλων προϊόντων πλην πλοίων και καυσίμων.

Η οικονομία των τριών νησιωτικών περιφερειών (Νότιο Αιγαίο, Ιόνια Νησιά και Κρήτη) εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό, δίνοντας παραγωγική διέξοδο στην παγκόσμια κατανομή εργασίας και ενισχύοντας την οικονομική ευμάρεια και την κοινωνική συνοχή των περιφερειών αυτών. Η ανθεκτικότητα και ο δυναμισμός του τουρισμού, καθώς και η σημασία του για την ελληνική και νησιωτική οικονομία, είναι προφανείς από τα παραπάνω στοιχεία.

Σύμφωνα με το IOBE (2012), κάθε €1 που δημιουργεί η τουριστική δραστηριότητα παράγει επιπλέον οικονομική δραστηριότητα €1,2, ανεβάζοντας συνολικά το ΑΕΠ κατά €2,2. Ο πολλαπλασιαστής της τουριστικής δραστηριότητας ανέρχεται στο 2,2. Το ΚΕΠΕ αναφέρει ότι ο πολλαπλασιαστής του τουρισμού για την ελληνική και τοπική οικονομία ανέρχεται στο 2,65, που σημαίνει πως για κάθε €1 από την τουριστική δραστηριότητα δημιουργείται επιπλέον οικονομική δραστηριότητα €1,65, αυξάνοντας συνολικά το ΑΕΠ κατά €2,65. Συνεπώς, ο πολλαπλασιαστής της τουριστικής δραστηριότητας κυμαίνεται μεταξύ 2,2 και 2,65.

Ο τουρισμός αποτελεί δραστηριότητα εντάσεως κεφαλαίου και εργασίας με ευεργετικά αποτελέσματα στις άμεσες επενδύσεις και την απασχόληση.

## **A.2. Απασχόληση και δημογραφικά χαρακτηριστικά**

Αν και μέρος της δραστηριότητας της εστίασης δεν αφορά τον τουρισμό, η εποχικότητα των στοιχείων απασχόλησης στον κλάδο ταυτίζεται με την εποχικότητα του ελληνικού τουρισμού. Επομένως, θεωρούμε την εστίαση ως κλάδο του τουρισμού. Επισημαίνουμε ότι υπάρχουν άλλες τουριστικές δραστηριότητες (π.χ., μεταφορές, ταξιδιωτικά γραφεία) που καταγράφονται σε άλλες κατηγορίες και δεν περιλαμβάνονται στα στοιχεία της τουριστικής απασχόλησης.

Η συμβολή του τουρισμού στην απασχόληση κατά την αιχμή (Q3) του 2019 και του 2022 εκτιμάται σε 678.000/703.000 εργαζόμενους, ή 17,1%/16,7% αντίστοιχα της συνολικής απασχόλησης. Αν συνυπολογιστούν με πολλαπλασιαστές αντίστοιχο του ΑΕΠ (2,2 ή 2,65), η συνολική απασχόληση (άμεση και έμμεση) που δημιουργεί ο τουρισμός ανέρχεται σε 37,6%/36,7% έως 45,2%/44,2% του συνόλου των εργαζομένων.

Παράλληλα, το ποσοστό των απασχολούμενων γυναικών στα τουριστικά καταλύματα και την εστίαση είναι σημαντικά μεγαλύτερο σε σύγκριση με τους λοιπούς κλάδους, επιβεβαιώνοντας ότι ο κλάδος «Δραστηριότητες Παροχής Υπηρεσιών Καταλύματος και Εστίασης» προσφέρει ευκαιρίες εργασίας σε ομάδες που δεν έχουν εύκολη πρόσβαση στην αγορά εργασίας. Στους λοιπούς κλάδους πλειοψηφούν οι άνδρες σε υψηλότερα ποσοστά σε σύγκριση με τα τουριστικά καταλύματα και την εστίαση.

Συμπερασματικά, ο κλάδος «Δραστηριότητες Παροχής Υπηρεσιών Τουριστικών Καταλυμάτων και Εστίασης» προσφέρει ευκαιρίες απασχόλησης σε ομάδες του πληθυσμού με δυσκολία πρόσβασης στην αγορά εργασίας, όπως οι νέοι, οι γυναίκες και οι ηλικίες 45+.

Παρατίθεται η εξέλιξη του πληθυσμού της Ελλάδας ανά περιφέρεια την δεκαετία 2011-2021 (Περιφέρεια, πληθυσμός 2011, πληθυσμός 2021, %Δ).

Ενότητα	Πληθυσμός 2011	Πληθυσμός 2021	Μεταβολή
Αττική	3.828.434	3.814.064	0%
Κεντρική Μακεδονία	1.882.108	1.795.669	-5%
Θεσσαλία	732.762	688.255	-6%
Δυτική Ελλάδα	679.796	648.220	-5%
Κρήτη	623.065	24.408	0%
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	608.182	562.201	-8%
Πελοπόννησος	577.903	539.535	-7%
Στερεά Ελλάδα	547.390	508.254	-7%
Ήπειρος	336.856	319.991	-5%
Δυτική Μακεδονία	283.689	254.595	-10%
Ιόνια Νησιά	207.855	204.532	-2%
Βόρειο Αιγαίο	199.231	194.943	-2%
Ελλάδα	10.816.286	10.482.487	-3%
<b>Νότιο Αιγαίο</b>	<b>309.015</b>	<b>327.820</b>	<b>+6%</b>

#### Εξέλιξη του πληθυσμού στα Δωδεκάνησα 2011-2021

Ενότητα	Πληθυσμός 2011	Πληθυσμός 2021	Μεταβολή
Ρόδου	119.830	129.521	8%
Κω	34.396	38.137	11%
Καλύμνου	29.452	31.383	7%
Καρπάθου	7.310	7.790	7%
Δωδεκάνησα	190.988	206.831	8%

Αναφορικά με την ποσοστιαία κατανομή του πληθυσμού των Δωδεκανήσων για το 2021, παρατηρούμε ότι το υψηλότερο μερίδιο κατέχει η Ενότητα Ρόδου (63%) και ακολουθούν οι Ενότητες Κω (18%), Ε. Καλύμνου (15%) και Ε. Καρπάθου (4%).

