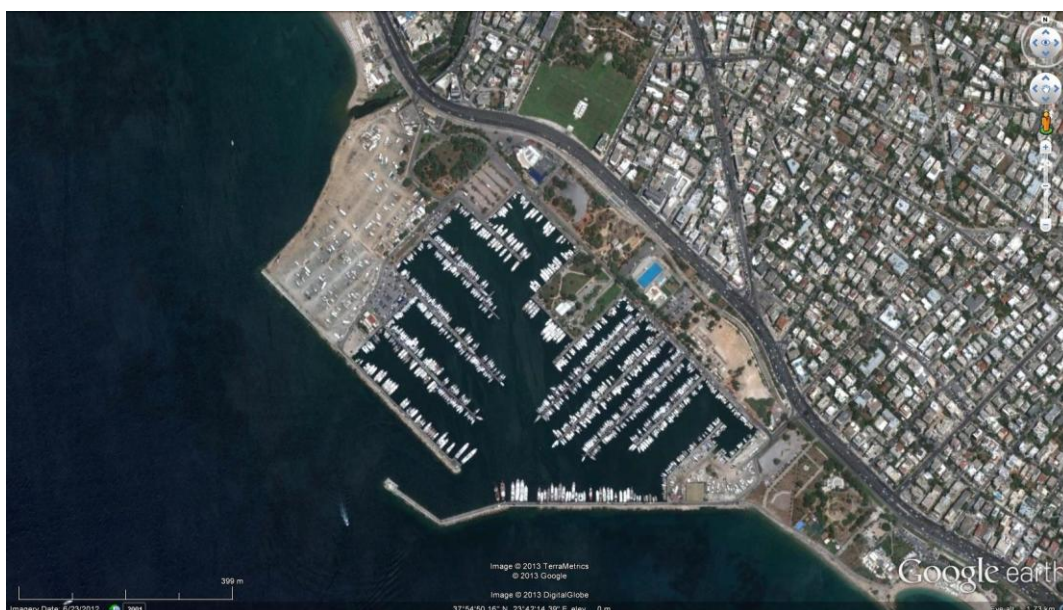




**ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.**

**ΓΕΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ &
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ**



**ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ**

ΕΚΘΕΣΗ

ΜΕΛΕΤΗ



BENTHPI 7, 115 28 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ.: 2107222160 - FAX: 2107250320

ΑΘΗΝΑ
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2013



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

A. ΕΚΤΕΝΗΣ ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ	1
A.1. Γενικά Στοιχεία	1
A.2. Στόχος Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Αλίου	3
A.3. Περιγραφή Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Αλίου και Εναλλακτικών δυνατήτων	7
A.3.1 Περιγραφή Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου	7
A.3.2. Εναλλακτικές δυνατότητες.....	10
A.4. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.....	12
A.5 Εκτίμηση και αξιολόγηση Επιπτώσεων	15
A.6 Κανονιστικές Διατάξεις	16
A.7 Σύστημα Παρακολούθησης.....	19
A.8 Συνοδές μελέτες και έρευνες.....	20
B. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	21
B.1. Εισαγωγή.....	21
B.2. Νομικό πλαίσιο – Αντικείμενο μελέτης.....	22
B.3. Ομάδα Μελέτης	24
Γ. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	25
Γ.1. Σκοπιμότητα	25
Γ.2. Ευρύτερο πλαίσιο Εθνικού & Περιφερειακού σχεδιασμού	29
Γ.2.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	29
Γ.2.1.1. Χωρική Διάρθρωση του Αστικού Δικτύου	30
Γ.2.1.2. Χωρική Οργάνωση και Ανάπτυξη του Παράκτιου και Νησιωτικού χώρου ..	32
Γ.2.1.3. Προστασία Φυσικού και Πολιτιστικού Πλούτου	32
Γ.2.2. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό	33
Γ.2.2.1. Γενικά.....	33
Γ.2.2.2. Κατηγορίες Περιοχών	33
Γ.2.2.3. Κατευθύνσεις Χωρικής Οργάνωσης	33
Γ.2.2.4. Ειδικές Μορφές Τουρισμού	35
Γ.2.3.1. Γενικά Στοιχεία	37



Γ.2.3.2. Οι προβλέψεις του ισχύοντος ΡΣΑ για την ευρύτερη περιοχή της Μαρίνας Αλίου	38
Γ.2.4. Το από 01.03.2004 Π.Δ. περί «Καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα»	40
Γ.3. Περιβαλλοντικοί Στόχοι	44
Γ.3.1 Διεθνείς στόχοι περιβαλλοντικής προστασίας	44
Γ.3.2 Κοινοτικοί στόχοι περιβαλλοντικής προστασίας	44
Γ.3.3 Εθνικοί στόχοι περιβαλλοντικής προστασίας	47
Δ. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	50
Δ.1. Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής	50
Δ.1.1. Οριοθέτηση περιοχής Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου	51
Δ.2. Υφιστάμενη κατάσταση	52
Δ.2.1 Υφιστάμενες υποδομές	52
Δ.2.2. Υφιστάμενη Κίνηση	55
Δ.3. Αναλυτική περιγραφή Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου	56
Δ.3.1 Θαλάσσια Ζώνη	57
Δ.3.2 Χερσαία Ζώνη	59
Δ.3.2.1. Κύρια στοιχεία χωρικής ανάπτυξης και λειτουργίας χερσαίας ζώνης	60
Δ.3.2.2. Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης	63
Δ.3.2.3. Χρήσεις γης χερσαίας ζώνης	64
Δ.3.2.4. Όροι και περιορισμοί δόμησης χερσαίας ζώνης	66
Δ.3.2.5. Πρόσβαση και είσοδος στη Μαρίνα - Περίφραξη	69
Δ.3.2.6. Κυκλοφορία στο εσωτερικό της μαρίνας	71
Δ.3.2.7. Χώροι πρασίνου	72
Ε. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ	74
Ε.1. Γενικά – Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο χωροταξικής ανάπτυξης Μαρίνας Αλίου	74
Ε.2. Εναλλακτικές δυνατότητες	82
Ε.2.1. Μηδενική λύση	82
Ε.2.2. Εναλλακτική δυνατότητα 1	82
Ε.2.3. Εναλλακτική δυνατότητα 2	84
Ε.3. Αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων	87
Ε.3.1. Κριτήρια επιλογής εναλλακτικών δυνατοτήτων	87
Ε.3.2. Συγκριτική αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων	89
Ε.3.3. Περιβαλλοντική αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων	91



ΣΤ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	98
ΣΤ.1. Θαλάσσιος Τουρισμός	98
ΣΤ.2. Αναπτυξιακή φυσιογνωμία	100
ΣΤ.2.1. Υφιστάμενη οργάνωση του παραλιακού μετώπου	100
ΣΤ.2.2. Έργα Ολυμπιακών Αγώνων 2004 στην ευρύτερη περιοχή και η μεταολυμπιακή τους χρήση	100
ΣΤ.2.3. Υφιστάμενα δίκτυα μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή μελέτης	102
ΣΤ.2.3.1 Σύστημα μεταφορών στην Αττική	102
ΣΤ.2.3.2. Υφιστάμενες και προβλεπόμενες συνδέσεις της περιοχής μελέτης με το σύστημα μεταφορών	105
ΣΤ.3. Σχέση Μαρίνας - Δήμων Αλίου & Παλαιού Φαλήρου.....	105
ΣΤ.3.1 Θεσμοθετημένες ρυθμίσεις	105
ΣΤ.3.1.1 Γ.Π.Σ. Δήμου Αλίου	105
ΣΤ.3.1.2 Γ.Π.Σ. Δήμου Παλαιού Φαλήρου	107
ΣΤ.3.1.3 Προβλέψεις θεσμοθετημένων ρυθμίσεων στην περιοχή πέριξ της Μαρίνας Αλίου	109
ΣΤ.3.2. Υφιστάμενες χρήσεις γης και οικονομικές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή μελέτης	110
ΣΤ.4. Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά	114
ΣΤ.4.1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά	115
ΣΤ.4.2. Απασχόληση ευρύτερης περιοχής	115
ΣΤ.4.3. Τομείς οικονομικής δραστηριότητας Δήμου Αλίου	116
ΣΤ.4.4. Τουριστική Κίνηση Ευρύτερης Περιοχής	117
ΣΤ.5. Φυσικό περιβάλλον.....	118
ΣΤ.5.1 Γεωμορφολογικά και γεωλογικά χαρακτηριστικά	118
ΣΤ.5.1.1. Μορφολογία ακτών και θαλάσσιου πυθμένα	121
ΣΤ.5.1.2. Τεκτονικά στοιχεία.....	122
ΣΤ.5.2. Υδρολογικά χαρακτηριστικά	122
ΣΤ.5.2.1. Ρέμα Πικροδάφνης.....	123
ΣΤ.5.3. Κλιματικά Χαρακτηριστικά	123
ΣΤ.5.3.1. Ανεμολογικά στοιχεία	124
ΣΤ.5.3.2. Βιοκλίμα	125
ΣΤ.5.4. Ωκεανογραφικά Στοιχεία	127
ΣΤ.5.4.1. Κυματολογικά στοιχεία	127
ΣΤ.5.4.2. Θαλάσσια ρεύματα – Παλίρροια	128
ΣΤ.5.4.3. Δίαιτα ακτών - Ακτομηχανικά φαινόμενα	128
ΣΤ.5.4.4. Ποιότητα θαλάσσιου νερού και ιζημάτων.....	129
ΣΤ.5.5. Οικοσυστήματα – Χλωρίδα και πανίδα	129



ΣΤ.5.6. Δίκτυα κοινωνικών παροχών	130
ΣΤ.5.7. Τοπίο	130
ΣΤ.5.8. Πολιτιστική και αρχαιολογική κληρονομιά	130
ΣΤ.5.9. Προστατευόμενες περιοχές	131
Ζ. ΕΚΤΙΜΗΣΗ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	133
Ζ.1. Γενικά	133
Ζ.2. Εκτίμηση και αξιολόγηση επιπτώσεων σχεδίου	133
Ζ.3. Προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα	148
Ζ.4. Σύστημα Παρακολούθησης	156
Η. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ	157
Θ. ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ Σ.Μ.Π.Ε.	161
Ι. ΒΑΣΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ	162
Κ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	163
Λ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	165

ΣΧΕΔΙΟ

365–ΣΜΠΕ–1: Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης (κλ. 1:1.000)



A. ΕΚΤΕΝΗΣ ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

A.1. Γενικά Στοιχεία

Η παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αφορά στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίου, η οποία βρίσκεται στις βορειοανατολικές ακτές του Σαρωνικού επί της παραλιακής ζώνης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας.

Υπεύθυνος φορέας για τη διαχείριση της Μαρίνας Αλίου είναι η Εταιρία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ) Α.Ε. Με την υπ' αριθμ. 218/13.08.2012 απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιάρθρωσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΦΕΚ Β/2322/13.08.2012), μεταβιβάστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. το δικαίωμα να παραχωρεί σε τρίτους το δικαίωμα χρήσης, λειτουργίας, διαχείρισης και εκμετάλλευσης της κινητής και/ή ακίνητης περιουσίας εντός της χερσαίας και/ή της θαλάσσιας ζώνης της Μαρίνας.

Το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίου αποσκοπεί στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών του τουριστικού λιμένα. Συγκεκριμένα, προβλέπει την αξιοποίηση της λιμενικής υποδομής της μαρίνας, καθώς και στην ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της, συνολικής επιφάνειας 210 στρεμμάτων περίπου, με στόχο την διαμόρφωση ενός σύγχρονου και ποιοτικού πόλου τουρισμού, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Τελικός σκοπός της προτεινόμενης ανάπτυξης είναι αφ' ενός η υψηλών προδιαγραφών εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής που έχοντας ως «λιμένα-βάση» (homeport) την Αθήνα ταξιδεύουν στο Σαρωνικό Κόλπο, τις Κυκλάδες και το Νότιο Αιγαίο και αφ' ετέρου η διαμόρφωση ενός ποιοτικού παρακτίου χώρου αναψυχής που θα αποτελεί τη διέξοδο της πόλης του Αλίου προς τη θάλασσα.

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε από το γραφείο μελετών MARNET Α.Τ.Ε. (Βεντήρη 7, 115 28 Αθήνα, τηλ.: 2107222160, fax: 2107250320, www.marinet.gr), μετά από σχετική ανάθεση από το ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε.

Νομικό πλαίσιο – Αντικείμενο μελέτης

Σύμφωνα με το Ν.4179/13 «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις» (ΦΕΚ 175/Α'/8.8.2013), δεδομένου ότι η Μαρίνα Αλίου βρίσκεται εντός



της παραλιακής ζώνης της Αττικής και διαθέτει χερσαία ζώνη που υπερβαίνει τα 20.000 τ.μ., η λόγω επαναχωροθέτησής της γίνεται σε δύο στάδια.

Στο πρώτο στάδιο επαναχωροθέτησης του τουριστικού λιμένα εγκρίνεται ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας με την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος (Π.Δ.).

Ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας θέτει τους βασικούς άξονες ανάπτυξης του λιμένα και συγκεκριμένα τα εξής:

1. Οριοθέτηση της ακριβούς έκτασης της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας.
2. Καθορισμό των επιτρεπόμενων χρήσεων γης ανά τομέα επί της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.
3. Καθορισμό των ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης για την ανέγερση, επέκταση, μετατροπή ή μετασκευή κτιρίων και εγκαταστάσεων, καθώς και καθορισμό της έκτασης της απαιτούμενης περίφραξης.

Για την έκδοση του Π.Δ. χωροθέτησης της μαρίνας απαιτείται η έγκριση των γενικών περιβαλλοντικών όρων του Γενικού σχεδιασμού της μαρίνας, ύστερα από την υποβολή Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.), καθώς και η σύνταξη Έκθεσης Χωροθέτησης (ως αυτοτελές παράρτημα της Σ.Μ.Π.Ε.) αναφορικά με τις βασικές χωροθετικές επιλογές του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού.

Στο δεύτερο στάδιο επαναχωροθέτησης του τουριστικού λιμένα εγκρίνονται οι προτεινόμενες λιμενικές και χερσαίες υποδομές, καθώς και οι περιβαλλοντικοί όροι υλοποίησης και λειτουργίας των έργων ανάπτυξής του.

Η παρούσα Σ.Μ.Π.Ε συντάχθηκε στα πλαίσια του πρώτου σταδίου και αφορά στον γενικό ανασχεδιασμό της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης της Μαρίνας Αλίου.

Συγκεκριμένα, η Σ.Μ.Π.Ε. αφορά στον εντοπισμό, περιγραφή και αξιολόγηση των σημαντικών επιπτώσεων στο περιβάλλον από την εφαρμογή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου. Επίσης, περιλαμβάνει παρουσίαση των λογικών εναλλακτικών δυνατοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης (δηλαδή διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης), τεκμηρίωση της επιλογής τους, καθώς και περιβαλλοντική αξιολόγηση των εναλλακτικών αυτών.

Η εκπόνηση της Σ.Μ.Π.Ε. του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου έγινε σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία (Ν.4179/13, ΦΕΚ175/Α'/8.8.2013 και ΚΥΑ 107017/28-8-2006, ΦΕΚ 1225/Β/05-09-2006, με την οποία έγινε η εναρμόνιση της



εθνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων). Συγκεκριμένα, η Σ.Μ.Π.Ε. συντάχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 6 και το Παράρτημα III του άρθρου 11 της Κ.Υ.Α. 107017/2006 και θα δημοσιοποιηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης όπως προβλέπεται από το άρθρο 7 της Κ.Υ.Α. 107017/2006.

Αρμόδια περιβαλλοντική αρχή για τη διαδικασία στρατηγικής περιβαλλοντικής αδειοδότησης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου είναι η Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (Ε.Υ.Π.Ε.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υ.Π.Ε.Κ.Α.).

A.2. Στόχος Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Αλίμου

Το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίμου αποσκοπεί στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών του τουριστικού λιμένα. Συγκεκριμένα, προβλέπει την αξιοποίηση της λιμενικής υποδομής της μαρίνας, καθώς και στην ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της, με στόχο την διαμόρφωση μίας υψηλής ποιότητας σύγχρονη υποδομή για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής και ταυτόχρονα ενός σύγχρονου και ποιοτικού πόλου τουρισμού, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Συγκεκριμένα, οι βασικοί στόχοι του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου σχετίζονται εκ των πραγμάτων κατά κύριο λόγο με τη χερσαία ζώνη αυτής και δευτερευόντως με τη θαλάσσια ζώνη (λιμενολεκάνη και μέτωπα ελλιμενισμού σκαφών). Ο λόγος δεν είναι μόνον η σε μεγάλο βαθμό ήδη διαμορφωμένη θαλάσσια ζώνη (που εν τούτοις χρήζει σημαντικών παρεμβάσεων εκσυγχρονισμού), αλλά και η ελάχιστη και εν πολλοίς στρεβλή ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης. Αφορά επιπρόσθετα στο γεγονός ότι η χερσαία ζώνη, λόγω της θέσης της και του μεγέθους της, απευθύνεται σε ένα ευρύτερο κοινό που υπερβαίνει τα στενά όρια των ιδιοκτητών ή των επιβαινόντων στα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Κατά συνέπεια η χερσαία ζώνη της μαρίνας πρέπει να αντιμετωπισθεί ως ένα αξιόλογος πόρος του παράκτιου μετώπου της πρωτεύουσας που δύναται να επιτελέσει ένα πολυεπίπεδο ρόλο στην προστασία και ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Στα πλαίσια αυτά στις επόμενες παραγράφους παρουσιάζονται οι βασικοί στόχοι του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου.



Διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της μαρίνας

Η Μαρίνα Αλίμου διαθέτει ένα πολύ μεγάλο δυναμικό ελλιμενισμού σκαφών (άνω των 1.000 θέσεων), το μεγαλύτερο μέρος των οποίων είναι επαγγελματικά σκάφη προς ενοικίαση. Η πληρότητά της αγγίζει το 100%. Βασικός στόχος της προτεινόμενης ανάπτυξης της μαρίνας είναι η αποκατάσταση των σοβαρότατων δυσλειτουργιών αυτής και η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στα ελλιμενιζόμενα σκάφη.

Στη θαλάσσια ζώνη εκτός από τη συντήρηση των υφιστάμενων λιμενικών έργων είναι αναγκαίος ο πλήρης εκσυγχρονισμός υφιστάμενων υποδομών (πλωτοί προβλήτες, μόνιμα αγκυροβόλια – ρεμέτζα, δίκτυα παροχών στα σκάφη κλπ.), καθώς και η προσθήκη καίριων λειτουργικών στοιχείων (σταθμός καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων, νηοδόχος και ράμπα ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών).

Ωστόσο, παρότι και η θαλάσσια ζώνη έχει σημαντικά λειτουργικά προβλήματα, το πλέον προβληματικό τμήμα σε σχέση με τη λειτουργία της μαρίνας είναι η χερσαία ζώνη της, η οποία χαρακτηρίζεται από υποτυπώδεις εγκαταστάσεις και παντελή έλλειψη των αναγκαίων σε μια σύγχρονη μαρίνα εξυπηρετήσεων. Υπάρχει συνεπώς ανάγκη ανάπτυξης σημαντικών – κτιριακών κυρίως – υποδομών στη χερσαία ζώνη, σχετιζόμενων με τα ελλιμενιζόμενα σκάφη και αυτή καθ' αυτή την εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας.

Αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και βελτίωση της «φιλικότητας» και ελκυστικότητάς της

Όπως προαναφέρθηκε η εκτεταμένη χερσαία ζώνη της μαρίνας χαρακτηρίζεται από έλλειψη οργάνωσης, είναι σε μεγάλο βαθμό αδιαμόρφωτη ή εγκαταλελειμμένη και γενικά είναι πλήρως ασύμβατη με ένα σύγχρονο ποιοτικό τουριστικό λιμένα. Ως άμεση συνέπεια καθίσταται απωθητική για τους πελάτες και τους επισκέπτες της μαρίνας. Επιπλέον όμως και δεδομένου του χαρακτήρα της μαρίνας (είναι η «βάση» μεγάλου αριθμού ενοικιαζόμενων τουριστικών σκαφών) η αισθητική υποβάθμιση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, αντανακλάται άμεσα και επηρεάζει αρνητικά την ποιότητα του συνολικού τουριστικού προϊόντος της Χώρας.

Παράλληλα η σημερινή αισθητική της χερσαίας ζώνης της μαρίνας δεν συνάδει με τη σχεδιαζόμενη αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου της Αττικής και δεν υπηρετεί το γενικότερο στόχο προστασίας και ανάδειξης των παράκτιων αστικών τοπίων (εν προκειμένω στην ήδη λιμενοποιημένη μορφή τους).



Η αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης και η βελτίωση της ελκυστικότητάς της είναι συνεπώς μεγάλης σημασίας σε πολλαπλά επίπεδα, σχετιζόμενα με την ίδια τη μαρίνα, το ευρύτερο αστικό περιβάλλον, αλλά και γενικότερα την τουριστική ανάπτυξη της Χώρας.

Αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης έτσι ώστε να ενισχύει τη βιώσιμη ανάπτυξη της μαρίνας

Η αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης αποτελεί αναγκαίο στοιχείο της λειτουργικής ολοκλήρωσης της μαρίνας, έτσι ώστε να ενισχυθεί η βιώσιμη και ισόρροπη οικονομική ανάπτυξή της και να ανατραπεί η σημερινή στρεβλή εικόνα της σχεδόν αποκλειστικής εκμετάλλευσης της θαλάσσιας ζώνης.

Η οικονομική βιωσιμότητα μιας μαρίνας στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην απόδοση των χερσαίων λειτουργιών (χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών, dry stacking, εμπορικές δραστηριότητες, υπηρεσίες εστίασης και αναψυχής κλπ.). Οι διεθνείς στατιστικές μάλιστα αποδεικνύουν ότι σε πολλές περιπτώσεις οι υπηρεσίες της χερσαίας ζώνης συνεισφέρουν στο συνολικό αποτέλεσμα περισσότερο από την εκμετάλλευση της θαλάσσιας ζώνης.

Διασφάλιση της συνέχειας του παραλιακού μετώπου και λειτουργική σύνδεση της μαρίνας με την πόλη του Αλίου και το γύρω αστικό περιβάλλον

Η Μαρίνα Αλίου αποτελεί σήμερα ένα αυτόνομο απομονωμένο «σημείο» στο χάρτη του παράκτιου μετώπου της Αττικής. Δεν ενισχύει με κανέναν τρόπο την επιδιωκόμενη συνέχεια του παραλιακού μετώπου, ενώ ταυτόχρονα έχει ελάχιστη «αλληλεπίδραση» με το εξωτερικό περιβάλλον και τον αστικό ιστό πίσω από την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος.

Αν και καταλαμβάνει σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου μετώπου της πόλης του Αλίου, δεν συνδέεται λειτουργικά με αυτήν και δεν προσφέρει διεξόδους αναψυχής στους κατοίκους της γειτονικής αστικής περιοχής, ούτε ενισχύει την επαφή τους με το θαλάσσιο στοιχείο.

Η επιτυχής «διασύνδεση» της μαρίνας τόσο με το παρακείμενο παράκτιο μέτωπο, όσο και με το αστικό περιβάλλον, αποτελεί το μέσον για την αποκατάσταση του ρόλου που οφείλει να διαδραματίζει μια τέτοιας κλίμακας και σημασίας υποδομή στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μιας παραλιακής πόλης. Η αίσθηση αποκλεισμού του θαλάσσιου μετώπου που δημιουργεί σήμερα η μαρίνα στους κατοίκους του Αλίου πρέπει να ανατραπεί και η ώσμωση της πόλης με τη μαρίνα πρέπει να αποτελέσει κύριο άξονα αειφόρου ανάπτυξης.



Ανάπτυξη υποδομών τουρισμού και αναψυχής

Η διαμόρφωση υποδομών και προϋποθέσεων τουρισμού, αναψυχής, αθλητισμού και περιπάτου στη χερσαία ζώνη μιας μαρίνας αποτελεί συστατικό στοιχείο της ολοκληρωμένης ανάπτυξής της. Στη συγκεκριμένη περίπτωση της Μαρίνας Αλίμου το στοιχείο αυτό συνάδει επιπλέον με τη θέση και το χαρακτήρα της και ταυτόχρονα αποτελεί αναγκαία συμπλήρωση του επιχειρηματικού σχεδίου της μαρίνας.

Ταυτόχρονα συμβάλλει στην επίτευξη των διακηρυγμένων και θεσμοθετημένων στόχων σε σχέση με την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου μετώπου της πρωτεύουσας και τη συνεισφορά του στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Η ανάπτυξη των υποδομών τουρισμού και αναψυχής ενισχύει το στόχο προσέλκυσης στους χώρους της μαρίνας ενός ευρύτερου κοινού που δεν σχετίζεται με τα σκάφη αναψυχής, αλλά εν τούτοις επιλέγει τη μαρίνα σαν ένα ιδανικό τόπο επαφής με το θαλάσσιο στοιχείο, ξεκούρασης, περιπάτου κλπ.

Συμβατότητα με τους γενικούς άξονες και στόχους του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου

Η τήρηση των γενικών αρχών διαχείρισης του παρακτίου μετώπου της Αττικής, όπως αυτές προσδιορίζονται στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, ειδικά σε θέματα όπως ο κοινόχρηστος χαρακτήρας των ακτών, οι χρήσεις γης, οι χώροι πρασίνου κλπ., αποτελεί καθοριστικό στοιχείο για τη βιώσιμη ανάπτυξη της μαρίνας και την αρμονική ένταξή της στον ευρύτερο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

Η συμβατότητα του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της μαρίνας με τις ανωτέρω αρχές δεν καθιστά απλώς τη μαρίνα ένα αναπτυξιακό πρότυπο, ενισχύει ταυτόχρονα το στόχο και την προσπάθεια γενικευμένης εφαρμογής ενός πλαισίου αρχών για το παράκτιο μέτωπο της Αττικής, χωρίς αποκλίσεις και διαφοροποιήσεις που υποβαθμίζουν την ποιότητα του περιβάλλοντος και την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Απομάκρυνση αυθαίρετων χρήσεων και διευθέτηση νομικών εκκρεμοτήτων

Η επί δεκαετίες ατελής και χωρίς ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξη της μαρίνας, είχε ως φυσική συνέπεια τη διαμόρφωση μιας σειράς αυθαίρετων και μη συμβατών με την ακτή και τον χαρακτήρα αυτής χρήσεων και λειτουργιών στη χερσαία ζώνη. Ταυτόχρονα οδήγησε σε αρκετές νομικές ασάφειες και εκκρεμότητες, οι οποίες στο παρελθόν ακύρωσαν σε μεγάλο βαθμό την όποια προσπάθεια εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης της μαρίνας.



Στα πλαίσια του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου αντιμετωπίζονται ριζικά τα θέματα αυτά έτσι ώστε αφ' ενός η μαρίνα να αναπτυχθεί ισόρροπα και ορθολογικά απελευθερωμένη από αυθαιρεσίες και αδικαιολόγητες νομικές δεσμεύσεις που αποτελούν τροχοπέδη στην αναβάθμισή της και αφ' ετέρου να προστατευθεί ο χαρακτήρας της ακτής και το παράκτιο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

A.3. Περιγραφή Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Αλίου και Εναλλακτικών δυνατοτήτων

A.3.1 Περιγραφή Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου

Η θαλάσσια ζώνη της Μαρίνας Αλίου έχει συνολική επιφάνεια 428 στρεμμάτων περίπου και περιλαμβάνει θαλάσσιο χώρο ελλιμενισμού των σκαφών αναψυχής (λιμενολεκάνη) επιφάνειας 240 στρεμμάτων και ωφέλιμου βάθους από -3,0 έως -8,0 m. Η λιμενολεκάνη οριοθετείται από τα παραλιακά κρηπιδώματα, τον προσήνεμο και τον υπήνεμο μώλο. Η είσοδος σε αυτή γίνεται μέσω του διαύλου που διαμορφώνεται μεταξύ του προσήνεμου και του υπήνεμου μώλου. Στο νότιο τμήμα της λιμενολεκάνης προβλέπεται χώρος για τον ελλιμενισμό των σκαφών του Ναυτικού Ομίλου Καλαμακίου (Ν.Ο.Κ.), καθώς και χώρος για τον ελλιμενισμό μικρού αριθμού αλιευτικών σκαφών.

Στην Μαρίνα δεν υπάρχει σταθμός καυσίμων για τον ανεφοδιασμό των σκαφών. Για το λόγο αυτό προβλέπεται η διαπλάτυνση του ακρομωλίου του υπήνεμου μώλου, όπου θα μπορεί μελλοντικά να κατασκευαστεί ο σταθμός καυσίμων, καθώς και οι εγκαταστάσεις παραλαβής λυμάτων και ελαιωδών καταλοίπων των σκαφών.

Τέλος, είναι δυνατόν μελλοντικά να εγκατασταθούν στη θαλάσσια ζώνη της μαρίνας πλωτοί προβλήτες, αφενός σε αντικατάσταση των υφισταμένων σήμερα πεταλαιωμένων και αφετέρου σε νέες θέσεις, ανάμεσα στους σταθερούς προβλήτες για την αύξηση του αριθμού των προσφερομένων θέσεων ελλιμενισμού.

Η χερσαία ζώνη της μαρίνας, συνολικής επιφάνειας 210 στρεμμάτων περίπου, εκτείνεται μεταξύ της εκβολής του ρέματος Πικροδάφνης στα βόρεια, την τροχιολωρίδα του τραμ και την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος προς τα ανατολικά και τη παραλία «Ζέφυρος» του Δήμου Αλίου στα νότια. Η πρόσβαση στη χερσαία ζώνη γίνεται από δύο εισόδους (μία στο βόρειο και μία στο νότιο άκρο της), μέσω της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος.



Με την προβλεπόμενη αναδιάταξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, διακρίνονται σε αυτή πέντε (5) ζώνες χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Η χρήση μίας εξ αυτών των ζωνών έχει παραχωρηθεί στο Ν.Ο.Κ. για ναυταθλητικές εγκαταστάσεις. Η μέγιστη επιτρεπόμενη εκμετάλλευση στο σύνολο των ζωνών αυτών ανέρχεται σε 18.520 m² και περιλαμβάνει χρήσεις σχετικές με τη λειτουργία της μαρίνας (όπως κτίριο διοίκησης, πύργο ελέγχου, καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, super market, αποθηκευτικούς χώρους, χώρους υγιεινής, γραφεία κλπ.), χρήσεις αναψυχής και εστίασης, καθώς και εμπορικές χρήσεις (όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώρους αναψυχής, αθλητικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχείο, εκθεσιακό - συνεδριακό κέντρο, εμπορικά καταστήματα κλπ.). Επίσης, προβλέπεται χώρος χερσαίας απόθεσης σκαφών με προβλέψεις για την αναγκαία κτιριακή υποδομή. Οι ζώνες της μαρίνας περιλαμβάνουν ακόμη διαμορφωμένες υπαίθριες εγκαταστάσεις, πεζοδρόμους, χώρους στάθμευσης και χώρους αστικού πρασίνου.

Η οδική κυκλοφορία στο εσωτερικό της μαρίνας διασφαλίζεται από ένα κύριο οδικό άξονα που διασχίζει τη χερσαία ζώνη της μαρίνας από τον υπήνεμο έως τον προσήνεμο μώλο. Ακόμη, προβλέπεται η διαμόρφωση ειδικών εισόδων στη μαρίνα για τους πεζούς, οι οποίες συνδυάζονται με άνετες ζώνες κυκλοφορίας πεζών στο εσωτερικό της μαρίνας, ενώ προβλέπεται και η διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου σε όλο το μήκος της χερσαίας ζώνης, παρά τη λωρίδα του τραμ.

Η προτεινόμενη ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αλίμου περιλαμβάνει τις ακόλουθες βασικές κατηγορίες χρήσεων γης:

- διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας,
- χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών,
- τουρισμός – αναψυχή,
- ηλεκτρομηχανολογικές (Η/Μ) εγκαταστάσεις της μαρίνας, και
- αστικό πράσινο.

Οι κατηγορίες αυτές χρήσεων γης συνάδουν απόλυτα με τον χαρακτήρα της Μαρίνας Αλίμου και ιδιαίτερα με τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζει στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής. Επιπροσθέτως, οι κατηγορίες χρήσεων που προτείνεται να αναπτυχθούν στη χερσαία ζώνη της μαρίνας συνάδουν με τη κεντροβαρική της θέση επί του παραλιακού μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας, καθώς και την άμεση γειτνιάσή της με τον αστικό ιστό του Δήμου Αλίμου.

Η προβλεπόμενη από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο κατανομή των χρήσεων και της επιτρεπόμενης δόμησης στις επιμέρους ζώνες χρήσεων και λειτουργιών της μαρίνας, που αποτυπώνονται στο Σχήμα Α.1, παρουσιάζεται στον Πίνακα Α-1 που ακολουθεί.



Πίνακας Α-1: Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Μαρίνας Αλίου. Κατανομή χρήσεων και δόμησης στις επί μέρους ζώνες χρήσεων και λειτουργιών της χερσαίας ζώνης

Ζώνες χρήσεων και λειτουργιών χερσαίας ζώνης*	Επιτρεπόμενες χρήσεις	Μέγιστη συνολική δόμηση
Ζώνη 1	- Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας - Χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών - Τουρισμός-αναψυχή	7.160 τ.μ.
Ζώνη 2	Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας	525 τ.μ.
Ζώνη 3	- Τουρισμός-αναψυχή - Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας	9.015 τ.μ.
Ζώνη 4	Τουρισμός-αναψυχή (μόνο εστιατόρια και αναψυκτήρια)	1.200 τ.μ.
Ζώνη 5	Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις Ν.Ο.Κ.	600 τ.μ.
ΣΥΝΟΛΟ**:		18.500 τ.μ.

*βλ. Σχήμα Α.1



Σχήμα Α.1: Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Μαρίνας Αλίου. Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης.



A.3.2. Εναλλακτικές δυνατότητες

Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά οι λογικές εναλλακτικές δυνατότητες ανάπτυξης της Μαρίνας Αλίμου που εξετάσθηκαν στα πλαίσια της σύνταξης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης (δηλαδή διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης). Οι εξετασθείσες εναλλακτικές δυνατότητες αφορούν στο γενικό σχεδιασμό της μαρίνας, όπως αυτός προβλέπεται για το πρώτο στάδιο επαναχωροθέτησης του τουριστικού λιμένα από το Ν. 4179/13 (ΦΕΚ 175/Α/8.8.2013). Κατά συνέπεια, οι εναλλακτικές δυνατότητες διαφοροποιούνται ως προς το γενικότερο χαρακτήρα και την κλίμακα της ανάπτυξης και επικεντρώνονται κατά κύριο λόγο στη χερσαία ζώνη.

Στόχος της συγκριτικής αξιολόγησης των εναλλακτικών δυνατοτήτων είναι η επιλογή της πρότασης αυτής που είναι ρεαλιστικά πραγματοποιήσιμη και συνδυάζει τη βέλτιστη αναπτυξιακή διάσταση με τις υψηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις.

Μηδενική Λύση

Η μηδενική λύση αφορά στη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης όσον αφορά στις υποδομές, τη λειτουργία και γενικότερα τη δραστηριότητα της Μαρίνας Αλίμου και κατ' επέκταση της εξέλιξης της χωρίς να υπάρξει καμία παρέμβαση. Είναι προφανές ότι στη μηδενική λύση, το ευρύτερο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον δεν παραμένει ανεπηρέαστο και κατ' επέκταση δεν παραμένει υποχρεωτικά αμετάβλητο.

Συγκεκριμένα, η μηδενική λύση εξετάζει την εξέλιξη της Μαρίνας Αλίμου διατηρώντας την σημερινή εικόνα εγκατάλειψης, έλλειψης οργάνωσης και άναρχης λειτουργίας που την χαρακτηρίζει στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη.

Εναλλακτική δυνατότητα 1

Η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τα εξής χαρακτηριστικά:

- Επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων:
 - διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας (όπως κτίρια διοίκησης, πύργο ελέγχου, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, super market, χώρους υγιεινής, γραφεία, καταστήματα (εστίασης, εμπορικής χρήσης), αποθηκευτικούς χώρους κλπ.),



- χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών (όπως υπαίθριο χώρο χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών, υπόστεγα συντήρησης και φύλαξης σκαφών, εργαστήρια, γραφεία, αποθηκευτικούς χώρους κλπ.), και
- τουρισμού – αναψυχής (όπως αθλητικές εγκαταστάσεις, spa, εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, ξενοδοχεία, εκθεσιακό–συνεδριακό χώρο, ενυδρείο, χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων, παιδικές χαρές–παιδότοπους κλπ.).
- Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση: 18.520 τ.μ.
- Γενικό μέσο όρο συντελεστή δόμησης: 0,09
- Ελάχιστη επιφάνεια αστικού πρασίνου: 38,5 στρέμματα

Εναλλακτική δυνατότητα 2

Η εναλλακτική δυνατότητα 2 εξετάζει την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τα εξής χαρακτηριστικά:

- Επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων:
 - διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας (όπως κτίρια διοίκησης, πύργο ελέγχου, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, super market, χώρους υγιεινής, γραφεία, καταστήματα (εστίασης, εμπορικής χρήσης), αποθηκευτικούς χώρους κλπ.),
 - χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών (όπως υπαίθριο χώρο χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών, υπόστεγα συντήρησης και φύλαξης σκαφών, εργαστήρια, γραφεία, αποθηκευτικούς χώρους κλπ.),
 - τουρισμού – αναψυχής (όπως αθλητικές εγκαταστάσεις, spa, εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, ξενοδοχεία, εκθεσιακό–συνεδριακό χώρο, ενυδρείο, χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων, παιδικές χαρές–παιδότοπους κλπ.), και
 - αμιγούς κατοικίας (όπως συγκροτήματα κατοικιών για μακροχρόνια μίσθωση).
- Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση: 35.520 τ.μ.
- Γενικό μέσο όρο συντελεστή δόμησης: 0,17
- Ελάχιστη επιφάνεια αστικού πρασίνου: 34,5 στρέμματα

Ο σχεδιασμός των εναλλακτικών δυνατοτήτων επιδίωξε την επιλογή ρεαλιστικά πραγματοποιήσιμων προτάσεων ανάπτυξης της μαρίνας με σημαντική αναπτυξιακή διάσταση, οι οποίες παράλληλα χαρακτηρίζονται από υψηλές περιβαλλοντικές επιδόσεις. Συγκεκριμένα, η επιλογή των προαναφερθεισών εναλλακτικών δυνατοτήτων βασίστηκε σε κριτήρια τεχνικοοικονομικά, χωροταξικά και περιβαλλοντικά.



Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της συγκριτικής αξιολόγησης των εξετασθεισών εναλλακτικών δυνατοτήτων, οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες 1 και 2 αποτελούν ρεαλιστικά πραγματοποιήσιμες προτάσεις ανάπτυξης της Μαρίνας Αλίου με σημαντική αναπτυξιακή διάσταση και υψηλή περιβαλλοντική επίδοση. Αντίθετα, η μηδενική λύση προκαλεί υποβάθμιση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της Μαρίνας Αλίου και καθιστά προβληματική την λειτουργία της εν λόγω λιμενικής υποδομής με ποικίλες και σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον. Συνολικά, και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες ικανοποιούν τα τεχνικοοικονομικά κριτήρια, ενώ η δυνατότητα 1 υπερέχει της δυνατότητας 2 σε ότι αφορά χωροταξικές και περιβαλλοντικές παραμέτρους. Συνεπώς, επιλέγεται ως βέλτιστη πρόταση ανάπτυξης, η εναλλακτική δυνατότητα 1 που συνδυάζει τη βέλτιστη αναπτυξιακή διάσταση με τις υψηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις.

A.4. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

Ο ευρύτερος εθνικός και περιφερειακός σχεδιασμός που σχετίζεται με το χαρακτήρα και τη θέση της Μαρίνας Αλίου προσδιορίζεται από τις κατευθύνσεις των πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού, τα οποία καθορίζονται στο Ν. 2742/1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις» και είναι:

- το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ),
- τα Ειδικά Πλάγια, με τα οποία συμπληρώνονται και εξειδικεύονται οι κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ, και
- τα Περιφερειακά Πλάγια, τα οποία εναρμονίζονται και εξειδικεύουν ή συμπληρώνουν τις κατευθύνσεις του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων. Ειδικότερα για την περιοχή της Αττικής, δεν έχει θεσμοθετηθεί Περιφερειακό Πλαίσιο, αλλά υποκαθίσταται από το ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ).

Επιπλέον, το ευρύτερο χωροταξικό πλαίσιο για την περιοχή μελέτης προσδιορίζεται και από τις ρυθμίσεις του από 01.03.2004 Προεδρικού Διατάγματος (Π.Δ.) «περί καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα», που έχει συνταχθεί από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ).

Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό (Απόφαση 24208-ΦΕΚ1138/Β/11.6.2009), για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού επιβάλλεται η δημιουργία έντεκα ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες κλπ. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων



αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και η γειτνίαση με αεροδρόμιο. Επίσης, σύμφωνα και με το προτεινόμενο σχέδιο της νέας απόφασης για το Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον Τουρισμό, επιβάλλεται η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των υποδομών των σημείων ελλιμενισμού (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια) λαμβάνοντας υπόψη ολοκληρωμένες και επαρκείς υπηρεσίες στους ελλιμενιζόμενους (καύσιμα, νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, χώροι υγιεινής, συλλογή και διαχείριση αποβλήτων, τεχνική εξυπηρέτηση κλπ.).