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου αντιπροσωπεύει για το 2021 το 3% του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδας και είναι η μόνη Περιφέρεια που σημείωσε αύξηση στον πληθυσμό της. Το δημογραφικό πρόβλημα είναι αδιαμφισβήτητο το μεγαλύτερο πρόβλημα που θα δημιουργήσει υπαρξιακά ζητήματα για την βιωσιμότητα της ανάπτυξης, του ασφαλιστικού συστήματος, και της άμυνας της Χώρας. Θεωρούμε ότι η συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ, το εισόδημα και την απασχόληση στα νησιά της ΠΝΑΙ είναι αυτό που συνέβαλε στην συγκράτηση και αύξηση του πληθυσμού της, και ακριβώς για τους λόγους αυτούς η τουριστική

δραστηριότητα και συνείδηση είναι τόσο ευρέως διαδεδομένη και εμπεδωμένη στους κατοίκους του νησιού μας.

## **B. Στοιχεία Φέρουσας Ικανότητας και Βιωσιμότητας**

### **B.1. Γενικές παρατηρήσεις**

Είναι γενικά αποδεκτό ότι η νησιωτική Ελλάδα, το Νότιο Αιγαίο και φυσικά η Ρόδος οφείλουν σχεδόν το 100% του ΑΕΠ στον τουρισμό άμεσα είτε έμμεσα.

Ο τουρισμός των νησιών είναι η μόνη υγιής παραγωγική διέξοδος για την οικονομία, την απασχόληση και την κοινωνική ευημερία των νησιών, τα οποία και λόγω κλίμακας, γεωμορφίας και γεωγραφίας (μεταφορικό κόστος), αδυνατούν να εστιάσουν σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες που να επιβιώνουν στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Αρκεί να αναρωτηθεί κανείς, ποιο άλλο παραγωγικό μοντέλο θα μπορούσε να είναι βιώσιμο και ανταγωνιστικό σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, προσφέροντας βιώσιμη οικονομική και κοινωνική ευημερία στα νησιά μας και στην Ρόδο;

Φυσικά ο τουρισμός όπως και οι λοιπές δραστηριότητες του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα, έχει επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον και συμβάλλει στην κλιματική αλλαγή. Επομένως πρέπει να είναι διαρκής η δέσμευση για την υλοποίηση νέων βιώσιμων επενδύσεων με σύγχρονα συστήματα κυκλικής οικονομίας κατά την λειτουργία των καταλυμάτων (νέων και παλαιότερων). Αρκεί παράλληλα να υλοποιηθούν και οι αντίστοιχοι δημόσιοι και δημοτικοί Υποδοχείς και εγκαταστάσεις σύμφωνα με τον προγραμματισμό της ΠΝΑΙ και του Δήμου Ρόδου.

Γενικότερα, με βάση διεθνείς κατατάξεις και δείκτες, ο ελληνικός τουριστικός κλάδος πρέπει να εστιάσει στη βελτίωση των επιδόσεων του στον τομέα της βιωσιμότητας, καθώς υστερεί σε σύγκριση με βασικούς ανταγωνιστικούς προορισμούς της Μεσογείου. Η σημασία και η αναγκαιότητα της ανάληψης δράσεων βιωσιμότητας στον ελληνικό τουρισμό ήταν κάτι που είχε αναγνωριστεί και αναλυθεί στο πλαίσιο της μελέτης «Ελληνικός Τουρισμός 2030 - Σχέδια Δράσης», που εκπονήθηκε από το Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) και το Ινστιτούτο του (ΙΝΣΕΤΕ), με την υποστήριξη της Deloitte και της Remaco (<https://insete.gr/greektourism2030/>).

Η Ρόδος δεν αποτελεί εξαίρεση για τα περιθώρια βελτίωσης όλου του τουριστικού παραγωγικού μοντέλου σε πιο βιώσιμες λειτουργίες. Ο ελληνικός και Ροδιακός τουρισμός χρειάζεται να στραφεί άμεσα προς ένα μοντέλο με πυρήνα την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

Οι ελληνικές τουριστικές επιχειρήσεις αναμένουν από την κεντρική κυβέρνηση και την τοπική αυτοδιοίκηση να ηγηθούν της προσπάθειας μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του τουρισμού. Αν και η ευθύνη των ταξιδιωτών και των επιχειρήσεων είναι αναμφισβήτητη, αναγνωρίζεται παγκοσμίως ότι οι κυβερνήσεις και οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής πρέπει να αναλάβουν άμεση και υπεύθυνη δράση για την προώθηση της βιωσιμότητας.

Πιο συγκεκριμένα, απαιτούνται ολοκληρωμένες στρατηγικές και πολιτικές τόσο σε εθνικό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο προορισμού, που περιλαμβάνουν στοχευμένα κίνητρα (χρηματοδότηση, φορολογικές ελαφρύνσεις) για την



ώθηση και υποστήριξη των επενδύσεων στην κυκλική οικονομία καθώς και εστιασμένες ενέργειες για την αύξηση της ενημέρωσης, της ευαισθητοποίησης, της κοινωνίας και των επιχειρήσεων. Παράλληλα απαιτείται εστίαση και βοήθεια στις μικρές και πολύ μικρές τουριστικές επιχειρήσεις που δεν διαθέτουν την τεχνογνωσία, τα στελέχη και την κλίμακα που απαιτείται για την εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων βιώσιμης λειτουργίας.

Οι μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις (με ετήσιο κύκλο εργασιών 10 εκατ. ευρώ ή και λιγότερο), όπως σε όλη την Ελλάδα έτσι και στην Ρόδο, αντιπροσωπεύουν μεγάλο μέρος του ελληνικού τουριστικού κλάδου και συνολικά έχουν σημαντικό αντίκτυπο τόσο στην απόδοση του κλάδου όσο και στο περιβαλλοντικό του αποτύπωμα. Οι μικρότερες επιχειρήσεις δυσκολεύονται να ανταποκριθούν στις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις βιωσιμότητας που θέτουν οι εξωτερικές δυνάμεις και τάσεις (π.χ. προσδοκίες και προτιμήσεις ταξιδιωτών, συνεργάτες στην αλυσίδα, ρυθμιστικό πλαίσιο, πίεση από τον ανταγωνισμό). Δεν διαθέτουν την κατάλληλη ενημέρωση, ευαισθητοποίηση και τεχνογνωσία, ούτε και τους απαιτούμενους πόρους για να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν κατάλληλες επενδύσεις και δράσεις / μέτρα βιωσιμότητας. Με απλά λόγια, οι μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις, σε γενικές γραμμές, δεν κατανοούν πλήρως την αξία και τα οφέλη της βιωσιμότητας, δεν γνωρίζουν πώς να δράσουν και δεν μπορούν να υποστηρίξουν επαρκώς τις δράσεις βιωσιμότητας λόγω έλλειψης πόρων, κυρίως οικονομικών και ανθρώπινων. Οι εστιασμένες προσπάθειες για την αποτελεσματική υποστήριξη των μικρών και πολύ μικρών επιχειρήσεων σε όλα τα μέτωπα (χρηματοδότηση, κατάρτιση/ανάπτυξη δεξιοτήτων, ενημέρωση/ευαισθητοποίηση, μέτρηση και γνωστοποίηση πληροφοριών, κ.λπ.) θα μπορούσαν να επιφέρουν σημαντικά οφέλη και να επιταχύνουν την πορεία προς έναν πιο βιώσιμο τουριστικό τομέα.

Ωστόσο, η παγκόσμια εμπειρία δείχνει ότι ένα κατάλληλο νομικό και ρυθμιστικό πλαίσιο με συγκεκριμένους στόχους, που συνδέονται με δείκτες βιώσιμου τουρισμού, και συνοδεύεται από επαρκή εποπτεία και έλεγχο ως προς την επιβολή και υλοποίηση του, αποτελεί το κλειδί για την προώθηση της βιωσιμότητας σε οποιοδήποτε κλάδο - ιδιαίτερα δε για τον τουριστικό κλάδο στην Ελλάδα, που έχει σημαντικό αντίκτυπο στην οικονομία και το περιβάλλον και συνδέεται / αλληλεπιδρά και με άλλους παραγωγικούς τομείς και υποδομές της χώρας. Καθώς η Πράσινη Συμφωνία της ΕΕ (EU's Green Deal) και ο Ελληνικός Εθνικός Νόμος για το Κλίμα έχουν θέσει τη βάση και τους συνολικούς στόχους, ένα πιο συγκεκριμένο και λεπτομερές νομικό και ρυθμιστικό πλαίσιο για την βιωσιμότητα στον ελληνικό τουριστικό κλάδο, που θα παρείχε στόχους και απαιτήσεις για τις επιδόσεις βιωσιμότητας των ελληνικών τουριστικών επιχειρήσεων, θα μπορούσε να ενισχύσει τη δράση τόσο μέσω της ενθάρρυνσης / υποστήριξης όσο και με την επιβολή υλοποίησης μέτρων και επενδύσεων που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα.

Ένα ολοκληρωμένο και καλά σχεδιασμένο εθνικό πρόγραμμα βιώσιμου τουρισμού όπως το "Rhodes Co-Lab Sustainable Destination" της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, που θα περιλαμβάνει πιστοποίηση, στοχοθέτηση, συστήματα μέτρησης και γνωστοποίησης πληροφοριών και κατάλληλα εργαλεία για τις τουριστικές επιχειρήσεις σε όλη την αλυσίδα αξίας, και το οποίο θα είναι συνδεδεμένο με κίνητρα, θα μπορούσε να προσφέρει ένα πλαίσιο που θα

επέτρεπε να ξεπεραστούν πολλά εμπόδια, για πιο εστιασμένη και μετρήσιμη δράση στον τομέα της βιωσιμότητας.

## **B.2. Υποδομές**

### **B.2.1. Οδικοί άξονες**

Το οδικό δίκτυο της Ρόδου αποτελείται από την εθνική οδό Ρόδου - Λίνδου με τις απαλλοτριωμένες αμφίπλευρα ζώνες (που μπορούν να αξιοποιηθούν τουλάχιστον για τοπικές διευρύνσεις / παράδρομους) και από επαρχιακούς και αγροτικούς δρόμους.

Ο βαθμός ανάπτυξης των οδικών μεταφορών μπορεί να εκτιμηθεί σε επίπεδο νησιού, λαμβάνοντας υπόψη τη γεωμορφολογία, την οικιστική ανάπτυξη και το μέγεθος του νησιού. Ως κεντρικός άξονας σημειώνεται η καθοριστική σημασία που έχουν οι συνδέσεις κύριων οικιστικών κέντρων με τα σημεία εισόδου/εξόδου (αεροδρόμιο και λιμάνι), αλλά και μεταξύ των μικρότερων οικισμών και των αγροτικών περιοχών του νησιού, καθώς και η δημιουργία μεγάλων και ασφαλών οδικών αξόνων τοπικής σημασίας, αποφεύγοντας το ενδεχόμενο αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κυρίως στις παράκτιες περιοχές.