Η Μαρίνα Αλίμου ανήκει στη ενότητα θαλάσσιου τουρισμού με κέντρο το Λαύριο και η οποία περιλαμβάνει τους υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες από τον Πειραιά μέχρι τη Βουλιαγμένη, με ακτίνα επιρροής τις Βόρειες και Δυτικές Κυκλάδες, τον Νότιο Ευβοϊκό και τον Αργοσαρωνικό.

Υφιστάμενη οργάνωση του παραλιακού μετώπου

Στο τμήμα του παραλιακού μετώπου νότια της Μαρίνας Αλίμου, αναπτύσσονται χώροι αναψυχής με την εξής σειρά, ανάλογα με την εγγύτητα προς τη Μαρίνα:

Αρχικά υπάρχουν οι διαμορφώσεις της παραλίας «Ζέφυρος», δηλαδή ένας χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, μια παιδική χαρά, ένα συγκρότημα χώρων ψυχαγωγίας (καφετέρια, εστιατόριο, νυχτερινό κέντρο) και ένας παραλιακός πεζόδρομος που αναπτύσσεται από το νότιο όριο της Μαρίνας μέχρι τις Δημοτικές πλαζ του Αλίμου που ακολουθούν, σε εγγύτητα με τη θάλασσα. Οι δημοτικές πλαζ του Αλίμου που ακολουθούν χωρίζονται σε δύο ενότητες, μια μικρότερη με ελεύθερη πρόσβαση και μια μεγαλύτερη, πιο οργανωμένη και περιπονημένη, με είσοδο έναντι αντιτίμου και ελεύθερη για τους δημότες. Το τμήμα αυτό του παραλιακού μετώπου εξυπηρετείται κυρίως από τις στάσεις του τραμ Καλαμακίου, 3η Καλαμακίου, 4η Καλαμακίου, Ζέφυρος.

Στο τμήμα του παραλιακού μετώπου βόρεια της Μαρίνας Αλίμου, αναπτύσσονται οι παρακάτω χώροι:

Αρχικά υπάρχει η αδιαμόρφωτη εκβολή του ρέματος της Πικροδάφνης και στη συνέχεια η δημοτική πλαζ του Παλαιού Φαλήρου με ελεύθερη πρόσβαση και υποτυπώδεις εξυπηρετήσεις. Το τμήμα αυτό του παραλιακού μετώπου εξυπηρετείται κυρίως από τις στάσεις του τραμ Εδέμ, Μπάτης, Παλμύρα, Φλοίσβος.



Επίσης, στην ευρύτερη περιοχή, στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας του 2004, σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν σε μικρές ή και σε μεγαλύτερες εκτάσεις ολυμπιακά συγκροτήματα με σκοπό να φιλοξενήσουν τα ολυμπιακά αγωνίσματα. Πρόκειται για τη δημιουργία ενός συστήματος «πόλων» υπερτοπικής σημασίας, στους οποίους χωροθετήθηκαν ολυμπιακά έργα, καθώς και συμπληρωματικές αθλητικές εγκαταστάσεις. Οι πόλοι αυτοί προορίζονταν να εξυπηρετούν, μετά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων, συνδυασμένες λειτουργίες αθλητισμού, τουρισμού-αναψυχής, κοινωνικών εξυπηρετήσεων και πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας.

Τα περισσότερα ολυμπιακά αθλητικά συγκροτήματα, συμπληρώθηκαν – είτε βάσει του αρχικού σχεδιασμού τους, είτε στη συνέχεια μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες – από άλλες λειτουργίες, όπως αίθουσες συνεδρίων και εκθέσεων, εμπόριο, πάρκα και χώρους περιπάτου, με στόχο την βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου και της εικόνας της πόλης. Επομένως, σήμερα τα ολυμπιακά αθλητικά συγκροτήματα αντιπροσωπεύουν επίκεντρα πολιτισμού, αθλητισμού και ελεύθερου χρόνου.

Συνδέσεις περιοχής μελέτης με το σύστημα μεταφορών

Η Μαρίνα Αλίμου έχει σήμερα ή προβλέπεται να έχει (σύμφωνα με τις προβλέψεις του σχεδίου νόμου για το «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021», αλλά και της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.) τις ακόλουθες άμεσες συνδέσεις με τα Υπεραστικά Δίκτυα Μαζικών Μεταφορών και τις Δημόσιες Συγκοινωνίες Μητροπολιτικής Εξυπηρέτησης:

- Συνδέεται απευθείας με τη γραμμή τραμ (Ασκληπιείο Βούλας – ΣΕΦ και Ασκληπιείο Βούλας - Σύνταγμα).
- Συνδέεται με το δίκτυο του Μετρό (στάση Άλιμος) μέσω του κύριου οδικού δικτύου. Το Μετρό της Αθήνας αποτελώντας ένα από τα σημαντικότερα συγκοινωνιακά έργα και το πλέον προσφιλές δημόσιο μέσο μεταφοράς στο Λεκανοπέδιο, συνεχίζει να επεκτείνεται με γοργούς ρυθμούς με στόχο τη λειτουργία 52,6 km υπόγειου δικτύου (συν 20,7 km επιφανειακής γραμμής του προαστιακού από τον Σταθμό ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ προς το Αεροδρόμιο) με 36 σταθμούς (συν 4 σταθμούς σε κοινή χρήση με τον Προαστιακό).
- Συνδέεται με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» οδικώς μέσω της Λεωφόρου Ποσειδώνος και της Λεωφόρου Βάρης-Κορωπίου.
- Συνδέεται με τον Κεντρικό Επιβατικό Λιμένα Πειραιά είτε οδικώς μέσω της Λεωφόρου Ποσειδώνος, είτε μέσω τραμ.
- Συνδέεται με το υπεραστικό / προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο (σιδηροδρομικός σταθμός Πειραιά) είτε οδικώς μέσω της Λεωφόρου Ποσειδώνος, είτε μέσω τραμ.



Δήμοι Αλίμου και Παλαιού Φαλήρου

Ο Δήμος Αλίμου συνορεύει με το Δήμο Παλαιού Φαλήρου, καθώς και με τους Δήμους Αγίου Δημητρίου, Ηλιουπόλεως και Αργυρούπολης-Ελληνικού. Νοτιοδυτικά βρέχεται από την παραλία του Σαρωνικού, ενώ απέχει μόλις οκτώ χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας.

Με βάση τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής του 2011, ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Αλίμου ανέρχεται σε 41.720 κατοίκους και του Δήμου Παλαιού Φαλήρου σε 64.021 κατοίκους. Κατά βάση ο πληθυσμός και των δύο Δήμων απασχολείται στον τριτογενή τομέα. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στον τουρισμό, ο οποίος αποτελεί μια αρκετά σημαντική παράμετρο απασχόλησης και ανάπτυξης τόσο για τους Δήμους Αλίμου και Παλαιού Φαλήρου, όσο και για την ευρύτερη περιοχή των Αθηνών

Καθεστώς προστασίας

Η θέση του έργου δεν βρίσκεται στην άμεση γειτονία αρχαιολογικού χώρου ή πολιτιστικού μνημείου. Επίσης, δεν βρίσκεται εντός ή πλησίον παραδοσιακού οικισμού ή προστατευόμενου τμήματος οικισμού λόγω του ιδιαίτερου πολεοδομικού, αισθητικού, ιστορικού, λαογραφικού ή αρχιτεκτονικού του χαρακτήρα. Τέλος, η θέση του έργου βρίσκεται μακριά από περιοχές που διέπονται από ιδιαίτερο καθεστώς περιβαλλοντικής προστασίας.

A.5 Εκτίμηση και αξιολόγηση Επιπτώσεων

Στα πλαίσια της Σ.Μ.Π.Ε. προσδιορίστηκαν, εκτιμήθηκαν και αξιολογήθηκαν οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από την εφαρμογή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου. Ειδικότερα, εκτιμήθηκαν και αξιολογήθηκαν οι πρωτογενείς και δευτερογενείς σωρευτικές, συνεργιστικές, βραχυ-, μεσο-, μακροπρόθεσμες, μόνιμες και προσωρινές, θετικές και αρνητικές επιπτώσεις στους τομείς της βιοποικιλότητας, του πληθυσμού, της ανθρώπινης υγείας, της πανίδας, της χλωρίδας, του εδάφους, των υδάτων, του αέρα, του κλίματος, των υλικών περιουσιακών στοιχείων, της πολιτιστικής κληρονομιάς (αρχιτεκτονικής και αρχαιολογικής), του τοπίου, καθώς και οι σχέσεις μεταξύ των παραμέτρων αυτών.

Οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίμου προσδιορίστηκαν, εκτιμήθηκαν και



αξιολογήθηκαν ως προς ακόλουθες περιβαλλοντικές παραμέτρους (σύμφωνα με την ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/28.8.2006 και την Οδηγία 2001/42/ΕΚ της 27.5.2001):

του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος:

- Πληθυσμός,
- Ανθρώπινη υγεία,
- Υλικά περιουσιακά στοιχεία, και
- Πολιτιστική κληρονομιά (συμπεριλαμβανομένης της αρχιτεκτονικής και αρχαιολογικής κληρονομιάς).

του φυσικού περιβάλλοντος:

- Βιοποικιλότητα, πανίδα – χλωρίδα,
- Έδαφος,
- Ύδατα,
- Αέρας,
- Κλιματικοί παράγοντες, και
- Τοπίο.

Συνολικά, οι επιπτώσεις έχουν θετικό χαρακτήρα και είναι μόνιμες. Οι όποιες αρνητικές επιπτώσεις αντισταθμίζονται από τις θετικές, ενώ με τη λήψη μέτρων είναι δυνατή η αποκατάστασή τους. Πλέον σημαντικές είναι οι πρωτογενείς θετικές επιπτώσεις στο τοπίο, το έδαφος, την χλωρίδα και την πανίδα, καθώς και οι δευτερογενείς θετικές επιπτώσεις στον πληθυσμό και την ανθρώπινη υγεία.

A.6 Κανονιστικές Διατάξεις

Ακολουθεί καταγραφή των διευκρινιστικών στοιχείων που αφορούν στην κανονιστική πράξη περιβαλλοντικής έγκρισης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου.

Γενικά:

- Αυστηρή εφαρμογή των προβλεπόμενων από την ευρωπαϊκή και εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία, όπως αυτή παρουσιάστηκε αναλυτικά στην παράγραφο Γ3 και το Παράρτημα Ιγ.
- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων / συλλεγόμενων αποβλήτων από τις δραστηριότητες στη θαλάσσια αλλά και στη χερσαία ζώνη της μαρίνας. Προώθηση και ενίσχυση της δυνατότητας ανακύκλωσης των στερεών αποβλήτων.
- Εφαρμογή πολιτικών με στόχο την περιστολή της σπατάλης των υδατικών πόρων.



- Προώθηση των εναλλακτικών μορφών ενέργειας.
- Λήψη αντιρρυπαντικών μέτρων σε ότι αφορά στον αέρα, το έδαφος, τα ύδατα, το κλίμα, την χλωρίδα και την πανίδα.
- Λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για τον περιορισμό των επιπτώσεων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον από τις κατασκευαστικές εργασίες (περιορισμός ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ηχορύπανσης, επιβάρυνσης της κυκλοφορίας, όχλησης των αστικών δραστηριοτήτων, επιβάρυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος κλπ.).

Ανάπτυξη θαλάσσιας ζώνης:

- Οι θαλάσσιες υποδομές της μαρίνας (με εξαίρεση την περιοχή ελλιμενισμού σκαφών του Ν.Ο.Κ. και συγκεκριμένων αλιέων) αφορούν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής.
- Ο ελλιμενισμός αλιευτικών σκαφών επιτρέπεται μόνο στο θαλάσσιο χώρο που έχει δεσμευτεί στη ρίζα του προσήνεμου μώλου για το σκοπό αυτό από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο. Συγκεκριμένα επιτρέπεται μόνο ο ελλιμενισμός των σκαφών των αλιέων στους οποίους έχει παραχωρηθεί το δικαίωμα αυτό με απόφαση του ΕΟΤ. Επίσης, απαγορεύεται η δραστηριοποίηση των αλιέων στο χερσαίο χώρο.
- Επιτρέπεται, εφ' όσον δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις, η προσέγγιση υδροπλάνου εντός της λιμενολεκάνης της μαρίνας (αδειοδότηση υδατοδρομίου).
- Η ανέλκυση / καθέλκυση σκαφών θα πρέπει να γίνεται μόνο από το θαλάσσιο χώρο προ της Ζώνης 1, με χρήση αποκλειστικά των προβλεπόμενων για τη χρήση αυτή υποδομών (νηοδόχος, ράμπτα).

Ανάπτυξη χερσαίας ζώνης:

- Αυστηρή τήρηση των προβλεπόμενων χρήσεων και λειτουργιών, όρων και περιορισμών δόμησης εντός της μαρίνας.
- Ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός των κτιριακών υποδομών και του περιβάλλοντος χώρου και γενικότερα διαμόρφωσης της χερσαίας ζώνης, θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψη του τα ευρύτερα και τοπικά χαρακτηριστικά του παραλιακού μετώπου της Αθήνας, να συμβάλει στην αισθητική συνέχεια του παραλιακού μετώπου και γενικά να παράγει ένα υψηλής ποιότητας και αισθητικής περιβάλλον που να αναβαθμίζει την εικόνα και την ελκυστικότητα της περιοχής. Επίσης, ο σχεδιασμός των κτιρίων να γίνει με βάση τις αρχές της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής και να επιλέγει υλικά φιλικά προς το περιβάλλον.
- Αποφυγή αλλοίωσης ριζικά της τοπογραφίας και του ανάγλυφου της χερσαίας ζώνης, καθώς και πρόκλησης σημαντικών ανισοσταθμιών με την περιβάλλουσα περιοχή.
- Διατήρηση της ποιότητας των υποδομών (μέσω συστηματικής συντήρησης) αλλά και των προσφερόμενων υπηρεσιών της μαρίνας.



Πράσινο:

- Δημιουργία νέων χώρων αστικού πρασίνου, κατ' εφαρμογή των προβλεπόμενων από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο. Να υπάρξει μέριμνα ώστε οι θέσεις δημιουργίας των νέων αυτών χώρων να συμπεριλάβει κατά το δυνατόν υφιστάμενες μικρές συστάδες πρασίνου / δένδρων. Επιπλέον, θα πρέπει να γίνει κατάλληλη επιλογή των ειδών της χλωρίδας που θα φυτευθούν στους νέους χώρους πρασίνου, ώστε να μην επηρεαστεί αρνητικά η βιοποικιλότητα.
- Συντήρηση και εμπλουτισμός των υφιστάμενων χώρων πρασίνου.
- Απαγόρευση της κοπής μεγάλων και υγιών δέντρων. Σε ειδικές περιπτώσεις που η κοπή δέντρων καθίσταται αναγκαία θα πρέπει να γίνεται αντικατάσταση των κομμένων δένδρων με άλλα αντίστοιχου μεγέθους και είδους.
- Συστηματική συντήρηση (περιποίηση και άρδευση) των χώρων πρασίνου.

Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:

- Κατάλληλη διαμόρφωση των δύο οδικών εισόδων της μαρίνας, βάση κατάλληλης τεχνικής μελέτης.
- Αυστηρή εφαρμογή της ρύθμισης που προβλέπει ήπια και ελεγχόμενη κυκλοφορία οχημάτων στο μεγαλύτερο τμήμα του βασικού παραλιακού οδικού άξονα της μαρίνας προ της Ζώνης 3.

Ανταποδοτικά μέτρα:

- Η μετεγκατάσταση του κολυμβητηρίου του Δήμου Αλίμου, που αποτελεί αναγκαία δράση για τη εύρυθμη λειτουργία και βιώσιμη ανάπτυξη της Μαρίνας Αλίμου, θα γίνει με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - Θα διασφαλιστεί η δυνατότητα μετεγκατάστασής του σε νέο κατάλληλο - χωροταξικά και λειτουργικά - χώρο, σύμφωνα με τις ανάγκες του κολυμβητηρίου και τις απαιτήσεις του Δήμου Αλίμου. Ως τέτοιος χώρος συστήνεται η παρακείμενη παραλιακή περιοχή «Παραλία Ζέφυρος», όπου έχουν αναπτυχθεί και άλλες δραστηριότητες αναψυχής και αθλητισμού του Δήμου Αλίμου και υπάρχει ικανής έκτασης ελεύθερος χώρος για την δημιουργία των εγκαταστάσεων του κολυμβητηρίου.
 - Το κόστος της μετεγκατάστασης των υποδομών του κολυμβητηρίου δεν θα επιβαρύνει τον Δήμο Αλίμου.
 - Η παύση της δραστηριότητας του κολυμβητηρίου στη σημερινή του θέση και η μεταφορά του στη νέα θέση θα γίνει μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής των νέων υποδομών.
- Η απομάκρυνση των υφιστάμενων κτιριακών υποδομών του Ν.Ο.Κ., παρά τη νότια είσοδο της μαρίνας, που αποτελεί αναγκαία δράση για τη εύρυθμη λειτουργία και βιώσιμη ανάπτυξη της Μαρίνας Αλίμου, θα γίνει με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:



- Θα κατασκευαστούν νέες σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις, σύμφωνα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις του Ν.Ο.Κ., εντός της Ζώνης 5 του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου. Επίσης, θα διαμορφωθεί κατάλληλα το σύνολο της έκτασης της Ζώνης 5, σύμφωνα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις του Ν.Ο.Κ.
- Θα διαμορφωθεί κατάλληλα ο θαλάσσιος χώρος που βρίσκεται προ των κρηπιδωμάτων της Ζώνης 5 (π.χ. με πόντιση πλωτών), προκειμένου για την εξυπηρέτηση των αναγκών του Ν.Ο.Κ.
- Το κόστος υλοποίησης των κτιριακών υποδομών και διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου εντός της Ζώνης 5, καθώς και διαμόρφωσης του θαλάσσιου χώρου δεν θα επιβαρύνει τον Ν.Ο.Κ.
- Το πρατήριο καυσίμων και πλυντήριο οχημάτων που βρίσκεται παρά τη βόρεια είσοδο της μαρίνας μεταφέρεται σε αντίστοιχης έκτασης ενιαίο χώρο που έχει δεσμευτεί για το σκοπό αυτό εντός της Ζώνης 1 του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου. Η μεταφορά αυτή είναι απαραίτητη για την κάλυψη των κυκλοφοριακών αναγκών της μαρίνας και κατ' επέκταση την εύρυθμη λειτουργία της.

A.7 Σύστημα Παρακολούθησης

Απαραίτητο στοιχείο για την επίτευξη υψηλής περιβαλλοντικής επίδοσης, αλλά της βιωσιμότητας του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου είναι η εφαρμογή ενός συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης (monitoring) των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον από την υλοποίηση και λειτουργία των έργων ανάπτυξης της μαρίνας. Σκοπός του συστήματος παρακολούθησης είναι η έγκαιρη και ορθή λήψη μέτρων περιορισμού και αντιστάθμισης των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Συνεπώς στα πλαίσια του συστήματος παρακολούθησης, εκτός από την εφαρμογή των προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος, θα πρέπει να υπάρχει πρόνοια για την υιοθέτηση νέων και την προσαρμογή των υφιστάμενων περιβαλλοντικών πολιτικών σχετικών με την ανάπτυξη και λειτουργία τη μαρίνας, τη συστηματική εκπαίδευση και περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση του προσωπικού της, καθώς και την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των χρηστών της (πελατών και επισκεπτών).

Αναφορικά με τα προγράμματα παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος, συνιστάται να γίνονται τακτικοί έλεγχοι με βάση τα διεθνή πρότυπα. Οι έλεγχοι να αφορούν σε κατάλληλα επιλεγμένες παραμέτρους / δείκτες, ενδεικτικά στους ακόλουθους τομείς:



- Θαλάσσιο περιβάλλον (ποιότητα θαλασσινού νερού, ποιότητα ιζημάτων πυθμένα κλπ.)
- Ατμοσφαιρικό περιβάλλον
- Ακουστικό περιβάλλον
- Βιοτικό περιβάλλον (κατάσταση φυτεμένων χώρων κλπ.)
- Ανθρωπογενές περιβάλλον (ποσότητα και ποιότητα παραγόμενων αποβλήτων κλπ.)

A.8 Συνοδές μελέτες και έρευνες

Πριν από την έγκριση κατασκευής των έργων του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου θα πρέπει να εκπονηθούν οι ακόλουθες βασικές μελέτες και έρευνες:

- ✓ Τοπογραφική και βυθομετρική αποτύπωση
- ✓ Γεωτεχνική μελέτη και έρευνα
- ✓ Μελέτη λιμενικών έργων
- ✓ Μελέτη κτιριακών εγκαταστάσεων (αρχιτεκτονική, στατική, Η/Μ)
- ✓ Αρχιτεκτονική μελέτη διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου και φυτοτεχνική μελέτη
- ✓ Μελέτη Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων λιμένα (παροχές στα σκάφη, περιβάλλον χώρος μαρίνας)
- ✓ Μελέτη οδικών κόμβων εισόδου – εξόδου μαρίνας



B. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

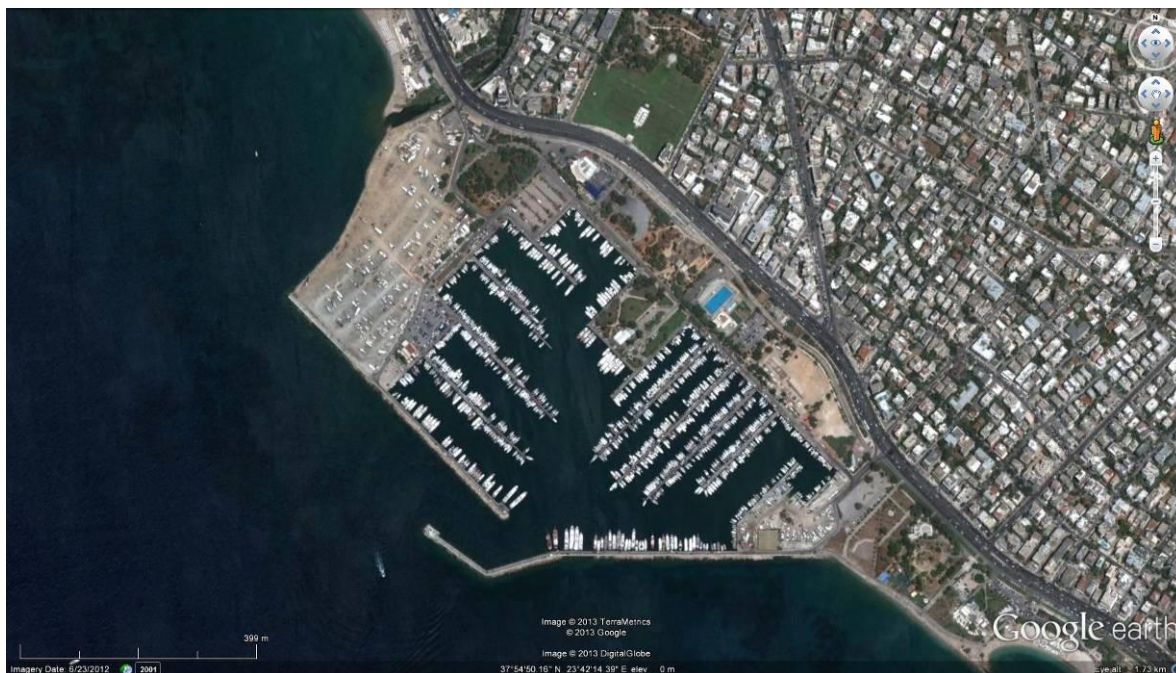
B.1. Εισαγωγή

Η παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αφορά στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίου, η οποία βρίσκεται στις βορειοανατολικές ακτές του Σαρωνικού επί της παραλιακής ζώνης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας.

Υπεύθυνος φορέας για τη διαχείριση της Μαρίνας Αλίου είναι η Εταιρία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ) Α.Ε. Με την υπ' αριθμ. 218/13.08.2012 απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΦΕΚ Β/2322/13.08.2012), μεταβιβάστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. το δικαίωμα να παραχωρεί σε τρίτους το δικαίωμα χρήσης, λειτουργίας, διαχείρισης και εκμετάλλευσης της κινητής και/ή ακίνητης περιουσίας εντός της χερσαίας και/ή της θαλάσσιας ζώνης της Μαρίνας.

Το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίου αποσκοπεί στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών του τουριστικού λιμένα. Συγκεκριμένα, προβλέπει την αξιοποίηση της λιμενικής υποδομής της μαρίνας, καθώς και στην ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της, συνολικής επιφάνειας 210 στρεμμάτων περίπου, με στόχο την διαμόρφωση ενός σύγχρονου και ποιοτικού πόλου τουρισμού, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Τελικός σκοπός της προτεινόμενης ανάπτυξης είναι αφ' ενός η υψηλών προδιαγραφών εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής που έχοντας ως «λιμένα-βάση» (homeport) την Αθήνα ταξιδεύουν στο Σαρωνικό Κόλπο, τις Κυκλάδες και το Νότιο Αιγαίο και αφ' ετέρου η διαμόρφωση ενός ποιοτικού παρακτίου χώρου αναψυχής που θα αποτελεί τη διέξοδο της πόλης του Αλίου προς τη θάλασσα.

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε από το γραφείο μελετών MARNET A.T.E. (Βεντήρη 7, 11528 Αθήνα, τηλ.: 2107222160, fax: 2107250320, www.marnet.gr), μετά από σχετική ανάθεση από το ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε.



Σχήμα Β.1: Μαρίνα Αλίμου (Πηγή: Google Earth)

Β.2. Νομικό πλαίσιο – Αντικείμενο μελέτης

Σύμφωνα με το Ν.4179/13 «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις» (ΦΕΚ 175/Α'/8.8.2013), δεδομένου ότι η Μαρίνα Αλίμου βρίσκεται εντός της παραλιακής ζώνης της Αττικής και διαθέτει χερσαία ζώνη που υπερβαίνει τα 20.000 τ.μ., η λόγω επαναχωροθέτησή της γίνεται σε δύο στάδια.

Στο πρώτο στάδιο επαναχωροθέτησης του τουριστικού λιμένα εγκρίνεται ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας με την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος (Π.Δ.).

Ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας θέτει τους βασικούς άξονες ανάπτυξης του λιμένα και συγκεκριμένα τα εξής:

1. Οριοθέτηση της ακριβούς έκτασης της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας.
2. Καθορισμό των επιτρεπόμενων χρήσεων γης ανά τομέα επί της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.
3. Καθορισμό των ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης για την ανέγερση, επέκταση, μετατροπή ή μετασκευή κτιρίων και εγκαταστάσεων, καθώς και καθορισμό της έκτασης της απαιτούμενης περίφραξης.



Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το Ν.4179/13 (άρθρο 10, παρ. 1, εδάφιο γ, υποεδ. γγ), ο γενικός συντελεστής δόμησης στο σύνολο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας δεν μπορεί να υπερβαίνει το 0,2. Επίσης, αναφέρεται ότι μεταξύ των επιτρεπόμενων χρήσεων γης μπορούν να περιλαμβάνονται αθλητικές εγκαταστάσεις, γραφεία / τράπεζες / κτίρια διοίκησης, τουριστικές εγκαταστάσεις, εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, εστιατόρια / αναψυκτήρια / κέντρα διασκέδασης, κατοικίες για μακροχρόνια μίσθωση, χώροι συνάθροισης κοινού / πολιτιστικά κτίρια, χώροι πρασίνου, κτίρια / γήπεδα στάθμευσης και αποθήκευσης, πρατήρια καυσίμων και εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς.

Για την έκδοση του Π.Δ. χωροθέτησης της μαρίνας απαιτείται η έγκριση των γενικών περιβαλλοντικών όρων του Γενικού σχεδιασμού της μαρίνας, ύστερα από την υποβολή Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.), καθώς και η σύνταξη Έκθεσης Χωροθέτησης (ως αυτοτελές παράρτημα της Σ.Μ.Π.Ε.) αναφορικά με τις βασικές χωροθετικές επιλογές του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού.

Στο δεύτερο στάδιο επαναχωροθέτησης του τουριστικού λιμένα εγκρίνονται οι προτεινόμενες λιμενικές και χερσαίες υποδομές, καθώς και οι περιβαλλοντικοί όροι υλοποίησης και λειτουργίας των έργων ανάπτυξής του.

Η παρούσα Σ.Μ.Π.Ε. συντάχθηκε στα πλαίσια του πρώτου σταδίου και αφορά στον γενικό ανασχεδιασμό της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης της Μαρίνας Αλίου.

Συγκεκριμένα, η Σ.Μ.Π.Ε. αφορά στον εντοπισμό, περιγραφή και αξιολόγηση των σημαντικών επιπτώσεων στο περιβάλλον από την εφαρμογή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου. Επίσης, περιλαμβάνει παρουσίαση των λογικών εναλλακτικών δυνατοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης (δηλαδή διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης), τεκμηρίωση της επιλογής τους, καθώς και περιβαλλοντική αξιολόγηση των εναλλακτικών αυτών.

Η εκπόνηση της Σ.Μ.Π.Ε. του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου έγινε σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία (Ν.4179/13, ΦΕΚ 175/Α/8.8.2013 και ΚΥΑ 107017/28-8-2006, ΦΕΚ 1225/Β/05-09-2006, με την οποία έγινε η εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων). Συγκεκριμένα, η Σ.Μ.Π.Ε. συντάχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 6 και το Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 11 της Κ.Υ.Α. 107017/2006 και θα δημοσιοποιηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης όπως προβλέπεται από το άρθρο 7 της Κ.Υ.Α. 107017/2006.



Αρμόδια περιβαλλοντική αρχή για τη διαδικασία στρατηγικής περιβαλλοντικής αδειοδότησης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου είναι η Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (Ε.Υ.Π.Ε.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υ.Π.Ε.Κ.Α.).

B.3. Ομάδα Μελέτης

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας μελέτης απαρτίστηκε από τους παρακάτω:

- Νικόλαο Φλώριο, Ναυπηγό Μηχανικό – Περιβαλλοντολόγο, M.Sc., ο οποίος είχε και τη γενική ευθύνη και το συντονισμό της μελέτης
- Βασιλική Τζανετάτου, Δρ Μηχανικό Περιβάλλοντος
- Χαρίλαο Αντωνόπουλο, Δρ Πολιτικό Μηχανικό – Λιμενολόγο
- Μαρία Ονουφρίου – Αλεξάκη, Αρχιτέκτονα Μηχανικό – Χωροτάκτη
- Σοφία Σκαμνάκη – Τζανετάτου, Αρχιτέκτονα Μηχανικό
- Στέλιο Ευσταθιάδη, Συγκοινωνιολόγο
- Αθανάσιο Παπαθανασίου, Δρ Μηχανολόγο Μηχανικό
- Βασιλική Μπέσιου, Πολιτικό Μηχανικό, M.Sc.
- Στέλλα Βλαχογιάννη, Πολιτικό Μηχανικό, M.Sc.
- Αγγελική Χιώνη, Πολιτικό Μηχανικό, M.Sc.



Γ. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Γ.1. Σκοπιμότητα

Το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίου αποσκοπεί στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών του τουριστικού λιμένα. Συγκεκριμένα, προβλέπει την αξιοποίηση της λιμενικής υποδομής της μαρίνας, καθώς και στην ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της, με στόχο την διαμόρφωση μίας υψηλής ποιότητας σύγχρονη υποδομή για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής και ταυτόχρονα ενός σύγχρονου και ποιοτικού πόλου τουρισμού, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Συγκεκριμένα, οι βασικοί στόχοι του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου σχετίζονται εκ των πραγμάτων κατά κύριο λόγο με τη χερσαία ζώνη αυτής και δευτερευόντως με τη θαλάσσια ζώνη (λιμενολεκάνη και μέτωπα ελλιμενισμού σκαφών). Ο λόγος δεν είναι μόνον η σε μεγάλο βαθμό ήδη διαμορφωμένη θαλάσσια ζώνη (που εν τούτοις χρήζει σημαντικών παρεμβάσεων εκσυγχρονισμού), αλλά και η ελάχιστη και εν πολλοίς στρεβλή ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης. Αφορά επιπρόσθετα στο γεγονός ότι η χερσαία ζώνη, λόγω της θέσης της και του μεγέθους της, απευθύνεται σε ένα ευρύτερο κοινό που υπερβαίνει τα στενά όρια των ιδιοκτητών ή των επιβαινόντων στα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Κατά συνέπεια η χερσαία ζώνη της μαρίνας πρέπει να αντιμετωπισθεί ως ένα αξιόλογος πόρος του παράκτιου μετώπου της πρωτεύουσας που δύναται να επιτελέσει ένα πολυεπίπεδο ρόλο στην προστασία και ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Στα πλαίσια αυτά στις επόμενες παραγράφους αναλύονται οι βασικοί στόχοι του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου.

Διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της μαρίνας

Η Μαρίνα Αλίου διαθέτει ένα πολύ μεγάλο δυναμικό ελλιμενισμού σκαφών (άνω των 1.000 θέσεων), το μεγαλύτερο μέρος των οποίων είναι επαγγελματικά σκάφη προς ενοικίαση. Η πληρότητά της αγγίζει το 100%. Βασικός στόχος της προτεινόμενης ανάπτυξης της μαρίνας είναι η αποκατάσταση των σοβαρότατων δυσλειτουργιών αυτής και η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στα ελλιμενιζόμενα σκάφη.



Στη θαλάσσια ζώνη εκτός από τη συντήρηση των υφιστάμενων λιμενικών έργων είναι αναγκαίος ο πλήρης εκσυγχρονισμός υφιστάμενων υποδομών (πλωτοί προβλήτες, μόνιμα αγκυροβόλια – ρεμέτζα, δίκτυα παροχών στα σκάφη κλπ.), καθώς και η προσθήκη καίριων λειτουργικών στοιχείων (σταθμός καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων, νηοδόχος και ράμπα ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών).

Ωστόσο, παρότι και η θαλάσσια ζώνη έχει σημαντικά λειτουργικά προβλήματα, το πλέον προβληματικό τμήμα σε σχέση με τη λειτουργία της μαρίνας είναι η χερσαία ζώνη της, η οποία χαρακτηρίζεται από υποτυπώδεις εγκαταστάσεις και παντελή έλλειψη των αναγκαίων σε μια σύγχρονη μαρίνα εξυπηρετήσεων. Υπάρχει συνεπώς ανάγκη ανάπτυξης σημαντικών – κτιριακών κυρίως – υποδομών στη χερσαία ζώνη, σχετιζόμενων με τα ελλιμενιζόμενα σκάφη και αυτή καθ' αυτή την εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας.

Αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και βελτίωση της «φιλικότητας» και ελκυστικότητάς της

Όπως προαναφέρθηκε η εκτεταμένη χερσαία ζώνη της μαρίνας χαρακτηρίζεται από έλλειψη οργάνωσης, είναι σε μεγάλο βαθμό αδιαμόρφωτη ή εγκαταλελειμμένη και γενικά είναι πλήρως ασύμβατη με ένα σύγχρονο ποιοτικό τουριστικό λιμένα. Ως άμεση συνέπεια καθίσταται απωθητική για τους πελάτες και τους επισκέπτες της μαρίνας. Επιπλέον όμως και δεδομένου του χαρακτήρα της μαρίνας (είναι η «βάση» μεγάλου αριθμού ενοικιαζόμενων τουριστικών σκαφών) η αισθητική υποβάθμιση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, αντανakλάται άμεσα και επηρεάζει αρνητικά την ποιότητα του συνολικού τουριστικού προϊόντος της Χώρας.

Παράλληλα η σημερινή αισθητική της χερσαίας ζώνης της μαρίνας δεν συνάδει με τη σχεδιαζόμενη αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου της Αττικής και δεν υπηρετεί το γενικότερο στόχο προστασίας και ανάδειξης των παράκτιων αστικών τοπίων (εν προκειμένω στην ήδη λιμενοποιημένη μορφή τους).

Η αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης και η βελτίωση της ελκυστικότητάς της είναι συνεπώς μεγάλης σημασίας σε πολλαπλά επίπεδα, σχετιζόμενα με την ίδια τη μαρίνα, το ευρύτερο αστικό περιβάλλον, αλλά και γενικότερα την τουριστική ανάπτυξη της Χώρας.

Αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης έτσι ώστε να ενισχύει τη βιώσιμη ανάπτυξη της μαρίνας

Η αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης αποτελεί αναγκαίο στοιχείο της λειτουργικής ολοκλήρωσης της μαρίνας, έτσι ώστε να ενισχυθεί η βιώσιμη και ισόρροπη οικονομική ανάπτυξή της και να



ανατραπεί η σημερινή στρεβλή εικόνα της σχεδόν αποκλειστικής εκμετάλλευσης της θαλάσσιας ζώνης.

Η οικονομική βιωσιμότητα μιας μαρίνας στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην απόδοση των χερσαίων λειτουργιών (χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών, dry stacking, εμπορικές δραστηριότητες, υπηρεσίες εστίασης και αναψυχής κλπ.). Οι διεθνείς στατιστικές μάλιστα αποδεικνύουν ότι σε πολλές περιπτώσεις οι υπηρεσίες της χερσαίας ζώνης συνεισφέρουν στο συνολικό αποτέλεσμα περισσότερο από την εκμετάλλευση της θαλάσσιας ζώνης.

Διασφάλιση της συνέχειας του παραλιακού μετώπου και λειτουργική σύνδεση της μαρίνας με την πόλη του Αλίου και το γύρω αστικό περιβάλλον

Η Μαρίνα Αλίου αποτελεί σήμερα ένα αυτόνομο απομονωμένο «σημείο» στο χάρτη του παράκτιου μετώπου της Αττικής. Δεν ενισχύει με κανέναν τρόπο την επιδιωκόμενη συνέχεια του παραλιακού μετώπου, ενώ ταυτόχρονα έχει ελάχιστη «αλληλεπίδραση» με το εξωτερικό περιβάλλον και τον αστικό ιστό πίσω από την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος.

Αν και καταλαμβάνει σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου μετώπου της πόλης του Αλίου, δεν συνδέεται λειτουργικά με αυτήν και δεν προσφέρει διεξόδους αναψυχής στους κατοίκους της γειτονικής αστικής περιοχής, ούτε ενισχύει την επαφή τους με το θαλάσσιο στοιχείο.

Η επιτυχής «διασύνδεση» της μαρίνας τόσο με το παρακείμενο παράκτιο μέτωπο, όσο και με το αστικό περιβάλλον, αποτελεί το μέσον για την αποκατάσταση του ρόλου που οφείλει να διαδραματίζει μια τέτοιας κλίμακας και σημασίας υποδομή στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μιας παραλιακής πόλης. Η αίσθηση αποκλεισμού του θαλάσσιου μετώπου που δημιουργεί σήμερα η μαρίνα στους κατοίκους του Αλίου πρέπει να ανατραπεί και η ώσμωση της πόλης με τη μαρίνα πρέπει να αποτελέσει κύριο άξονα αειφόρου ανάπτυξης.

Ανάπτυξη υποδομών τουρισμού και αναψυχής

Η διαμόρφωση υποδομών και προϋποθέσεων τουρισμού, αναψυχής, αθλητισμού και περιπάτου στη χερσαία ζώνη μιας μαρίνας αποτελεί συστατικό στοιχείο της ολοκληρωμένης ανάπτυξής της. Στη συγκεκριμένη περίπτωση της Μαρίνας Αλίου το στοιχείο αυτό συνάδει επιπλέον με τη θέση και το χαρακτήρα της και ταυτόχρονα αποτελεί αναγκαία συμπλήρωση του επιχειρηματικού σχεδίου της μαρίνας.



Ταυτόχρονα συμβάλλει στην επίτευξη των διακηρυγμένων και θεσμοθετημένων στόχων σε σχέση με την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου μετώπου της πρωτεύουσας και τη συνεισφορά του στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Η ανάπτυξη των υποδομών τουρισμού και αναψυχής ενισχύει το στόχο προσέλκυσης στους χώρους της μαρίνας ενός ευρύτερου κοινού που δεν σχετίζεται με τα σκάφη αναψυχής, αλλά εν τούτοις επιλέγει τη μαρίνα σαν ένα ιδανικό τόπο επαφής με το θαλάσσιο στοιχείο, ξεκούρασης, περιπάτου κλπ.

Συμβατότητα με τους γενικούς άξονες και στόχους του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου

Η τήρηση των γενικών αρχών διαχείρισης του παρακτίου μετώπου της Αττικής, όπως αυτές προσδιορίζονται στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, ειδικά σε θέματα όπως ο κοινόχρηστος χαρακτήρας των ακτών, οι χρήσεις γης, οι χώροι πρασίνου κλπ., αποτελεί καθοριστικό στοιχείο για τη βιώσιμη ανάπτυξη της μαρίνας και την αρμονική ένταξή της στον ευρύτερο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

Η συμβατότητα του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της μαρίνας με τις ανωτέρω αρχές δεν καθιστά απλώς τη μαρίνα ένα αναπτυξιακό πρότυπο, ενισχύει ταυτόχρονα το στόχο και την προσπάθεια γενικευμένης εφαρμογής ενός πλαισίου αρχών για το παράκτιο μέτωπο της Αττικής, χωρίς αποκλίσεις και διαφοροποιήσεις που υποβαθμίζουν την ποιότητα του περιβάλλοντος και την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Απομάκρυνση αυθαίρετων χρήσεων και διευθέτηση νομικών εκκρεμοτήτων

Η επί δεκαετίες ατελής και χωρίς ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξη της μαρίνας, είχε ως φυσική συνέπεια τη διαμόρφωση μιας σειράς αυθαίρετων και μη συμβατών με την ακτή και τον χαρακτήρα αυτής χρήσεων και λειτουργιών στη χερσαία ζώνη. Ταυτόχρονα οδήγησε σε αρκετές νομικές ασάφειες και εκκρεμότητες, οι οποίες στο παρελθόν ακύρωσαν σε μεγάλο βαθμό την όποια προσπάθεια εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης της μαρίνας.

Στα πλαίσια του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου αντιμετωπίζονται ριζικά τα θέματα αυτά έτσι ώστε αφ' ενός η μαρίνα να αναπτυχθεί ισόρροπα και ορθολογικά απελευθερωμένη από αυθαιρεσίες και αδικαιολόγητες νομικές δεσμεύσεις που αποτελούν τροχοπέδη στην αναβάθμισή της και αφ' ετέρου να προστατευθεί ο χαρακτήρας της ακτής και το παράκτιο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.



Γ.2. Ευρύτερο πλαίσιο Εθνικού & Περιφερειακού σχεδιασμού

Το ευρύτερο πλαίσιο εθνικού και περιφερειακού σχεδιασμού προσδιορίζεται από τις κατευθύνσεις των πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού, τα οποία καθορίζονται στο Ν. 2742/1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις» και είναι:

- το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ),
- τα Ειδικά Πλαίσια, με τα οποία συμπληρώνονται και εξειδικεύονται οι κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ, και
- τα Περιφερειακά Πλαίσια, τα οποία εναρμονίζονται και εξειδικεύουν ή συμπληρώνουν τις κατευθύνσεις του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων. Ειδικότερα για την περιοχή της Αττικής, δεν έχει θεσμοθετηθεί Περιφερειακό Πλαίσιο, αλλά υποκαθίσταται από το ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ).

Επιπλέον, το ευρύτερο χωροταξικό πλαίσιο για την ευρύτερη περιοχή μελέτης προσδιορίζεται και από τις ρυθμίσεις του από 01.03.2004 Προεδρικού Διατάγματος (Π.Δ.) «περί καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα», που έχει συνταχθεί από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ).

Σημειώνεται ότι στο Παράρτημα Ια παρατίθεται εκτενής τεκμηρίωση της συμβατότητας και αλληλεπίδρασης του υφιστάμενου πλαισίου εθνικού και περιφερειακού σχεδιασμού με το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίμου.

Γ.2.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Σκοπός του ΓΠΧΣΑΑ (ΦΕΚ 128/Α/03.07.2008) είναι ο προσδιορισμός στρατηγικών κατευθύνσεων για την χωρική ανάπτυξη και αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια.

Σύμφωνα με το ΓΠΧΣΑΑ, η Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας, μαζί με την αντίστοιχη της Θεσσαλονίκης, αποτελούν τους δύο κύριους αστικούς πόλους-πύλες σε διεθνές επίπεδο της χώρας. Συγκεκριμένα, για το Μητροπολιτικό Κέντρο της Αθήνας προβλέπεται:

- Η ενίσχυση και εδραίωση του ρόλου της Αθήνας ως «πόλης-πύλης» και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.).
- Η προώθηση του ρόλου της ως επιχειρηματικού κέντρου σύνδεσης της Ε.Ε. με τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, τα Βαλκάνια και τις Παρευξείνιες χώρες, σε



- δικτύωση με τις αντίστοιχες μητροπόλεις με σκοπό τη συγκρότηση ευρύτερων δυναμικών ζωνών οικονομικής ολοκλήρωσης.
- Η βελτίωση της ελκυστικότητάς της, με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος.
 - Η λειτουργική εξειδίκευση του αναπτυξιακού ρόλου της, στη βάση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, για την κατάκτηση ευδιάκριτης ταυτότητας στο σύστημα των ευρωπαϊκών μητροπόλεων.
 - Ο προσδιορισμός και η ενίσχυση δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας, η συγκέντρωση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (χρηματοπιστωτικό σύστημα, ασφάλειες, ναυτιλία), η ανάδειξή της σε διεθνή κόμβο μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου, σε κέντρο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, σε οικουμενική πολιτιστική μητρόπολη, σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας με πολυσχιδή ταυτότητα (με έμφαση στον πολιτιστικό και συνεδριακό τουρισμό, αλλά και με δυνατότητες παραθεριστικού τουρισμού σε παράλιες περιοχές της Αττικής και στα πλησίον νησιά), σε κέντρο παροχής υπηρεσιών υγείας και σε προορισμό μεγάλων αθλητικών εκδηλώσεων.
 - Η ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως εθνικού μητροπολιτικού κέντρου και ως πόλου διάχυσης της αναπτυξιακής δυναμικής στο σύνολο του εθνικού χώρου, στο πλαίσιο της ισόρροπης και πολυκεντρικής περιφερειακής ανάπτυξης.

Βασική στρατηγική επιλογή για την οργάνωση του χώρου αποτελεί κατά το ΓΠΧΣΑΑ η υιοθέτηση ενός προτύπου βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, βασισμένου στη συγκρότηση πλέγματος πόλων και αξόνων ανάπτυξης, που θα ενισχύει την ανταγωνιστική παρουσία της χώρας στο διεθνές περιβάλλον και θα προωθεί την κοινωνική και οικονομική συνοχή, με διάχυση της ανάπτυξης στο σύνολο του εθνικού χώρου, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος. Αναφορικά με την περιοχή μελέτης, το πρότυπο αυτό περιλαμβάνει κατευθύνσεις και μέτρα στους τομείς που αναλύονται στη συνέχεια.

Γ.2.1.1. Χωρική Διάρθρωση του Αστικού Δικτύου

Επιδιώκεται η δημιουργία πολυκεντρικής δομής με την ανάπτυξη ενός ιεραρχημένου οικιστικού δικτύου, εξαρτημένου από επιλεγμένους πόλους υπερεθνικής και εθνικής σημασίας. Η Αθήνα ανήκει ιεραρχικά στην πρώτη θέση του οικιστικού δικτύου, με το ΓΠΧΣΑΑ να ενισχύει τα δύο μητροπολιτικά κέντρα (Αθήνα – Θεσσαλονίκη) στο ευρωπαϊκό δίκτυο μητροπολιτικών κέντρων, παράλληλα με την αξιοποίηση του οικονομικού δυναμισμού τους για την αναζωογόνηση του εθνικού χώρου.

Το οικιστικό δίκτυο και ιδιαίτερα οι επιλεγμένοι πόλοι υπερεθνικής και εθνικής σημασίας υποστηρίζονται με δράσεις που στοχεύουν σε :

- Συμπληρωματικότητα των ρόλων των αστικών κέντρων.
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και του οικονομικού δυναμισμού τους.



- Βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους.
- Ποιότητα αστικού περιβάλλοντος.
- Υψηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών με έμφαση στην υγεία, στη γνώση, με περαιτέρω ενίσχυση της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, και στην ανάπτυξη υποδομών έρευνας.

Για τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (Αθήνα – Θεσσαλονίκη) υιοθετούνται περαιτέρω οι ακόλουθες ειδικές κατευθύνσεις:

- Σταθεροποίηση του πληθυσμού τους με απώτερο στόχο τη μείωση τουλάχιστον του πληθυσμού του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας, με ενίσχυση πρωτίστως της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης, με τον προσανατολισμό της αγοράς εργασίας σε επιλεγμένους κλάδους (ιδίως έρευνα και καινοτομία, υψηλή τεχνολογία, χρηματοπιστωτικό σύστημα, ναυτιλία, τουρισμό, πολιτισμό) και με την ανάπτυξη δορυφορικών αστικών κέντρων.
- Προώθηση του θεσμού της μητροπολιτικής αυτοδιοίκησης.
- Ενίσχυση των δράσεων που αφορούν στη βελτίωση της λειτουργικότητάς τους και της ποιότητας ζωής, όπως:
 - Ολοκλήρωση του διαχωρισμού και της συνάρθρωσης μεταξύ του αστικού και του υπεραστικού συστήματος διακίνησης προσώπων και αγαθών.
 - Περιορισμός των αστικών μετακινήσεων, με την πολυκεντρική οργάνωση της πόλης και την ενίσχυση των εξυπηρετήσεων μέσω διαδικτύου.
 - Αποθάρρυνση των μετακινήσεων με Ι.Χ. με παράλληλη ενίσχυση των μέσων μαζικών μεταφορών, ιδίως δε, με την κατασκευή – επέκταση του μετρό.
 - Εφαρμογή περιορισμών στην κυκλοφορία των οχημάτων σε συνάρτηση με την περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκαλεί ο κινητήρας του οχήματος.
 - Περιορισμός των ρύπων, με την καλλιέργεια της περιβαλλοντικής ευαισθησίας, την εξοικονόμηση ενέργειας, την προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον πηγών ενέργειας και την ορθολογική διαχείριση των αποβλήτων και απορριμμάτων με έμφαση στην ανακύκλωσή τους.
 - Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, κατά προτεραιότητα σε περιοχές με ιδιαίτερη τοπολογική σημασία (όπως στις εισόδους, στο κέντρο και στο παράκτιο μέτωπο της πόλης), με την ενίσχυση των ζωνών πρασίνου, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της ασφάλειας των πεζών (λαμβάνοντας ιδιαίτερη μέριμνα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες) και την αναβάθμιση της αισθητικής του χώρου.
 - Σύσταση «Ταμείου Γης» στις πόλεις.
 - Ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και ιδιαίτερα των ορεινών όγκων, των δασών και των ακτών.



- Ανάδειξη του πολιτιστικού περιβάλλοντος με έμφαση στις δράσεις ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων.
- Σχεδιασμός της ανάπτυξης των χρήσεων γης στον αστικό και περιαστικό χώρο και αυστηρός περιορισμός της διάσπαρτης δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές.
- Ενθάρρυνση της εγκατάστασης, υπό προϋποθέσεις, επενδύσεων τριτογενούς χαρακτήρα σε περιοχές χαρακτηρισμένες με ειδικές κανονιστικές ρυθμίσεις ως υποδοχές παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Γ.2.1.2. Χωρική Οργάνωση και Ανάπτυξη του Παράκτιου και Νησιωτικού χώρου

Δίνεται έμφαση στη ανάγκη αντιμετώπισης των πολύπλοκων προβλημάτων που προξενούν οι πιέσεις αλλαγής χρήσεων γης. Ειδικότερα δίνονται οι παρακάτω κατευθύνσεις:

- Εξασφαλίζεται η αναγκαία συμβατότητα, συμπληρωματικότητα και συνεργασία των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων με στόχο να διατηρούνται οι απαραίτητες ζώνες ελεύθερης πρόσβασης και αναψυχής των πολιτών.
- Επιδιώκεται έτσι: (α) η ανάπτυξη βασικών υποδομών στους τομείς της υγείας, της διοίκησης και της κοινωνίας της πληροφορίας, (β) η προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού, ιδιαίτερα στον ορεινό νησιωτικό χώρο, (γ) η αναβάθμιση των υφιστάμενων τουριστικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών και η καθιέρωση υψηλότερων προδιαγραφών για τις νεότερες, (δ) η διαχείριση των προστατευόμενων φυσικών περιοχών και η αποκατάσταση των υποβαθμισμένων οικοσυστημάτων (όπως των μικρών υγροτόπων του Αιγαίου), (ε) η ανάδειξη και η προστασία του ιστορικού και πολιτιστικού πλούτου, (στ) η βιώσιμη πολεοδομική οργάνωση των παραθεριστικών οικισμών, (ζ) η διαφύλαξη των τοπικών χαρακτηριστικών και του «τοπικού χρώματος» και (η) η ολοκληρωμένη διαχείριση των αποβλήτων.
- Αποφυγή χωροθέτησης κοντά στην παραλία εγκαταστάσεων που δεν απαιτούν γειτνίαση με τη θάλασσα, καθώς και αποφυγή εγκαταστάσεων πολύ μεγάλης κλίμακας.
- Κατά το σχεδιασμό μέτρων που αφορούν στην παράκτια ζώνη, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να εφαρμόζουν τις αρχές της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων περιοχών, λαμβάνοντας υπόψη επιτυχημένες πρακτικές.

Γ.2.1.3. Προστασία Φυσικού και Πολιτιστικού Πλούτου

Ως στόχος τίθεται η διατήρηση, προστασία και ανάδειξη του εθνικού φυσικού και πολιτιστικού πλούτου, η διατήρηση και ανάδειξη της ποικιλομορφίας της υπαίθρου, η βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, καθώς και η αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών και των επιπτώσεων των φυσικών καταστροφών. Για την επίτευξη του στόχου:



- Προβλέπεται ο προσδιορισμός περιοχών προτεραιότητας φυσικού και πολιτιστικού πλούτου.
- Δίνονται κατευθύνσεις για τη βιώσιμη διαχείριση φυσικού και πολιτιστικού πλούτου, και την προστασία του τοπίου και της υπαίθρου (συμπαγής πόλη, περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης, συγκέντρωση νέων παραγωγικών μονάδων σε υποδοχείς).

Γ.2.2. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό

Γ.2.2.1. Γενικά

Σκοπός του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠ Τουρισμού) - ΦΕΚ 1138/Β'/11.06.2009, είναι η παροχή κατευθύνσεων, κανόνων και κριτηρίων για την χωρική διάρθρωση, οργάνωση και ανάπτυξη του τουρισμού στον ελληνικό χώρο για την επόμενη δεκαπενταετία (2009-2024). Επιδιώκεται, επίσης η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος, η προστασία των πόρων και η διαμόρφωση ενός πλαισίου κατευθύνσεων προς τον υποκείμενο πολεοδομικό σχεδιασμό.

Γ.2.2.2. Κατηγορίες Περιοχών

Λαμβάνοντας υπόψη την ένταση και το είδος τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται σε κάθε περιοχή, την γεωμορφολογία και την ευαισθησία των πόρων της, ο εθνικός χώρος έχει διακριθεί σε επιμέρους κατηγορίες, όπως αναπτυγμένες τουριστικά περιοχές, αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές, παραδοσιακοί οικισμοί κ.ά. Η περιοχή μελέτης εμπίπτει στις Μητροπολιτικές Περιοχές δεδομένου ότι χωροθετείται εντός των ορίων του μητροπολιτικού συμπλέγματος της Αθήνας.

Γ.2.2.3. Κατευθύνσεις Χωρικής Οργάνωσης

Οι βασικές κατευθύνσεις για τις Μητροπολιτικές Περιοχές (κατηγορία Δ) κατά το ΕΠ Τουρισμού είναι οι εξής:

- Επιτάχυνση των ρυθμών ανάπλασης του ιστορικού κέντρου και του θαλασσίου μετώπου της Αθήνας.
- Προστασία, ανάδειξη και συνδυασμένη προβολή των πόρων του ευρύτερου περιαστικού χώρου (ορεινοί όγκοι, κ.α.).
- Παροχή κινήτρων για απόσυρση παλαιών κτιρίων, που προσβάλουν υπέρμετρα την αισθητική της πόλης.
- Αναβάθμιση του ρόλου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.



- Ενίσχυση της πολιτιστικής δραστηριότητας με διοργάνωση εκδηλώσεων διεθνούς ενδιαφέροντος.
- Συνέχιση και εντατικοποίηση της προσπάθειας ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων Αθήνας.
- Δημιουργία ζωνών εναλλακτικών δραστηριοτήτων και υπαιθρίων πάρκων αναψυχής και αθλητισμού, στην Αττική.
- Δρομολόγηση αναπλάσεων σε περιοχές με βιομηχανικό ενδιαφέρον, που έχουν χωρική συνέχεια με άλλες περιοχές αστικού τουρισμού.
- Ανάδειξη στοιχείων ταυτότητας και αναγνωρισιμότητας της περιοχής.
- Βελτίωση των εισόδων και της σήμανσης των πόλεων.
- Μέτρα εξυγίανσης και βελτίωσης των περιοχών που συγκεντρώνουν σημαντικό αριθμό σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος καθώς και των τουριστικών διαδρομών.
- Ανάληψη δράσεων αύξησης της χωρητικότητας μιας περιοχής (δημιουργία τουριστικών πόρων με σκοπό τη διάχυση των τουριστικών ροών στο χώρο και την αποφόρτιση φυσικών και ανθρωπογενών πόρων που δέχονται υψηλές πιέσεις, εξοικονόμηση πόρων με την εφαρμογή ολοκληρωμένων πρακτικών διαχείρισης, κ.ά.) με παράλληλη προστασία και αποκατάσταση του περιβάλλοντος και του τοπίου μέσω της βελτίωσης των παραμέτρων που το συνθέτουν.
- Ανάληψη δράσεων αναβάθμισης του δομημένου χώρου, με πολεοδομικές παρεμβάσεις, όπως αναπλάσεις κοινόχρηστων και ιδιωτικών χώρων με αύξηση των ελεύθερων χώρων και του πρασίνου.
- Κατασκευή νέων, συμπλήρωση και αναβάθμιση υφιστάμενων τεχνικών, κοινωνικών (περίθαλψης και αθλητισμού), περιβαλλοντικών και πολιτιστικών υποδομών (μουσεία, κ.λπ.).
- Αναβάθμιση υφιστάμενων καταλυμάτων και κατά περίπτωση κατασκευή νέων καταλυμάτων 4 και 5 αστέρων σε κατάλληλες θέσεις κατά προτεραιότητα εντός σχεδίων πόλεων, ορίων οικισμών και ζωνών χρήσεων γης που επιτρέπουν τη χωροθέτηση τουριστικών δραστηριοτήτων.
- Παροχή κινήτρων για ολοκληρωμένο εκσυγχρονισμό τουριστικών υποδομών.
- Επανάχρηση αξιόλογων κτιρίων ή συνόλων.
- Προσανατολισμός των ιδιωτικών επενδύσεων προς τη συμπλήρωση ελλείψεων σε τύπους και τάξεις καταλυμάτων και σε υποδομές που εμπλουτίζουν, αναβαθμίζουν και διαφοροποιούν το προσφερόμενο τουριστικό προϊόν.
- Προώθηση μέτρων για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και την ασφάλεια των πεζών.
- Ανάπτυξη τοπικών προγραμμάτων με στόχο τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών με παράλληλη παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής τους.



Γ.2.2.4. *Ειδικές Μορφές Τουρισμού*

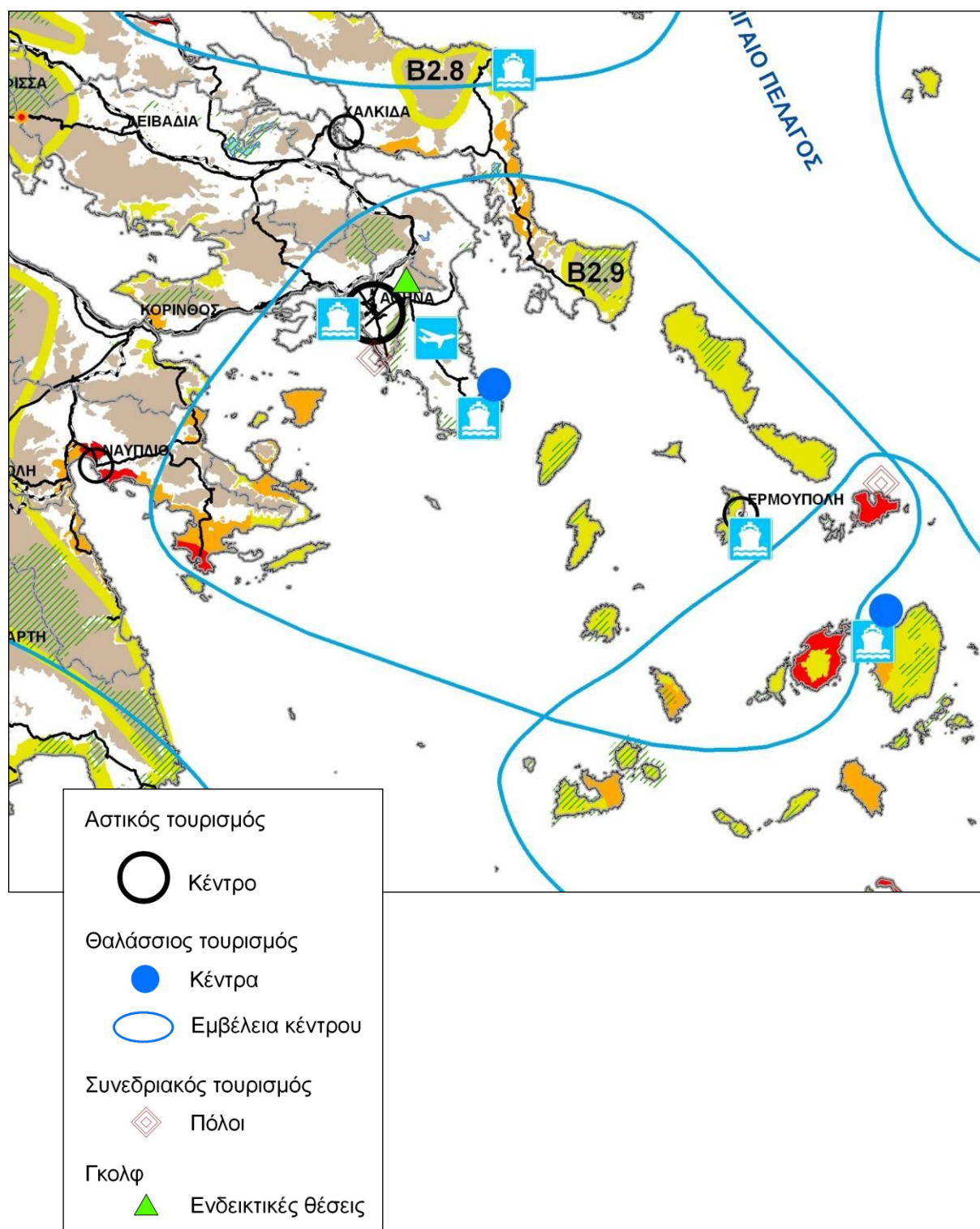
Η Μαρίνα Αλίμου αποτελεί μέρος του παραθαλάσσιου μετώπου της Αθήνας, μιας περιοχής όπου προσφέρεται για ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού (συνεδριακός, αστικός, θαλάσσιος, πολιτισμικός, αθλητικός τουρισμός).

Για την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού προτείνεται η κατά προτεραιότητα προώθηση δράσεων, που αφορούν στην ανάδειξη και αναβάθμιση των ιστορικών κέντρων, μνημείων, αρχαιολογικών χώρων και λοιπών αξιόλογων στοιχείων του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντός τους. Στα αστικά κέντρα με προοπτικές για αστικό τουρισμό, όπως η Αθήνα, προωθείται παράλληλα η ανάπτυξη του συνεδριακού - εκθεσιακού τουρισμού.

Για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, το ΕΠ Τουρισμού προβλέπει τη δημιουργία κέντρων υποστήριξης έντεκα (11) ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες κ.λπ. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και η γεινίαση με αεροδρόμιο.

Η Μαρίνα Αλίμου χωροθετείται εντός της ενότητας θαλάσσιου τουρισμού, που ορίζεται με κέντρο το Λαύριο και περιλαμβάνει μια ζώνη με όλους υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες από τον Πειραιά μέχρι τη Βουλιαγμένη, και έχει ακτίνα επιρροής τις Βόρειες και Δυτικές Κυκλάδες, το Νότιο Ευβοϊκό και τον Αργοσαρωνικό (βλ. Σχήμα Γ.1).

Το ΕΠ Τουρισμού αναφέρεται επίσης στην αξιοποίηση των αθλητικών εγκαταστάσεων της Αθήνας ιδίως για τη διοργάνωση τακτικών διεθνών αθλητικών εκδηλώσεων, με στόχο την ανάπτυξη αθλητικού τουρισμού.



Σχήμα Γ.1: Απόσπασμα χάρτη του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 1138/Β'/11.06.2009)



Γ.2.3. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας

Γ.2.3.1. Γενικά Στοιχεία

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ) θεσμοθετήθηκε με το Νόμο 1515/85 (ΦΕΚ 18/Α'/18.2.1985) με τον οποίο ιδρύθηκε και ο Οργανισμός Αθήνας.

Ο Νόμος αυτός ορίζει ότι «Ρυθμιστικό σχέδιο ειδικά της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (ΡΣΑ) είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων, των προγραμμάτων και των μέτρων που προβλέπονται από το νόμο ως αναγκαία για τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωσή της στα πλαίσια των πενταετών προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.» Ευρύτερη περιοχή Αθήνας για την εφαρμογή του νόμου αυτού είναι η περιοχή του νομού Αττικής και η Μακρόνησος εκτός από τα Κύθηρα. Ειδικότερα, ο Νόμος 1515/85 περιλαμβάνει:

- Γενικούς και ειδικούς στόχους,
- Κατευθύνσεις,
- Σύσταση και οργάνωση του Οργανισμού Αθήνας,
- Μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και
- Παράρτημα με τις ειδικότερες κατευθύνσεις και μέτρα για την χωροταξική και πολεοδομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, καθώς και τα διαγράμματα.

Το ΡΣΑ έχει μέχρι σήμερα υποστεί ορισμένες περιορισμένης έκτασης τροποποιήσεις, χωρίς αλλαγή των στόχων του. Οι σημαντικότερες τροποποιήσεις/συμπληρώσεις έγιναν:

- με το Νόμο 1955/91 (ΦΕΚ 112/Α'/18.7.1991), με τον οποίο χωροθετήθηκε ο νέος Αερολιμένας στα Σπάτα, καθώς και άλλα μεγάλα έργα μεταφορικής υποδομής, και
- με το Νόμο 2730/99 (ΦΕΚ 130/Α'/25.6.1999), με τον οποίο χωροθετήθηκαν και εντάχθηκαν στο σύστημα μεγάλων πόλων υπερτοπικής σημασίας του ΡΣΑ οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις και τα έργα υποστήριξης τους.

Οι γενικότεροι στόχοι που καθορίζονται για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, στα πλαίσια του ΡΣΑ, είναι οι ακόλουθοι:

- Η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Αθήνας και η αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της.
- Η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.
- Η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή.



- Η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της Πρωτεύουσας.
- Η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές λειτουργίες και χρήσεις.

Για την υλοποίηση και την εξειδίκευση του ΡΣΑ, ο Οργανισμός Αθήνας προχώρησε σε έναν πολυεπίπεδο σχεδιασμό, στα πλαίσια του οποίου επεξεργάστηκε ένα σύνολο παράλληλων και συνδυασμένων μελετών, προγραμμάτων και δράσεων που αποσκοπούν στην ανασυγκρότηση του αστικού χώρου και στην οργάνωση και προστασία του εξωαστικού χώρου και προώθησε τη θεσμοθέτηση τους. Οι μελέτες αυτές θεσμοθετούνται με τα αντίστοιχα νομικά εργαλεία και αφορούν κύρια σε:

- Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια
- Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου
- Ζώνες Προστασίας Ορεινών Όγκων
- Ζώνες Προστασίας Παράκτιων Περιοχών
- Μεγάλες Παρεμβάσεις Μητροπολιτικού Χαρακτήρα

Δεδομένου ότι οι γενικότερες συνθήκες έχουν τροποποιηθεί ριζικά (διεθνές πλαίσιο, παγκοσμιοποίηση, ευρωπαϊκή ενοποίηση, αναβάθμιση της σημασίας των διεθνών μητροπόλεων, εντατικοποίηση της ανάπτυξης στην Ελλάδα, αλλαγές στις διαπεριφερειακές ισορροπίες), ενώ και η ίδια η Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας έχει υποστεί σημαντικές μεταλλαγές (συνεχής μεγέθυνση και εντεινόμενη αστικοποίηση, μεγάλες υποδομές, Ολυμπιακοί Αγώνες κλπ.) έχει ωριμάσει η ανάγκη για ριζική αναθεώρηση/επικαιροποίηση του εν λόγω Ρυθμιστικού Σχεδίου. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας ήδη βρίσκεται σε διαδικασία επικαιροποίησης, με πλέον πρόσφατο σχέδιο Νόμου το «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021» (Ιανουάριος 2012)

Γ.2.3.2. Οι προβλέψεις του ισχύοντος ΡΣΑ για την ευρύτερη περιοχή της Μαρίνας Αλίου

Στους ειδικούς στόχους και κατευθύνσεις του ισχύοντος ΡΣΑ για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας επισημαίνεται η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων, του αττικού τοπίου, των ορεινών όγκων και των ακτών.

Επιπλέον, με βάση τις ειδικότερες κατευθύνσεις και μέτρα για την πολεοδομική ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας προβλέπονται τα εξής:

- A) Ανασυγκρότηση αστικού ιστού:
- α) Ανάσχεση εξάπλωσης της πόλης με:



- απαγόρευση κατατμήσεων, περιορισμένες επεκτάσεις, περιορισμό στην εκτός σχεδίου δόμηση,
- ανάπτυξη υποβαθμισμένων περιοχών,
- οργανωμένα στεγαστικά προγράμματα,
- οργάνωση και περιορισμό οικοδομικών συνεταιρισμών, και
- προστασία ακτών από οικιστική χρήση.

β) Δημιουργία πολυκεντρικής πόλης με:

- ενίσχυση σημερινών κέντρων δήμων κλπ.,
- ιδιαίτερη ενίσχυση κέντρων υπερτοπικής σημασίας, και
- αποσυμφόρηση μητροπολιτικών κέντρων Αθήνας και Πειραιά.

Ειδικότερα, η Μαρίνα Αλίου ανήκει την χωροταξική υποενοότητα «Λεκανοπέδιο-Σαλαμίνα» με κέντρο την Αθήνα. Επιπλέον, η Μαρίνα χωροθετείται στο ενδιάμεσο από τέσσερα δευτερεύοντα κέντρα της συγκεκριμένης χωροταξικής υποενοότητας Λεκανοπεδίου, δηλαδή της Καλλιθέας - Νέας Σμύρνης στα βόρεια, καθώς και Ελληνικού - Γλυφάδας στα νότια.

Β) Επαναπροσδιορισμός κεντρικών περιοχών Αθήνας και Πειραιά.

Γ) Ανακατανομή δομικών χρήσεων

Μέτρα για: α) διοίκηση, β) χονδρεμπόριο – αποθήκες, και γ) αναψυχή – ψυχαγωγία/

Δημιουργία συστήματος υπερτοπικών πόλων αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών. Σύνδεση και ενσωμάτωσή τους με ελεύθερους χώρους, πεζοδρόμους, αρχαιολογικούς χώρους, περιαστικό πράσινο, ορεινούς όγκους και ακτές.

Στο συγκεκριμένο σημείο επισημαίνεται η γεινίαση της Μαρίνας Αλίου με τις ακόλουθες τρεις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις, που αποτελούν υπερτοπικούς πόλους αθλητισμού (βλ. παράγραφο ΣΤ.2.2): Ολυμπιακός Πόλος Φαλήρου, Ολυμπιακός Πόλος Ελληνικού, και Ολυμπιακός Πόλος Αγίου Κοσμά.

Δ) Οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών (αφορά κυρίως την οργάνωση των χερσαίων μεταφορών).

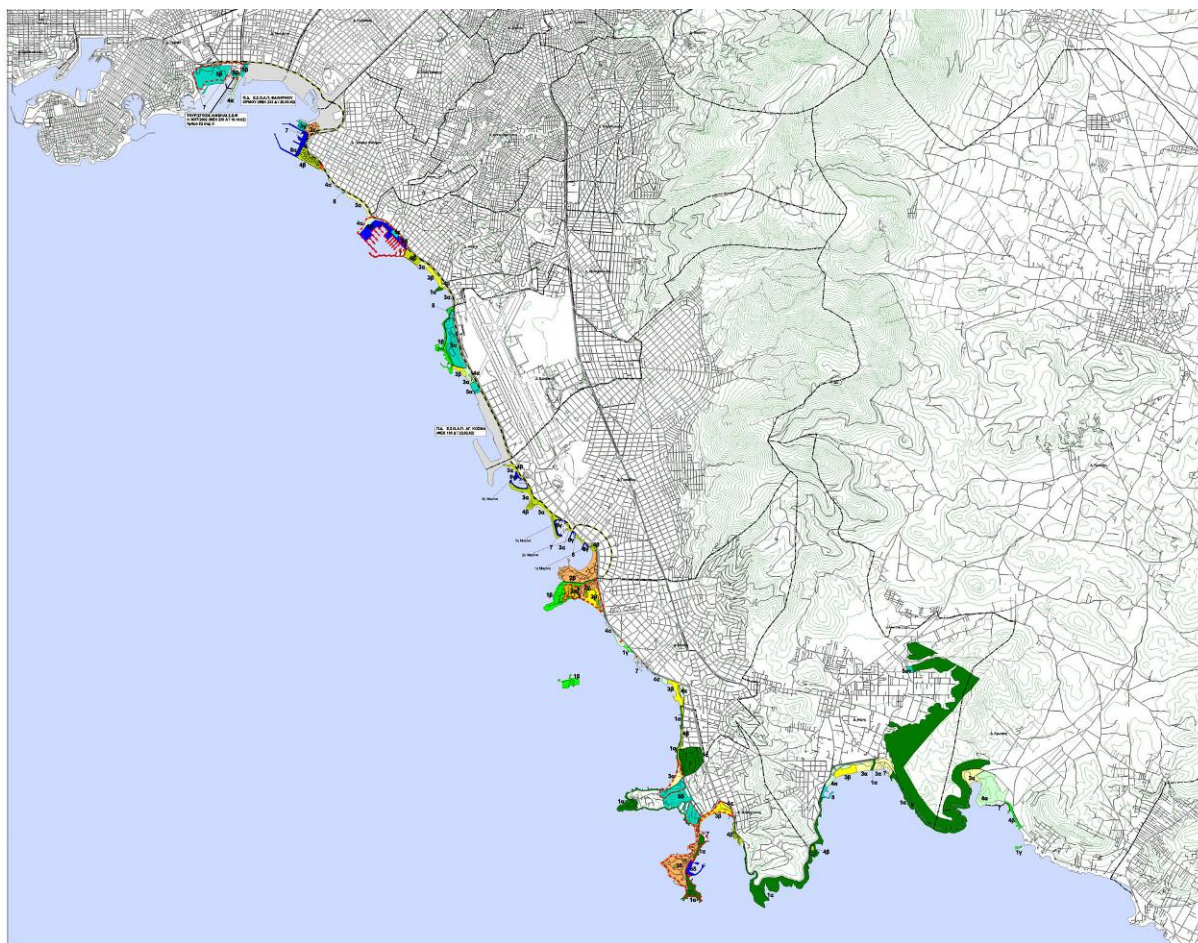
Ε) Ποιοτικές παρεμβάσεις (αφορά σε περιοχές του «παραδοσιακού» κέντρου της Αθήνας και του Πειραιά, ανάπτυξη προσφυγικών περιοχών και εξυγίανση υποβαθμισμένων περιοχών).



Γ.2.4. Το από 01.03.2004 Π.Δ. περί «Καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα»

Το από 01.03.2004 Π.Δ. περί «καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα» (ΦΕΚ 254/Δ'/5.3.2004) συντάχθηκε από τον ΟΡΣΑ για τον παράκτιο χώρο του ανατολικού Σαρωνικού. Με το συγκεκριμένο Π.Δ. επιδιώκεται η προστασία και η διαχείριση του θαλάσσιου μετώπου, αλλά συγχρόνως παρέχεται και η δυνατότητα αναβάθμισης και αναζωογόνησης του νότιου παράκτιου μετώπου της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας.

Συγκεκριμένα, το Π.Δ. προβλέπει τον καθορισμό ζωνών προστασίας χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης για το τμήμα από τον Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας, στα όρια των δήμων Πειραιά, Μοσχάτου, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας, Βούλας, Βουλιαγμένης, Βάρης και Κρωπίας.



Σχήμα Γ.2: Συνοδός χάρτης του από 1.3.2004 Π.Δ. (ΦΕΚ 254/Δ'/5.3.2004)



Σύμφωνα μάλιστα με το άρθρο 10 του από 01.03.2004 Π.Δ. επισημαίνονται τα εξής:

- Βασική μερίμνα των μελλοντικών παρεμβάσεων διαμόρφωσης σε κάθε επί μέρους περιοχής του Π.Δ. «(...) είναι η λειτουργική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής, η ένταξη των διαμορφώσεων σε ενιαίο πνεύμα και ύφος, η εφαρμογή τεχνικών περιβαλλοντικής προστασίας στα έργα (όπως η χρήση υδατοπερατών επιφανειών στις διαμορφώσεις, η χρήση υλικών φιλικών προς το περιβάλλον στις κατασκευές), η τυχόν εξειδίκευση των προβλεπόμενων από άλλες πράξεις της διοίκησης περιβαλλοντικών όρων, η διατήρηση και η αύξηση του υψηλού πρασίνου με τη φύτευση μη υδροβόρων και κατάλληλων για το αστικό κλίμα και τον παράκτιο χώρο φυτών, η λειτουργική αναδιάταξη της κυκλοφορίας οχημάτων ώστε να δίνεται προτεραιότητα στη μετακίνηση των πεζών, στη διάκρισή της από την κυκλοφορία των οχημάτων, στις δημόσιες συγκοινωνίες και μέσα σταθερής τροχιάς και στην απρόσκοπτη πρόσβαση στην παραλία (...)» (παρ. 4 του άρθρου 10).
- Στις επί μέρους περιοχές του Π.Δ. «(...) μπορεί να προβλεφθεί περίφραξη που συνοδεύεται με φύλαξη εφόσον επιβάλλεται για λόγους συντήρησης με την προϋπόθεση ότι η περίφραξη δεν παρακωλύει την ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στον αιγιαλό και την παραλία» (παρ. 6 του άρθρου 10).
- Στις μελλοντικές παρεμβάσεις διαμόρφωσης θα πρέπει να «(...)προβλέπεται και εξασφαλίζεται, σε όλο το μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος και προς την πλευρά της ακτής, ελεύθερη κοινόχρηστη ζώνη ικανού πλάτους ώστε να επιτρέπει την ασφαλή και άνετη κίνηση των πεζών αλλά και τη δημιουργία διαδρόμων ποδηλάτου και μέσου μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (τραμ) και βοηθητικών οδών. Στις περιοχές που επιτρέπεται η περίφραξη, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, μπορεί για το λόγο αυτό να επιβάλλεται η μετατόπισή της.» (παρ. 7 του άρθρου 10).

Εκπονηθείσες μελέτες διαμόρφωσης κατ' εφαρμογή του από 1.3.2004 Π.Δ. του ΟΡΣΑ στην ευρύτερη περιοχή της Μαρίνας Αλίου

Με την θεσμοθέτηση του Π.Δ. για την προστασία και ανάδειξη του παράκτιου χώρου του ανατολικού Σαρωνικού, έχουν γίνει αρκετές μελέτες από διάφορους φορείς (ΕΤΑ Α.Ε., Δήμους κλπ.) με σκοπό την αξιοποίηση των ακτών και την απόδοσή τους στο κοινό ή σε επενδυτικούς φορείς ή σε σωματεία κ.ά.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι μελέτες αυτές που έχουν άμεση σχέση με την υπό μελέτη περιοχή της Μαρίνας Αλίου.



- Μελέτη για την Ακτή ΕΟΤ Αλίμου:

Η συγκεκριμένη μελέτη αφορά στις Ζώνες 3β, 4α και 1α του από 1.3.2004 Π.Δ. Ην εν λόγω Μελέτη Διαμόρφωσης υποβλήθηκε στον ΟΡΣΑ το 2004 από τη μισθώτρια εταιρεία ΑΚΤΗ ΤΟΥ ΗΛΙΟΥ ΑΛΙΜΟΣ Α.Ε. Στη συγκεκριμένη μελέτη προβλέπεται κεντρικός πεζόδρομος ελάχιστου πλάτους 4μ., λαμβάνονται μέτρα για τον περιορισμό της περιφράξης του χώρου της παραλίας ώστε να υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση στη χερσόνησο της Ζώνης 1α και να προσδιοριστούν οι χρήσεις των ελεύθερων χώρων της πλαζ στο σύνολό τους.

- Μελέτη διαμόρφωσης για το παραλιακό μέτωπο του Δήμου Αλίμου:

Η συγκεκριμένη μελέτη αφορά τις Ζώνες 5ε (εντός της Μαρίνας Αλίμου), 4β και 3α και υποβλήθηκε στον ΟΡΣΑ το 2007 από τον Δήμο Αλίμου. Πρόκειται για τις παραλιακές εκτάσεις του Δήμου Αλίμου και συγκεκριμένα, την περιοχή του δημοτικού κολυμβητηρίου, το πάρκο Φλοίσβου και τις ελεύθερες ακτές κολύμβησης του Δήμου.