Αποτελεί αναγκαιότητα η αναβάθμιση των βασικών αξόνων που οδηγούν σε σημαντικούς τουριστικούς και αρχαιολογικούς πόρους. Επιπλέον, η Περιφέρεια προβλέπει τη συμπλήρωση του οδικού δικτύου με δίκτυα κυκλοφορίας πεζών, ποδηλάτων και μονοπατιών. Τέλος, σε περιοχές όπου η κυκλοφορία των οχημάτων μειώνει αισθητά το επίπεδο και την αισθητική του τουριστικού προϊόντος προτείνονται ευρύτερες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Γενικά το οδικό δίκτυο της Ρόδου έχει ικανοποιητική χωρητικότητα ακόμα και κατά την υψηλή περίοδο συγκρινόμενο και τις υποδομές άλλων νησιωτικών περιοχών της χώρας και θεωρείται ότι η Ρόδος έχει ένα από τα πλέον αποδεκτά οδικά δίκτυα του νησιωτικού συμπλέγματος. Η ΠΝΑΙ και το Υπουργείο Μεταφορών προγραμματίζουν έργα (ανισόπεδοι κόμβοι στην εθνική οδό Ρόδου-Λίνδου, νέα περιφερειακή οδός Ρόδου - Αεροδρομίου, πλήρης ηλεκτροφωτισμός οδικού δικτύου (σε εξέλιξη), διεύρυνση και βελτίωση επαρχιακού οδικού δικτύου, κλπ), που θα αυξήσουν περαιτέρω τις δυνατότητες του οδικού δικτύου.

Η επανα-κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου, και ο χαρακτηρισμός νέων είτε υφιστάμενων οδικών συνδέσεων ως κοινόχρηστων (δρόμοι που οδηγούν σε παραλίες, σε σημαντικά μοναστήρια, σε περιοχές ανάδειξης φυσικών-ι πολιτιστικών και τουριστικών τόπων) είναι αναγκαία, χωρίς όμως να δημιουργούνται δικαιώματα προσώπου σε εκτός σχεδίου δόμηση για να αποφευχθεί η αστικοποίηση των εκτός σχεδίου περιοχών που ήδη αναπτύσσεται ραγδαία.

### **B.2.2. Αεροδρόμιο**

Ο Διεθνής Αερολιμένας Ρόδου βρίσκεται σε απόσταση 16χλμ. από την πόλη της Ρόδου κοντά στο χωριό Παραδείσι και λειτουργεί από το 1977. Από το Δεκέμβριο του 2015, το αεροδρόμιο της Ρόδου πέρασε στην διαχείριση της

εταιρείας Fraport. Το 2019 και το 2021 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες αναβάθμισης και εκμοντερνισμού των υφιστάμενων εγκαταστάσεων που αφορούσαν την: • Αναδιαμόρφωση του τερματικού σταθμού, • Αναδιοργάνωση του χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών, • Κατασκευή νέου πυροσβεστικού σταθμού, • Αύξηση των σταθμών check-in • Αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών • Αύξηση κατά των σημείων ασφαλείας και ελέγχου του αεροδρομίου- Αύξηση των χώρων παραλαβής των αποσκευών κλπ.

Οι αεροπορικές αφιξαναχωρήσεις (αφίξεις και αναχωρήσεις αθροιστικά):

Έτος	Διεθνείς (international) αφιξαναχωρήσεις	Εγχώριες (domestic) αφιξαναχωρήσεις	Σύνολο
2019	4.738.229	803.994	5.542.223
2022	5.148.170	708.866	5.857.036
2023	5.291.886	850.925	6.142.811

Την τετραετία 2019-2023 στον αερολιμένα σημειώθηκε αύξηση 11,7% στις διεθνείς αφιξαναχωρήσεις και 5,8% στις αντίστοιχες ενχώριες.

Σύμφωνα με εκτίμηση της ΕΞΡ, η αύξηση αυτή κατευθύνθηκε σχεδόν αποκλειστικά σε καταλύματα της οικονομίας διαμοιρασμού, διότι δεν παρατηρήθηκε αντίστοιχη αύξηση στις πληρότητες των ξενοδοχείων. Με βάση τα στοιχεία του ΙΝΣΕΤΕ, από το 2019 μέχρι το 2023 οι ξενοδοχειακές κλίνες αυξήθηκαν από 100.000 σε 104.000 (+4%), ενώ οι κλίνες βραχυχρόνιας μίσθωσης αυξήθηκαν από 23.300 σε 35.000 (+50%). Δηλαδή, το 2023 το 25% των κλινών του νησιού της Ρόδου ανήκε στην κατηγορία βραχυχρόνιας μίσθωσης, και με βάση τις εκτιμήσεις μας, θα προσεγγίσει το 30% των κλινών του νησιού το 2024.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, οι δυνατότητες περαιτέρω εξυπηρέτησης του αερολιμένα Ρόδου είναι αρκετά μεγάλες και δεν υφίστανται ορατές ανάγκες νέων επενδύσεων. Σε κάθε περίπτωση είναι εξασφαλισμένη πρόσθετη γη για μελλοντική επέκταση των κτιριακών εγκαταστάσεων καθώς και δυνατότητα ανισόπεδης πρόσβασης των αφίξεων και αναχωρήσεων, καθώς και δημιουργίας πρόσθετων χώρων στάθμευσης. Η καλύτερη συγκοινωνιακή σύνδεση με ΜΜΜ είναι επιβεβλημένη.