Σε συνέχεια της υποβολής της εν λόγω μελέτης, υποβλήθηκε με αρ. πρωτ. 14823/11.6.07 Σχέδιο Γενικής Διαμόρφωσης και Τεχνική Έκθεση του αναψυκτηρίου-κυλικείου του κολυμβητηρίου του Δήμου. Ακολούθησε το με αρ. πρωτ. 779/28.6.07 έγγραφο του ΟΡΣΑ, όπου επισημαίνεται καταρχήν πως η μελέτη διαμόρφωσης πρέπει να διακριθεί κατά ζώνη ώστε να υπάρχει ευελιξία των σταδιακών εγκρίσεων. Για την Ζώνη 5ε, αναφέρεται πως δεν προβλέπεται από το Π.Δ. η χρήση του αναψυκτηρίου, ενώ σε ότι αφορά στην περιφράξη, υπενθυμίζεται η διάταξη του Π.Δ. που επιβάλλει ενιαία θεώρηση των ζωνών της Μαρίνας Αλίμου (6β, 7, 4α, 5ε). Για τη Ζώνη 4β υπάρχουν παρατηρήσεις σε σχέση με τη νομιμότητα υφιστάμενων κτισμάτων και τη συμβατότητα υπαίθριων διαμορφώσεων (παιδότοπος) με τη λογική του Π.Δ. Επιπλέον, για τη Ζώνη 3α, ζητήθηκαν επιπλέον συμπληρώσεις της μελέτης. Μετά τις τελευταίες παρατηρήσεις του ΟΡΣΑ, δεν έχει γίνει εκ νέου υποβολή της μελέτης.

- Ειδική μελέτη ανάπτυξης/αναμόρφωσης παραλιακής ζώνης Δήμου Αλίμου με υποδομή πεζόδρομου/ ποδηλατόδρομου

Η εν λόγω μελέτη εκπονήθηκε από την Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε. (ΕΤΑ) και αφορά στις Ζώνες 4α, 6β, 5ε εντός της Μαρίνας Αλίμου και στις Ζώνες 4β, 3α, 3β, 1α εκτός της μαρίνας.

Κατά το Α' στάδιο της μελέτης, ο ΟΡΣΑ επισημαίνει ότι η χάραξη του πεζόδρομου-ποδηλατόδρομου πρέπει να μελετηθεί σε συνάρτηση με τις υπόλοιπες επιτρεπόμενες χρήσεις ανά ζώνη, ιδιαίτερα στις ζώνες που η ΕΤΑ έχει τη διαχείριση και είναι υπόχρεη στην



υποβολή μελέτης διαμόρφωσης. Τα παραπάνω ισχύουν και ειδικότερα, στη Μαρίνα Αλίμου, όπου επιτρέπεται νέα δόμηση αλλά και αλλαγή των σημερινών χρήσεων.

Όσον αφορά στη μελέτη του θέματος, έγιναν μεταξύ άλλων, οι εξής παρατηρήσεις:

α. Για τη Μαρίνα Αλίμου: εξορθολογισμός της κίνησης του πεζόδρομου-ποδηλατόδρομου ανεξάρτητα από τις παράνομες καταπατήσεις και περιφράξεις (Ο.Τ. 2 και 3), δυνατότητα βόλτας πεζού και ποδηλάτη στη ζώνη 4α (Ο.Τ. 4), επανεξέταση μικτής πορείας πεζού και ποδηλάτη και μετατροπή του παραλιακού δρόμου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας.

β. Για την πλαζ ΕΟΤ: δημιουργία σε πρόβολο μεικτού πεζόδρομου- ποδηλατόδρομου επαρκούς πλάτους, μετακίνηση της περίφραξης με χρήση της παρ. 7 του άρθρου 10 του Π.Δ., νέα διευθέτηση της κίνησης πεζού - ποδηλάτη στον κόμβο Αλίμου, δυνατότητα κίνησης πεζού στην χερσόνησο του τμήματος αυτού (Ζώνη 1α).

Στη συνέχεια στο Β' στάδιο της μελέτης, οι παρατηρήσεις του ΟΡΣΑ επικεντρώθηκαν στο γεγονός πως το Π.Δ. προβλέπει συνολική μελέτη διαμόρφωσης ανά ζώνη και όχι μόνο τη στενή λωρίδα διέλευσης του πεζόδρομου-ποδηλατόδρομου και σημειώνεται πως:

α. Απαιτείται μικρή επέκταση του αντικειμένου των μελετών, ιδίως στις περιοχές που είναι υπόχρεη η ΕΤΑ για την υποβολή μελέτης διαμόρφωσης, ενώ αντίθετα, σε άλλες περιοχές πρέπει να ενεργοποιηθεί η συνεργασία με άλλους φορείς (συνεργασία με την ΚΕΔ στη Γλυφάδα, κάλυψη του κενού στο Δήμο Ελληνικού).

β. Η μελέτη και το έργο της διέλευσης του πεζόδρομου/ ποδηλατόδρομου θα πρέπει να αξιοποιηθεί για την εφαρμογή των στόχων του Π.Δ.. Για το λόγο αυτό και προς αποφυγή καθυστερήσεων στην υλοποίηση του έργου, σε κάποια ζητήματα παρέχεται η δυνατότητα να παραπεμφθούν σε επόμενο στάδιο (π.χ. επέκταση του αντικειμένου των μελετών ώστε να καλύπτουν την εφαρμογή του Π.Δ., ορισμένα ζητήματα αποκατάστασης της νομιμότητας, εναλλακτικές διαδρομές). Διακρίνονται οι περιπτώσεις που αφορούν σε: (α) συμπληρωματικές στη βασική χάραξη διαμορφώσεις, οι οποίες μπορούν να αποτελέσουν έργο της Β' φάσης, (β) σημεία όπου πρέπει οπωσδήποτε να προωθηθεί μία σωστή λύση, ακόμα αν σε πρώτη φάση υπάρχει ασυνέχεια στο έργο, (γ) σημεία στα οποία είναι αναγκαίος ο έλεγχος της νομιμότητας των υπαίθριων καταλήψεων, και (δ) σημεία που ενδεχομένως θα τεθεί γενικότερο ζήτημα σχετικά με την περίφραξη και την πρόσβαση (π.χ. Αλίπεδα). Όσον αφορά στην αποκατάσταση της νομιμότητας των κτιρίων επισημαίνεται πως, αν υπάρχουν δυσκολίες εφαρμογής, θα μπορούσε να παραπεμφθεί σε επόμενο στάδιο, αλλά θα πρέπει να περιγραφεί στην έγκριση της μελέτης ο τρόπος εφαρμογής της. Δεν θα πρέπει όμως να γίνει το ίδιο και με τις αυθαίρετες καταλήψεις ελεύθερων χώρων που παρακωλύουν τη διέλευση.



γ. Οι παραπάνω παρατηρήσεις να ενσωματωθούν σε ένα συνθετικό σχέδιο, το οποίο πρέπει να διακινήθει προς τους φορείς υλοποίησης του έργου ώστε να ληφθεί υπόψη στα επόμενα στάδια μελέτης και συνεργασιών, καθώς και στο πρόγραμμα εφαρμογής.

Γ.3. Περιβαλλοντικοί Στόχοι

Γ.3.1 Διεθνείς στόχοι περιβαλλοντικής προστασίας

Η θέσπιση των κατάλληλων μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος υιοθετείται σε παγκόσμια κλίμακα μέσω διεθνών συνθηκών οι οποίες αποσκοπούν στην προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, στη βάση της αειφόρου ανάπτυξης.

Οι σημαντικότερες διεθνείς συνθήκες προς αυτήν την κατεύθυνση είναι οι εξής:

- Η διεθνής συνθήκη του Κιότο, που αποσκοπεί στην μείωση των εκπομπών ρύπων και στην προστασία της ατμόσφαιρας.
- Η διεθνής συνθήκη του Ρίο ντε Τζανέιρο, που αφορά στην προστασία της βιοποικιλότητας.
- Η διεθνής συνθήκη Marpol, που αφορά στο δίκαιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Η διεθνής συνθήκη της Βέρνης, που αφορά στη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης.
- Η διεθνής συνθήκη της Βόννης, που αφορά στη διατήρηση των αποδημητικών ειδών της άγριας πανίδας.
- Η διεθνής συνθήκη Ramsar, που αφορά στην προστασία των υγροτόπων διεθνούς σημασίας και των οικοτόπων υδρόβιων πτηνών.

Γ.3.2 Κοινοτικοί στόχοι περιβαλλοντικής προστασίας

Η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί για το σύνολο της Ευρώπης ένα βασικό πυλώνα της ασκούμενης πολιτικής της. Για το λόγο αυτό, από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, η Ευρώπη ανέλαβε σταθερές δεσμεύσεις όσον αφορά στο περιβάλλον. Η προστασία της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και των υδάτων, η διατήρηση των φυσικών πόρων και της βιοποικιλότητας, η διαχείριση των αποβλήτων και των δραστηριοτήτων που έχουν



δυσμενείς επιπτώσεις συγκαταλέγονται μεταξύ των πεδίων της ευρωπαϊκής δράσης, τόσο σε επίπεδο κρατών-μελών όσο και στο διεθνές χώρο.

Στόχος της ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής πολιτικής, που βασίζεται στο άρθρο 174 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, είναι η εξασφάλιση της αειφόρου ανάπτυξης του ευρωπαϊκού κοινωνικού μοντέλου, ανεξαρτήτως του εάν πρόκειται για διορθωτικά μέτρα με σκοπό την αντιμετώπιση συγκεκριμένων περιβαλλοντικών προβλημάτων ή για μέτρα που καλύπτουν περισσότερους τομείς ή ενσωματώνονται σε άλλους τομείς άσκησης πολιτικής.

Το 2001 η Ε.Ε. έθεσε τις βάσεις για τη θέσπιση μιας ενιαίας κεντρικής Στρατηγικής για την Αειφόρο Ανάπτυξη στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ (Ιούνιος 2001). Στους κυριότερους στόχους της στρατηγικής αυτής συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων και ο περιορισμός των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, η βελτίωση της βιώσιμης διαχείρισης των φυσικών πόρων, η ανάσχεση της απώλειας της βιοποικιλότητας και ο περιορισμός των δυσμενών περιβαλλοντικών συνεπειών του τομέα των μεταφορών.

Το 2006 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ανανέωσε την Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη του 2001, με βασικό στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα τη διατήρηση της αειφορίας της γης και της βιοποικιλότητάς της.

Η ενιαία αυτή στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη αποβλέπει στον προσδιορισμό και στην ανάπτυξη δράσεων με στόχο τη συνεχή βελτίωση της ποιότητας ζωής, τόσο της σημερινής γενιάς, όσο και των επόμενων γενεών, μέσα από την αποτελεσματική χρήση και διαχείριση των πόρων, την προστασία του περιβάλλοντος μέσα από την πρόληψη και τη μείωση της ρύπανσης και την προώθηση αειφόρων προτύπων κατανάλωσης και παραγωγής, ώστε να αποσυνδεθεί η οικονομική μεγέθυνση από την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και την κοινωνική και εδαφική συνοχή μέσα από την προώθηση μιας υγιούς, ασφαλούς και δίκαιης κοινωνίας.

Οι βασικότεροι τομείς πάνω στους οποίους εξειδικεύεται η Ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος, έτσι ώστε να εξασφαλίσει όλα όσα παραπάνω αναφέρθηκαν, είναι οι εξής:

- Καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος
Εφαρμογή του πρωτοκόλλου του Κιότο για τη μείωση των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Πολιτικές για την μείωση της



κατανάλωσης στους τομείς της Ενέργειας, των Μεταφορών, της Γεωργίας και των Επιχειρήσεων συνολικά με στροφή προς την Καινοτομία και τις ΑΠΕ

- Αειφόρος ανάπτυξη
Στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη και ενσωμάτωση σε αυτή της περιβαλλοντικής πολιτικής
- Διαχείριση των αποβλήτων
Ανακύκλωση και πρόληψη των αποβλήτων, ειδικών αποβλήτων, επικίνδυνων αποβλήτων και ραδιενεργών αποβλήτων
- Ατμοσφαιρική ρύπανση
Διασφάλιση της ποιότητας του αέρα μέσω της μείωσης των ρύπων από τους κλάδους των Μεταφορών και των Βιομηχανιών
- Προστασία και διαχείριση των υδάτων
Χρήση των υδάτων και διαχείριση των Εσωτερικών υδάτων. Προστασία από κάθε είδους θαλάσσια ρύπανση κα από απόρριψη ουσιών
- Προστασία της φύσης και της βιοποικιλότητας
Διασφάλιση και προστασία της Βιοποικιλότητας, της Πανίδας και χλωρίδας και των Δασών. Δράσεις για τους Γενετικά μεταλλαγμένους οργανισμούς
- Προστασία του εδάφους
Προστασία των εδαφών από απορρίψεις ουσιών και επικίνδυνες δραστηριότητες και διαχείριση ορισμένων ειδικών εδαφών
- Πολιτική άμυνα
Μηχανισμός και χρηματοδότηση της υπηρεσίας πολιτικής προστασίας και σχεδιασμός αντιμετώπισης περιβαλλοντικών ατυχημάτων
- Ηχητικές οχλήσεις
Διαχείριση του παραγόμενου θορύβου και αντιμετώπιση Ειδικών πηγών θορύβου

Στον πίνακα Γ.1 αναφέρονται οι πλέον σημαντικές οδηγίες, ενώ στο Παράρτημα I-B επισυνάπτεται αναλυτικός πίνακας με τις οδηγίες που αφορούν στην προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος σε παράκτιες αστικές περιοχές, καθώς και η ενσωμάτωση τους στην Ελληνική Νομοθεσία.



Πίνακας Γ-1: Σημαντικές Κοινοτικές Οδηγίες για την προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος σε παράκτιες αστικές περιοχές

ΟΔΗΓΙΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΟΔΗΓΙΑΣ	ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
92/43	Διατήρηση φυσικών οικοτόπων, άγριας πανίδας και χλωρίδας (NATURA 2000)	ΚΥΑ 14849/853/Ε103/04-04-2008 (ΦΕΚ 645/Β/08)
2000/60	Θέσπιση πλαισίου κοινωπικής δράσης στον τομέα των υδάτων	Ν. 3199/2003 (ΦΕΚ 280/Α/03)
2001/42	Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων	ΚΥΑ 107017 (ΦΕΚ 1225/Β/06)
2001/1411	Σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας για την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης σε αστικό περιβάλλον	
2002/413	Διαρρύθμιση και ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών	
2008/56	Οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική	Ν. 3983/2011 (ΦΕΚ 144/Α/11)
2008/98	Οδηγία-πλαίσιο για τα απόβλητα	Ν. 4042/12 (ΦΕΚ 24/Α/12)
2010/631	Σύμβαση της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου	

Γ.3.3 Εθνικοί στόχοι περιβαλλοντικής προστασίας

Η Ελλάδα, ως μέλος της Ε.Ε. και διεθνών οργανισμών, εναρμονίζει την εθνική της νομοθεσία με το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, ενώ ταυτόχρονα αποδέχεται και υιοθετεί διεθνείς συμβάσεις που αφορούν ποικίλα ζητήματα περιβαλλοντικής προστασίας. Σε αυτό το πλαίσιο, η Εθνική Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη, που διαμορφώθηκε το 2005, είναι συμβατή με τους σχετικούς διεθνείς και ευρωπαϊκούς στόχους, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της χώρας.

Βασικό σταθμό στη θέσπιση εθνικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας για τη διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος αποτέλεσε ο Ν.1650/86. Σκοπός του νόμου αυτού ήταν η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος έτσι ώστε ο άνθρωπος, ως άτομο και ως μέλος του κοινωνικού συνόλου να ζει σε ένα υψηλής ποιότητας περιβάλλον μέσα στο οποίο να προστατεύεται η υγεία του και να ευνοείται η ανάπτυξη της προσωπικότητάς του. Η προστασία του περιβάλλοντος θα αποτελούσε έκτοτε θεμελιώδες και αναπόσπαστο μέρος της πολιτιστικής και αναπτυξιακής διαδικασίας και πολιτικής και θα υλοποιείται μέσα από το δημοκρατικό προγραμματισμό.



Ένας ακόμα ιδιαίτερα σημαντικός σταθμός θεωρείται και η ενσωμάτωση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 92/43 περί «διατήρησης φυσικών οικοτόπων, άγριας πανίδας και χλωρίδας (NATURA 2000)» με την ΚΥΑ 14849/853/Ε103/04-04-2008 (ΦΕΚ 645/Β/08). Το Δίκτυο Natura 2000 αποτελεί ένα Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο περιοχών, οι οποίες φιλοξενούν φυσικούς τύπους οικοτόπων και οικοτόπους ειδών που είναι σημαντικοί σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Πλέον πρόσφατη εναρμόνιση με την παραπάνω οδηγία αποτελεί και η θέσπιση του Ν. 3937/2011 «για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας» (ΦΕΚ 60/Α/31.03.2011) όπου αναδεικνύεται η σημασία της βιοποικιλότητας, ως «πολύτιμου, αναντικατάστατου και σπουδαίας σημασίας εθνικού κεφαλαίου» και προωθούνται ρυθμίσεις για την αποτελεσματική της προστασία. Ο νόμος προωθεί μεταξύ άλλων τη δημιουργία ενός Εθνικού Συστήματος Προστατευόμενων Περιοχών, με διαβαθμισμένες ρυθμίσεις προστασίας στα πρότυπα του καταλόγου προστατευόμενων περιοχών της IUCN (International Union for Conservation of Nature).

Η εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία αποσκοπεί στην προστασία, διατήρηση και ανάδειξη του περιβάλλοντος και όσον αφορά στις παράκτιες αστικές περιοχές, καλύπτει τους ακόλουθους βασικούς τομείς:

- Προστασία και διατήρηση υδάτων
- Τοξικά – Επικίνδυνα απόβλητα
- Θόρυβος
- Βιοποικιλότητα
- Αστικά Λύματα – Στερεά απόβλητα
- Ατμόσφαιρα
- Πυροπροστασία

Στον Πίνακα Γ.2 αναφέρονται ορισμένες βασικές γενικές νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν στο περιβάλλον παράκτιων αστικών περιοχών, ενώ στο Παράτημα Ι-Β επισυνάπτεται αναλυτικός πίνακας με εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία στους προαναφερθέντες επιμέρους σημαντικούς τομείς.



Πίνακας Γ-2: Βασικές γενικές εθνικές νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν στο περιβάλλον

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	
Π.Δ. 1180/81 (Φ.Ε.Κ. 293/A/81)	Περί ρυθμίσεως θεμάτων αναγομένων εις τα της ιδρύσεως και λειτουργίας βιομηχανιών, βιοτεχνιών, φύσεως μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθηκών και της εκ τούτων διασφαλίσεως περιβάλλοντος εν γένει.
N. 1650/86 (ΦΕΚ 160/A/86)	Για την προστασία του περιβάλλοντος.
K.Υ.Α. 69269/6367/90 (Φ.Ε.Κ. 678/B/90)	Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, περιεχόμενο Μελέτης Περιβαλλοντικών (Μ.Π.Ε.), καθορισμός περιεχομένου ειδικών περιβαλλοντικών μελετών (Ε.Μ.Π.) και λοιπές συναφείς διατάξεις, σύμφωνα με το Ν. 1650/1986.
N. 2468/1997	Κύρωση σύμβασης Ηνωμένων Εθνών για την αντιμετώπιση της απερίημωσης.
Νόμος 2971/2001 (ΦΕΚ 285/A/01)	Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις.
N. 3028/2002 (ΦΕΚ 153/A/02)	Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς.
N. 3022/2002 (ΦΕΚ 144/A/02)	Κύρωση των τροποποιήσεων της Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976 «για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση» και των τροποποιήσεων του πρωτοκόλλου του 1980 «για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές».
Υ.Α. Η.Π. 11014/703/Φ104/2003 (ΦΕΚ 332/B/03)	Διαδικασία Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (Π.Π.Ε.Α) και Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο) σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 1650/86 (160/A) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του ν.3010/02 «εναρμόνιση του ν.1650/86 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ ... και άλλες διατάξεις (91/A)».
Υ.Α. 475/2002/03 (ΦΕΚ 208/B/03)	Τροποποίηση του π.δ 445/83 (166/A) σε εναρμόνιση προς την οδηγία 2002/62/ΕΚ Της Επιτροπής (ΕΕΛ 183/12-7-2002) «για την ένατη προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο του Παραρτήματος Ι της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών που αφορούν περιορισμούς της κυκλοφορίας στην αγορά και χρήσης μερικών επικίνδυνων ουσιών και παρασκευασμάτων (οργανοκασσιτερικές ενώσεις)»
N. 4014/2011 (ΦΕΚ 209/A/11)	Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου περιβάλλοντος



Δ. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

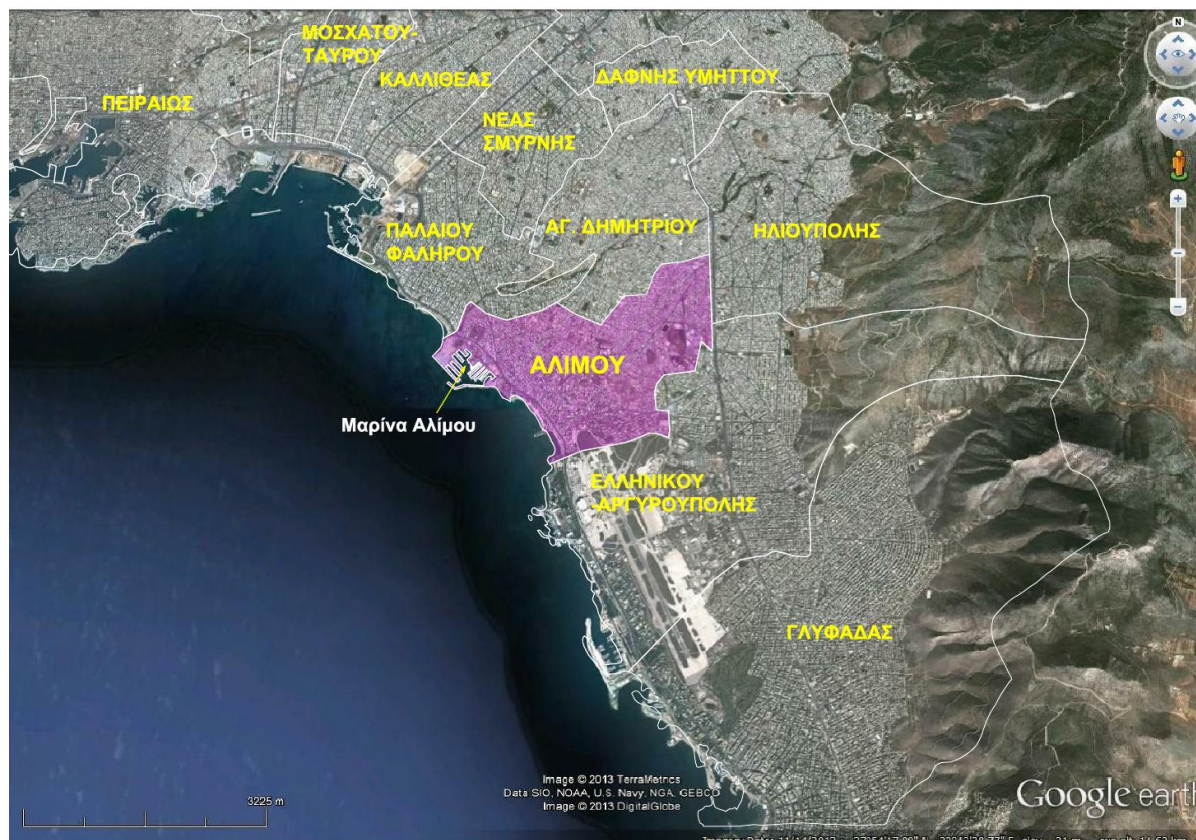
Δ.1. Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

Η Μαρίνα Αλίου βρίσκεται στις βορειοανατολικές ακτές του Σαρωνικού Κόλπου, επί του θαλασσίου μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας και ειδικότερα στο βορειοδυτικό άκρο της ακτής προ του Δήμου Αλίου, όπου συνορεύει με τον Δήμο Παλαιού Φαλήρου. Αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς λιμένες του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας και έναν από τους μεγαλύτερους της Ανατολικής Μεσογείου.

Απέχει 10 km περίπου από το κέντρο της Αθήνας, με το οποίο συνδέεται μέσω της Λεωφόρου Συγγρού και 15 km από το λιμάνι του Πειραιά, με το οποίο συνδέεται μέσω της Λεωφόρου Ποσειδώνος. Τέλος, απέχει 40 km περίπου από το Διεθνές Αεροδρόμιο “Ελευθέριος Βενιζέλος”, με το οποίο συνδέεται μέσω της Λεωφόρου Βάρης - Κορωπίου.

Διοικητικά η Μαρίνα Αλίου καθορίστηκε και προκύπτει από το από 6.11.1990 Π.Δ. περί «έγκρισης τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου στην εκτός σχεδίου περιοχή του Δήμου Αλίου, για τον καθορισμό χώρων και όρων και περιορισμών δόμησης αυτών προς εξυπηρέτηση της μαρίνας του Ε.Ο.Τ.» (Φ.Ε.Κ. 655/Δ'/22.11.1990).

Ο Δήμος Αλίου, στα όρια του οποίου βρίσκεται η Μαρίνα Αλίου, υπάγεται στην Περιφερειακή Ενότητα Νοτίου Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής και έχει έδρα το Καλαμάκι. Σημειώνεται ότι ο Δήμος Αλίου δεν έχει διαφοροποιηθεί ως προς τα όρια του μετά την εφαρμογή της πρόσφατης νέας διοικητικής διαίρεσης (Πρόγραμμα “Καλλικράτης”). Ο Δήμος Αλίου συνορεύει προς τα βόρεια με το Δήμο Παλαιού Φαλήρου και προς τα νότια με το Δήμο Ελληνικού –Αργυρούπολης (βλ. Σχήμα Δ-1).



Σχήμα Δ-1: Θέση Μαρinas Αλίμου και όρια Δήμων ευρύτερης περιοχής

Δ.1.1. Οριοθέτηση περιοχής Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου

Στα πλαίσια επαναχωροθέτησης της Μαρinas Αλίμου και σύνταξης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου αυτής καθορίστηκαν τα όρια της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης της μαρίνας, λαμβάνοντας υπ' όψη αφ' ενός το ιδιοκτησιακό καθεστώς στην περιοχή και αφ' ετέρου τις πρόσφατες διαμορφώσεις και υποδομές στην άμεση περιοχή (π.χ. την τροχιολωρίδα του τραμ). Τα όρια της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης της Μαρinas Αλίμου παρουσιάζονται στο Σχήμα 3 του Παραρτήματος II.

Οριοθέτηση θαλάσσιας ζώνης

Τα όρια της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας τέθηκαν κατ' εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας (Ν. 2160/93 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει) και λαμβάνοντας υπ' όψη τις γειτονικές υποδομές / χρήσεις (παραλιακό κρηπίδωμα παραλίας Ζέφυρος, εκβολή ρέματος Πικροδάφνης).



Οριοθέτηση χερσαίας ζώνης

Τα όρια της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που σημειώνονται με τα στοιχεία ΑΒΓΔΕΖΗΘΙΚΛΜΝΞΟΠΡΣΤΥΦΧΨΩΑ1Β1Γ1Δ1Ε1Ζ1Η1Θ1Ι1Κ1Λ1Μ1Ν1Ξ1Ο1Π1Ρ1Σ1Τ1Υ1Φ1 στο Σχήμα 3 του Παραρτήματος ΙΙ τέθηκαν σύμφωνα με τα παρακάτω:

- Στο τμήμα ΑΒΓΔ, το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στα όρια του Τουριστικού Δημόσιου Κτήματος (ΦΕΚ 73/Α/27.3.1981), η διοίκηση και διαχείριση του οποίου έχει ανατεθεί στον ΕΟΤ (ΦΕΚ 253/Β/4.5.1981).
- Στο τμήμα ΔΕΖΗΘΙΚΛ, το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στο νότιο όριο της τροχιολωρίδας του τραμ.
- Στο τμήμα ΛΜΝΞΟΠΡ, το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στο νότιο όριο της υφιστάμενης οδού πρόσβασης στη Μαρίνα Αλίου,
- Στο τμήμα ΡΣΤΥΦΧΨΩΑ1Β1Γ1Δ1Ε1Ζ1Η1Θ1Ι1Κ1Λ1Μ1Ν1Ξ1Ο1Π1Ρ1Σ1, το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στα υφιστάμενα κρηπιδώματα της Μαρίνας Αλίου.
- Στο τμήμα Σ1Τ1Υ1Φ1Α, το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στη σημερινή ακτογραμμή

Σημειώνεται ότι εντός της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αλίου, οι οριογραμμές αιγιαλού και παραλίας έχουν καθοριστεί με την υπ' αριθμ. 600143/27.2.1979 Απόφαση Νομάρχη Αττικής (ΦΕΚ 193/Δ'/29.3.1979).

Δ.2. Υφιστάμενη κατάσταση

Δ.2.1 Υφιστάμενες υποδομές

Η Μαρίνα Αλίου είναι η μεγαλύτερη – από άποψη αριθμού διατιθέμενων θέσεων ελλιμενισμού – μαρίνα της Χώρας, προσφέροντας περί τις 1.100 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής διαφόρων μεγεθών.

Η πρόσδεση των σκαφών γίνεται, κατά κύριο λόγο, σε προβλήτες, σταθερούς και πλωτούς, στα παραλιακά κρηπιδώματα και στην εσωτερική πλευρά του προσήνεμου και του υπήνεμου μώλου. Οι προβλήτες και τα κρηπιδώματα είναι, στην πλειονότητά τους, εξοπλισμένα με δέστρες, κρίκους και πυργίσκους παροχών (ηλεκτρικό ρεύμα, νερό) στα σκάφη.



Στη χερσαία ζώνη της Μαρίνας, η οποία αναπτύσσεται περιμετρικά από την λιμενολεκάνη, έχουν αναπτυχθεί διάφορες δραστηριότητες, είτε άμεσα συνδεδεμένες με την λειτουργία της Μαρίνας είτε όχι.

Στη βόρεια-βορειοδυτική πλευρά της μαρίνας ο χερσαίος χώρος διατίθεται για απόθεση/συντήρηση σκαφών. Ο χώρος αυτός είναι πρόχειρα διαμορφωμένος και χωρίς οιαδήποτε οργάνωση, με συνέπεια την περιβαλλοντική υποβάθμισή του. Η ανέλκυση/καθέλκυση των σκαφών γίνεται με ελαστικοφόρους γερανούς (ιδιωτών που καλούνται προς τούτο από τους ιδιοκτήτες των σκαφών), δεδομένου ότι η μαρίνα δεν διαθέτει κατάλληλο μηχάνημα (τύπου travelift) και την ανάλογη νηοδόχο. Η μαρίνα δεν διαθέτει ούτε τη στοιχειώδη ράμπα για την ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών.

Στην ίδια παραπάνω περιοχή υπάρχουν πρόχειρες εγκαταστάσεις (τροχόσπιτα, λυόμενα, κοντέινερ) στα οποία στεγάζονται γραφεία των εταιριών ενοικίασης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής (chartering), επισκευαστών σκαφών, παρόχων άλλων υπηρεσιών, καντίνες, κλπ.

Ο κύριος χερσαίος χώρος της μαρίνας αναπτύσσεται κατά μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος και σε αυτόν έχουν κατασκευαστεί, κατά καιρούς, διάφορα κτίρια και έχουν αναπτυχθεί ποικίλες δραστηριότητες. Στη ζώνη αυτή, εκτός από τις προαναφερθείσες πρόχειρες εγκαταστάσεις (τροχόσπιτα, λυόμενα, κοντέινερ), υπάρχει ένας σταθμός καυσίμων (παραχωρημένος σε ιδιώτη), ένα κέντρο διασκέδασης και ένα μεγάλης κλίμακας εστιατόριο - αναψυκτήριο (σε μισθωμένο σε ιδιώτη χώρο), ένας χώρος παραχωρημένος στον Δήμο Αλίμου στον οποίο έχει κατασκευαστεί κολυμβητήριο ολυμπιακών διαστάσεων και μεγάλης κλίμακας καφετέρια, χώροι στάθμευσης, χώροι πρασίνου, υποσταθμοί και μηχανοστάσια, αλλά και εκτεταμένοι ανεκμετάλλετοι χερσαίοι χώροι. Ειδικά σε ότι αφορά στον χώρο που έχει παραχωρηθεί στο Δήμο Αλίμου και φιλοξενεί το δημοτικό κολυμβητήριο, αξίζει να σημειωθεί ότι η υφιστάμενη περίφραξη του, σε συνδυασμό με την μεγάλη έκταση που καταλαμβάνει στο μέσο του κεντρικού τμήματος της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, έχει ως αποτέλεσμα να «τεμαχίζει» τη χερσαία ζώνη στη μέση με συνέπεια να καθίσταται ιδιαίτερα προβληματική η κυκλοφορία και γενικότερα η επικοινωνία μεταξύ των επί μέρους τμημάτων της μαρίνας. Επιπροσθέτως, η πρόσβαση των οχημάτων στο χώρο του κολυμβητηρίου γίνεται υποχρεωτικά μέσω του οδικού δικτύου της μαρίνας επιβαρύνοντας σημαντικά την κυκλοφορία στο εσωτερικό της μαρίνας.

Στο κέντρο περίπου της μαρίνας υπάρχει ένα ισόγειο κτίριο στο οποίο στεγάζεται η Διοίκηση της μαρίνας, το Λιμενικό Φυλάκιο κλπ. Στο νότιο άκρο του παρά την Λεωφόρου Ποσειδώνος χερσαίου χώρου υπάρχουν τα γραφεία διοίκησης και το εντευκτήριο του Ναυτικού Ομίλου Καλαμακίου (Ν.Ο.Κ.). Σημειώνεται μάλιστα ότι η λειτουργία αλλά και η ίδια η παρουσία των



κτιρίων του Ν.Ο.Κ. στην θέση αυτή και σε απόσταση από το χερσαίο και θαλάσσιο χώρο που έχει παραχωρηθεί στο Ν.Ο.Κ. για την ανάπτυξη των ναυταθλητικών δραστηριοτήτων του, όπως αναφέρεται στη συνέχεια, επιβαρύνουν κυκλοφοριακά τη νότια είσοδο της μαρίνας.

Στη χερσαία ζώνη και παράλληλα προς τη Λεωφόρο Ποσειδώνος διέρχονται οι γραμμές του τραμ. Επίσης προς τη Λεωφόρο Ποσειδώνος (από τη βόρεια μέχρι τη νότια είσοδο της μαρίνας) υπάρχει περίφραξη που την απομονώνει από την γύρω περιοχή.

Στη νότια πλευρά της μαρίνας και κοντά στη ρίζα του προσήνεμου μώλου έχει παραχωρηθεί στον Ν.Ο.Κ., χερσαίος χώρος και τμήμα θαλάσσιου χώρου για την εξυπηρέτηση των μελών του Ομίλου. Στον χώρο αυτό γίνεται απόθεση σκαφών στην ξηρά, υπάρχουν γήπεδα αθλοπαιδιών, καθώς και μία ράμπα για την ανέλκυση/καθέλκυση των σκαφών του Ομίλου. Στον ίδιο χώρο ελλιμενίζεται και μικρός αριθμός αλιευτικών σκαφών, στους ιδιοκτήτες των οποίων έχει παραχωρηθεί (ονομαστικά) το σχετικό δικαίωμα ελλιμενισμού.

Η Μαρίνα Αλίμου δεν παρέχει σήμερα στα ελλιμενιζόμενα σκάφη και στους επισκέπτες της υπηρεσίες ανάλογης ποιότητας και επιπέδου με τις προσδοκώμενες για τη μεγαλύτερη μαρίνα της Χώρας, σε ένα από τα καλύτερα σημεία του θαλασσίου μετώπου της Αττικής. Αντιθέτως εμφανίζει σοβαρότατες ελλείψεις και σε πολλές από τις λειτουργίες της κυριαρχεί η προχειρότητα και η κακή οργάνωση. Αποτελεί δε σε μεγάλο βαθμό αιτία δυσφήμισης της Χώρας στον τομέα της υποδοχής και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, ειδικά αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό που εξυπηρετεί αφορά σε ενοικιαζόμενα σκάφη αναψυχής (μεγαλύτερο του 70%), κάτι το οποίο συνεπάγεται μεγάλο αριθμό επισκεπτών, τόσο ελλήνων όσο και αλλοδαπών, που ενοικιάζουν σκάφη αναψυχής για τις διακοπές τους στα ελληνικά νησιά.

Ενδεικτικά αναφέρονται μερικά από τα βασικότερα λειτουργικά προβλήματα και ελλείψεις της μαρίνας:

- Κακή οργάνωση του θαλάσσιου χώρου με κύριο πρόβλημα τη μη ορθολογική αξιοποίηση της λιμενολεκάνης και την έλλειψη/κακή κατάσταση μόνιμων αγκυροβολίων (ρεμέτζων).
- Σοβαρές φθορές των πυργίσκων παροχών (ηλεκτρικό, νερό), οι περισσότεροι από τους οποίους είναι εκτός λειτουργίας.
- Έλλειψη σταθμού καυσίμων και παραλαβής λυμάτων και ελαιωδών καταλοίπων των σκαφών.
- Σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στις δύο εισόδους της μαρίνας.
- Έλλειψη αναγκαίων για τη λειτουργία της μαρίνας κτιριακών εγκαταστάσεων.
- Ανεκμετάλλετος και ανοργάνωτος χερσαίος χώρος.



- Αυθαίρετες πρόχειρες κατασκευές και καταλήψεις (κοντέινερ, τροχόσπιτα κλπ.).
- Κίνηση οχημάτων στους μόνιμους προβλήτες χωρίς έλεγχο και περιορισμούς.
- Έλλειψη σύγχρονων συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας.
- Ανεπαρκής συντήρηση των λιμενικών και χερσαίων έργων με συνέπεια τις αστοχίες και την κακή αισθητική του χώρου.
- Έλλειψη σύγχρονης υποδομής ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών.
- Πρόχειρη διαμόρφωση του χώρου χερσαίας απόθεσης/συντήρησης των σκαφών, με συνέπεια την περιβαλλοντική υποβάθμιση.
- Ασύμβατες οχλούσες χρήσεις στη χερσαία ζώνη της μαρίνας (κέντρα διασκέδασης).

Δ.2.2. Υφιστάμενη Κίνηση

Στον Πίνακα Δ.1 αποτυπώνεται, με βάση τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία, η κίνηση της Μαρίνας Αλίμου για τα έτη 2011 και 2012. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει πως για τα διερχόμενα σκάφη, το συντριπτικό ποσοστό (της τάξης του 95% για το 2011 και του 85% για το 2012) αφορά σε κατηγορίες έως 18m, ενώ για τα μόνιμα σκάφη τα ποσοστά είναι μικρότερα δεδομένου ότι υφίσταται ένα αρκετά σημαντικό ποσοστό και μεγαλύτερων σε μήκος σκαφών τα οποία δένουν στη Μαρίνα καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Πίνακας Δ-1: Συγκεντρωτική κίνηση Μαρίνας Αλίμου για τα έτη 2011 και 2012

Α/Α	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΚΑΦΩΝ/ ΑΡΙΘΜΟΣ	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ		ΜΟΝΙΜΑ	
		2011	2012	2011	2012
1	I (<10 μ.)	190	151	117	104
2	II (10 - 12 μ.)	318	289	222	191
3	III (12 - 15 μ.)	555	517	336	308
4	IV (15 - 18 μ.)	116	109	156	153
5	V (18 - 20 μ.)	23	29	53	52
6	VI (20 - 25 μ.)	14	12	44	42
7	VII (25 - 30 μ.)	5	7	20	16
8	VIII (30 - 35 μ.)	4	3	14	15
9	IX (35 - 40 μ.)	0	0	2	2
10	X (40 - 45 μ.)	2	1	0	1
	ΣΥΝΟΛΟ ΣΚΑΦΩΝ:	1227	1118	964	884



Όσον αφορά στη σημερινή κατάσταση (2013), από τα στοιχεία του Πίνακα Δ.2. προκύπτει πως το μεγαλύτερο ποσοστό ενοικιαζόμενων σκαφών αφορά σε κατηγορίες έως 18m, σε ποσοστό περίπου 90% και αφορούν κυρίως σε επαγγελματικά σκάφη.

Πίνακας Δ-3: Ελλιμενισμός σκαφών στη Μαρίνα Αλίου το 2013

Α/Α	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ / ΑΡΙΘΜΟΣ	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ Ι.Χ.	ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ	ΜΟΝΙΜΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ	ΜΟΝΙΜΑ Ι.Χ.	ΣΥΝΟΛΟ ΜΟΝΙΜΩΝ	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)
1	I (<10 μ.)	20	74	94	32	53	85	179	0.16
2	II (10 - 12 μ.)	67	11	78	144	11	155	233	0.21
3	III (12 - 15 μ.)	143	9	152	239	12	251	403	0.37
4	IV (15 - 18 μ.)	27	4	31	112	18	130	161	0.15
5	V (18 - 20 μ.)	7	3	10	30	9	39	49	0.04
6	VI (20 - 25 μ.)	3	1	4	13	15	28	32	0.03
7	VII (25 - 30 μ.)	5	0	5	9	3	12	17	0.02
8	VIII (30 - 35 μ.)	4	0	4	9	1	10	14	0.01
9	IX (35 - 40 μ.)	0	0	0	1	0	1	1	0
10	X (40 - 45 μ.)	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΣΚΑΦΩΝ:	276	102	378	589	122	711	1089	

Δεδομένης της φύσης της πελατείας της Μαρίνας (επαγγελματικά ενοικιαζόμενα σκάφη στην πλειονότητα τους), στη Μαρίνα δημιουργείται πολύ αυξημένη κίνηση επιβατών κυρίως κατά τα Σαββατοκύριακα της θερινής περιόδου. Πρόκειται για τους πελάτες που ενοικιάζουν επαγγελματικά σκάφη, με πλήρωμα ή όχι, και οι οποίοι είτε επιστρέφουν από κρουαζιέρα και παραδίδουν το σκάφος είτε επιβιβάζονται για να αρχίσουν κρουαζιέρα. Επιπλέον, κίνηση δημιουργείται και από τους εργαζομένους που σχετίζονται με τα επαγγελματικά σκάφη. Κατά τις μετριότερες εκτιμήσεις, την περίοδο αιχμής (μέσα Ιουνίου-μέσα Σεπτεμβρίου) τα Σαββατοκύριακα η κίνηση φθάνει και τα 7.000 άτομα. Την λοιπή τουριστική περίοδο (αρχές Μαΐου-μέσα Ιουνίου και μέσα Σεπτεμβρίου-τέλος Οκτωβρίου) ο αριθμός αυτός κυμαίνεται από 4.000 έως 5.000 άτομα.

Δ.3. Αναλυτική περιγραφή Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου

Η θαλάσσια ζώνη της Μαρίνας Αλίου έχει συνολική επιφάνεια 428 στρεμμάτων περίπου και περιλαμβάνει θαλάσσιο χώρο ελλιμενισμού των σκαφών αναψυχής (λιμενολεκάνη) επιφάνειας 240 στρεμμάτων και ωφέλιμου βάθους από -3,0 έως -8,0 m. Η λιμενολεκάνη οριοθετείται από τα παραλιακά κρηπιδώματα, τον προσήνεμο και τον υπήνεμο μώλο. Η είσοδος σε αυτή γίνεται μέσω του διαύλου που διαμορφώνεται μεταξύ του προσήνεμου και του υπήνεμου μώλου. Στο νότιο τμήμα της λιμενολεκάνης προβλέπεται χώρος για τον



ελλιμενισμό των σκαφών του Ναυτικού Ομίλου Καλαμακίου (Ν.Ο.Κ.), καθώς και χώρος για τον ελλιμενισμό μικρού αριθμού αλιευτικών σκαφών.

Η χερσαία ζώνη της μαρίνας, συνολικής επιφάνειας 210 στρεμμάτων περίπου, εκτείνεται μεταξύ της εκβολής του ρέματος Πικροδάφνης στα βόρεια, την τροχιολωρίδα του τραμ και την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος προς τα ανατολικά και τη παραλία «Ζέφυρος» του Δήμου Αλίμου στα νότια. Η πρόσβαση στη χερσαία ζώνη γίνεται από δύο εισόδους (μία στο βόρειο και μία στο νότιο άκρο της), μέσω της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος.

Με την προβλεπόμενη αναδιάταξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, διακρίνονται σε αυτή πέντε (5) ζώνες χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Η χρήση μίας εξ αυτών των ζωνών έχει παραχωρηθεί στο Ν.Ο.Κ. για ναυταθλητικές εγκαταστάσεις. Η μέγιστη επιτρεπόμενη εκμετάλλευση στο σύνολο των ζωνών αυτών ανέρχεται σε 18.520 m² και περιλαμβάνει χρήσεις σχετικές με τη λειτουργία της μαρίνας (όπως κτίριο διοίκησης, πύργο ελέγχου, καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, super market, αποθηκευτικούς χώρους, χώρους υγιεινής, γραφεία κλπ.), χρήσεις αναψυχής και εστίασης, καθώς και εμπορικές χρήσεις (όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώρους αναψυχής, αθλητικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχείο, εκθεσιακό - συνεδριακό κέντρο, εμπορικά καταστήματα κλπ.). Επίσης, προβλέπεται χώρος χερσαίας απόθεσης σκαφών με προβλέψεις για την αναγκαία κτιριακή υποδομή. Οι ζώνες της μαρίνας περιλαμβάνουν ακόμη διαμορφωμένες υπαίθριες εγκαταστάσεις, πεζοδρόμους, χώρους στάθμευσης και χώρους αστικού πρασίνου.

Η οδική κυκλοφορία στο εσωτερικό της μαρίνας διασφαλίζεται από ένα κύριο οδικό άξονα που διασχίζει τη χερσαία ζώνη της μαρίνας από τον υπήνεμο έως τον προσήνεμο μώλο. Ακόμη, προβλέπεται η διαμόρφωση ειδικών εισόδων στη μαρίνα για τους πεζούς, οι οποίες συνδυάζονται με άνετες ζώνες κυκλοφορίας πεζών στο εσωτερικό της μαρίνας, ενώ προβλέπεται και η διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου σε όλο το μήκος της χερσαίας ζώνης, παρά τη λωρίδα του τραμ.

Η προτεινόμενη χωροταξική οργάνωση της Μαρίνας Αλίμου σύμφωνα με το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο παρουσιάζεται στο συνημμένο Σχέδιο 365-ΣΜΠΕ-1.

Δ.3.1 Θαλάσσια Ζώνη

Η λιμενολεκάνη της Μαρίνας Αλίμου έχει επιφάνεια 240 στρεμμάτων περίπου και οριοθετείται προς νότο από τον προσήνεμο μώλο, προς νοτιοδυτικά από τον υπήνεμο μώλο και προς



δυτικά, βόρεια και ανατολικά από τα παραλιακά κρηπιδώματα (βλ. συνημμένο Σχέδιο 365-ΣΜΠΕ-1).

Ο προσήνεμος μώλος, έχει κεκαμένο σχήμα και συνολικό μήκος 700m περίπου και προστατεύει τη λιμενολεκάνη έναντι των κυματισμών του νότιου-νοτιοανατολικού τομέα. Πρόκειται για λιμενικό έργο με κατακόρυφα μέτωπα, εσωτερικά και εξωτερικά, το οποίο φέρει και τοίχο προστασίας για να μην υπερπηδάται από τους κυματισμούς. Για την απόσβεση των κυματισμών έχουν τοποθετηθεί στην εξωτερική πλευρά του μώλου φυσικοί ογκόλιθοι (πρανές). Κατά τόπους η θωράκιση αυτή έχει αποδιοργανωθεί ή και παρασυρθεί στο σύνολό της και το κατακόρυφο μέτωπο είναι εκτεθειμένο απ' ευθείας στους προσπίπτοντες κυματισμούς. Στην εσωτερική πλευρά του μώλου και σε μήκος περί τα 250m από το ακρομώλιο προς τη ρίζα του, έχουν επίσης τοποθετηθεί φυσικοί ογκόλιθοι (όχι οργανωμένα) για την απόσβεση των βορειοδυτικών κυματισμών αλλά και των από ανάκλαση κυματισμών που δημιουργούνται στο δίαυλο εισόδου στη μαρίνα. Ο προσήνεμος μώλος είναι βατός από πεζούς και οχήματα, τα οποία φθάνουν μέχρι το ακρομώλιό του, όπου υπάρχει διαπλάτυνση και μπορούν εκεί να κάνουν αναστροφή. Στην εσωτερική πλευρά του μώλου πρυμνοδετούν μεγάλα σκάφη αναψυχής, μήκους άνω των 25m.

Ο υπήνεμος μώλος, έχει ευθύγραμμο σχήμα και μήκος 290m περίπου και προστατεύει τη λιμενολεκάνη έναντι των κυματισμών του νοτιοδυτικού-δυτικού τομέα. Πρόκειται για λιμενικό έργο με κατακόρυφα μέτωπα, εσωτερικά και εξωτερικά, το οποίο φέρει και τοίχο προστασίας για την αποφυγή υπερπήδησης. Για την απόσβεση των κυματισμών έχουν τοποθετηθεί στην εξωτερική πλευρά του μώλου φυσικοί ογκόλιθοι (πρανές), οι οποίοι είναι γενικά σε καλή κατάσταση, εκτός από τη ρίζα του όπου έχουν μερικώς αποδιοργανωθεί. Ο μώλος είναι βατός από πεζούς και οχήματα, τα οποία φθάνουν μέχρι το ακρομώλιό του, όπου υπάρχει διαπλάτυνση και μπορούν εκεί να κάνουν αναστροφή. Στην εσωτερική πλευρά του μώλου πρυμνοδετούν μεγάλα σκάφη αναψυχής, μήκους άνω των 20m.

Περιμετρικά της λιμενολεκάνης αναπτύσσονται τα παραλιακά κρηπιδώματα της Μαρίνας, ενώ κάθετα σε αυτά έχουν κατασκευαστεί σταθεροί προβλήτες. Σε αυτούς τους προβλήτες γίνεται, κατά κύριο λόγο, η πρόσδεση των σκαφών αναψυχής. Πιο συγκεκριμένα, στη βορειοδυτική πλευρά της λιμενολεκάνης υπάρχουν παραλιακά κρηπιδώματα συνολικού μήκους 555m, κάθετα στα οποία υπάρχουν οι σταθεροί προβλήτες ΠΡ.1, ΠΡ.2, ΠΡ.3 και ΠΡ.4, μήκους 160m, 160m, 160m και 100m αντίστοιχα. Στη βορειοανατολική πλευρά της λιμενολεκάνης υπάρχουν παραλιακά κρηπιδώματα συνολικού μήκους 885m, κάθετα στα οποία υπάρχουν ο σταθερός προβλήτης ΠΡ.5 μήκους 55m, καθώς και οι προβλήτες ΠΡ.6, ΠΡ.7, ΠΡ.8 και ΠΡ.9, μήκους 180m ο καθένας.



Στο νοτιοανατολικό άκρο της λιμενολεκάνης ένα τμήμα του θαλάσσιου χώρου έχει παραχωρηθεί στο Ναυτικό Όμιλο Καλαμακίου (Ν.Ο.Κ.). Αυτό προβλέπεται και στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο να διατηρηθεί προς χρήση από τον Ν.Ο.Κ.. Πρόκειται για κρηπιδώματα συνολικού μήκους 400m περίπου στη θαλάσσια περιοχή στα ανατολικά του προβλήτα ΠΡ.9, καθώς και στη βόρεια πλευρά του χερσαίου χώρου του Ν.Ο.Κ.

Στην ίδια περιοχή, δηλαδή στη ρίζα του προσήνεμου μώλου, προβλέπεται ο ελλιμενισμός μικρού αριθμού αλιευτικών σκαφών, στους ιδιοκτήτες των οποίων έχει δοθεί – ονομαστικά – το δικαίωμα ελλιμενισμού μέσα στη Μαρίνα Αλίμου.

Η χερσαία ζώνη της Μαρίνας στη βόρεια-βορειδυτική πλευρά της προστατεύεται περιμετρικά από λιθορριπές και φυσικούς ογκολίθους, ενώ προς νοτιοδυτικά υπάρχει και υπερυψωμένος τοίχος για την αποφυγή υπερπήδησης των κυματισμών. Η ανέλκυση/καθέλκυση των σκαφών γίνεται σήμερα με κινητούς γερανούς, καθώς η Μαρίνα στερείται σχετικών υποδομών (ράμπα ή/και νηοδόχος για λειτουργία μηχανήματος τύπου travelift). Για την επίλυση αυτού του προβλήματος προβλέπεται, πλησίον της ρίζας του υπήνεμου μώλου, η κατασκευή ράμπας ανέλκυσης/καθέλκυσης, καθώς και νηοδόχου για travelift.

Στην Μαρίνα δεν υπάρχει σταθμός καυσίμων για τον ανεφοδιασμό των σκαφών. Για το λόγο αυτό προβλέπεται η διαπλάτυνση του ακρομωλίου του υπήνεμου μώλου, όπου θα μπορεί μελλοντικά να κατασκευαστεί ο σταθμός καυσίμων, καθώς και οι εγκαταστάσεις παραλαβής λυμάτων και ελαιωδών καταλοίπων των σκαφών.

Τέλος, είναι δυνατόν μελλοντικά να εγκατασταθούν στη θαλάσσια ζώνη της μαρίνας πλωτοί προβλήτες, αφενός σε αντικατάσταση των υφισταμένων σήμερα πεταλαιωμένων και αφετέρου σε νέες θέσεις, ανάμεσα στους σταθερούς προβλήτες για την αύξηση του αριθμού των προσφερομένων θέσεων ελλιμενισμού.

Δ.3.2 Χερσαία Ζώνη

Η χερσαία ζώνη της Μαρίνας Αλίμου, συνολικής επιφάνειας 209,816 στρεμμάτων, εκτείνεται μεταξύ της εκβολής του ρέματος Πικροδάφνης στα βόρεια, της τροχιολωρίδας του τραμ και της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος προς τα ανατολικά και της παραλίας «Ζέφυρος» του Δήμου Αλίμου στα νότια. Η χερσαία ζώνη οριοθετείται προς την πλευρά της θάλασσας από τα υφιστάμενα κρηπιδώματα, τον προσήνεμο και τον υπήνεμο μώλο της μαρίνας.



Δ.3.2.1. *Κύρια στοιχεία χωρικής ανάπτυξης και λειτουργίας χερσαίας ζώνης*

Η προτεινόμενη ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αλίου, βασιζόμενη στους προαναφερθέντες άξονες σχεδιασμού, προβλέπει τις ακόλουθες χωρικές και λειτουργικές ρυθμίσεις:

- Η οδική πρόσβαση στη μαρίνα εξασφαλίζεται από δύο κατάλληλα διαμορφωμένες εισόδους, μία στο βόρειο και μία στο νότιο άκρο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, οι οποίες βρίσκονται σε άμεση επικοινωνία με την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος. Το βασικό οδικό δίκτυο κυκλοφορίας οχημάτων της μαρίνας αποτελείται από ένα κύριο οδικό άξονα που οδεύει παράλληλα με τα παραλιακά κρηπιδώματα της μαρίνας (σε απόσταση όμως από αυτά) και τους οδικούς άξονες σύνδεσης των δύο εισόδων της μαρίνας με αυτόν. Ο κύριος αυτός οδικός άξονας εξασφαλίζει άμεση και ασφαλή πρόσβαση στο σύνολο των λιμενικών υποδομών της μαρίνας (στους προβλήτες και τον υπήνεμο και τον προσήνεμο μώλο), ενώ παράλληλα αποφεύγεται ο τεμαχισμός της χερσαίας ζώνης. Ειδικά στο νότιο τμήμα της μαρίνας, ο βασικός οδικός άξονας οδεύει παράλληλα με το νότιο όριο της χερσαίας ζώνης, προσφέροντας άμεση πρόσβαση στον προσήνεμο μώλο.
- Η πρόσβαση των πεζών στη μαρίνα είναι δυνατή κατ' αρχήν μέσω των δύο εισόδων της μαρίνας που προαναφέρθηκαν, οι οποίες αφ' ενός βρίσκονται στην εγγύτητα διαβάσεων με φωτεινό σηματοδότη επί της λεωφόρου Ποσειδώνος και αφ' ετέρου προσφέρουν ασφαλή διέλευση των γραμμών του τραμ. Επιπροσθέτως, στο όριο της μαρίνας και πλησίον των δύο στάσεων τραμ που βρίσκονται σε επαφή με αυτό, διαμορφώνονται είσοδοι μεγάλου πλάτους για την άνετη κυκλοφορία πεζών. Τα σημεία αυτά προσφέρουν ασφαλή διέλευση των γραμμών του τραμ λόγω των διαμορφώσεων των στάσεων, και επιπλέον βρίσκονται πλησίον διαβάσεων με φωτεινό σηματοδότη επί της λεωφόρου Ποσειδώνος. Οι είσοδοι αυτές οδηγούν σε πεζοδρόμους μεγάλου πλάτους, οι οποίοι διασχίζουν κάθετα τη χερσαία ζώνη της μαρίνας και εξασφαλίζουν την εύκολη και ασφαλή πρόσβαση των πεζών στο θαλάσσιο μέτωπο, επιτρέποντας με αυτό τον τρόπο την άμεση επικοινωνία των κατοίκων και επισκεπτών του Αλίου με τη θάλασσα.
- Στο εσωτερικό της μαρίνας διαμορφώνονται συνθήκες ασφαλούς και άνετης κυκλοφορίας ποδηλάτων, μέσω του ποδηλατοδρόμου που οδεύει κατά μήκος του βορειοανατολικού ορίου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και παράλληλα με την τροχιολωρίδα του τραμ. Στον ποδηλατόδρομο προβλέπεται και κυκλοφορία πεζών παράλληλα με αυτόν. Προς τα νότια, ο ποδηλατόδρομος χαράσσεται παράλληλα με τον βασικό οδικό άξονα της μαρίνας προκειμένου να συνδεθεί με τον υφιστάμενο παραλιακό ποδηλατόδρομο του Δήμου Αλίου, ενώ προς τα βόρεια θα συνδεθεί με την παραλιακή διαμόρφωση/πεζοδρόμηση του Δήμου Παλαιού Φαλήρου.



Οι προβλεπόμενες παραπάνω διαμορφώσεις της κυκλοφορίας στο εσωτερικό της μαρίνας, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη ανάπτυξη της θαλάσσιας ζώνης, δημιουργούν «περιοχές» με διακριτές χρήσεις και λειτουργίες, όπως αυτές παρουσιάζονται στη συνέχεια.

- Στο βορειοδυτικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προβλέπεται κατά κύριο λόγο η ανάπτυξη χρήσεων σχετικών με τη διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας, καθώς και με την χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών. Οι χρήσεις αυτές αφορούν στην υποστήριξη της άρτιας λειτουργίας της μαρίνας και στη διασφάλιση της ποιοτικής εξυπηρέτησης των πελατών της, δηλαδή των επιβαινόντων στα ελλιμενιζόμενα σκάφη, καθώς και των ιδιοκτητών αυτών. Αναφορικά με τις χρήσεις και λειτουργίες που σχετίζονται με την χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών, αυτές είναι ιδιαίτερης σημασίας για την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της μαρίνας σχετικά με την ετήσια συντήρηση των σκαφών τους.

Η ανάπτυξη των χρήσεων αυτών στο σχετικά «απομονωμένο» από την υπόλοιπη χερσαία ζώνη, αλλά και από την ευρύτερη αστική περιοχή, τμήμα της μαρίνας, συνάδει απόλυτα με τις λειτουργίες στις οποίες αφορούν (ειδικά τις χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών), καθώς αυτές αφ' ενός πρέπει να είναι σε άμεση και λειτουργική επαφή με τον θαλάσσιο χώρο της μαρίνας και τις προβλεπόμενες υποδομές ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών και αφ' ετέρου να είναι όσο το δυνατόν πιο απομακρυσμένες από τις περιοχές πρόσβασης και κυκλοφορίας κοινού.

- Στο κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που είναι σε άμεση γειτνίαση με τον πολεοδομικό ιστό της πόλης του Αλίου και εκτείνεται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, προβλέπεται, κατά κύριο λόγο, η ανάπτυξη χρήσεων τουρισμού και αναψυχής και δευτερευόντως χρήσεων σχετικών με τη διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας. Οι χρήσεις τουρισμού και αναψυχής αποτελούν το υπόβαθρο για τη δημιουργία ενός παράκτιου πόλου αναψυχής, ικανού να προσελκύσει επισκέπτες από την ευρύτερη περιοχή και να αποτελέσει φυσική και λειτουργική διέξοδο της πόλης του Αλίου προς τη θάλασσα. Η χωροθέτηση των χρήσεων αυτών στο κεντρικό τμήμα της μαρίνας είναι καθοριστικής σημασίας όχι μόνο γιατί διασφαλίζει την ανεμπόδιστη επικοινωνία της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο, αλλά και για την άρτια λειτουργία της μαρίνας σε ότι αφορά στην εξυπηρέτηση των πελατών της.

Η ανάπτυξη χρήσεων σχετικών με τη διοίκηση και τη λειτουργία της μαρίνας στην περιοχή αυτή, είναι συμπληρωματική αυτής που προβλέπεται στο βορειοδυτικό τμήμα της χερσαίας ζώνης. Η ανάγκη δημιουργίας δύο πόλων ανάπτυξης χρήσεων διοίκησης και λειτουργίας σε κεντροβαρικά σημεία επιβάλλεται από την μεγάλη έκταση και τη διάταξη της μαρίνας σε ό,τι αφορά στη θαλάσσια ζώνη (η οποία εξυπηρετεί πολύ μεγάλο αριθμό



σκαφών), αλλά και στη χερσαία ζώνη (επιμήκης ζώνη εκτεινόμενη σε σημαντικό μήκος θαλασσίου μετώπου).

Επισημαίνεται ότι η επιτυχής ανάπτυξη του κεντρικού αυτού τμήματος της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προβλέπει την μετεγκατάσταση του κολυμβητηρίου του Δήμου Αλίμου (που όπως προαναφέρθηκε καταλαμβάνει και αποκλείει κεντρικό χώρο εντός της χερσαίας ζώνης). Η μετεγκατάσταση αυτή που αποτελεί αναγκαία δράση για τη εύρυθμη λειτουργία και βιώσιμη ανάπτυξη της Μαρίνας Αλίμου, θα γίνει με τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο κεφάλαιο Η.

- Τέλος, στο νοτιοδυτικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προβλέπεται η συγκεντρωμένη ανάπτυξη των ναυαθλητικών δραστηριοτήτων του Ναυτικού Ομίλου Καλαμακίου (Ν.Ο.Κ.). Το τμήμα αυτό της χερσαίας ζώνης προσφέρεται για την ανάπτυξη ναυαθλητικών δραστηριοτήτων, καθώς είναι φυσικά διαχωρισμένο από την υπόλοιπη χερσαία και θαλάσσια ζώνη της μαρίνας, με συνέπεια να αποφεύγεται στο μέγιστο βαθμό η εμπλοκή των δραστηριοτήτων της μαρίνας με αυτές του Ομίλου.

Επισημαίνεται ότι οι προαναφερθείσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο εσωτερικό της μαρίνας επιτρέπουν αφ' ενός την ασφαλή και άνετη κυκλοφορία οχημάτων για την εξυπηρέτηση των λειτουργιών της μαρίνας και αφ' ετέρου προσφέρουν ασφαλή κυκλοφορία των πεζών. Επίσης, διασφαλίζουν την άνετη πρόσβαση του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο και περιμετρικά στο κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης που χωροθετείται σε συνέχεια του αστικού ιστού προς τη θάλασσα και αφορά κατ' εξοχήν χρήσεις αναψυχής. Ακόμη, διασφαλίζεται η συνέχεια της παραλιακής ζώνης περιπάτου/ποδηλατοδρόμου του Δήμου Αλίμου που εκτείνεται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου της παραλίας «Ζέφυρος» και προς βορρά στο εσωτερικό της μαρίνας.

Τέλος, η χωροθέτηση των δύο εισόδων της μαρίνας στο βόρειο και νότιο άκρο της χερσαίας ζώνης εξασφαλίζει την πρόσβαση οχημάτων στις διακριτές «περιοχές» χωρικής ανάπτυξης της χερσαίας ζώνης (βόρεια, κεντρική, νότια), χωρίς να απαιτείται η συστηματική διέλευση οχημάτων από το τμήμα του παραλιακού μετώπου που εκτείνεται κατά μήκος του κεντρικού τμήματος της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται η οδική κυκλοφορία στο τμήμα αυτό του βασικού οδικού άξονα να είναι ήπια και η είσοδος σε αυτό αυστηρά ελεγχόμενη. Με τη ρύθμιση αυτή επιτυγχάνεται η ασφαλής κυκλοφορία των πεζών επί του παραλιακού μετώπου και γενικότερα στο κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης και διαμορφώνονται οι συνθήκες για την ανάπτυξη ενός ενιαίου πόλου αναψυχής, χωρίς να επηρεάζεται αρνητικά η εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας.



Δ.3.2.2. Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης

Η χερσαία ζώνη της Μαρίνας Αλίου διαμορφώνεται σε ζώνες χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Συγκεκριμένα, προβλέπονται οι ακόλουθες πέντε ζώνες χρήσεων και λειτουργιών, οι οποίες αποτυπώνονται στο συνημμένο Σχέδιο 365-ΣΜΠΕ-1:

Ζώνη 1: Η ζώνη αυτή καταλαμβάνει το βορειοδυτικό τμήμα της μαρίνας και εκτείνεται από το ρέμα της Πικροδάφνης μέχρι τη ρίζα του υπήνεμου μώλου, όπου προβλέπεται η δημιουργία λιμενικών υποδομών (νηοδόχος, ράμπα) για την ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών. Η Ζώνη 1 αφορά σε χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών, διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας, καθώς και τουρισμού – αναψυχής. Στο βόρειο άκρο της Ζώνης 1 προβλέπεται χώρος έκτασης 2.300 τ.μ. για πρατήριο καυσίμων και πλυντήριο οχημάτων.

Ζώνη 2: Η ζώνη αυτή αφορά σε μία μικρή έκταση που βρίσκεται σε άμεση επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο στο βόρειο άκρο της λιμενολεκάνης της μαρίνας και αφορά αποκλειστικά σε χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας.

Ζώνη 3: Η ζώνη αυτή καταλαμβάνει το βορειοανατολικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που εκτείνεται μεταξύ της τροχιολωρίδας του τραμ και του παραλιακού μετώπου. Η Ζώνη 3 αφορά σε χρήσεις τουρισμού – αναψυχής, καθώς και διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας.

Ζώνη 4: Η ζώνη αυτή καταλαμβάνει το κεντρικό τμήμα της μαρίνας που οριοθετείται από τα κρηπιδώματα Η1Θ1Ι1Κ1 και τον εσωτερικό κύριο οδικό άξονα της μαρίνας. Η Ζώνη 4 αναπτύσσεται στο κέντρο και σε συνέχεια της Ζώνης 3 προς τη θάλασσα. Η Ζώνη 4 αφορά σε χρήσεις τουρισμού – αναψυχής που αφορούν αποκλειστικά στην εστίαση (εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώροι στάθμευσης).

Ζώνη 5: Η ζώνη αυτή καταλαμβάνει το νοτιοανατολικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που εκτείνεται μεταξύ του προσήνεμου μώλου και των κρηπιδωμάτων Ζ1Α1ΥΤ, όπου υφίστανται λιμενικές υποδομές (ράμπες) για την ανέλκυση/καθέλκυση μικρών σκαφών. Η Ζώνη 5 αφορά στις εγκαταστάσεις του Ν.Ο.Κ., οι οποίες περιλαμβάνουν τις αναγκαίες κτιριακές υποδομές (γραφεία διοίκησης, χώρο διδασκαλίας, βιβλιοθήκη, εντευκτήριο, καφέ/εστιατόριο, ιατρείο, χώρους υγιεινής, φυλάκιο, καθώς και υπόστεγα φύλαξης/αποθήκευσης/συντήρησης μικρών σκαφών) και υπαίθριες διαμορφώσεις, όπως χώρους παραμονής και προετοιμασίας των αθλητικών σκαφών και μικρά γήπεδα αθλοπαιδιών.



Ο προσδιορισμός των κατηγοριών των επιτρεπόμενων χρήσεων, καθώς και οι όροι και περιορισμοί δόμησης για κάθε ζώνη χρήσεων και λειτουργιών δίνονται στις παραγράφους Δ.3.2.3 και Δ.3.2.4 που ακολουθούν.

Δ.3.2.3. Χρήσεις γης χερσαίας ζώνης

Η προτεινόμενη ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αλίμου περιλαμβάνει τις ακόλουθες βασικές κατηγορίες χρήσεων γης:

- διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας,
- χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών,
- τουρισμός – αναψυχή,
- ηλεκτρομηχανολογικές (Η/Μ) εγκαταστάσεις της μαρίνας, και
- αστικό πράσινο.

Οι κατηγορίες αυτές χρήσεων γης συνάδουν απόλυτα με τον χαρακτήρα της Μαρίνας Αλίμου και ιδιαίτερα με τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζει στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής. Επιπροσθέτως, οι κατηγορίες χρήσεων που προτείνεται να αναπτυχθούν στη χερσαία ζώνη της μαρίνας συνάδουν με τη κεντροβαρική της θέση επί του παραλιακού μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας, καθώς και την άμεση γειτνίασή της με τον αστικό ιστό του Δήμου Αλίμου.

Οι κατηγορίες αυτές των επιτρεπόμενων χρήσεων γης προσδιορίζονται ως ακολούθως:

Οι χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν:

- Κτίρια διοίκησης, συμπεριλαμβανομένων γραφείων διοίκησης, λιμεναρχείου, τελωνείου, ιατρείου κλπ.
- Πύργο ελέγχου
- Φυλάκια εισόδου
- Καταστήματα παροχής υπηρεσιών
- Καταστήματα ναυτιλιακών ειδών
- Super market
- Χώρους υγιεινής, συμπεριλαμβανομένων WC, ντους, πλυντηρίων – στεγνωτήριων κλπ.
- Γραφεία
- Χώρους εξυπηρέτησης προσωπικού μαρίνας
- Αποθηκευτικούς χώρους
- Καταστήματα (εστίασης, εμπορικής χρήσης)
- Χώρους στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα)



- Κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας και την εξυπηρέτηση των χρηστών/πελατών της (επιβαίνοντες σε σκάφη, ιδιοκτήτες σκαφών κλπ.).

Οι χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν:

- Υπαίθριο χώρο χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών
- Υπόστεγο συντήρησης σκαφών
- Υπόστεγο φύλαξης σκαφών
- Εργαστήρια
- Γραφεία
- Αποθηκευτικούς χώρους
- Χώρους στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα)
- Πρατήριο καυσίμων – πλυντήριο οχημάτων
- Ελικοδρόμιο
- Κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών.

Οι χρήσεις τουρισμού – αναψυχής της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν:

- Αθλητικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων γυμναστηρίων, υπαίθριων και στεγασμένων αθλητικών εγκαταστάσεων, Sport's club, spa.
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Εμπορικά καταστήματα
- Καταστήματα παροχής υπηρεσιών
- Ξενοδοχεία – Ξενώνες
- Εκθεσιακούς - συνεδριακούς χώρους
- Χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων
- Ενυδρείο
- Παιδικές χαρές - παιδότοπους
- Χώρους συνάθροισης κοινού
- Χώρους στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα).

Οι Η/Μ εγκαταστάσεις της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν:

- Υποσταθμούς
- Αντλιοστάσια
- Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης
- Χώρους φύλαξης αντιρρυπαντικού εξοπλισμού
- Αποθηκευτικούς χώρους



- Κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη λειτουργία των Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων της μαρίνας.

Το αστικό πράσινο της μαρίνας, που εκφράζεται αφ' ενός μέσω των χαρακτηρισμένων χώρων πρασίνου, και αφ' ετέρου μέσω των όρων και περιορισμών δόμησης ως ελάχιστο ποσοστό πρασίνου, δύναται να περιλαμβάνει:

- Χαμηλό πράσινο
- Υψηλό πράσινο
- Υπαίθρια καθιστικά
- Μικρά σκίαστρα
- Διαδρομές περιπάτου και ποδηλάτου
- Παιδικές χαρές
- Υπαίθριους χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων μικρής κλίμακας
- Υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας
- Κτίρια στάθμευσης με κάλυψη της οροφής τους με πράσινο ώστε να προσφέρονται για περίπατο (σε σημεία που είναι δυνατή η αξιοποίηση υψομετρικής διαφοράς, ώστε να είναι υπόγεια από την πλευρά της παραλιακής λεωφόρου).

Δ.3.2.4. Όροι και περιορισμοί δόμησης χερσαίας ζώνης

Στον πίνακα της χωροταξικής οργάνωσης της μαρίνας που ακολουθεί (βλ. Πίνακα Δ.1) καθορίζονται οι όροι και περιορισμοί δόμησης για κάθε ζώνη χρήσης και λειτουργίας, μαζί με τις χρήσεις που επιτρέπεται αυτή να περιλαμβάνει. Ειδικότερα στις στήλες του πίνακα αυτού αναγράφονται κατά σειρά ο α/α της ζώνης, η μέγιστη κάλυψη, ο συντελεστής δόμησης, το εμβαδόν της ζώνης, η μέγιστη συνολική εκμετάλλευση, το ελάχιστο ποσοστό πρασίνου, το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος και οι επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων γης.

Επιπλέον, στον εν λόγω πίνακα αναγράφονται και οι χρήσεις που επιτρέπονται εκτός ζωνών, όπως ο σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων των σκαφών και το ελικοδρόμιο. Οι χρήσεις αυτές, απαραίτητες για την άρτια λειτουργία της μαρίνας, χωροθετούνται εκτός ζωνών λόγω του χαρακτήρα της λειτουργίας που εξυπηρετούν, π.χ. ο σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων σκαφών πρέπει να διαμορφωθεί σε επαφή με καθορισμένη θέση ελλιμενισμού.

Με βάση τους προβλεπόμενους όρους δόμησης κάθε ζώνης, και την προβλεπόμενη δόμηση εκτός ζωνών, προκύπτει ο συνολικός συντελεστής δόμησης της μαρίνας ο οποίος έχει ως εξής:

Συνολικό εμβαδόν χερσαίας ζώνης Μαρίνας : 209.816 m²



Μέγιστο συνολικό εμβαδόν εκμεταλλεύσεων : 18.520 m²
Συνολικός συντελεστής δόμησης : 18.520 / 209.816 = **0,09**



Πίνακας Δ-1: Όροι δόμησης χερσαίας ζώνης Μαρίνας Αλίμου

ΖΩΝΗ	ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ (%)	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ	ΕΜΒΑΔΟΝ ΖΩΝΗΣ (m ²)	ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ (m ²)	ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (%)	ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΥΨΟΣ (m)	ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΖΩΝΗ 1	40	0,13	57.506	7.160	2	- Υπόστεγα συντήρησης, φύλαξης και έκθεσης σκαφών: 10,0 m - πύργος ελέγχου: 12,0 m - λοιπά κτίρια: 5,5 m + ύψος στέγης (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες)	- Χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας - Χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών - Χρήσεις τουρισμού – αναψυχής - Η/Μ εγκαταστάσεις
ΖΩΝΗ 2	40	0,13	4.265	525	17	8,5 m + ύψος στέγης (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες)	Χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας
ΖΩΝΗ 3	40	0,16	57.386	9.015	22	5,5 m + ύψος στέγης - προσαύξηση σε 8,5 m + ύψος στέγης για το 35% της μέγιστης εκμετάλλευσης (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες)	- Χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας - Χρήσεις τουρισμού – αναψυχής - Η/Μ εγκαταστάσεις
ΖΩΝΗ 4	30	0,12	10.026	1.200	55	8,5 m + ύψος στέγης (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες)	Χρήσεις τουρισμού – αναψυχής (εκ των οποίων επιτρέπονται <u>μόνο</u> εστιατόρια, αναψυκτήρια και υπαίθριοι χώροι στάθμευσης)
ΖΩΝΗ 5	20	0,08	7.585	600	-	8,5 m + ύψος στέγης (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες)	Εγκαταστάσεις Ν.Ο.Κ. (γραφεία, χώρος διδασκαλίας – βιβλιοθήκη, εντευκτήριο, καφέ/εστιατόριο, υπόστεγα



							φύλαξης/αποθήκευσης μικρών σκαφών)
				20			– Χρήσεις εκτός Ζωνών (σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων σκαφών, ελικοδρόμιο)
			73.048				– Λοιπές χρήσεις (δρόμοι, πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης, χώροι αναμονής ταξί και τουριστικών λεωφορείων, παιδικές χαρές, χώροι πρασίνου, υπαίθριοι χώροι περιπάτου – αναψυχής κλπ.)
			209.816	18.520			ΣΥΝΟΛΟ

Επιπλέον αναφορικά με τους ειδικούς όρους δόμησης για το σύνολο των ζωνών της χερσαίας λιμενικής ζώνης, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ένας ενιαίος κατά το δυνατόν μορφολογικός χαρακτήρας στα κτίρια που πρόκειται να ανεγερθούν προβλέπεται το ύψος της στέγης των κτιρίων να μην υπερβαίνει το 1,50m. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα από τον κτιριοδομικό κανονισμό, όπως αυτός ισχύει.

Δ.3.2.5. Πρόσβαση και είσοδος στη Μαρίνα - Περίφραξη

Όπως προαναφέρθηκε, η οδική πρόσβαση στη μαρίνα εξασφαλίζεται από δύο εισόδους, μία στο βόρειο και μία στο νότιο άκρο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, οι οποίες βρίσκονται σε άμεση επικοινωνία με την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος.

Οι εισοδοί αυτοί προβλέπεται να διαμορφωθούν κατάλληλα σε ότι αφορά τον αριθμό των λωρίδων κυκλοφορίας, τη σήμανση και τη χάραξη, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής είσοδος και έξοδος των οχημάτων από τη μαρίνα, αλλά και να μην



προκαλείται όχληση στην κυκλοφορία επί της λεωφόρου Ποσειδώνος. Για το σκοπό αυτό το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της μαρίνας, διασφαλίζει ικανό χώρο για τη διαμόρφωση και των δύο εισόδων με την απομάκρυνση/μετεγκατάσταση υποδομών που βρίσκονται στην άμεση γειτονία των δύο υφιστάμενων εισόδων (πρατήριο καυσίμων πλησίον της βόρειας εισόδου, εστιατόριο Ν.Ο.Κ. πλησίον της νότιας εισόδου). Ειδικά σε ότι αφορά στο υφιστάμενο πρατήριο καυσίμων παρά την βόρεια είσοδο της μαρίνας, η προβλεπόμενη μετεγκατάσταση του σε παρακείμενη θέση είναι καθοριστικής σημασίας για την καλή κυκλοφοριακή λειτουργία της εισόδου, καθώς αφ' ενός θα απελευθερωθεί ο χώρος που καταλαμβάνει σήμερα προς όφελος της διαμόρφωσης της εισόδου και αφ' ετέρου η είσοδος των οχημάτων σε αυτό (σε αντίθεση με την σημερινή κατάσταση) θα γίνεται χωρίς να παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των οχημάτων που εισέρχονται/εξέρχονται στη μαρίνα.

Η πρόσβαση των πεζών στη μαρίνα είναι δυνατή μέσω των δύο παραπάνω εισόδων της μαρίνας, οι οποίες αφ' ενός βρίσκονται στην εγγύτητα διαβάσεων με φωτεινό σηματοδότη επί της λεωφόρου Ποσειδώνος και αφ' ετέρου προσφέρουν ασφαλή διέλευση των γραμμών του τραμ. Επιπροσθέτως, επί του ορίου της μαρίνας και πλησίον των δύο στάσεων τραμ που βρίσκονται σε επαφή με αυτό διαμορφώνονται εισοδοί για την ελεύθερη κυκλοφορία πεζών. Τα σημεία αυτά προσφέρουν ασφαλή διέλευση των γραμμών του τραμ λόγω των διαμορφώσεων των στάσεων, και επιπλέον βρίσκονται πλησίον διαβάσεων με φωτεινό σηματοδότη επί της λεωφόρου Ποσειδώνος. Στις εισόδους αυτές καταλήγουν πεζόδρομοι, οι οποίοι διασχίζουν κάθετα τη χερσαία ζώνη της μαρίνας εξασφαλίζοντας την εύκολη και ασφαλή πρόσβαση στη μαρίνα.

Περιμετρικά της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προβλέπεται η περίφραξη αυτής με τοιχίο σκυροδέματος και μεταλλικό κιγκλίδωμα απλής μορφής συνολικού ύψους 2m. Ακόμη, προβλέπεται η περίφραξη να διακόπτεται σε επιλεγμένα σημεία για την απρόσκοπτη πρόσβαση των πεζών στο χερσαίο χώρο της μαρίνας. Συγκεκριμένα:

- Στο βόρειο όριο της χερσαίας ζώνης (ΑΒΓΔ), προβλέπεται περίφραξη για λόγους ασφαλείας, λόγω της γειτνίασης στη θέση αυτή της μαρίνας με το ρέμα της Πικροδάφνης. Η περίφραξη θα διακόπτεται πλησίον του σημείου Δ, ώστε να εξασφαλίζεται η κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων επί του παραλιακού μετώπου προς το Δήμο Παλαιού Φαλήρου.
- Στο ανατολικό όριο της χερσαίας ζώνης (ΔΕΖΗΘΙΚΛ), η περίφραξη επιβάλλεται για λόγους ασφαλείας, λόγω της άμεσης επαφής της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με την τροχιολωρίδα του τραμ. Η περίφραξη θα διακόπτεται στα σημεία όπου προβλέπεται η προαναφερθείσα πλησίον των στάσεων του τραμ διαμόρφωση «ανοιγμάτων» για την ελεύθερη κυκλοφορία πεζών.



- Στο νότιο όριο της χερσαίας ζώνης (ΛΜΝΞΟΠ), προβλέπεται περίφραξη στο τμήμα ΛΜΝΞ που εκτείνεται από τη νότια είσοδο της μαρίνας και σε επαφή με το παρακείμενο δημοτικό χώρο στάθμευσης της παραλίας «Ζέφυρος», λόγω της σημαντικής υψομετρικής διαφοράς εκατέρωθεν του ορίου. Στη συνέχεια και προς το θαλάσσιο μέτωπο, η περίφραξη διακόπτεται ώστε να εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων σε συνέχεια της παραλιακής ζώνης περιπάτου της παραλίας «Ζέφυρος».