### **B.2.3. Λιμενικές υποδομές.**

Το λιμάνι της Ρόδου «Ακαντιάς» είναι το κεντρικό λιμάνι της Ρόδου και εξυπηρετεί την επιβατική (σύνδεση με Πειραιά, Κρήτη, Θεσσαλονίκη, Κω, Δωδεκάνησα, Λέσβο, Χίο, Σάμο και Κυκλάδες) και εμπορευματική κίνηση του νησιού. Επίσης, το παλιό εμπορικό λιμάνι της Ρόδου έχει την δυνατότητα ελλιμενισμού Κρουαζιερόπλοιων και πολύ μεγάλων σκαφών αναψυχής στον προβλήτα «Κολώνα». Η δε μεγάλη Νέα Μαρίνα έχει μεγάλες δυνατότητες χωρητικότητας, ενώ προβλέπεται σημαντική αστική και τουριστική αξιοποίηση με σημαντικές επενδύσεις real estate υψηλών προδιαγραφών. Επιπλέον, το λιμάνι της μαρίνας Μανδράκι έχει προοπτικές μετατροπής σε ακριβό λιμάνι

ελλιμενισμού πολύ ακριβών θέσεων yachts λόγω της πλεονεκτικής άμεσης γειτνίασής του με το ιστορικό κέντρο της πόλης.

	2019	2021	2022
Διακινηθέντες εσωτερικού στον Λιμένα Ρόδου	1.104.243	498.024	936.583
Προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων στο Λιμένα Ρόδου	258	195	381
Αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας στο Λιμένα Ρόδου	308.194	130.516	370.343

#### **B.2.4. Ύδρευση**

Το φράγμα Γαδουρά, τα επί μέρους φράγματα που υπάρχουν στο νησί, η βελτίωση της αποδοτικότητάς τους, οι επί μέρους υφιστάμενες γεωτρήσεις της ΔΕΥΑΡ, η μεγάλη υδροφόρος λεκάνη της περιοχής Καλάθου από την οποία υδρεύονται και τα άνυδρα νησιά - ενεργειών και δράσεων τόσο από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα όσο και από τις επιχειρήσεις που πρέπει να αποφασισθούν - συνηγορούν στην σχετική επάρκεια των υδάτινων πόρων.

#### **B.2.5. Αποχέτευση**

Οι εγκαταστάσεις του Κεντρικού Βιολογικού Καθαρισμού βρίσκονται στο ακρωτήριο Βόδι πριν τα νερά της Καλλιθέας και εξυπηρετούν επαρκώς το βόρειο τρίγωνο του νησιού όπου βρίσκεται και το 75% περίπου του αθροίσματος κατοίκων και επισκεπτών. Η προβλεπόμενη από την ΠΝΑΙ κατασκευή νέου βιολογικού καθαρισμού για τις περιοχές από Λάρδο μέχρι και Αφάντου καθώς και η μελλοντική ανάπτυξη αντίστοιχου έργου για την Νότια και δυτική Ρόδο θα ολοκληρώσουν την κάλυψη όλου του νησιού στο ζήτημα της διάθεσης των λυμάτων.

#### **B.2.6. Απορρίματα - Ανακύκλωση - Επανάχρηση**

Στο νησί λειτουργούν νόμιμα και δύο ΧΥΤΑ, ένας στο Βόρειο τρίγωνο και ένας στην Νότια Ρόδο. Οι ΧΥΤΑ εντάσσονται στον ΦΟΔΣΑ Νοτίου Αιγαίου και σύμφωνα με τον προγραμματισμό της ΠΝΑΙ και το πρόγραμμα “Rhodes Co-Lab Sustainable Destination” (που αποτελεί μία δημιουργική πρωτοβουλία της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου με τον Όμιλο TUI, το ίδρυμα TUI Care Foundation, σε συνεργασία με τον Δήμο Ρόδου, τους εταίρους και την τοπική κοινωνία), πρόκειται να δημιουργηθούν λύσεις από κοινού με στόχο να μετασχηματίσουν τη Ρόδο στον 1<sup>ο</sup> ολιστικά Βιώσιμο Τουριστικό Προορισμό παγκοσμίως. Οι σχεδιαζόμενες υποδομές πρόκειται να ενταχθούν στο νέο πενταετές πρόγραμμα της ΠΝΑΙ.

Τα ξενοδοχεία της Ρόδου, στο πλαίσιο του διαρκώς αυξανόμενου επιπέδου περιβαλλοντικής ευαισθησίας αναπτύσσουν πρωτοβουλίες και αναζητούν και

εφαρμόζουν βέλτιστες πρακτικές περιβαλλοντικής διαχείρισης. Η υιοθέτηση τέτοιων πρακτικών εξάλλου γίνεται θετικά αποδεκτή από τους Tour Operators και τους ευαισθητοποιημένους επισκέπτες. Κυρίως όμως αποσκοπεί στην προστασία του περιβάλλοντος, των φυσικών πόρων και στην μείωση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

### **B.2.7. Παραλίες**

Το μήκος και το εύρος των παραλιών του νησιού είναι σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητο. Με βάση τα στοιχεία του ΙΝΣΕΤΕ, παρατηρούμε ότι οι παραλίες στις οποίες έχουν πρόσωπο τα ξενοδοχεία καταλαμβάνουν μόνο το 6,5% της ακτογραμμής της Ρόδου, η οποία φτάνει τα 253 χλμ. Εξ αυτών 17% του προσώπου των τουριστικών καταλυμάτων είναι σε βραχώδεις παραλίες.