Δ.3.2.6. Κυκλοφορία στο εσωτερικό της μαρίνας

Το βασικό οδικό δίκτυο κυκλοφορίας οχημάτων της μαρίνας αποτελείται από έναν κύριο οδικό άξονα που χαράσσεται παράλληλα με τα παραλιακά κρηπιδώματα της μαρίνας (σε ικανή απόσταση από αυτά), και τους οδικούς άξονες σύνδεσης των δύο εισόδων της μαρίνας με αυτόν. Ειδικά στο νότιο τμήμα της μαρίνας, ο βασικός οδικός άξονας χαράσσεται παράλληλα με το νότιο όριο της χερσαίας ζώνης, προσφέροντας άμεση πρόσβαση στον προσήνεμο μώλο. Η οδική πρόσβαση στις επιμέρους περιοχές και χερσαίες υποδομές της μαρίνας θα γίνεται μέσω του δευτερεύοντος οδικού δικτύου που θα αναπτυχθεί στο εσωτερικό των ζωνών.

Όπως προαναφέρθηκε, στο τμήμα του παραλιακού μετώπου που εκτείνεται κατά μήκος του κεντρικού τμήματος της χερσαίας ζώνης, προβλέπεται η οδική κυκλοφορία επί του βασικού οδικού άξονα να είναι ήπια και η είσοδος σε αυτόν αυστηρά ελεγχόμενη. Η ρύθμιση αυτή εξασφαλίζει την ασφαλή κυκλοφορία των πεζών επί του παραλιακού μετώπου και γενικότερα στο κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης και γενικότερα την εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας.

Στα πλαίσια αυτά και προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες οδικής πρόσβασης στις υποδομές που βρίσκονται στο κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο προβλέπει εντός της Ζώνης 3, τη δημιουργία δρόμου παράλληλα με τον προτεινόμενο ποδηλατόδρομο. Ο δρόμος αυτός θα είναι ελεγχόμενη και θα γίνεται μέσω της νότιας εισόδου της μαρίνας.

Η κυκλοφορία πεζών στο εσωτερικό της χερσαίας ζώνης της μαρίνας θα είναι ελεύθερη, με εξαίρεση, για προφανείς λόγους ασφαλείας, τους χώρους όπου προβλέπονται χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός της μαρίνας προσφέρει ασφαλή, απρόσκοπτη και ευχάριστη κυκλοφορία των πεζών στο εσωτερικό της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Οι βασικότερες ρυθμίσεις προς την κατεύθυνση αυτή είναι οι ακόλουθες:



- Η πρόβλεψη για τη δημιουργία πεζοδρόμων που τέμνουν κάθετα το κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης και εξασφαλίζουν την πρόσβαση του κοινού από την πόλη του Αλίου, το τραμ και τα αστικά λεωφορεία στο εσωτερικό της μαρίνας και το θαλάσσιο μέτωπο.
- Η προβλεπόμενη ρύθμιση για ήπια και ελεγχόμενη κυκλοφορία οχημάτων στο παραλιακό μέτωπο προ τη Ζώνης 3, η οποία μετατρέπει ουσιαστικά το τμήμα αυτό του βασικού εσωτερικού οδικού δικτύου σε «πεζόδρομο».
- Η πρόβλεψη για ζώνη διέλευσης πεζών στα πλαίσια του ποδηλατοδρόμου ο οποίος χαράσσεται εντός της μαρίνας και κατά μήκος του ορίου της.
- Η δυνατότητα δημιουργίας πεζοδρόμων, μονοπατιών και γενικότερα χώρων περιπάτου εντός των προβλεπόμενων ζωνών χρήσεων και λειτουργιών, καθώς και των περιοχών αστικού πρασίνου.

Είναι προφανές ότι οι προβλεπόμενες αυτές ρυθμίσεις για την κυκλοφορία των πεζών διαμορφώνει ιδανικές συνθήκες για αναψυχή και περίπατο εντός της μαρίνας.

Τέλος, το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της μαρίνας προβλέπει τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου, ο οποίος διέρχεται από τη χερσαία ζώνη της μαρίνας σε συνέχεια του παραλιακού ποδηλατόδρομου του Δήμου Αλίου προς το παραλιακό μέτωπο του Δήμου Παλαιού Φαλήρου στα βόρεια. Ο ποδηλατόδρομος χαράσσεται κατά μήκος του ανατολικού ορίου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας (Ζώνη 3) και παράλληλα με την τροχιολωρίδα του τραμ. Προς τα νότια, ο ποδηλατόδρομος χαράσσεται παράλληλα με τον βασικό οδικό άξονα της μαρίνας προκειμένου να συνδεθεί με τον υφιστάμενο παραλιακό ποδηλατόδρομο του Δήμου Αλίου, ενώ προς τα βόρεια θα συνδεθεί με την παραλιακή διαμόρφωση/πεζοδρόμηση του Δήμου Φαλήρου.

Ο προβλεπόμενος ποδηλατόδρομος περιλαμβάνει διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορία ποδηλάτων, λωρίδα για την κυκλοφορία πεζών και περιορισμένου πλάτους λωρίδα πρασίνου και υπαίθριων καθισμάτων.

Δ.3.2.7. Χώροι πρασίνου

Η χωροταξική οργάνωση της μαρίνας προβλέπει συγκεκριμένη επιφάνεια αστικού πρασίνου, κατανεμημένη στο σύνολο της χερσαίας ζώνης. Η επιφάνεια αυτή διαμορφώνεται ως εξής:

- Τρεις (3) χαρακτηρισμένοι χώροι πρασίνου στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (βλ. Σχέδιο 365- ΣΜΠΕ-1), και



- Χώροι αστικού πρασίνου εντός των ζωνών 1, 2, 3 και 4, η ελάχιστη έκταση των οποίων προκύπτει μέσω των όρων και περιορισμών δόμησης ως ελάχιστο ποσοστό πρασίνου.

Στον πίνακα που ακολουθεί (βλ. Πίνακα Δ.2) αποτυπώνεται η προβλεπόμενη επιφάνεια πρασίνου εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, ανά χαρακτηρισμένο χώρο πρασίνου και ανά ζώνη. Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα αυτού, η προβλεπόμενη ελάχιστη επιφάνεια πρασίνου εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ανέρχεται σε 38,6 στρέμματα περίπου, ενώ προβλέπεται η δυνατότητα για επιπλέον χώρους πρασίνου στον περιβάλλοντα χώρο των κτιριακών υποδομών, μεταξύ των θέσεων εντός των υπαίθριων χώρων στάθμευσης κλπ.

Πίνακας Δ-2: Ελάχιστη επιφάνεια αστικού πρασίνου χερσαίας ζώνης Μαρίνας Αλίου

	Ελάχιστο ποσοστό πρασίνου επί της επιφάνειας της ζώνης	Ελάχιστη επιφάνεια πρασίνου
Χαρακτηρισμένοι χώροι πρασίνου (βλ. Σχέδιο 365-ΣΜΠΕ-1)		
Χώρος πρασίνου πλησίον βόρειας εισόδου (I)		1.020 m ²
Χώρος πρασίνου πλησίον βόρειας εισόδου (II)		9.096 m ²
Χώρος πρασίνου βορείως της Ζώνης 1 (III)		8.462 m ²
Ζώνες χρήσεων και λειτουργιών (βλ. παράγραφο 6.3.2.4 και Σχέδιο 365-ΣΜΠΕ-1)		
Ζώνη 1	2%	1.150 m ²
Ζώνη 2	17%	725 m ²
Ζώνη 3	22%	12.625 m ²
Ζώνη 4	55%	5.514 m ²
Ζώνη 5	-	-
ΣΥΝΟΛΟ:		38.592 m²



Ε. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Ε.1. Γενικά – Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο χωροταξικής ανάπτυξης Μαρίνας Αλίου

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται οι λογικές εναλλακτικές δυνατότητες ανάπτυξης της Μαρίνας Αλίου που εξετάστηκαν στα πλαίσια της σύνταξης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης (δηλαδή διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης). Επίσης, παρουσιάζονται τα κριτήρια αξιολόγησης των εναλλακτικών αυτών δυνατοτήτων, καθώς και τα συμπεράσματα της συγκριτικής τους αξιολόγησης.

Οι εξετασθείσες εναλλακτικές δυνατότητες αφορούν στο γενικό σχεδιασμό της μαρίνας, όπως αυτός προβλέπεται για το πρώτο στάδιο επαναχωροθέτησης του τουριστικού λιμένα από το Ν. 4179/13 (βλ. παράγραφο Β.2). Επομένως, ο σχεδιασμός των εναλλακτικών δυνατοτήτων βασίστηκε στις ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Στο στάδιο αυτό ο σχεδιασμός είναι ευρύς και γενικός.
- Ο σχεδιασμός πρέπει να ικανοποιεί τη σκοπιμότητα της ανάπτυξης (βλ. παράγραφο Γ1).
- Ο σχεδιασμός αυτός αφορά στις μόνιμες διαμορφώσεις της θαλάσσιας ζώνης και στη γενική χωροταξική οργάνωση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.
- Αξιοποιούνται οι υφιστάμενες μόνιμες λιμενικές υποδομές της μαρίνας (στη σημερινή κατάστασή τους προστατεύουν ικανοποιητικά τη λιμενολεκάνη από τους προσπίπτοντες κυματισμούς, ενώ είναι δυνατή η βελτίωση της λειτουργικότητά τους με ήπιες μόνο παρεμβάσεις, όπως προσθήκη πλωτών προβλητών).

Κατά συνέπεια, οι εναλλακτικές δυνατότητες διαφοροποιούνται ως προς το γενικότερο χαρακτήρα και την κλίμακα της ανάπτυξης και επικεντρώνονται κατά κύριο λόγο στη χερσαία ζώνη.

Στόχος της συγκριτικής αξιολόγησης των εναλλακτικών δυνατοτήτων είναι η επιλογή της πρότασης αυτής που είναι ρεαλιστικά πραγματοποιήσιμη και συνδυάζει τη βέλτιστη αναπτυξιακή διάσταση με τις υψηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις.



Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο χωροταξικής ανάπτυξης Μαρίνας Αλίου:

Σύμφωνα με το από 8.11.1990 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 655/Δ'/22.11.1990) εγκρίθηκε το τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο στην εκτός σχεδίου περιοχή του δήμου Αλίου (Ν. Αττικής) για τον καθορισμό χώρων και όρων και περιορισμών δόμησης αυτών προς εξυπηρέτηση της μαρίνας του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.).

Συγκεκριμένα με το εν λόγω Π.Δ. εγκρίθηκε το τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο με τη δημιουργία οικοδομήσιμων χώρων, οδών, χώρων πρασίνου προς εξυπηρέτηση της μαρίνας του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού. Ειδικότερα το από 8.11.1990 Π.Δ. διακρίνει τα ακόλουθα Ο.Τ. εντός της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αλίου (βλ. Σχήμα Ε.1):

Οικοδομικό τετράγωνο 1 (Ο.Τ. 1):

- Επιτρεπόμενες χρήσεις: κτίρια εξυπηρέτησεως και λειτουργίας της μαρίνας
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 5%
- Συντελεστής δόμησης: 5%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 13,5μ

Οικοδομικό τετράγωνο 2 (Ο.Τ. 2):

- Επιτρεπόμενες χρήσεις: Χρήσεις κέντρου διασκέδασης
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 16%
- Συντελεστής δόμησης: 16%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 7,5μ και προσαύξηση 1,5μ σε περίπτωση κατασκευής στέγης ή δικτυώματος

Οικοδομικό τετράγωνο 3 (Ο.Τ. 3):

- Χρήσεις τουρισμού-αναψυχής και εμπορικό κέντρο
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 10%
- Συντελεστής δόμησης: 12%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 8,5μ

Οικοδομικό τετράγωνο 4 (Ο.Τ. 4):

- Χρήσεις λειτουργίας μαρίνας (ανεφοδιασμός σκαφών)
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 5%
- Συντελεστής δόμησης: 0,5%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 3,5μ

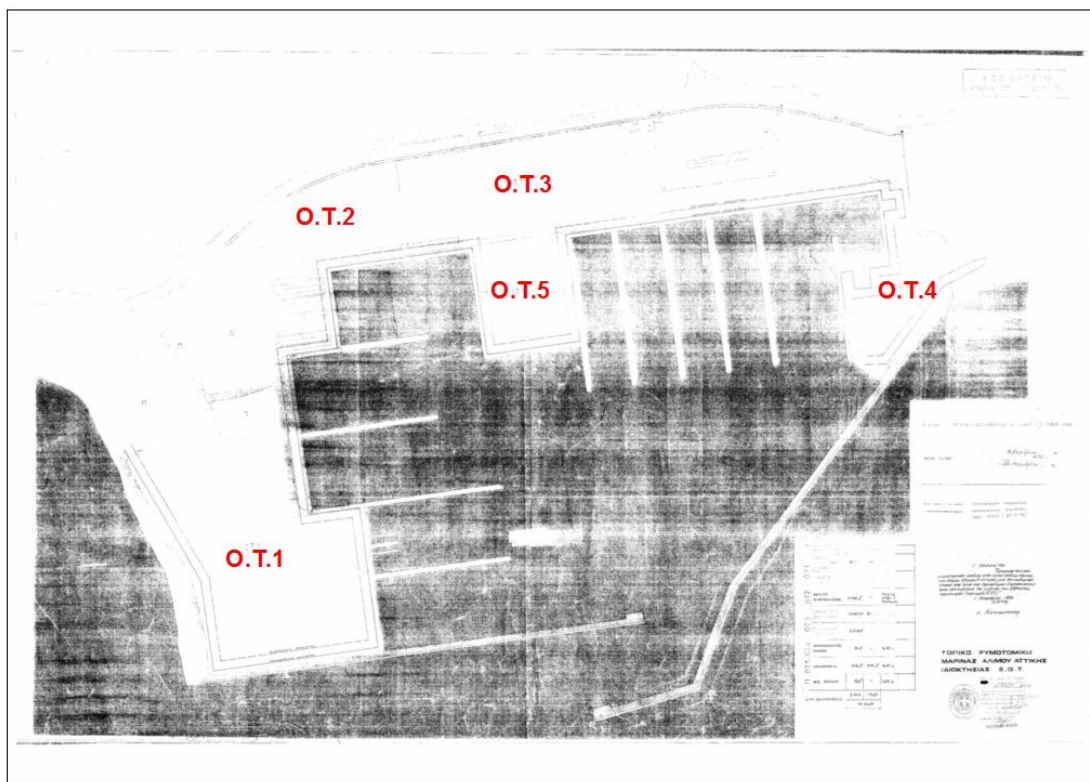
Οικοδομικό τετράγωνο 5 (Ο.Τ. 5):



- Χρήσεις διοικητικού κέντρου μαρίνας
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 10%
- Συντελεστής δόμησης: 15%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 8,5μ

Επιπροσθέτως, το από 8.11.1990 Π.Δ. προβλέπει τα εξής:

- -Στους χώρους πρασίνου επιτρέπεται η κατασκευή κτιρίων W.C. με μέγιστες διαστάσεις 13,00μ και 7,00μ αντίστοιχα και μέγιστο ύψος 3.5μ.
- -Ως ελάχιστη απόσταση των αναγερθησομένων κτιρίων από τις ρυμοτομικές γραμμές ορίζονται τα 5,0μ.
- -Τα κτίρια δε δύναται να τοποθετούνται πέρα από τα καθορισθέντα όρια αιγιαλού και παραλίας , προς την πλευρά της θάλασσας



Σχήμα Ε.1: Σχέδιο του τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου στην εκτός σχεδίου περιοχή της Μαρinas Αλίμου σύμφωνα με το από 8.11.1990 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 655/Δ'/22.11.1990)

Στη συνέχεια με το από 01.03.2004 Π.Δ. περί «καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα» (ΦΕΚ 254/Δ'/05.03.2004) που παρουσιάστηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. παράγραφο Γ.2.4), προσδιορίστηκε εκ νέου το ευρύτερο χωροταξικό πλαίσιο στην περιοχή της Μαρinas Αλίμου.

Συγκεκριμένα, με βάση το εν λόγω Π.Δ., η Μαρίνα Αλίμου διαχωρίζεται στις ακόλουθες τέσσερις (4) επιμέρους υποπεριοχές-ζώνες (βλ. Σχήμα Ε.2) :

Υποπεριοχή – ζώνη 4α:

Στη ζώνη αυτή επιτρέπονται ελεύθεροι χώροι πρασίνου, υπαίθρια καθιστικά, παιδικές χαρές, διαδρομές περιπάτου και ποδηλάτου, μικρά σκίαστρα, χώροι για υπαίθριες πολιτιστικές εκδηλώσεις μικρής κλίμακας, χώροι υγιεινής μέγιστου εμβαδού 20 τ.μ. και υπαίθριοι ή στεγασμένοι χώροι στάθμευσης. Τα κτίρια στάθμευσης κατασκευάζονται χωρίς κοπή δένδρων



σε σημείο που είναι δυνατή η αξιοποίηση υψομετρικής διαφοράς, ώστε να είναι υπόγεια από την πλευρά της παραλιακής λεωφόρου και η οροφή τους φυτεύεται και διαμορφώνεται σαν χώρος περιπάτου. Απαγορεύεται η κοπή των δένδρων. Τέλος, επιτρέπονται περίπτερα ή καντίνες όρθιας εξυπηρέτησης, χωρίς τραπεζοκαθίσματα μεγίστου εμβαδού 20 τ.μ.

Υποπεριοχή – ζώνη 5ε:

Πρόκειται για τμήμα του Οικοδομικού Τετραγώνου Ο.Τ. 3 της εντός σχεδίου έκτασης της Μαρίνας Αλίμου (το Ο.Τ. 3 αφορά στο τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο που εγκρίθηκε με το από 8.11.1990 Π.Δ., όπως παρουσιάστηκε ανωτέρω), η χρήση του οποίου έχει παραχωρηθεί από την ΕΤΑ στο Δήμο Αλίμου. Στη ζώνη αυτή επιτρέπεται η κατασκευή κολυμβητηρίου Ολυμπιακών διαστάσεων, χώροι αποδυτηρίων και υγιεινής, ιατρείο, γραφείο διοίκησης. Οι όροι δόμησης έχουν καθοριστεί ως εξής:

- Συντελεστής δόμησης : ένα δέκατο (0,1)
- Μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη : δέκα τοις εκατό (10 %) της επιφάνειας του χώρου
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος : πέντε (5,00) μέτρα.

Υποπεριοχή – ζώνη 6β:

Αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα της Μαρίνας Αλίμου, του οποίου το ρυμοτομικό σχέδιο έχει εγκριθεί με το από 8.11.1990 Π.Δ. (όπως παρουσιάστηκε ανωτέρω). Συγκεκριμένα στη ζώνη 6β, οι χρήσεις και οι όροι δόμησης καθορίζονται ανά οικοδομικό τετράγωνο ως εξής:

Ο.Τ. 1: Επιτρέπεται η ανέγερση εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και λειτουργίας της μαρίνας και συγκεκριμένα: σταθμός ανεφοδιασμού σκαφών, εγκατάσταση μονάδας ανέλκυσης σκαφών, εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης ναυλομεσιτών, εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών και υποσταθμός Δ.Ε.Η..

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής:

- Συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,05
- Μέγιστο εμβαδόν δομημένης επιφάνειας 2.000 τ.μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων 8,50 μ.

Ο.Τ. 2: Επιτρέπεται η χρήση εστιατορίου - αναψυκτηρίου για το λιμένα αναψυχής καθώς και υπαίθριος χώρος στάθμευσης.

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής:



- Συντελεστής δόμησης 0,08
- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση 1.300 τ.μ..

Ο.Τ. 3: Στο Ο.Τ. 3, εξαιρουμένων των εκτάσεων που εμπίπτουν στη ζώνη 5ε, επιτρέπονται χρήσεις εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης χρηστών των σκαφών δηλαδή εμπορικά καταστήματα (μέγιστου συνολικού εμβαδού 500 τ.μ.), εντευκτήριο, αποθηκευτικοί χώροι, αναψυκτήριο και εστιατόριο (μέγιστου συνολικού εμβαδού 600 τ.μ.), σταθμός Α' βοηθειών, χώροι υγιεινής, αποδυτήρια, πλυντήρια, κουρέια, κομμωτήρια, υποκαταστήματα κοινωφελών οργανισμών και τραπεζών, πυροσβεστικός-αντιρρυπαντικός σταθμός και πρατήριο βενζίνης.

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής:

- Συντελεστής δόμησης: 0,09
- Μέγιστη δομήσιμη επιφάνεια 3.000 τ.μ.
- Μέγιστο ύψος 4,50 μ.

Ο.Τ. 5: Επιτρέπονται οι χρήσεις διοικητικού κέντρου μαρίνας, εντευκτήριο χρηστών των σκαφών, εγκαταστάσεις ΔΕΚΟ και πύργος ελέγχου.

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής:

- Συντελεστής δόμησης: 0,1
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 4,50 μ με δυνατότητα προσαύξησης σε 7,50 για το 20% της συνολικής ωφέλιμης επιφάνεια. Κατ' εξαίρεση ο πύργος ελέγχου μπορεί να έχει ύψος 12,00 μ.

Για την απόσταση των κτιρίων και εγκαταστάσεων από τον αιγιαλό εφαρμόζονται οι διατάξεις του από 8.11.1990 Π.Δ.

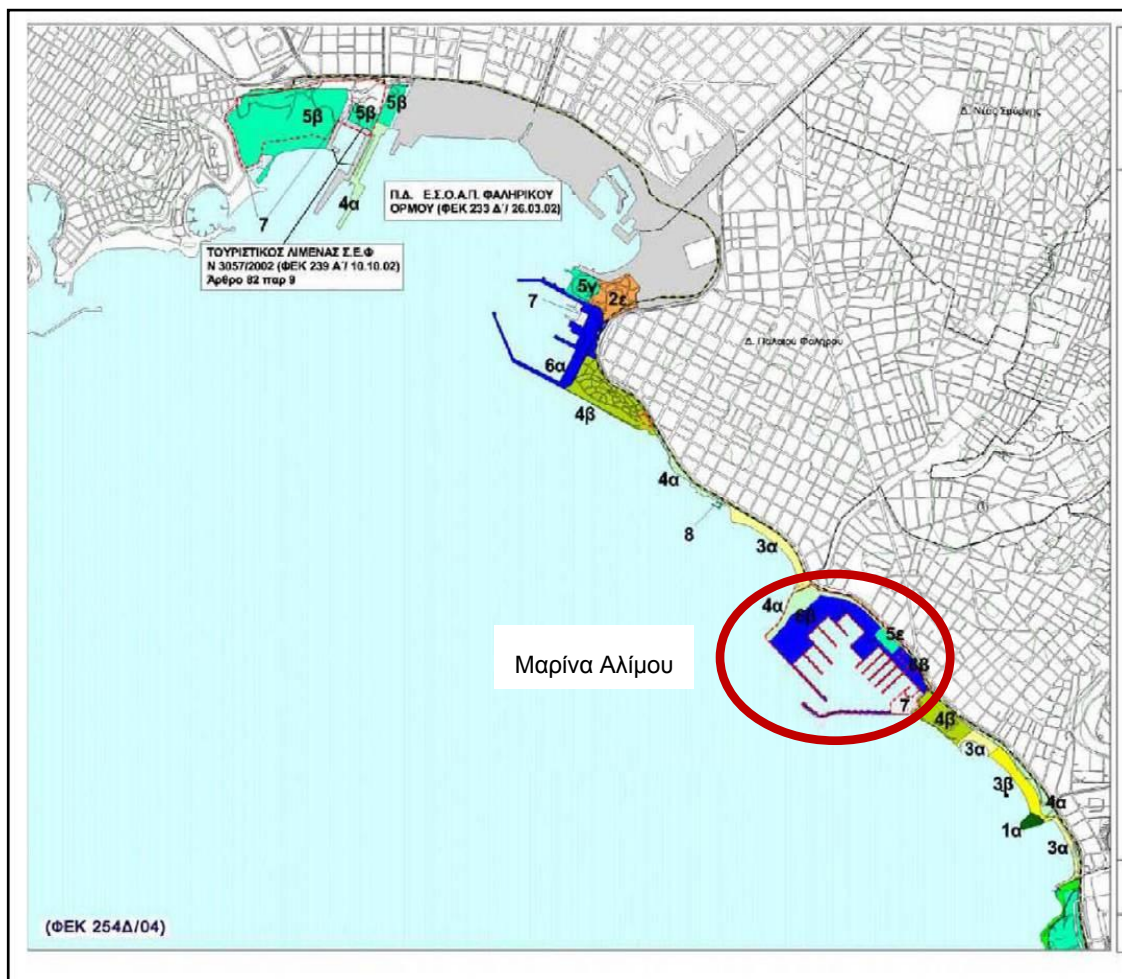
Υποπεριοχή – ζώνη 7:

Πρόκειται για περιοχή που έχει παραχωρηθεί στο Ναυτικό Όμιλο Καλαμακίου (Ν.Ο.Κ.). Σε αυτή την ζώνη επιτρέπονται χρήσεις που συσχετίζονται με την εξυπηρέτηση αθλητών και μελών του ομίλου, όπως: χώροι παραμονής σκαφών, εγκαταστάσεις καθέλκυσης - ανέλκυσης σκαφών, γλύστρες, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι, μικρά γήπεδα αθλοπαιδιών, προσπελάσεις πεζών και οχημάτων, πράσινο, ελεύθεροι χώροι, υπαίθρια και ημιυπαίθρια καθιστικά, ανοικτά κολυμβητήρια, οίκημα φύλαξης σκαφών, αποθήκη υλικών, εργαστήρια επιδιόρθωσης σκαφών και πανιών, χώρος συγκεντρώσεως, χώροι διδασκαλίας, χώρος βιβλιοθήκης, χώρος υποδοχής και πληροφόρησης, χώρος εστίασης, μαγειρείο, χώρος αναψυκτηρίου, κυλικείου, χώροι αποδυτηρίων, χώροι υγιεινής αθλητών,



χώρος ιατρείου, χώροι γραφείων διοίκησης, γραμματείας, προπονητών, χώρος υγιεινής για το κοινό, οίκημα ελέγχου - κριτών, χώρος αποθήκευσης μηχανών και καυσίμων σκαφών συνοδείας, φυλάκιο. Οι όροι δόμησης καθορίζονται ως εξής:

- Ποσοστό Κάλυψης: 0,3%
- Συντελεστής δόμησης: 0,09
- Μέγιστη συνολική δομήσιμη επιφάνεια: 800 τ.μ.
- Μέγιστο ύψος: 4,5 μ.
- Αριθμός ορόφων: Ένας (1)
- Τα κτίρια που εξυπηρετούν αποκλειστικά τις αθλητικές δραστηριότητες των ομίλων μπορεί να τοποθετηθούν σε ελάχιστη απόσταση πέντε (5,00) μέτρων από τη γραμμή αιγιαλού.
- Δεν επιτρέπεται η κατασκευή νέων ή η επέκταση υφιστάμενων λιμενικών έργων. Επιτρέπονται μόνο διαμορφώσεις κεκλιμένων επιπέδων (γλύστρες) και μικρές εξέδρες (δέστρες) παράλληλα προς την ακτή.
- Νομίμως υφισταμένων εγκαταστάσεων επιτρέπεται μόνο η επισκευή και ο εκσυγχρονισμός τους .
- Επιτρέπεται η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης, όπου αυτό είναι πρόσφορο με τελική στάθμη αυτή του φυσικού εδάφους και φύτευση της επιφάνειας.



Σχήμα Ε.2: Απόσπασμα του από 1.3.2004 Π.Δ. που αφορά στην περιοχή του Δήμου Αλίμου (ΦΕΚ 254/Δ'/5.3.2004)

Τέλος, για τη Μαρίνα Αλίμου, η οποία βρίσκεται εντός της παραλιακής ζώνης της Αττικής και διαθέτει χερσαία ζώνη που υπερβαίνει τα 20.000 τ.μ., έχουν εφαρμογή και οι διατάξεις του Ν.4179/13 (ΦΕΚ 175/Α/8.8.2013). Συγκεκριμένα προβλέπονται τα εξής:

- Ο γενικός συντελεστής δόμησης στο σύνολο της μαρίνας δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,2.
- Μεταξύ των επιτρεπόμενων χρήσεων γης στη μαρίνα μπορούν να περιλαμβάνονται αθλητικές εγκαταστάσεις, γραφεία / τράπεζες / κτίρια διοίκησης, τουριστικές εγκαταστάσεις, εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, εστιατόρια / αναψυκτήρια / κέντρα διασκέδασης, κατοικίες για μακροχρόνια μίσθωση, χώροι συνάθροισης κοινού / πολιτιστικά κτίρια, χώροι πρασίνου, κτίρια / γήπεδα στάθμευσης και αποθήκευσης, πρατήρια καυσίμων και εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς.



E.2. Εναλλακτικές δυνατότητες

E.2.1. Μηδενική λύση

Η μηδενική λύση αφορά στη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης όσον αφορά στις υποδομές, τη λειτουργία και γενικότερα τη δραστηριότητα της Μαρίνας Αλίμου και κατ' επέκταση της εξέλιξης της χωρίς να υπάρξει καμία παρέμβαση. Είναι προφανές ότι στη μηδενική λύση, το ευρύτερο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον δεν παραμένει ανεπηρέαστο και κατ' επέκταση δεν παραμένει υποχρεωτικά αμετάβλητο.

Συγκεκριμένα, η μηδενική λύση εξετάζει την εξέλιξη της Μαρίνας Αλίμου διατηρώντας την σημερινή εικόνα εγκατάλειψης, έλλειψης οργάνωσης και άναρχης λειτουργίας που την χαρακτηρίζει στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη, όπως αυτή παρουσιάστηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. παράγραφο Δ.2.1).

Η περιγραφή αυτή της εξέλιξης της Μαρίνας Αλίμου, χωρίς την εφαρμογή του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου είναι ιδιαίτερα σημαντική ως πλαίσιο αναφοράς για την εκτίμηση των εναλλακτικών δυνατοτήτων.

E.2.2. Εναλλακτική δυνατότητα 1

Η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τα εξής χαρακτηριστικά:

- Επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων:
 - διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας (όπως κτίρια διοίκησης, πύργο ελέγχου, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, super market, χώρους υγιεινής, γραφεία, καταστήματα (εστίασης, εμπορικής χρήσης), αποθηκευτικούς χώρους κλπ.),
 - χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών (όπως υπαίθριο χώρο χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών, υπόστεγα συντήρησης και φύλαξης σκαφών, εργαστήρια, γραφεία, αποθηκευτικούς χώρους κλπ.), και
 - τουρισμού – αναψυχής (όπως αθλητικές εγκαταστάσεις, spa, εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, ξενοδοχεία, εκθεσιακό – συνεδριακό χώρο, χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων, ενυδρείο, παιδικές χαρές–παιδότοπους κλπ.).
- Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση: 18.520 τ.μ.
- Γενικό μέσο όρο συντελεστή δόμησης: 0,09
- Ελάχιστη επιφάνεια αστικού πρασίνου: 38,5 στρέμματα



Η κατανομή των χρήσεων και της επιτρεπόμενης δόμησης στις επιμέρους ζώνες χρήσεων και λειτουργιών της μαρίνας όπως αποτυπώνονται στο Σχήμα Ε.3 εναλλακτική δυνατότητα 1 παρουσιάζεται στον Πίνακα Ε-1 που ακολουθεί.

Πίνακας Ε-1: Εναλλακτική δυνατότητα 1 ανάπτυξης Μαρίνας Αλίου. Κατανομή χρήσεων και δόμησης στις επί μέρους ζώνες χρήσεων και λειτουργιών της χερσαίας ζώνης

Ζώνες χρήσεων και λειτουργιών χερσαίας ζώνης*	Επιτρεπόμενες χρήσεις	Μέγιστη συνολική δόμηση
Ζώνη 1	- Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας - Χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών - Τουρισμός-αναψυχή	7.160 τ.μ.
Ζώνη 2	Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας	525 τ.μ.
Ζώνη 3	- Τουρισμός-αναψυχή - Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας	9.015 τ.μ.
Ζώνη 4	Τουρισμός-αναψυχή (μόνο εστιατόρια και αναψυκτήρια)	1.200 τ.μ.
Ζώνη 5	Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις Ν.Ο.Κ.	600 τ.μ.
	ΣΥΝΟΛΟ**:	18.500 τ.μ.

* βλ. Σχήμα Ε.3

** Το σύνολο της μέγιστης συνολικής δόμησης αφορά στη δόμηση εντός ζωνών και δεν περιλαμβάνει την εκτός ζωνών δόμηση (20 τ.μ.) που αφορά κυρίως στον σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων από τα σκάφη.

Όσον αφορά στη θαλάσσια ζώνη, η εναλλακτική δυνατότητα 1 προβλέπει τη διαμόρφωση υποδομών ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών (νηοδόχο και ράμπα) επί των παραλιακών κρηπιδωμάτων προ της Ζώνης 1 προς εξυπηρέτηση των χρήσεων χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών που αναπτύσσονται μόνο στην περιοχή αυτή της χερσαίας ζώνης. Επίσης, προβλέπει τη διαπλάτυνση του ακρομωλίου του υπήνεμου μώλου έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα εγκατάστασης στη θέση αυτή του σταθμού ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων των σκαφών.



Ε.2.3. Εναλλακτική δυνατότητα 2

Η εναλλακτική δυνατότητα 2 εξετάζει την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τα εξής χαρακτηριστικά:

- Επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων:
 - διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας (όπως κτίρια διοίκησης, πύργο ελέγχου, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, super market, χώρους υγιεινής, γραφεία, καταστήματα (εστίασης, εμπορικής χρήσης), αποθηκευτικούς χώρους κλπ.),
 - χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών (όπως υπαίθριο χώρο χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών, υπόστεγα συντήρησης και φύλαξης σκαφών, εργαστήρια, γραφεία, αποθηκευτικούς χώρους κλπ.),
 - τουρισμού – αναψυχής (όπως αθλητικές εγκαταστάσεις, spa, εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, ξενοδοχεία, εκθεσιακό – συνεδριακό χώρο, χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων, ενυδρείο, παιδικές χαρές – παιδοτόπους κλπ.), και
 - αμιγούς κατοικίας (όπως συγκροτήματα κατοικιών για μακροχρόνια μίσθωση).
- Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση: 35.520 τ.μ.
- Γενικό μέσο όρο συντελεστή δόμησης: 0,17
- Ελάχιστη επιφάνεια αστικού πρασίνου: 34,5 στρέμματα

Η κατανομή των χρήσεων και της επιτρεπόμενης δόμησης στις επιμέρους ζώνες χρήσεων και λειτουργιών της μαρίνας όπως αποτυπώνονται στο Σχήμα Ε.3 για την εναλλακτική δυνατότητα 2 παρουσιάζεται στον Πίνακα Ε-2 που ακολουθεί.



Πίνακας Ε-2: Εναλλακτική δυνατότητα 2 ανάπτυξης Μαρίνας Αλίμου. Κατανομή χρήσεων και δόμησης στις επί μέρους ζώνες χρήσεων και λειτουργιών της χερσαίας ζώνης

Ζώνες χρήσεων και λειτουργιών χερσαίας ζώνης*	Επιτρεπόμενες χρήσεις	Μέγιστη συνολική δόμηση
Ζώνη 1	- Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας - Χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών - Αμιγούς κατοικίας	21.560 τ.μ.
Ζώνη 2	Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας	525 τ.μ.
Ζώνη 3	- Τουρισμός-αναψυχή - Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας	11.615 τ.μ.
Ζώνη 4	Τουρισμός-αναψυχή (μόνο εστιατόρια και αναψυκτήρια)	1.200 τ.μ.
Ζώνη 5	Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις Ν.Ο.Κ.	600 τ.μ.
	ΣΥΝΟΛΟ**:	35.500 τ.μ.

* βλ. Σχήμα Ε.3

** Το σύνολο της μέγιστης συνολικής δόμησης αφορά στη δόμηση εντός ζωνών και δεν περιλαμβάνει την εκτός ζωνών δόμηση (20 τ.μ.) που αφορά κυρίως στον σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων από τα σκάφη.

Επισημαίνεται ότι στην εναλλακτική δυνατότητα 2, με την προτεινόμενη ανάπτυξη της χρήσης αμιγούς κατοικίας στη Ζώνη 1, περιορίζεται σημαντικά η έκταση της χρήσης χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών κυρίως σε ότι αφορά στη δυναμικότητα της υπαίθριας χερσαίας απόθεσης.

Όσον αφορά στη θαλάσσια ζώνη, η εναλλακτική δυνατότητα 2 προβλέπει τη διαμόρφωση υποδομών ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών (νηοδόχο και ράμπα) επί των παραλιακών κρηπιδωμάτων προ της Ζώνης 1 προς εξυπηρέτηση των χρήσεων χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών που αναπτύσσονται μόνο στην περιοχή αυτή της χερσαίας ζώνης. Επίσης, προβλέπει τη διαπλάτυνση του ακρομωλίου του υπήνεμου μώλου έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα εγκατάστασης στη θέση αυτή του σταθμού ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων των σκαφών.



Σχήμα Ε.3: Διάκριση ζωνών χρήσεων και λειτουργιών στο εσωτερικό της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αλίμου, στα πλαίσια σύνταξης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της μαρίνας



Στον Πίνακα Ε-3 που ακολουθεί γίνεται συγκριτική παρουσίαση των εναλλακτικών δυνατοτήτων 1 και 2. Από τα στοιχεία του πίνακα αυτού είναι προφανές ότι η εναλλακτική δυνατότητα 2 αφορά σε μεγαλύτερης κλίμακας ανάπτυξη από ότι η δυνατότητα 1. Επίσης, η δυνατότητα 2 αφορά και σε χρήσεις αμιγούς κατοικίας, σε αντίθεση με τη δυνατότητα 1 που αφορά μόνο σε χρήσεις τουρισμού - αναψυχής και σε χρήσεις σχετικές με την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής.



Πίνακας Ε-3: Συγκριτική παρουσίαση εναλλακτικών δυνατοτήτων ανάπτυξης Μαρίνας Αλίου.

	Εναλλακτική δυνατότητα 1	Εναλλακτική δυνατότητα 2
Επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων	- Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας - Χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών - Τουρισμός-αναψυχή	- Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας - Χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών - Τουρισμός-αναψυχή - Αμιγούς κατοικίας
Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση	18.520 τ.μ.	35.520 τ.μ.
Γενικός μέσος όρος συντελεστή δόμησης	0,09	0,17
Ελάχιστη επιφάνεια αστικού πρασίνου	38,5 στρέμματα	34,5 στρέμματα
Θαλάσσια ζώνη	- Αξιοποίηση και αναβάθμιση υφιστάμενων λιμενικών υποδομών - Διαμόρφωση υποδομών ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών - Διαπλάτυνση του ακρομωλίου του υπήνεμου μώλου	- Αξιοποίηση και αναβάθμιση υφιστάμενων λιμενικών υποδομών - Διαμόρφωση υποδομών ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών - Διαπλάτυνση του ακρομωλίου του υπήνεμου μώλου

Ε.3. Αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων

Ε.3.1. Κριτήρια επιλογής εναλλακτικών δυνατοτήτων

Ο σχεδιασμός των εναλλακτικών δυνατοτήτων επιδίωξε την επιλογή ρεαλιστικά πραγματοποιήσιμων προτάσεων ανάπτυξης της μαρίνας με σημαντική αναπτυξιακή διάσταση, οι οποίες παράλληλα χαρακτηρίζονται από υψηλές περιβαλλοντικές επιδόσεις. Συγκεκριμένα, η επιλογή των προαναφερθεισών εναλλακτικών δυνατοτήτων (βλ. παράγραφο Ε.2) βασίστηκε σε κριτήρια τεχνικοοικονομικά, χωροταξικά και περιβαλλοντικά.

Τα τεχνικοοικονομικά κριτήρια εξετάζουν την τάξη μεγέθους του κόστους υλοποίησης (όπως κόστους κατασκευής έργων στο θαλάσσιο και χερσαίο χώρο, κόστους ανταποδοτικών μέτρων κλπ.) κάθε εναλλακτικής δυνατότητας σε σχέση με την απόδοσή της.



Τα χωροταξικά κριτήρια εξετάζουν τη συμβατότητα κάθε εναλλακτικής δυνατότητας με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο και γενικότερα τον υπερκείμενο θεσμοθετημένο χωροταξικό σχεδιασμό σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο (βλ. κεφάλαιο Γ). Ειδικότερα, εξετάζουν τη συμβατότητα των εναλλακτικών δυνατοτήτων με:

- το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128/Α'/2008),
- το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 1138/Β'/2009),
- το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ) (Ν. 1515/85 (ΦΕΚ 18/Α'/18.2.1985) όπως ισχύει),
- το από 1.3.2004 Π.Δ. «περί καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα» (ΦΕΚ 254 /Δ'/05.03.2004), και
- το Ν.4179/13 (ΦΕΚ 175/Α/8.8.2013) (βλ. παράγραφο Β.2).

Επίσης, τα χωροταξικά κριτήρια εξετάζουν και τη συμβατότητα κάθε εναλλακτικής δυνατότητας με τις προβλέψεις για τις γεινιάζουσες με την Μαρίνα Αλίμου περιοχές των Γ.Π.Σ. Δήμων Αλίμου και Παλαιού Φαλήρου (βλ. παράγραφο ΣΤ.3.1).

Τέλος, τα περιβαλλοντικά κριτήρια εξετάζουν την περιβαλλοντική επίδοση κάθε εναλλακτικής δυνατότητας συνεκτιμώντας την επίπτωσή της (θετική ή αρνητική) στα επιμέρους στοιχεία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος με βάση την πιθανότητα εκδήλωσής της, τη χωρική της εξάπλωση, το μέγεθός της, τη διάρκεια της, τη συχνότητά της, την αντιστρεψιμότητά της και τον σωρευτικό χαρακτήρα της. Συγκεκριμένα, τα περιβαλλοντικά κριτήρια αφορούν στα ακόλουθα στοιχεία:

- Κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον & Πληθυσμός - Δημογραφία
- Χρήσεις γης
- Ανθρώπινη υγεία
- Τεχνικές υποδομές
- Ακουστικό περιβάλλον
- Ατμοσφαιρικό περιβάλλον
- Κλιματικοί παράγοντες
- Έδαφος – Γεωλογία
- Υδατικοί πόροι (συμπεριλαμβανομένων των επιφανειακών και υπόγειων νερών και των θαλάσσιων νερών)
- Οικότοποι & Χλωρίδα - Πανίδα
- Τοπίο
- Προστατευόμενες περιοχές



- Πολιτιστική κληρονομία (συμπεριλαμβανομένης της αρχαιολογικής και ιστορικής κληρονομιάς, καθώς και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς)

Ακόμη, τα περιβαλλοντικά κριτήρια εξετάζουν και ενδεχόμενες συνεργιστικές επιπτώσεις.

Αναλυτική επεξεργασία και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών κριτηρίων για τις προτεινόμενες εναλλακτικές δυνατότητες δίνεται σε επόμενη παράγραφο (βλ. παράγραφο Ε.4).

Ε.3.2. Συγκριτική αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων

Οι εναλλακτικές δυνατότητες συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης αξιολογούνται με βάση τα προαναφερθέντα κριτήρια, με στόχο την επιλογή της πλέον κατάλληλης πρότασης ανάπτυξης της Μαρίνας Αλίου.

Από τεχνικοοικονομικής άποψης η εναλλακτική δυνατότητα 2 χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερου μεγέθους κόστος υλοποίησης σε σχέση με τη δυνατότητα 1, λόγω της μεγαλύτερης κλίμακας της ανάπτυξης (η δόμηση στη δυνατότητα 2 ανέρχεται 35.520 τ.μ. σε αντίθεση με αυτή των 18.520 τ.μ. στη δυνατότητα 1), ενώ και οι δύο δυνατότητες απαιτούν αυξημένο κόστος υλοποίησης αναφορικά με τη μηδενική λύση. Όσον αφορά στην οικονομική απόδοση, εκτιμάται ότι και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες θα έχουν ικανοποιητική απόδοση, εντούτοις δεδομένης της θέσης της μαρίνας προ του πολεοδομικού ιστού της πόλης του Αλίου ενδέχεται η ζήτηση σε ότι αφορά τη χρήση κατοικίας να είναι περιορισμένη.

Από χωροταξική άποψη και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες είναι συμβατές με τους στόχους που θέτει το ευρύτερο πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο μέσω του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας. Σε αντίθεση, η μηδενική λύση όχι μόνο δεν υποστηρίζει τους στόχους το ευρύτερου πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού, αλλά και αποτελεί εμπόδιο στην επίτευξή τους κυρίως με την υποβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος που προκαλεί η έλλειψη οργάνωσης, η απουσία σύγχρονων υποδομών στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη της μαρίνας κλπ.

Όσον αφορά στη συμβατότητα των εναλλακτικών δυνατοτήτων με το από 1.3.2004 Π.Δ., και οι δύο δυνατότητες ικανοποιούν τους γενικούς στόχους που θέτει το εν λόγω Π.Δ. περί ανάδειξης και προστασίας του αττικού τοπίου και των ακτών, εξασφάλισης της συνέχειας της



παραλιακής ζώνης και ανεμπόδιστης πρόσβασης του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο. Σε αντίθεση, η μηδενική λύση υποβαθμίζει το τοπίο, επιβάλλει κατακερματισμό του παραλιακού μετώπου και καθιστά δύσκολη και εχθρική τη διέξοδο της πόλης στη θάλασσα.

Αναφορικά με τις προβλέψεις του από 1.3.2004 Π.Δ. ειδικά για την περιοχή της Μαρίνας Αλίμου (βλ. παράγραφο Ε.1), οι σχεδιαστικές επιλογές της εναλλακτικής δυνατότητας 1, σε αντίθεση με αυτές της δυνατότητας 2, ικανοποιούν σε μεγάλο βαθμό τις προβλέψεις αυτές. Συγκεκριμένα, οι προβλεπόμενες στην εναλλακτική δυνατότητα 1 κατηγορίες χρήσεων, γενικοί όροι δόμησης (με εξαίρεση την αναγκαία για την ανάπτυξη της μαρίνας αύξηση της μέγιστης επιτρεπόμενης δόμησης) και χώροι πρασίνου συνάδουν με τις προβλέψεις του από 1.3.2004 Π.Δ. Αντίθετα, η εναλλακτική δυνατότητα 2 περιλαμβάνει τη χρήση αμιγούς κατοικίας που δεν προβλέπεται από το από 1.3.2004 Π.Δ., αλλά και ο γενικός μέσος όρος συντελεστή δόμησης στην δυνατότητα 2 είναι αρκετά υψηλότερος από τον προβλεπόμενο στο από 1.3.2004 Π.Δ. Τέλος, οι χώροι πρασίνου στην δυνατότητα 2 είναι μικρότερης επιφάνειας συνολικά από τους προβλεπόμενους στο από 1.3.2004 Π.Δ.

Τέλος, οι εναλλακτικές δυνατότητες 1 και 2 ικανοποιούν τις προβλέψεις του Ν. 4179/13 (ΦΕΚ 175/Α/8.8.2013).

Από περιβαλλοντική άποψη, όπως φαίνεται και από την ανάλυση που ακολουθεί (βλ. παράγραφο Ε.4), η εναλλακτική δυνατότητα 1 είναι με μικρή διαφορά καλύτερη της δυνατότητας 2, εντούτοις και οι δύο δυνατότητες παρουσιάζουν καλή περιβαλλοντική επίδοση. Αντίθετα, όπως φαίνεται και από την ανάλυση που ακολουθεί (βλ. παράγραφο Ε.4), η μηδενική λύση παρουσιάζει σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα και η περιβαλλοντική της επίδοση είναι ιδιαίτερα χαμηλή.

Συμπερασματικά, και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες αποτελούν ρεαλιστικά πραγματοποιήσιμες προτάσεις ανάπτυξης της Μαρίνας Αλίμου με σημαντική αναπτυξιακή διάσταση και υψηλή περιβαλλοντική επίδοση. Αντίθετα, η μηδενική λύση προκαλεί υποβάθμιση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της Μαρίνας Αλίμου και καθιστά προβληματική την λειτουργία της εν λόγω λιμενικής υποδομής με ποικίλες και σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον. Συνολικά, και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες ικανοποιούν τα τεχνικοοικονομικά κριτήρια, ενώ η δυνατότητα 1 υπερέχει της δυνατότητας 2 σε ότι αφορά χωροταξικές και περιβαλλοντικές παραμέτρους. Συνεπώς, επιλέγεται ως βέλτιστη πρόταση ανάπτυξης, η εναλλακτική δυνατότητα 1 που συνδυάζει τη βέλτιστη αναπτυξιακή διάσταση με τις υψηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις.



Ε.3.3. Περιβαλλοντική αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων

Η περιβαλλοντική αξιολόγηση των εναλλακτικών δυνατοτήτων, συμπεριλαμβανομένης και της μηδενικής λύσης, γίνεται στη βάση περιβαλλοντικών κριτηρίων. Τα περιβαλλοντικά κριτήρια, που παρουσιάζονται στον Πίνακα Ε-4, καλύπτουν το σύνολο των στοιχείων που αφορούν στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Στα πλαίσια της περιβαλλοντικής αξιολόγησης, κάθε εναλλακτική δυνατότητα βαθμολογείται για κάθε περιβαλλοντικό κριτήριο. Η βαθμολόγηση έχει ποιοτικό χαρακτήρα και ακολουθεί το παρακάτω σύστημα:

- +2: Σημαντική θετική συμβολή
- +1: Περιορισμένης έως μέτριας σημασίας θετική συμβολή
- 0: Ουδέτερη/αμελητέα συμβολή
- 1: Περιορισμένης έως μέτριας σημασίας αρνητική συμβολή
- 2: Σημαντική αρνητική συμβολή

Στον Πίνακα Ε-4 παρουσιάζεται η βαθμολογία κάθε εναλλακτικής δυνατότητας για κάθε περιβαλλοντικό κριτήριο.



Πίνακας Ε-4: Περιβαλλοντική αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων ανάπτυξης Μαρίνας Αλίμου, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΜΗΔΕΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ 1	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ 2
Κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον & Πληθυσμός - Δημογραφία	Βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής	-2	+2	+2
	Συμβολή στη διαμόρφωση συνθηκών για την ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιβάλλουσα του έργου περιοχή	-2	+1	+1
	Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας	-2	+2	+2
	Αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος	-2	+2	+2
	Αποφυγή οχλήσεων στην οδική κυκλοφορία & βελτίωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων	-1	+2	+1
	Θετική επίδραση στην πληθυσμιακή μεταβολή και σύνθεση	0	0	+1
	Συμβολή στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής	-1	+1	+1
	Παροχή νέων (αύξηση) δυνατοτήτων αναψυχής	-2	+2	+2
Χρήσεις γης	Συμβατότητα με τις υφιστάμενες χρήσεις γης στην περιβάλλουσα του έργου περιοχή	-1	+2	+1
	Πρόκληση αλλαγής χρήσεων γης στις γειτνιάζουσες στη μαρίνα περιοχές	0	+1	+1
	Συμβολή στην ποιοτική και λειτουργική σύνδεση του πολεοδομικού ιστού με το θαλάσσιο μέτωπο	-2	+2	+2



Υγεία	Μείωση του κίνδυνου ατυχημάτων από την οδική κυκλοφορία και τη ναυσιπλοΐα	-2	+2	+1
	Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων	-2	+2	+2
Τεχνικές υποδομές	Διαμόρφωση των κατάλληλων υποδομών για τον περιορισμό της επιβάρυνσης των υφιστάμενων οδικών αξόνων	-2	+2	+2
	Παροχή των αναγκαίων σύγχρονων λιμενικών υποδομών στο τομέα του θαλάσσιου τουρισμού στο μέτωπο της πρωτεύουσας (ελλιμενισμός, ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών, ανεφοδιασμός σκαφών)	-2	+2	+2
	Δημιουργία ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων	-2	+2	+2
	Αποφυγή υπερφόρτωσης και εκτεταμένων διευθετήσεων των δικτύων οργανισμών κοινής ωφέλειας	0	0	-1
Ακουστικό περιβάλλον	Διατήρηση χαμηλών επιπέδων θορύβου	-2	+1	+1
Ατμοσφαιρικό περιβάλλον	Περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης	-2	+1	-1
Κλιματικοί παράγοντες	Περιορισμό των εκπομπών αερίων ρύπων	-1	+1	0
	Προώθηση της χρήσης εναλλακτικών μορφών ενέργειας	-1	+1	+1
Έδαφος – Γεωλογία	Περιορισμός της αρνητικής επιρροής στη δίαιτα των παρακείμενων ακτών	0	0	0
	Αξιοποίηση ανεκμετάλλευστων περιοχών	0	+2	+2
	Προστασία του εδάφους από εκπλύσεις επιβαρυμένες με ρύπους	-2	+2	+2



Υδατικοί πόροι	Διατήρηση της αποχετευτικής ικανότητας του ρέματος της Πικροδάφνης	0	0	0
	Αποφυγή επιβάρυνσης της ποιότητας των υδάτων του ρέματος της Πικροδάφνης	-1	+1	+1
	Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πηγές ρύπανσης (εκπλύσεις χερσαίας ζώνης, λύματα κτιριακών υποδομών, κατάλοιπα σκαφών, απόβλητα δραστηριοτήτων συντήρησης σκαφών κλπ.)	-2	+2	+2
	Ορθή διαχείριση των παραγόμενων λυμάτων και υγρών αποβλήτων	-2	+2	+2
Οικότοποι & Χλωρίδα – Πανίδα	Προστασία της βιοποικιλότητας, των ειδών και των πληθυσμών της χλωρίδας και της πανίδας στο θαλάσσιο και το χερσαίο χώρο	-1	+2	+1
	Προστασία και ανάδειξη των εκβολών του ρέματος της Πικροδάφνης	-1	+1	+1
	Διατήρηση/συντήρηση των υφιστάμενων και δημιουργία νέων χώρων πρασίνου	-1	+2	+1
	Αύξηση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας του κοινού	-2	+2	+2
	Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των θαλάσσιων οικοσυστημάτων	-2	+2	+1
Τοπίο	Αναβάθμιση – αποκατάσταση της αισθητικής του τοπίου	-2	+2	+1
	Διασφάλιση της αισθητικής συνέχειας του παραλιακού μετώπου	-1	+2	+1
Προστατευόμενες περιοχές	Προστασία και ανάδειξη προστατευόμενων περιοχών	0	0	0



	σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το Ν. 1650/86 (ΦΕΚ 160/Α'/86) όπως ισχύει και το Ν. 3937/2011 (ΦΕΚ 60/Α'/11)			
Πολιτιστική κληρονομιά	Προστασία και ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών και σύγχρονων μνημείων, παραδοσιακών οικισμών	0	0	0
	Προστασία και ανάδειξη/αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος των γειτνιαζουσών στη μαρίνα περιοχών	-1	+1	+1
	ΣΥΝΟΛΟ:	-49	54	43



Όπως φαίνεται και στον Πίνακα Ε-4, η συνολική βαθμολογία των δύο εναλλακτικών δυνατοτήτων είναι θετική, γεγονός που υποδεικνύει την υψηλή περιβαλλοντική επίδοση των δύο αυτών προτάσεων ανάπτυξης. Αντίθετα, η μηδενική λύση συγκεντρώνει αρνητική συνολική βαθμολογία, χαρακτηριστικό της υποβαθμισμένης υφιστάμενης κατάστασης της Μαρinas Αλίμου.

Η εναλλακτική δυνατότητα 1 συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη συνολική βαθμολογία, ενώ ακολουθεί η εναλλακτική δυνατότητα 2, γεγονός που σχετίζεται κυρίως με την αυξημένη συνολική εκμετάλλευση και δευτερευόντως με την εισαγωγή περιοχής κατοικίας στο θαλάσσιο μέτωπο που προβλέπει η δεύτερη. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρούνται τα ακόλουθα σε σχέση με την περιβαλλοντική επίδοση των εναλλακτικών δυνατοτήτων, όπως αυτή προκύπτει από τη βαθμολόγηση του Πίνακα Ε-4:

- Οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερα υψηλή βαθμολογία σε ότι αφορά στη σημαντική θετική συνδρομή τους στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, στις τεχνικές υποδομές, στους υδατικούς πόρους και τους οικοτόπους. Στους υπόλοιπους τομείς, η συνδρομή τους είναι ως επί το πλείστον θετική αλλά μικρότερης σημασίας.
- Η υψηλή βαθμολογία των δύο εναλλακτικών δυνατοτήτων στα κριτήρια που αφορούν στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, τον πληθυσμό και τη δημογραφία οφείλεται στη σημαντικότερη θετική συνδρομή της προτεινόμενης ανάπτυξης της μαρίνας με τη δημιουργία μίας σύγχρονης υποδομής για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ταυτόχρονα ενός υψηλής αισθητικής πόλου αναψυχής που θα αποτελεί σημαντική διέξοδο αναψυχής και περιπάτου για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της περιοχής και ταυτόχρονα θα συμβάλει στην αύξηση των ευκαιριών απασχόλησης, συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου αλλά και στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.
- Οι εξετασθείσες εναλλακτικές δυνατότητες έχουν σημαντική θετική συμβολή και στον τομέα των τεχνικών υποδομών, καθώς κατ' αρχήν προβλέπουν την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της λιμενικών υποδομών μίας από τις μεγαλύτερες μαρίνες της Αθήνας. Επιπροσθέτως, με τις προβλεπόμενες διαμορφώσεις θα βελτιωθεί η κυκλοφοριακή σύνδεση της μαρίνας με τη Λεωφόρο Ποσειδώνος, θα δημιουργηθούν οι συνθήκες για την άνετη και ασφαλή κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων στο τμήμα αυτό της παραλιακής ζώνης.
- Οι εξετασθείσες προτάσεις ανάπτυξης της Μαρinas Αλίμου έχουν σημαντική θετική συμβολή και στους υδατικούς πόρους κυρίως σε ότι αφορά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πηγές ρύπανσης που σχετίζονται με τη λιμενική δραστηριότητα, καθώς ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των υποδομών της μαρίνας



αποσκοπεί εκτός των άλλων (με τις κατάλληλες υποδομές και την εφαρμογή μέτρων) στην ορθή διαχείριση των παραγόμενων αποβλήτων και στον περιορισμό και έλεγχο ρυπογόνων δραστηριοτήτων.

- Σημαντική θετική συμβολή έχουν οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες και στον τομέα των οικοτόπων και της χλωρίδας και πανίδας, καθώς προβλέπουν αφ' ενός τη διατήρηση και συντήρηση του υφιστάμενου πράσινου και αφ' ετέρου τη δημιουργία και πρόσθετων χώρων πρασίνου. Επίσης, σημαντική θετική επίπτωση στην προστασία της χερσαίας χλωρίδας και πανίδας της περιοχής είναι και η εξασφάλιση ήπιων συνθηκών κυκλοφορίας εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Βέβαια, η εναλλακτική δυνατότητα 1 υπερέχει στον τομέα αυτό της δυνατότητας 2 καθώς προβλέπει μεγαλύτερης έκτασης χώρους πρασίνου (οι χώροι πρασίνου στη δυνατότητα 1 ανέρχονται σε 38,5 στρέμματα σε αντίθεση με αυτή των 34,5 στρεμμάτων στη δυνατότητα 2). Ακόμη, λόγω της αυξημένης δόμησης που προβλέπει η δυνατότητα 2 σε σχέση με τη δυνατότητα 1, καθώς και της δημιουργίας κατοικιών στην παραλιακή ζώνη, η δυνατότητα 2 προκαλεί μία επιπρόσθετη επιβάρυνση στους χερσαίους οικοτόπους. Αντίστοιχα, η δυνατότητα 2 προκαλεί μία επιπρόσθετη επιβάρυνση και στο θαλάσσιο οικοσύστημα, για το λόγο αυτό η δυνατότητα 1 υπερέχει της δυνατότητας 2 σε ότι αφορά στη θετική συμβολή της στην προστασία των θαλάσσιων οικοτόπων.

Συμπερασματικά, η εναλλακτική δυνατότητα 1 χαρακτηρίζεται από τη βέλτιστη περιβαλλοντική επίδοση σε σχέση με τις υπόλοιπες εξετασθείσες προτάσεις.



ΣΤ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΣΤ.1. Θαλάσσιος Τουρισμός

Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό (Απόφαση 24208-ΦΕΚ1138/Β/11.6.2009, βλ. παράγραφο Γ.2.2), για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού επιβάλλεται η δημιουργία έντεκα ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού, με κέντρα τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες κλπ. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και η γειτνίαση με αεροδρόμιο. Επίσης, σύμφωνα και με το προτεινόμενο σχέδιο της νέας απόφασης για το Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον Τουρισμό, επιβάλλεται η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των υποδομών των σημείων ελλιμενισμού (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια) λαμβάνοντας υπόψη ολοκληρωμένες και επαρκείς υπηρεσίες στους ελλιμενιζόμενους (καύσιμα, νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, χώροι υγιεινής, συλλογή και διαχείριση αποβλήτων, τεχνική εξυπηρέτηση κλπ.).

Η Μαρίνα Αλίμου ανήκει στη ενότητα θαλάσσιου τουρισμού με κέντρο το Λαύριο και η οποία περιλαμβάνει τους υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες από τον Πειραιά μέχρι τη Βουλιαγμένη, με ακτίνα επιρροής τις Βόρειες και Δυτικές Κυκλάδες, τον Νότιο Ευβοϊκό και τον Αργοσαρωνικό.

Σύμφωνα με τα εκτεθέντα σε προηγούμενες παραγράφους σχετικά με τη σημερινή κατάσταση των υποδομών της μαρίνας (των θαλασσίων αλλά ιδιαίτερα των χερσαίων), οι βελτιώσεις που προτείνονται στις λιμενικές, αλλά κυρίως, και σε μεγάλη έκταση, στις χερσαίες υποδομές της μαρίνας, είναι απολύτως αναγκαίες και συνάδουν με τις κατευθυντήριες γραμμές του Ειδικού Πλαισίου αλλά και της σχεδιαζόμενης νέας απόφασης.

Κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες υπήρξε ραγδαία ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού σε ολόκληρη την Ευρώπη και κύρια στο μεσογειακό χώρο. Η ανάπτυξη αυτή προκάλεσε την τεράστια αύξηση ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.

Στις χώρες της δυτικής και κεντρικής Μεσογείου δημιουργήθηκε κορεσμός στις υπάρχουσες μαρίνες και σχεδόν εξαντλήθηκαν οι δυνατότητες προσφοράς θέσεων ελλιμενισμού. Το γεγονός αυτό έχει αναγκάσει τις χώρες αυτές να στραφούν στην αναζήτηση νέων χώρων ελλιμενισμού και να προχωρήσουν στον προγραμματισμό δημιουργίας νέων μαρινών. Ήδη



στην Ιταλία είναι σε εξέλιξη η κατασκευή νέων μαρινών που θα προσφέρουν στο εγγύς μέλλον περίπου 25.000-30.000 θέσεις, αριθμός που ήδη θεωρείται ανεπαρκής.

Η έλλειψη θέσεων σε οργανωμένες μαρίνες στον Ευρωπαϊκό χώρο και ειδικότερα στη Μεσόγειο, αποτυπώνεται σε όλες τις αναφορές των διάφορων διεθνών Οργανισμών που ασχολούνται με το yachting. Οι αναφορές τους μιλούν για την ύπαρξη άμεσης ανάγκης για περισσότερες από 70.000-80.000 θέσεις, ενώ ο αριθμός αυτός αυξάνεται συνεχώς μεγαλώνοντας τη σχέση προσφοράς και ζήτησης. Η έλλειψη αυτή σε συνδυασμό με τα υψηλά κόστη ελλιμενισμού και υπηρεσιών των μαρινών της δυτικής και κεντρικής Μεσογείου, είχε ως επακόλουθο την δημιουργία ενός μεγάλου ρεύματος των σκαφών προς την ανατολική Μεσόγειο. Έτσι χώρες όπως η Ελλάδα, η Τουρκία και η Κροατία δέχθηκαν ένα μεγάλο αριθμό σκαφών και εξακολουθούν να καλούνται να καλύψουν μία συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση. Το πρόβλημα στην έλλειψη χώρων ελλιμενισμού παρατηρείται επίσης και στα μεγαλύτερα σκάφη, ο αριθμός των οποίων αυξάνεται συνεχώς.

Στην Ελλάδα σήμερα υπάρχουν 38 τουριστικοί λιμένες με συνολική δυναμικότητα περίπου 11.461 θέσεων ελλιμενισμού, επί συνόλου 728 και 305.470 αντίστοιχα στη Μεσόγειο. Δηλαδή η Ελλάδα διαθέτει ποσοστό περίπου 3,75 % του συνόλου των θέσεων ελλιμενισμού της Μεσογείου και ποσοστό περίπου 5,22 % του συνόλου των τουριστικών λιμένων της Μεσογείου.

Οι αριθμοί και τα ποσοστά δείχνουν το περιθώριο ανάπτυξης των τουριστικών λιμένων στη χώρα μας, καθόσον τόσο η παρούσα χωρητικότητα των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων όσο και οι θέσεις που είναι υπό κατασκευή δεν είναι αρκετές για να καλύψουν την υφιστάμενη ζήτηση.

Η δημιουργία νέων τουριστικών λιμένων και η προσπάθεια αύξησης των θέσεων ελλιμενισμού που πραγματοποιείται σε όλες τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου, Ιταλία, Κροατία, Μαυροβούνιο, Τουρκία, Κύπρο, Αίγυπτο δεν μειώνει την τεράστια πίεση που δέχεται η Ελλάδα, τόσο για την υποδοχή μόνιμων σκαφών, ελληνικών ή αλλοδαπών, όσο και για την φιλοξενία μεγάλου αριθμού διερχόμενων σκαφών κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου. Είναι βέβαιο λοιπόν ότι την ικανοποιητική πληρότητα των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα μπορεί να εγγυηθεί η υπάρχουσα έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού και η ανάγκη δημιουργίας νέων που θα μπορέσουν όλες μαζί να εξυπηρετήσουν τους Έλληνες και ξένους πελάτες.



ΣΤ.2. Αναπτυξιακή φυσιογνωμία

ΣΤ.2.1. Υφιστάμενη οργάνωση του παραλιακού μετώπου

Στο τμήμα του παραλιακού μετώπου νότια της Μαρίνας Αλίου, αναπτύσσονται χώροι αναψυχής με την εξής σειρά, ανάλογα με την εγγύτητα προς τη Μαρίνα:

Αρχικά υπάρχουν οι διαμορφώσεις της παραλίας «Ζέφυρος», δηλαδή ένας χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, μια παιδική χαρά, ένα συγκρότημα χώρων ψυχαγωγίας (καφετέρια, εστιατόριο, νυχτερινό κέντρο) και ένας παραλιακός πεζόδρομος που αναπτύσσεται από το νότιο όριο της Μαρίνας μέχρι τις Δημοτικές πλαζ του Αλίου που ακολουθούν, σε εγγύτητα με τη θάλασσα. Οι δημοτικές πλαζ του Αλίου που ακολουθούν χωρίζονται σε δύο ενότητες, μια μικρότερη με ελεύθερη πρόσβαση και μια μεγαλύτερη, πιο οργανωμένη και περιποιημένη, με είσοδο έναντι αντιτίμου και ελεύθερη για τους δημότες. Το τμήμα αυτό του παραλιακού μετώπου εξυπηρετείται κυρίως από τις στάσεις του τραμ Καλαμακίου, 3η Καλαμακίου, 4η Καλαμακίου, Ζέφυρος.

Στο τμήμα του παραλιακού μετώπου βόρεια της Μαρίνας Αλίου, αναπτύσσονται οι παρακάτω χώροι:

Αρχικά υπάρχει η αδιαμόρφωτη εκβολή του ρέματος της Πικροδάφνης και στη συνέχεια η δημοτική πλαζ του Παλαιού Φαλήρου με ελεύθερη πρόσβαση και υποτυπώδεις εξυπηρετήσεις. Το τμήμα αυτό του παραλιακού μετώπου εξυπηρετείται κυρίως από τις στάσεις του τραμ Εδέμ, Μπάτης, Παλμύρα, Φλοίσβος.

ΣΤ.2.2. Έργα Ολυμπιακών Αγώνων 2004 στην ευρύτερη περιοχή και η μεταολυμπιακή τους χρήση

Στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας του 2004, σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν σε μικρές ή και σε μεγαλύτερες εκτάσεις ολυμπιακά συγκροτήματα με σκοπό να φιλοξενήσουν τα ολυμπιακά αγωνίσματα. Πρόκειται για τη δημιουργία ενός συστήματος «πόλων» υπερτοπικής σημασίας, στους οποίους χωροθετήθηκαν ολυμπιακά έργα, καθώς και συμπληρωματικές αθλητικές εγκαταστάσεις. Οι πόλοι αυτοί προορίζονταν να εξυπηρετούν, μετά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων, συνδυασμένες λειτουργίες αθλητισμού, τουρισμού-αναψυχής, κοινωνικών εξυπηρετήσεων και πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας.



Τα περισσότερα ολυμπιακά αθλητικά συγκροτήματα¹, συμπληρώθηκαν – είτε βάσει του αρχικού σχεδιασμού τους, είτε στη συνέχεια μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες – από άλλες λειτουργίες, όπως αίθουσες συνεδρίων και εκθέσεων, εμπόριο, πάρκα και χώρους περιπάτου, με στόχο την βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου και της εικόνας της πόλης. Επομένως, σήμερα τα ολυμπιακά αθλητικά συγκροτήματα αντιπροσωπεύουν επίκεντρα πολιτισμού, αθλητισμού και ελεύθερου χρόνου.

Τα Ολυμπιακά συγκροτήματα που κατασκευάστηκαν στην εγγύς περιοχή της Μαρίνας Αλίου (σε ακτίνα 15 χλμ.) περιγράφονται παρακάτω (βλ. Σχήμα ΣΤ.5):

1. Ολυμπιακός Πόλος Φαλήρου (Ολυμπιακό Συγκρότημα Φαλήρου – Όρμος Φαλήρου): Περιλαμβάνει αθλητικές εγκαταστάσεις όπου φιλοξενήθηκαν οι αθλητικές δραστηριότητες της πετοσφαίρισης, πετοσφαίρισης άμμου, χειροσφαίρισης και του Tae-Kwon-Do. Στις συμπληρωματικές χρήσεις γης και δραστηριότητες συγκαταλέγονται πάρκα και διαδρομές περιπάτου και ποδηλάτου, οικολογικό πάρκο, ναυταθλητική μαρίνα, ανοιχτό θέατρο, συνεδριακό κέντρο, κέντρο τεχνών, το Πολιτιστικό Κέντρο Ιδρύματος Σταύρου Νιάρχου (νέα Εθνική Βιβλιοθήκη - νέα Εθνική Όπερα), εμπορικά καταστήματα, καφετέριες, εστιατόρια, πολυκινηματογράφος.
2. Ολυμπιακός Πόλος Ελληνικού (Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού): Οι εγκαταστάσεις που αναπτύχθηκαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες στο εν λόγω συγκρότημα αποτελούνται από γήπεδα καλαθοσφαίρισης/ξίφασκίας, μπίτζμπολ, αντιπτέρησης (σοφτμπολ), κανόε-καγιάκ, σλάλομ και χόκευ. Επιπλέον, οι χώροι αυτοί πλαισιώνονται από πάρκα και χώρους περιπάτου, πρότυπο υδροπάρκο – κέντρο ψυχαγωγικών εκδηλώσεων σε συνδυασμό με αθλητικές χρήσεις, εμπορικά καταστήματα, καφέ και εστιατόρια.
3. Ολυμπιακός Πόλος Αγίου Κοσμά (Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά): Στο συγκεκριμένο συγκρότημα διεξήχθησαν τα αγωνίσματα της ιστιοπλοΐας των Ολυμπιακών Αγώνων. Συμπληρωματικές χρήσεις γης και δραστηριότητες του εν λόγω ολυμπιακού πόλου είναι πάρκα και χώροι περιπάτου, ξενοδοχείο, αίθουσες πολλαπλών χρήσεων εστιατόρια, καφέ, εμπορικά καταστήματα.

Στοχεύοντας στη βέλτιστη μεταολυμπιακή χρήση των ολυμπιακών συγκροτημάτων, που κατασκευάστηκαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, η ελληνική κυβέρνηση ίδρυσε το 2003 την εταιρεία Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. – έναν νέο δημόσιο φορέα αποκλειστικά

¹ Οι δύο νόμοι που διέπουν την αξιοποίηση των Ολυμπιακών συγκροτημάτων είναι ο Ν. 2730/1999 (ΦΕΚ 130/Α'/25-06-1999) "Σχεδιασμός, ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση ολυμπιακών έργων και άλλες διατάξεις" και ο Ν. 3342/2005 (ΦΕΚ 131/Α'/6-06-2005) "Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους - Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης".



επιφορτισμένο με αυτό το καθήκον. Η Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. έχει υπογράψει συμβάσεις για την επιμέρους αξιοποίηση περιορισμένου αριθμού ολυμπιακών επίκεντρων ή τμημάτων τους (γίνεται αναφορά μόνο στα προαναφερθέντα):

1. Στον Ολυμπιακό Πόλο Φαλήρου, το γυμναστήριο του Tae-Kwon-Do προβλέπεται να μετατραπεί σε Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο.

Επίσης, στο ίδιο επίκεντρο έχει σχεδιασθεί η δημιουργία της νέας Εθνικής Βιβλιοθήκης και της νέας Εθνικής Όπερας με δωρεά του Ιδρύματος Νιάρχου (ήδη σήμερα το συγκρότημα του Πολιτιστικού Κέντρου Ιδρύματος Σταύρου Νιάρχου είναι υπό κατασκευή), καθώς και η δημιουργία μέσω δημοσίων επενδύσεων Οικολογικού Πάρκου και Κέντρου Τεχνών.

Η Ναυταθλητική Μαρίνα παραδόθηκε στο Δήμο Καλλιθέας, (όπου θα καλύπτεται όλος ο ερασιτεχνικός αθλητισμός του Δήμου), ενώ 70 θέσεις δόθηκαν και στην Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία.

Επιπλέον, το υφιστάμενο γήπεδο Πετοσφαίρισης Άμμου (Beach Volley) έχει μισθωθεί από τον Ιούνιο του 2007 στην εταιρεία “Σ.Κ. Παζαρόπουλος Α.Ε.” προκειμένου να διαμορφωθεί κατάλληλα σε Αμφιθέατρο Πολλαπλών Χρήσεων για τη διενέργεια πολιτιστικών και αθλητικών εκδηλώσεων.

2. Στον Ολυμπιακό Πόλο Ελληνικού, για το Ολυμπιακό Κέντρο Κανόε-Καγιάκ και Σλάλομ, υπογράφηκε σύμβαση στις αρχές του 2007 μακροχρόνιας μίσθωσης σε ιδιωτική εταιρεία, ώστε να λειτουργεί ως υδροπάρκο-κέντρο ψυχαγωγικών εκδηλώσεων σε συνδυασμό με αθλητικές χρήσεις (Κέντρο Υδάτινης Αναψυχής - aquatic leisure center).

Το γήπεδο του μπίτζμπολ έχει γίνει έδρα του Εθνικού Πειραιώς (ομάδας ποδοσφαίρου Β' εθνικής κατηγορίας).

Επίσης, στο συγκεκριμένο συγκρότημα του Ελληνικού το Ολυμπιακό Γυμναστήριο Καλαθοσφαίρισης – Χειροσφαίρισης παραμένει ως αρένα αθλητικών εκδηλώσεων, ενώ η Ολυμπιακή Εγκατάσταση Ξιφασκίας χρησιμοποιείται ως Εκθεσιακό Κέντρο.

Επιπλέον, για τα Ολυμπιακά Κέντρα Μπίτζμπολ, Αντιπτήρισης (Softball) και Χόκεϋ, αναμένεται η ένταξή τους στο Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού.

3. Ο Ολυμπιακός Πόλος Αγίου Κοσμά (Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας), έχει παραχωρηθεί σε ιδιωτική εταιρία και λειτουργεί ως Μαρίνα.

ΣΤ.2.3. Υφιστάμενα δίκτυα μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή μελέτης

ΣΤ.2.3.1 Σύστημα μεταφορών στην Αττική



Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου για το ΡΣΑ Αθήνας/Αττικής 2021, η πολιτική των Μεταφορών της Αττικής, έχει σχεδιασθεί στη βάση τριών συμπληρωματικών μεταξύ τους συστημάτων (βλ. Σχήμα ΣΤ.1):

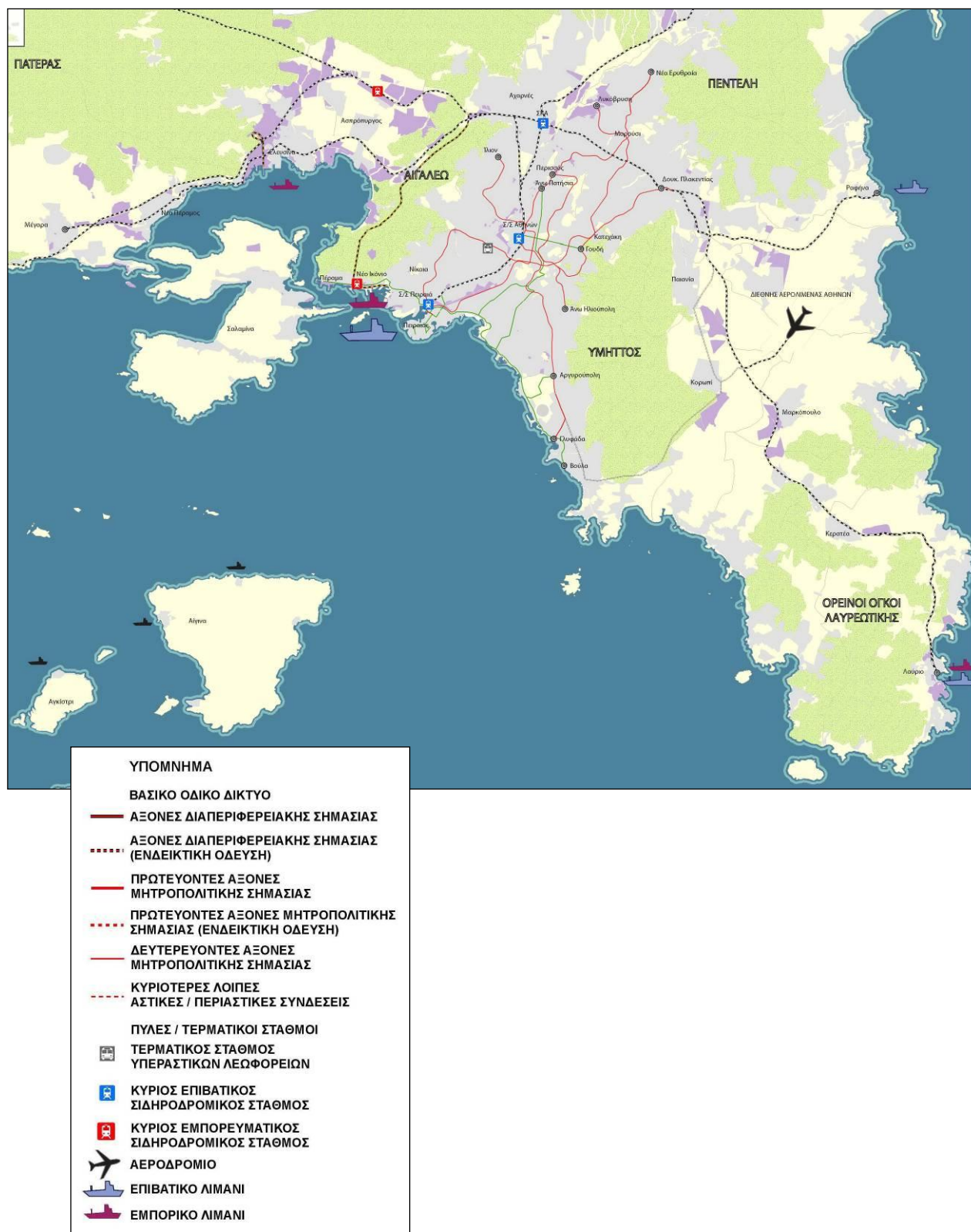
α. Υπεραστικά Δίκτυα Μαζικών Μεταφορών: Αεροδρόμια, Λιμάνια, Τερματικοί Σταθμοί Επιβατικών και Εμπορευματικών Μεταφορών:

- Κύριος Επιβατικός - Εμπορευματικός Αερολιμένας είναι ο Διεθνής Αερολιμένας «Ελευθέριος Βενιζέλος», ως κόμβος εθνικής, ευρωπαϊκής και διηπειρωτικής σημασίας.
- Κύριοι Επιβατικοί Λιμένες είναι ο Κεντρικός Επιβατικός Λιμένας Πειραιά και οι Επιβατικοί Λιμένες Λαυρίου και Ραφήνας.
- Κύριοι Επιβατικοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί (Σ/Σ) είναι ο Σ/Σ Αθηνών, ο Σ/Σ Πειραιά και το Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ).

β. Δημόσιες Συγκοινωνίες Μητροπολιτικής Εξυπηρέτησης, με κορμό τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) και τους Σταθμούς Μετεπιβίβασης. Το Πρωτεύον Δίκτυο μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, διακρίνεται σε τρία (3) επιμέρους δίκτυα:

- Δίκτυο Προαστιακού Σιδηροδρόμου. Για τις προαστιακές συνδέσεις της Πρωτεύουσας και του Λιμένα του Πειραιά με τα κυριότερα αστικά κέντρα εκτός Χωρικής Ενότητας Αθήνας-Πειραιά και το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, βασικό μέσο είναι ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος, που εκτείνεται μέχρι τα βασικά οικιστικά κέντρα των όμορων Περιφερειών εντός της εμβέλειας της Μητροπολιτικής Περιοχής Αθήνας (Θήβα / Λεβάδεια, Χαλκίδα, Κόρινθος / Λουτράκι).
- Δίκτυο Μετρό
- Δίκτυο Τραμ / Ελαφρού Μετρό (LRT)

γ. Κύριο Οδικό Δίκτυο Αττικής / Δίκτυο Υποδομής Στάθμευσης.