### **B.2.8. Ηλεκτρική Ενέργεια:**

Η Ρόδος διαθέτει δύο εργοστάσια της ΔΕΗ, ένα στην Σορωνή και ένα στο Πρασονήσι που καλύπτουν με επάρκεια τις υφιστάμενες και μελλοντικές ανάγκες ανάπτυξης. Πρόβλημα όμως εντοπίζεται στην επάρκεια και επομένως απαιτείται επανασχεδιασμός του δικτύου. Η προβλεπόμενη υποθαλάσσια διασύνδεση του νησιού με την Κω μέχρι το 2027 (πρόγραμμα ΥΠΕΝ) θα δώσει την δυνατότητα στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις να εγκαταστήσουν συστήματα ΑΠΕ (προς το παρόν όμως οι αδειοδοτήσεις είναι σε αναστολή λόγω κορεσμού του δικτύου). Αυτό θα οδηγήσει σε μεγάλη μείωση της κατανάλωσης μαζούτ από τα εργοστάσια της ΔΕΗ, στα πλαίσια της επιδίωξης μείωσης αερίων του θερμοκηπίου. Ταυτόχρονα θα επιτρέψει στις τουριστικές επιχειρήσεις να προχωρήσουν σε επενδύσεις ΑΠΕ με στόχο μηδενικές εκπομπές άνθρακα καθόσον σήμερα το σύστημα δεν δέχεται τέτοιες επενδύσεις στην Ρόδο.

### **B.2.9. Υποδομές Υγείας**

Το Δημόσιο σύστημα περιλαμβάνει το Σύγχρονο Γενικό Νοσοκομείο Ρόδου με όλα τα τμήματα νοσηλείας ενός περιφερειακού Νοσοκομείου, τα Κέντρα Υγείας Αρχαγγέλου και Έμπωνας και τα ιατρεία των κοινοτήτων, που όλα μαζί συνιστούν ένα πλέγμα παροχής υγείας που ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στις ανάγκες των κατοίκων και των επισκεπτών (παρά τα όποια υπαρκτά ζητήματα στελέχωσης). Οι εν λόγω υποδομές πλαισιώνονται και από την Γενική Κλινική Euromedica, με πλήρη κατάλογο νοσηλευτικών τμημάτων ενός σύγχρονου μικρού Νοσοκομείου. Στο νησί υπάρχουν πολλά σύγχρονα ιδιωτικά διαγνωστικά κέντρα και κέντρα φυσικοθεραπείας και αποκατάστασης.

### **B.2.10. Ξενοδοχειακό Δυναμικό και Λοιπά Καταλύματα**

Ξενοδοχειακό δυναμικό Ρόδου (2023):

Κατηγορία	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
1*	43	823	1.619
2*	147	5.114	9.821
3*	152	7.226	14.025
4*	145	20.530	41.698
5*	70	17.681	36.598
<b>Σύνολο</b>	<b>557</b>	<b>51.374</b>	<b>103.761</b>

Συμπερασματικά παρατηρούμε ότι παρόλο που τα 5\* ξενοδοχεία κατέχουν το 13% των μονάδων, εντούτοις αντιπροσωπεύουν το 34% των δωματίων και το 35% των κλινών.

Η Ρόδος παραδοσιακά διακρίνεται για το υψηλό επίπεδο ικανοποίησης των επισκεπτών από τα ξενοδοχειακά καταλύματα και αποτελεί μαζί με την Κρήτη την προμετωπίδα του Ελληνικού Τουρισμού, και είναι από τους πρώτους προορισμούς στις αναζητήσεις για διακοπές στην Ελλάδα στις ευρωπαϊκές χώρες από όπου προέρχεται η συντριπτική πλειονότητα των ξένων επισκεπτών. Η προωθούμενη διεύρυνση του marketing σε νέες αγορές της αραβικής Χερσονήσου θα συμβάλει στην περαιτέρω ενδυνάμωση της ζήτησης.

Η περαιτέρω ενίσχυση του ξενοδοχειακού δυναμικού με νέες μονάδες υψηλών κατηγοριών, σε συνδυασμό με τις σε συνεχή εξέλιξη ριζικές ανακαινίσεις, θα συμβάλει στην ανανέωση του διαθέσιμου δυναμικού με σύγχρονο και ανταγωνιστικό προϊόν που θα αντέξει τον συνεχώς αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό.

Αφίξεις σε ξενοδοχειακά καταλύματα Ρόδου	2019	2021	2022
Αλλοδαποί	2.236.949	1.438.356	2.101.370
Ημεδαποί	182.613	113.046	161.051
<b>Σύνολο</b>	<b>2.419.562</b>	<b>1.551.402</b>	<b>2.262.421</b>

Η αξιοποίηση της έκτασης του γηπέδου golf Αφάντου καθώς και η πιθανή δημιουργία περισσότερων γηπέδων golf θα επιτρέψουν στην Ρόδο να καταστεί προορισμός golfers που αποτελούν μια διαφοροποιημένη πελατεία που ταξιδεύει όλο τον χρόνο.

Δυναμικό οικονομίας διαμοιρασμού/βραχυχρόνιων μισθώσεων Ρόδου:

	2019	2023	%
<b>Καταλύματα Βραχυχρόνιας Μίσθωση</b>	5057	7569	50%
<b>Κλίνες Βραχυχρόνιας Μίσθωση</b>	23368	34933	49%

Στην Ρόδο όπως και σε όλη την Ελλάδα παρατηρείται οργασμός στην ανάπτυξη καταλυμάτων βραχυχρόνιας μίσθωσης τόσο στα αστικά κέντρα και στους οικισμούς όσο κυρίως στην εκτός σχεδίου περιοχή.

	2019	2023	2024 Πρόβλεψη	% Αύξηση 2019 - 2024
Κλίνες Ξενοδοχείων	100.212	103.761	104.500	4%
Κλίνες Βραχυχρόνιας Μίσθωσης	23.368	34.933	40.173	72%
<b>Σύνολο</b>	<b>123.580</b>	<b>138.694</b>	<b>144.673</b>	<b>17%</b>

Ρόδος	2019	2023	2024 Πρόβλεψη
Κλίνες Ξενοδοχείων (% συνόλου κλινών)	81%	75%	72%
Κλίνες Βραχυχρόνιας Μίσθωσης (% συνόλου κλινών)	19%	25%	28%
<b>Σύνολο</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Από το 2019 έως το 2024, με βάση τις εκτιμήσεις του ΙΝΣΕΤΕ, οι κλίνες ξενοδοχείων αυξάνονται μόλις κατά 4%, ενώ οι κλίνες βραχυχρόνιας μίσθωσης σημειώνουν τεράστια αύξηση κατά 72%, από 23.368 σε 40.173. Αυτή η διαφορά στην αύξηση οδηγεί σε μείωση του ποσοστού των ξενοδοχειακών κλινών από 81% σε 72% του συνολικού αριθμού κλινών, ενώ οι κλίνες βραχυχρόνιας μίσθωσης αυξάνονται από 19% σε 28%. Συνολικά, οι κλίνες αυξάνονται κατά 17%, από 123.580 σε 144.673, με τις κλίνες βραχυχρόνιας μίσθωσης να κερδίζουν συνεχώς μεγαλύτερο μερίδιο. Σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα με μελέτη του ΙΝΣΕΤΕ, οι βραχυχρόνιες κλίνες ξεπερνούν ήδη τις Ξενοδοχειακές.

Η αυστηροποίηση του θεσμικού πλαισίου για τα καταλύματα βραχυχρόνιας μίσθωσης αποτελεί αδήριτη ανάγκη. Στόχος είναι να υπάρχει ισορροπία και να μην υποβαθμίζεται ο ρόλος των νόμιμα υφιστάμενων ξενοδοχειακών μονάδων αλλά και να μην υποβαθμίζεται η εύρυθμη λειτουργία της πόλης και της υπαίθρου, αλλά και η ίδια η ποιότητα των καταλυμάτων

### **B.2.11. Πολεοδομικό και οικιστικό περιβάλλον.**

Είναι σαφής η διαφορά του πολεοδομικού ιστού της πόλης με βάση την πολεοδόμηση της Ιταλικής κατοχής και το μετέπειτα σχέδιο « Μητσού» τα οποία παρουσιάζουν σημαντικά προτερήματα (πράσινο-γειτονιές-Μαράσια κλπ) και τις επέκτασης «Δοξιάδη» και μετέπειτα αναθεωρήσεων και επεκτάσεων με έντονα προβλήματα έλλειψης πρασίνου, χώρων γειτονιάς, κυκλοφοριακά προβλήματα, έντονη αστικοποίηση και υψηλοί ΣΔ. Που ευνόησαν την αντιπαροχή.

Σοβαρά προβλήματα εντοπίζονται στις επεκτάσεις σχεδίων πόλεως οικισμών που δεν έχουν ενδείξεις οικιστικών αναγκών αλλά προωθούνται για άλλες χρήσεις χωρίς καμία πρόβλεψη για την δυνατότητα δημιουργίας αστικών υποδομών.

Η διατήρηση της μοναδικής Μεσαιωνικής Πόλης και της Λίνδου που ελέγχονται από το Υπουργείο Πολιτισμού είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο παρά τις τεράστιες πιέσεις με τις οποίες κινδυνεύει η φυσιογνωμία τους.

## **B.2.12. Πολιτιστικός και Φυσικός Πλούτος**

Η Ρόδος διαθέτει μεγάλο πλούτο φυσικών και οικιστικών πόρων και τοπόσημων που συμβάλλουν στην υπεραξία της ως ιδανικού τόπου διαμονής για τους μόνιμους κατοίκους και για τους επισκέπτες της.

Η Μεσαιωνική Πόλη της Ρόδου που αποτελεί Παγκόσμιο Μνημείο Πολιτιστικής κληρονομιάς της UNESCO. Ο προορισμός της Λίνδου ως αρχαιολογικός τόπος και διατηρητέος παραδοσιακός οικισμός προστατευόμενος από το Υπουργείο Πολιτισμού. Η Κοιλιάδα των Πεταλούδων, ο Προφήτης Ηλίας, η παραλίες της Τσαμπίκας, το Πρασονήσι, το συγκρότημα της Καλλιθέας, τα παραδοσιακά τμήματα των υπολοίπων οικισμών, οι Βυζαντινές Εκκλησίες, οι αρχαιολογικές περιοχές της Ιαλυσού με τον λόφο Φιλερήμου, η αρχαία Κάμειρος.

Αυτά και τόσα άλλα μνημεία και φυσικές ομορφιές, αποτελούν την φυσική και πολιτιστική περιουσία του νησιού που πρέπει να αναδειχθεί, να διαφυλαχθεί και να προστατευθεί στο ακέραιο ώστε να παραδοθεί ως ιερή παρακαταθήκη στις επόμενες γενιές.

Ακολουθούν ενδεικτικά στατιστικά:

	<b>2019</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Επισκέπτες σε μουσεία Ρόδου	352.605	209.734	364.046
Εισπράξεις σε μουσεία Ρόδου	1.916.602	1.170.896	2.101.010
Επισκέπτες σε αρχαιολογικούς χώρους Ρόδου	730.517	475.450	765.350
Εισπράξεις σε αρχαιολογικούς χώρους Ρόδου	6.500.919	3.727.623	6.563.812

## **Γ. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ**



Η Ρόδος αποτελεί έναν από τους κορυφαίους εμβληματικούς και δημοφιλείς ελληνικούς προορισμούς, ιδιαίτερα στα προϊόντα Ήλιος & Θάλασσα και Πολιτιστικού τουρισμού, με σημαντικές όμως δυνατότητες για περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη και επέκταση της τουριστικής περιόδου μέσω της ανάπτυξης νέων ξενοδοχειακών καταλυμάτων υψηλών κατηγοριών καθώς και επενδύσεων του θαλάσσιου τουρισμού και εναλλακτικών/θεματικών προϊόντων τα οποία θα βοηθήσουν στον εμπλουτισμό/ διαφοροποίηση/ αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος.

Η περαιτέρω ανάπτυξη των προσφερόμενων τουριστικών προϊόντων προϋποθέτει την υλοποίηση επενδύσεων και δράσεων όπως:

- Αναβάθμιση, συντήρηση, αποκατάσταση και βελτίωση των λιμενικών υποδομών και συναρτώμενων βασικών υποδομών (αναμονής, υγείας, ασφάλειας, ιατρικής περίθαλψης, φωτισμού, πληροφόρησης και εξυπηρέτησης των επιβατών κλπ.) .
- Συντήρηση, επέκταση/πύκνωση και αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών και περιβάλλοντος χώρου για τον ελλιμενισμό των τουριστικών σκαφών αναψυχής.
- Αναβάθμιση και αύξηση της ελκυστικότητας του αστικού κέντρου μέσω χωρικών αναπλάσεων, επέκτασης πεζοδρόμων, ανακαίνισης εγκαταλελειμμένων ιστορικών κτιρίων, ανάπλασης προσόψεων κτιρίων, ενίσχυση της δημόσιας ασφάλειας, βελτίωσης δρόμων, πεζοδρομίων και της οδικής ασφάλειας και τοποθέτηση ραμπών για την προσβασιμότητα των ΑΜΚ.
- Προώθηση σχεδίων αισθητικής και ενεργειακής αναβάθμισης (δημόσια κτίρια, υπογειοποίηση των καλωδίων ηλεκτρισμού και τηλεπικοινωνιών, δημιουργία και ανάπτυξη δικτύου έξυπνου αστικού φωτισμού)

#### Προτεινόμενες Κατευθύνσεις

1. Η Ρόδος έχει αρκετά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης ξενοδοχειακών μονάδων και μάλιστα υψηλών κατηγοριών και αναβάθμισης των υφιστάμενων. Σαν βάση του χωροταξικού σχεδιασμού για την τουριστική ανάπτυξη του νησιού θεωρούμε ικανοποιητικές τις προτάσεις και την κατηγοριοποίηση που γίνεται από το ΕΧΠΤ. Επιφυλασσόμαστε δε για επί μέρους βελτιώσεις-προτάσεις επί του Πλαισίου.

2. Απαιτείται να δοθεί δυνατότητα μετατροπής μικρών μονάδων που έχουν προβλήματα βιωσιμότητας για χρήση κατοικίας εργαζομένων και δημοσίων υπαλλήλων ώστε να μην αυξηθεί περαιτέρω η έλλειψη στέγης από την υπέρμετρη αύξηση των καταλυμάτων βραχυχρόνιας μίσθωσης.

3. Η δραστηριότητα διαμοιρασμού στην Ρόδο έχει λάβει ανεξέλεγκτες διαστάσεις με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Προτείνεται η αναγνώριση της βραχυχρόνιας μίσθωσης ως ειδικής χρήσης γης, ώστε να ρυθμίζεται μέσα από τον χωρικό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Αυτό θα επιτρέπει την ευέλικτη αντιμετώπιση της στο πλαίσιο ενός ολιστικού σχεδιασμού. Δυνατότητα επιβολής μεγαλύτερων περιορισμών (περιορισμός

στην εισαγωγή νέων κλινών βραχυχρόνιας μίσθωσης ή και απόσυρση υφιστάμενων) σε τουριστικούς προορισμούς ή τμήματα τους στα οποία καταγράφεται υψηλή πυκνότητα κλινών βραχυχρόνιας μίσθωσης, όταν διαπιστώνεται ότι έχει δημιουργηθεί έλλειψη στέγης για μόνιμους κατοίκους, εκπαιδευτικούς, δημοσίους υπαλλήλους, γιατρούς κλπ.

**Τέλος αναφέρουμε ότι η ΕΞΡ είναι στην διάθεση των μελετητών του Δήμου Ρόδου και της ΠΝΑΙ για ενδιάμεσες συνεργασίες και προτάσεις που αφορούν στα θέματα των προοπτικών της τουριστικής ανάπτυξης του Νησιού για την επόμενη δεκαετία, καθόσον η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη αποτελεί την μόνη δόκιμη προοπτική για την κοινωνική και οικονομική ευημερία των κατοίκων του νησιού μας και την παράλληλα προστασία, χρηματοδότηση και ανάδειξη του μοναδικού φυσικού και πολιτιστικού κεφαλαίου της Ρόδου.**

#### **Πηγές:**

- Ετήσια έκθεση ανταγωνιστικότητας και διαρθρωτικής προσαρμογής στον τομέα του τουρισμού για το έτος 2022-Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου- Δεκέμβριος 2023
- Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό Α' φάση- ΥΠΕΝ- και δημοσιεύματα για την Β' φάση. – Καθημερινή 2024.
- Βιωσιμότητα στον Ελληνικό Τουρισμό: χαράζοντας τον δρόμο προς μια βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.
- Μελέτη για τον τουρισμό και τον χωροταξικό σχεδιασμό-Χάρης Κοκκώσης -2017-INSETE
- Ο αιγιαλός ως παραγωγικός πόρος-Άρης Ίκκος-2016-INSETE
- Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2023-INSETE 2024
- ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή Πληθυσμού - Επεξεργασία INSETE
- Φύση πολιτισμός και τουριστική ανάπτυξη - Θύμιος Παπαγιάννης- INSETE 2017
- Στοιχεία INSETE Business Intelligence 2024