Σχήμα ΣΤ.1: Απόσπασμα χάρτη «8. Μέσα σταθερής τροχιάς» σύμφωνα με το σχέδιο Νόμου «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021» (Ιανουάριος 2012)



ΣΤ.2.3.2. Υφιστάμενες και προβλεπόμενες συνδέσεις της περιοχής μελέτης με το σύστημα μεταφορών

Η Μαρίνα Αλίου έχει σήμερα ή προβλέπεται να έχει (σύμφωνα με τις προβλέψεις του σχεδίου νόμου για το «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021», αλλά και της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.) τις ακόλουθες άμεσες συνδέσεις με τα Υπεραστικά Δίκτυα Μαζικών Μεταφορών και τις Δημόσιες Συγκοινωνίες Μητροπολιτικής Εξυπηρέτησης:

- Συνδέεται απευθείας με τη γραμμή τραμ (Ασκληπιείο Βούλας – ΣΕΦ και Ασκληπιείο Βούλας - Σύνταγμα).
- Συνδέεται με το δίκτυο του Μετρό (στάση Άλιμος) μέσω του κύριου οδικού δικτύου. Το Μετρό της Αθήνας αποτελώντας ένα από τα σημαντικότερα συγκοινωνιακά έργα και το πλέον προσφιλές δημόσιο μέσο μεταφοράς στο Λεκανοπέδιο, συνεχίζει να επεκτείνεται με γοργούς ρυθμούς με στόχο τη λειτουργία 52,6 km υπόγειου δικτύου (συν 20,7 km επιφανειακής γραμμής του προαστιακού από τον Σταθμό ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ προς το Αεροδρόμιο) με 36 σταθμούς (συν 4 σταθμούς σε κοινή χρήση με τον Προαστιακό).
- Συνδέεται με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» οδικώς μέσω της Λεωφόρου Ποσειδώνος και της Λεωφόρου Βάρης-Κορωπίου.
- Συνδέεται με τον Κεντρικό Επιβατικό Λιμένα Πειραιά είτε οδικώς μέσω της Λεωφόρου Ποσειδώνος, είτε μέσω τραμ.
- Συνδέεται με το υπεραστικό / προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο (σιδηροδρομικός σταθμός Πειραιά) είτε οδικώς μέσω της Λεωφόρου Ποσειδώνος, είτε μέσω τραμ.

ΣΤ.3. Σχέση Μαρinas - Δήμων Αλίου & Παλαιού Φαλήρου

ΣΤ.3.1 Θεσμοθετημένες ρυθμίσεις

ΣΤ.3.1.1 Γ.Π.Σ. Δήμου Αλίου

Ο Δήμος Αλίου έχει θεσμοθετημένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.), σύμφωνα με το Νόμο 1337/83, που καλύπτει σχεδόν εξ' ολοκλήρου τα διοικητικά όρια του τέως καποδιστριακού Δήμου. Η έγκριση του Γ.Π.Σ. έγινε με την υπ' αρ. 287/56/12.1.1987 Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 36/Δ'/28.1.1987).

Το ισχύον Γ.Π.Σ. Αλίου προβλέπει:



- α) την πολεοδομική οργάνωση της πόλης για πληθυσμιακό μέγεθος της τάξης των 32.000 κατοίκων με τη δημιουργία 6 πολεοδομικών ενότητων,
- β) τον προσδιορισμό των χρήσεων γης εντός των ορίων του Γ.Π.Σ. με κυρίαρχο στοιχείο την κατοικία ενώ κάθε πολεοδομική ενότητα διαθέτει και το αντίστοιχο πολεοδομικό κέντρο,
- γ) τη λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος και τη δημιουργία αστικού πρασίνου και κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών, και
- δ) την οργάνωση των δικτύων υποδομής.

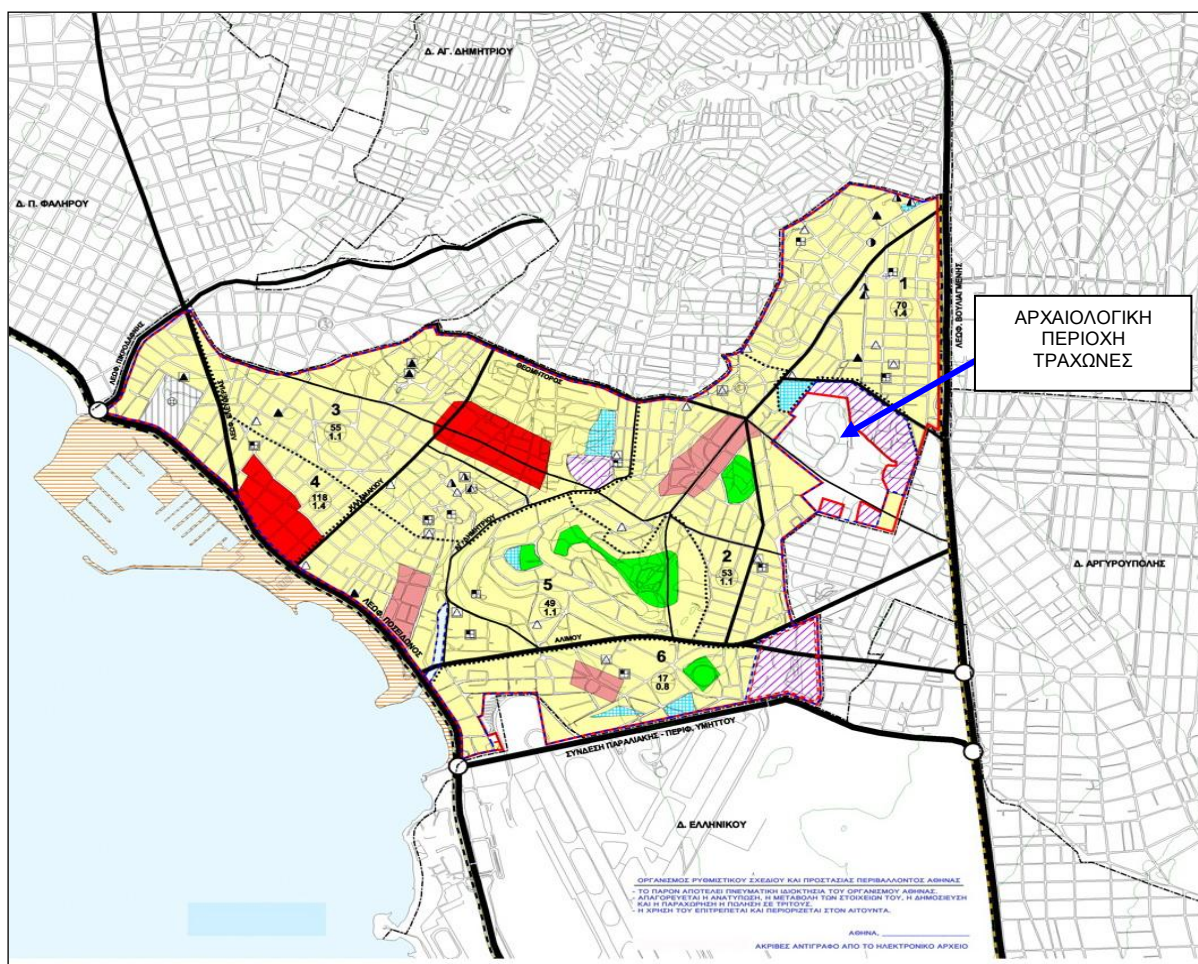
Το Γ.Π.Σ. του Δήμου Αλίμου αρχικά τροποποιήθηκε με την υπ' αρ. 80354/5315/11.8.1192 Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 945/Δ'/21.9.1992) όσον αφορά στην ένταξη εντός του Γ.Π.Σ. δύο περιοχών με χρήση «Γενική Κατοικία» και «Ελεύθεροι χώροι – αστικό πράσινο» αντίστοιχα. Επιπλέον, έγινε ένταξη έκτασης που βρίσκεται εντός των ζωνών Β και Γ που προβλέπονται από το 13.01.86 Π.Δ. «Καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης της εκτός σχεδίου περιοχής του Δήμου Αλίμου» όπου εντάσσεται στην Πολεοδομική Ενότητα 1 της οποίας η μέση πυκνότητα μεταβάλλεται σε 50 κάτοικοι/Ha και ο μέσος συντελεστής δόμησης σε 1,2. Στην έκταση αυτή καθορίστηκαν χρήσεις Πολεοδομικού Κέντρου, Γενικής Κατοικίας, Βιομηχανικού Πάρκου (ΒΙΠΑ) – Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ) προς εξυγίανση, ελεύθεροι χώροι – αστικό πράσινο και χρήση αθλητικού κέντρου. Τέλος, καθορίστηκε Ζώνη Αγοράς Συντελεστή στην περιοχή «Τραχώνες» της Π.Ε.1 που αφορά μόνο ιδιοκτησίες που βρίσκονται εντός του Δήμου Αλίμου, ενώ έγινε συμπλήρωση και τροποποίηση του οδικού δικτύου.

Ακολούθησε και δεύτερη τροποποίηση του Γ.Π.Σ. του Δήμου Αλίμου με την υπ' αρ. 101341/8108/30.12.1994 Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 24/Δ'/24.1.1995), σύμφωνα με την οποία προβλεπόταν τα παρακάτω:

- α) Ένταξη εντός των ορίων του Γ.Π.Σ. ζώνης άλλης χρήσης πλην κατοικίας με χρήση Βιομηχανικού-Βιοτεχνικού Πάρκου (ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ) προς εξυγίανση, σύμφωνα με το άρθρο 5 του από 23.02.1987 Π.Δ. (ΦΕΚ 166/Δ'/06.03.1987) όπως συμπληρώθηκε με το από 08.12.1990 Π.Δ. (ΦΕΚ 706/Δ'/19.12.1990).
- β) Την κατάργηση της Ζώνης Αγοράς στην περιοχή «Τραχώνες».
- γ) Την αφαίρεση της περιοχής «Τραχώνες» από το όριο του Γ.Π.Σ. και ειδικότερα από τα όρια της Πολεοδομικής Ενότητας 1, την επιβολή λήψης μέτρων για τον χαρακτηρισμό της εν λόγω περιοχής σε αρχαιολογικό χώρο, την δημιουργία κοινόχρηστων χώρων γύρω από τα μνημεία και τη διαμόρφωση αρχαιολογικού πάρκου, χώρου αναψυχής και περιπάτου. Επίσης, στην ίδια περιοχή απαγορεύεται και η ιδιωτική πολεοδόμηση, ισχύον δε οι χρήσεις και οι περιορισμοί δόμησης που καθορίστηκαν με το από 13.01.1986 Π.Δ. (ΦΕΚ 5/Δ'/20.01.1986).



Το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του Δήμου Αλίου, όπως ισχύει σήμερα, διακρίνει 6 Πολεοδομικές Ενότητες (Π.Ε.), οι συντελεστές δόμησης των οποίων κυμαίνονται από 1,4 έως 0,8 (βλ. Σχήμα ΣΤ.2).



Σχήμα ΣΤ.2: Χάρτης εγκεκριμένου Γ.Π.Σ. Δήμου Αλίου όπως ισχύει σήμερα (Πηγή: ΟΡΣΑ, 2013)

ΣΤ.3.1.2 Γ.Π.Σ. Δήμου Παλαιού Φαλήρου

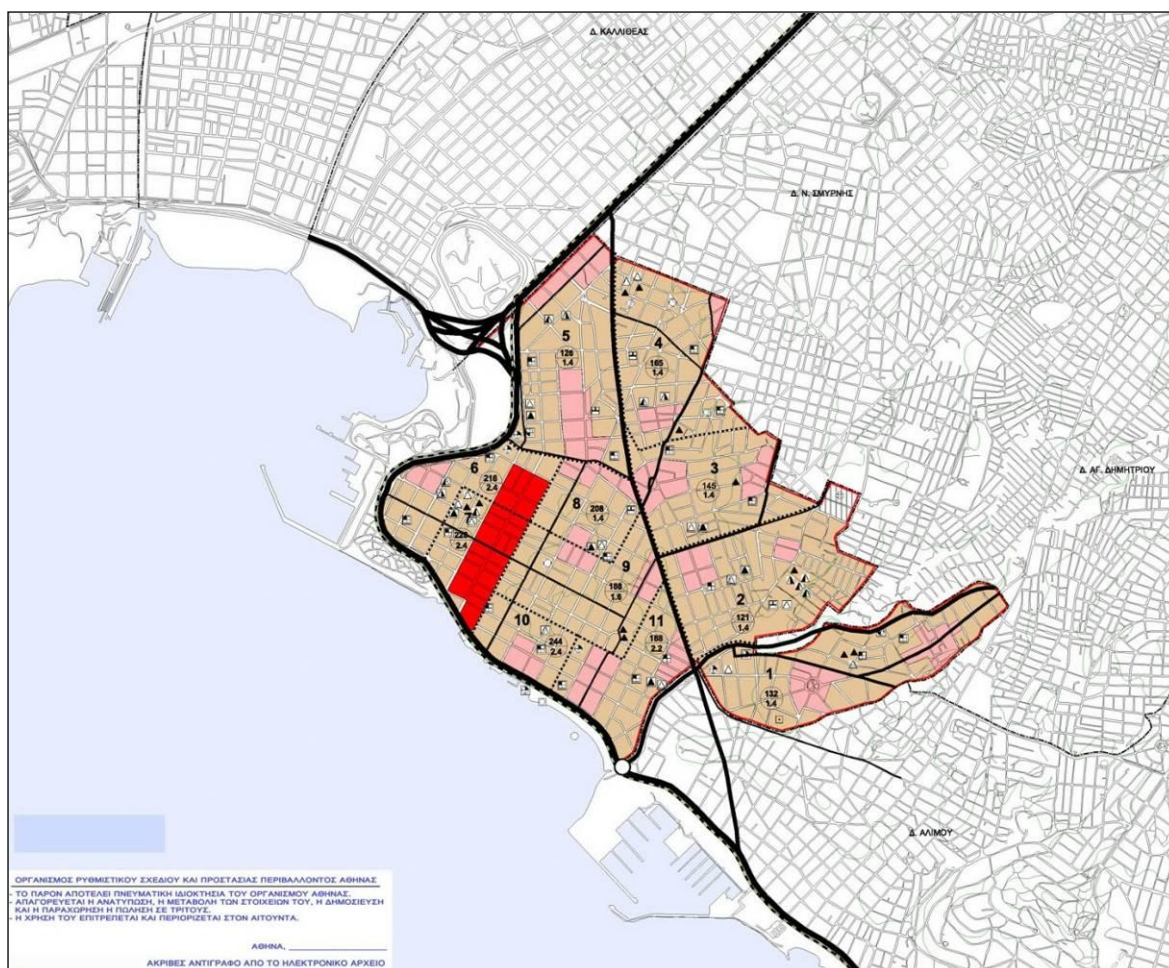
Ο Δήμος Παλαιού Φαλήρου έχει θεσμοθετημένο Γ.Π.Σ., σύμφωνα με το νόμο 1337/83, που καλύπτει εξ' ολοκλήρου τα διοικητικά όρια του τέως καποδιστριακού δήμου. Η έγκριση του Γ.Π.Σ. του Δήμου Παλαιού Φαλήρου έγινε με την υπ' αρ. 43155/2336/16.5.1989 Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 386/Δ'/13.6.1989). Με το ΦΕΚ 1073/Δ'/1996 έγινε αναδημοσίευση του Γ.Π.Σ. Παλαιού Φαλήρου, στην οποία περιλαμβάνονται και οι χάρτες.

Το ισχύον Γ.Π.Σ. του Δήμου Παλαιού Φαλήρου προβλέπει (βλ. Σχήμα ΣΤ.3):



- α) την πολεοδομική οργάνωση της πόλης για πληθυσμιακό μέγεθος της τάξης των 69.000 κατοίκων με τη δημιουργία 11 πολεοδομικών ενοτήτων,
- β) τον προσδιορισμό των χρήσεων γης εντός των ορίων του Γ.Π.Σ. με κυρίαρχο στοιχείο την γενική κατοικία ενώ κάθε πολεοδομική ενότητα διαθέτει και το αντίστοιχο πολεοδομικό κέντρο,
- γ) τη λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος και τη δημιουργία αστικού πρασίνου και κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών, και
- δ) την οργάνωση των δικτύων υποδομής.

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του Δήμου Παλαιού Φαλήρου, οι συντελεστές δόμησης των 11 Πολεοδομικών Ενοτήτων του κυμαίνονται από 2,4 έως 1,4.



Σχήμα ΣΤ.3: Χάρτης εγκεκριμένου Γ.Π.Σ. Δήμου Παλαιού Φαλήρου (Πηγή: ΟΡΣΑ, 2013)



ΣΤ.3.1.3 Προβλέψεις θεσμοθετημένων ρυθμίσεων στην περιοχή πέριξ της Μαρίνας Αλίου

Οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης στις Πολεοδομικές Ενότητες των Δήμων Αλίου και Παλαιού Φαλήρου πέριξ της Μαρίνας Αλίου, σύμφωνα με τα αντίστοιχα εγκεκριμένα Γ.Π.Σ. όπως αυτά ισχύουν (βλ. παραγράφους ΣΤ.3.1.1 και ΣΤ.3.1.2) περιγράφονται παρακάτω (βλ. Σχήμα ΣΤ.4).

Πολεοδομική Ενότητα 4 Δήμου Αλίου:

Βρίσκεται σε άμεση επαφή με την Μαρίνα Αλίου και ειδικότερα ανατολικά αυτής.

- Χρήσεις γης: Περιλαμβάνει περιοχή Κέντρου του Δήμου (κοινόχρηστες και κοινωφελείς λειτουργίες), το Συμμαχικό Στρατιωτικό Νεκροταφείο, καθώς και περιοχή κατοικίας.
- Συντελεστής δόμησης: 1,40

Πολεοδομική Ενότητα 3 Δήμου Αλίου:

Βρίσκεται ανατολικά της Μαρίνας Αλίου.

- Χρήσεις γης: Περιλαμβάνει περιοχή Κέντρου του Δήμου (κοινόχρηστες και κοινωφελείς λειτουργίες, όπου προβλέπεται και ο χώρος του Δημαρχείου), καθώς και περιοχή κατοικίας.
- Συντελεστής δόμησης: 1,10

Πολεοδομική Ενότητα 5 Δήμου Αλίου:

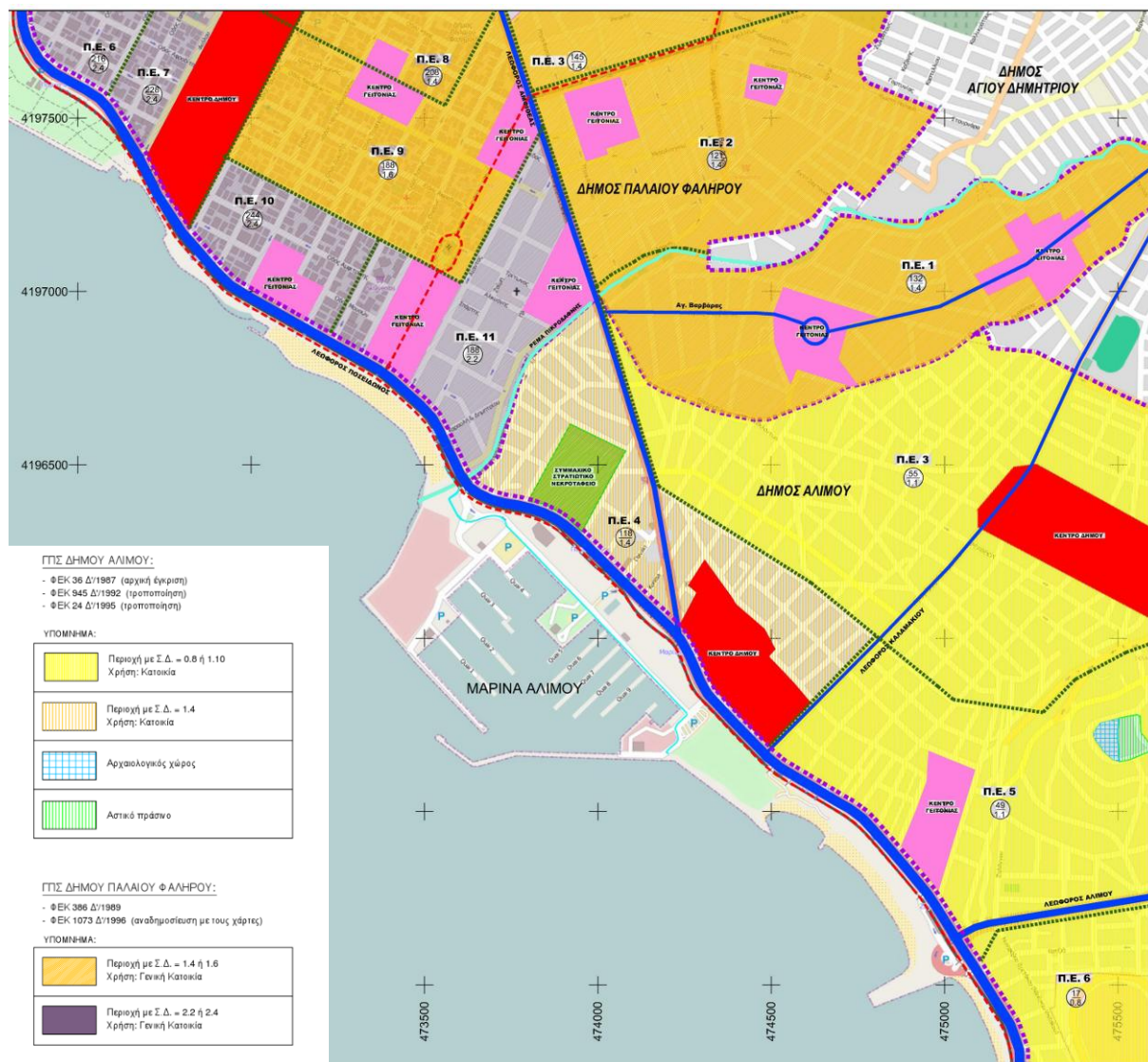
Βρίσκεται νοτιοανατολικά της Μαρίνας Αλίου.

- Χρήσεις γης: Περιλαμβάνει περιοχή Κέντρου Γειτονιάς (κοινόχρηστες και κοινωφελείς λειτουργίες), καθώς και περιοχή κατοικίας.
- Συντελεστής δόμησης: 1,10

Πολεοδομικές Ενότητες 10 και 11 Δήμου Παλαιού Φαλήρου:

Βρίσκονται βόρεια της Μαρίνας Αλίου.

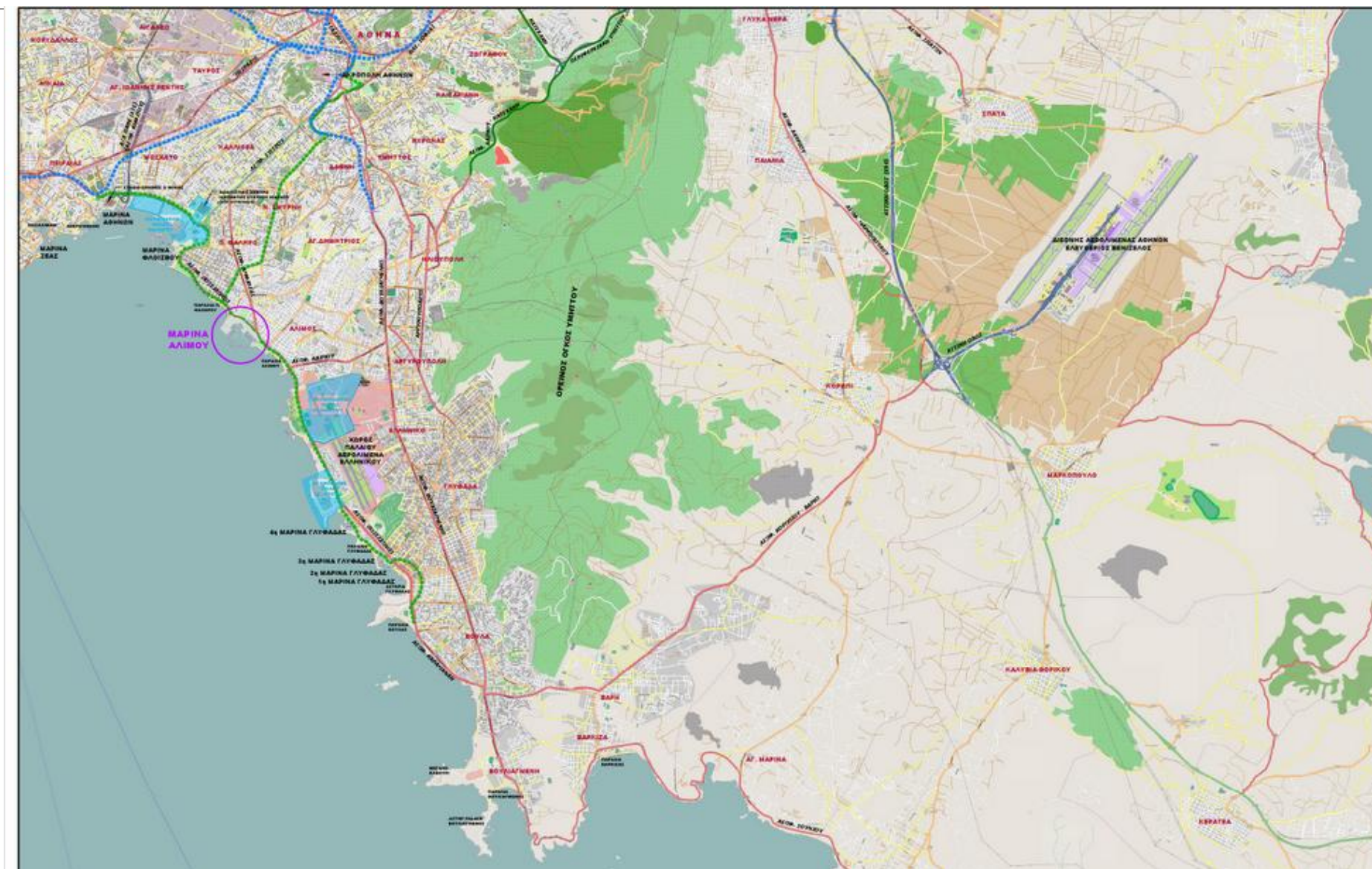
- Χρήσεις γης: Περιλαμβάνουν 3 Κέντρα Γειτονιάς (κοινόχρηστες και κοινωφελείς λειτουργίες), καθώς και περιοχή κατοικίας.
- Συντελεστές δόμησης: 2,40 για την Π.Ε. 10 και 2,20 για την Π.Ε. 11



Σχήμα ΣΤ.4: Απόσπασμα χάρτη θεσμοθετημένου πολεοδομικού σχεδιασμού ευρύτερης περιοχής Μαρinas Αλίου

ΣΤ.3.2. Υφιστάμενες χρήσεις γης και οικονομικές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή μελέτης

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης και τα βασικά δίκτυα υποδομής στην ευρύτερη περιοχή της νότιας Αττικής παρουσιάζονται στο Σχήμα ΣΤ.5, και συγκεκριμένα αποτυπώνονται τα σημαντικότερα σημεία ενδιαφέροντος (μαρίνες παραλιακού μετώπου, σημαντικότερα μνημεία, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις κλπ), οι βασικοί οδικοί άξονες, οι γραμμές του μετρό και του τραμ, και τα χαρακτηριστικά τοπωνύμια επί του παραλιακού μετώπου



111



Ειδικότερα, οι υφιστάμενες χρήσεις γης και τα βασικά δίκτυα στην περιοχή πέριξ της Μαρίνας Αλίου παρουσιάζονται στο Σχήμα ΣΤ.6, και συγκεκριμένα αποτυπώνονται οι κυριότερες σημειακές και γραμμικές χρήσεις σε ακτίνα 2 km περίπου από την Μαρίνα Αλίου.

Ειδικότερα στο παρακάτω σχήμα αποτυπώνονται:

- Η συγκοινωνιακή υποδομή (στάσεις τραμ και λεωφορείων), καθώς και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αφορούν τους πεζούς πέριξ της Μαρίνας Αλίου (διαβάσεις).
- Οι λειτουργίες τουριστικής υποδομής (ξενοδοχεία, εστιατόρια, παραλίες κολύμβησης, πρατήρια καυσίμων, γυμναστήρια). Λειτουργούν 9 ξενοδοχεία, 29 εστιατόρια, 9 πρατήρια καυσίμων και 2 γυμναστήρια.
Σε ότι αφορά τα 9 υφιστάμενα ξενοδοχεία, τα οποία λειτουργούν σε ακτίνα 2 km από την Μαρίνα Αλίου, τα 2 είναι κατηγορίας 4 αστέρων (CORAL HOTEL, TROPICAL HOTEL), τα 4 είναι κατηγορίας 3 αστέρων (POSEIDON HOTEL, MARINA ALIMOS APARTMENTS, GALAXY HOTEL, ΝΕΦΕΛΗ HOTEL) και τα υπόλοιπα 3 είναι κατηγορίας 2 αστέρων (BLUE SEA HOTEL, LA MAISON HOTEL, ZEN HOTEL).
- Οι επικρατούσες εμπορικές λειτουργίες (supermarkets, καταστήματα ναυτιλιακών, καταστήματα επίπλων), καθώς και η γραμμική ανάπτυξη του εμπορικού κέντρου του Παλαιού Φαλήρου. Λειτουργούν 11 supermarkets, 13 καταστήματα ναυτιλιακών και 5 καταστήματα επίπλων.

Οι εν λόγω σημειακές χρήσεις, εκτείνονται χωρικά κυρίως κατά μήκος των μεγάλων οδικών αρτηριών (Λεωφόρος Ποσειδώνος, Λεωφόρος Καλαμακίου, Λεωφόρος Αμφιθέας, Λεωφόρος Αλίου, οδός Αγ. Βαρβάρας).



ΣΗΜΕΙΑΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ - Η ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ:

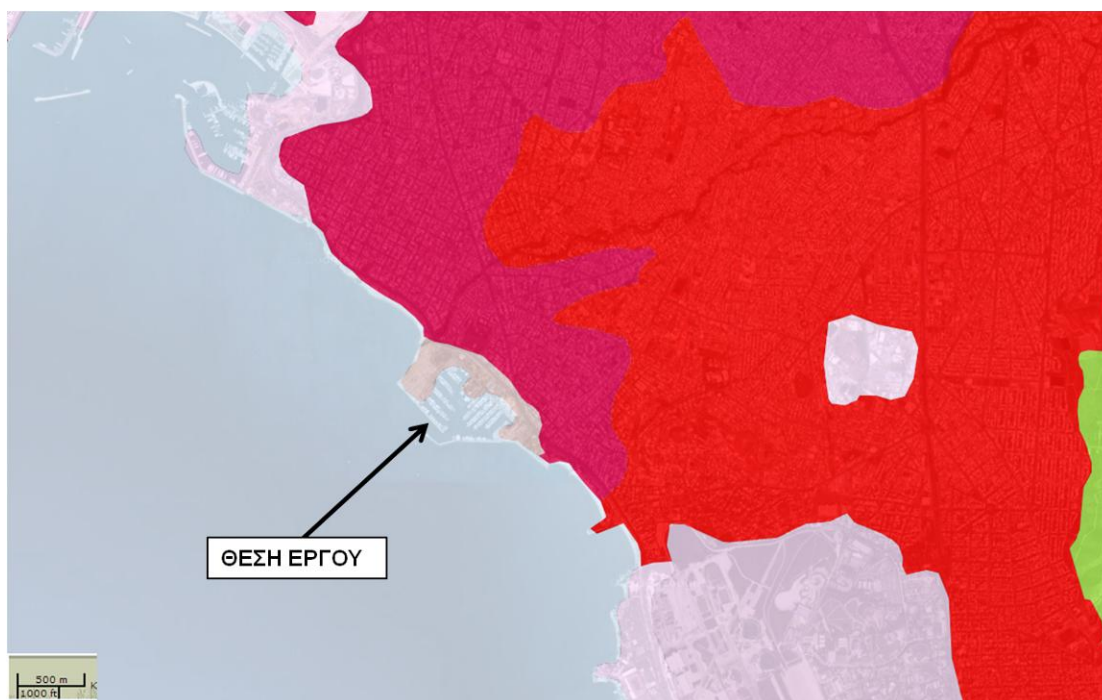
	Ξενοδοχείο
	Εστιατόριο
	Πρατήριο καυσίμων
	Supermarket
	Γυμναστήριο
	Κατάστημα ναυτιλιακών
	Κατάστημα επίπλων
	Στάση τράμ
	Στάση λεωφορείου
	Ιατρικό Κέντρο
	Παραλία καλύψεως
	Εμπορικό κέντρο σε γραμμική ανάπτυξη

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ:

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ	ΘΕΣΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (αστέρες)
1 CORAL HOTEL	Π. Φάληρο	****
2 POSEIDON HOTEL	Π. Φάληρο	***
3 MARINA ALIMOS APARTMENTS	Αλιμος	***
4 GALAXY HOTEL	Αλιμος	***
5 BLUE SEA HOTEL (SAMOTEL)	Αλιμος	**
6 ΝΕΦΕΛΗ HOTEL	Αλιμος	***
7 LA MAISON HOTEL	Αλιμος	**
8 TROPICAL HOTEL	Αλιμος	****
9 ZEN HOTEL	Αλιμος	**

- Ορια Καλλικράτη γεωπινικών Ο.Τ.Α.
- Πρωτεύον οδικό δίκτυο
- Γραμμή τράμ

Σχήμα ΣΤ.6: Υφιστάμενες χρήσεις γης και βασικά δίκτυα στην περιοχή πέριξ της Μαρίνας Αλίου



-  Διακεκομμένη αστική δόμηση
-  Συνεχής αστική δόμηση
-  Ζώνες Λιμένων
-  Εγκαταστάσεις αθλητισμού και αναψυχής
-  Αεροδρόμια
-  Σκληροφυλλική βλάστηση

ΣΤ.7: Χάρτης χρήσεων γης στην ευρύτερη περιοχή μελέτης κατά CORINE (Πηγή: WWF, Οικοσκόπιο)

ΣΤ.4. Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Ο Δήμος Αλίου συνορεύει με τους Δήμους Παλαιού Φαλήρου, Αγίου Δημητρίου, Ηλιουπόλεως και Αργυρούπολης-Ελληνικού. Νοτιοδυτικά βρέχεται από την παραλία του Σαρωνικού, ενώ απέχει μόλις οκτώ χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας.



ΣΤ.4.1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Ο Δήμος Αλίου δεν έχει διαφοροποιηθεί ως προς τα όρια του μετά την εφαρμογή της νέας διοικητικής διαίρεσης (πρόγραμμα “Καλλικράτης”). Ανήκει στην Περιφέρεια Αττικής, Περιφερική Ενότητα Νοτίου Τομέα Αθηνών και έχει έδρα το Καλαμάκι.

Πίνακας ΣΤ-1: Πληθυσμιακά στοιχεία των Δήμων Αλίου, Αθηναίων και Περιφέρειας Αττικής, από το 1991 έως το 2011. (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.)².

	Μόνιμος πληθυσμός (κάτοικοι)		
	1991	2001	2011
Δήμος Αλίου	32.514	39.800	41.720
Δήμος Παλαιού Φαλήρου	62.210	67.160	64.021
Δήμος Αθηναίων	816.556	789.166	664.046
Περιφέρεια Αττικής (πρώην Νομαρχία Αθηνών)	2.665.065	2.805.262	3.827.624

Με βάση τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής του 2011, ο νόμιμος πληθυσμός του δήμου Αλίου ανέρχεται σε 31.601 κατοίκους.

ΣΤ.4.2. Απασχόληση ευρύτερης περιοχής

Στην ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, όπως είναι αναμενόμενο, ο πρωτογενής τομέας είναι «περιθωριοποιημένος» σε ποσοστό μικρότερο του 5% του ενεργού πληθυσμού³. Συγκεκριμένα, ο τομέας αυτός αφορά στις περιοχές της περιφέρειας της Αθήνας, η οποία άλλωστε αποτελεί την σημαντικότερη εσωτερική αγορά των σχετικών προϊόντων.

Στον δευτερογενή τομέα απασχολείται το 25% περίπου του ενεργού πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας⁴. Η συμμετοχή του Νομού Αττικής στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της μεταποίησης της χώρας, αλλά και η συμμετοχή του τομέα της μεταποίησης στο συνολικό ακαθάριστο προϊόν του Νομού Αττικής μειώνονται συστηματικά από τα τέλη της δεκαετίας του 1970. Η μείωση αυτή οφείλεται κυρίως στη σταδιακή απομάκρυνση της μεταποιητικής δραστηριότητας από το Νομό Αττικής, αλλά και στη μείωση της

² Στοιχεία Ε.Σ.Υ.Ε. – Απογραφές πληθυσμού 1991, 2001 και 2011.

³ Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή Πληθυσμού 1991

⁴ Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφές Βιομηχανίας – Βιοτεχνίας – Εμπορίου, 1978, 1984, 1988.



παραγωγικότητας των υφιστάμενων μονάδων. Η απασχόληση στη βιομηχανία-βιοτεχνία στην Αττική έχει περιορισθεί σημαντικά με αντίστοιχη μείωση των θέσεων εργασίας. Η δραστική αυτή μείωση που παρατηρείται τις τελευταίες δεκαετίες αφορά κυρίως στο πολεοδομικό συγκρότημα πρωτεύουσας, ενώ η μικρή αύξηση απασχόλησης στη βιομηχανία που παρατηρείται για το υπόλοιπο της Αττικής αφορά σε μικρές βιομηχανικές μονάδες.

Ο τριτογενής τομέας είναι ιδιαίτερα διογκωμένος στην περιοχή της Αττικής με ποσοστό απασχόλησης της τάξης του 75% του ενεργού πληθυσμού, όπως άλλωστε είναι αναμενόμενο δεδομένου ότι η Αθήνα αποτελεί το διοικητικό κέντρο της χώρας. Οι τράπεζες, οι ασφάλειες και οι κτηματικές επιχειρήσεις αποτελούν ένα ταχύτατα αναπτυσσόμενο τομέα, με σημαντική συμβολή στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν του Νομού Αττικής αλλά και της χώρας. Η απασχόληση στο λιανικό εμπόριο επίσης παρουσιάζει ουσιαστική αύξηση. Αντίθετα, το χονδρικό εμπόριο και οι μεταφορές εμφανίζουν τάσεις μείωσης ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1970. Η απασχόληση στον τουρισμό παρουσιάζει μικρότερη εξάπλωση και αφορά κυρίως στο ιδιαίτερο ιστορικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον της Αθήνας, ενώ η πρωτεύουσα αποτελεί και τον κύριο σταθμό μετεπιβίβασης για το μεγαλύτερο ποσοστό των τουριστών που επισκέπτεται τη χώρα για οποιοδήποτε εγχώριο προορισμό.

ΣΤ.4.3. Τομείς οικονομικής δραστηριότητας Δήμου Αλίμου

Στο δήμο Αλίμου, η απασχόληση στους διάφορους τομείς δραστηριότητας ακολουθεί το μοντέλο που παρουσιάζεται και στη ευρύτερη περιοχή της Αττικής με εξαιρετικά «περιθωριοποιημένο» τον πρωτογενή τομέα και ιδιαίτερα διογκωμένο τριτογενή τομέα όπως φαίνεται και στον πίνακα ΣΤ.2.

Πίνακας ΣΤ-2: Απασχολούμενοι κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας για τα έτη 1971, 1981, 1991 και 2001 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

	ΕΤΟΣ	ΠΡΩΤ/ΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	%	ΔΕΥΤ/ΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	%	ΤΡΙΤ/ΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	%
Δημ. Αλίμου	1971	164	2,10%	2.764	36,10%	4.72	61,80%
Περιφ. πρωτεύ.		7.504	0,9%	367.468	44,20%	456.392	54,90%
Δημ. Αλίμου	1981	21	0,20%	3.015	33,90%	5.868	65,90%
Περιφ. πρωτεύ.		4.879	0,50%	397.933	39,20%	612.964	60,30%
Δημ. Αλίμου	1991	49	0,50%	2.419	22,70%	8.186	76,80%
Περιφ. πρωτεύ.		4.443	0,40%	266.581	26,60%	729.291	73,00%
Δημ. Αλίμου	2001	51	0,30%	2.869	17,40%	12.913	78,30%
Περιφ. πρωτεύ.		5.854	0,50%	253.745	21,70%	843.418	72,00%



ΣΤ.4.4. Τουριστική Κίνηση Ευρύτερης Περιοχής

Όπως αναφέρθηκε στις προηγούμενες παραγράφους, το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων τόσο της Αττικής, όσο και του Δήμου Αλίου απασχολούνται στον τριτογενή τομέα. Σημαντικό κομμάτι του αποτελεί ο τουρισμός, ο οποίος αποτελεί μια αρκετά σημαντική παράμετρο απασχόλησης και ανάπτυξης για την ευρύτερη περιοχή των Αθηνών.

Στον πίνακα ΣΤ.3. φαίνονται για τα έτη 2010 και 2011 οι διανυκτερεύσεις τουριστών στην Περιφέρεια Αττικής, οι οποίες αποτελούν περίπου το 10% της συνολικής τουριστικής κίνησης της χώρας, ενώ από τον Πίνακα ΣΤ.4 διαφαίνεται και η περίοδος τουριστικής αιχμής που είναι μεταξύ Μαρτίου και Οκτωβρίου.

Πίνακας ΣΤ-3: Διανυκτερεύσεις τουριστών σε ξενοδοχειακά καταλύματα για τα έτη 2010 και 2011 - Σύνολο χώρας και Αττική (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ						
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΣ	2010			2011		
	ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ			ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ		
	ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ	ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	16,815,461	48,243,634	65,059,095	15,370,017	53,768,033	69,138,050
ΑΤΤΙΚΗ	2,478,280	4,233,707	6,711,987	2,381,224	4,496,412	6,877,636
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ	1,748,885	3,471,089	5,219,974	1,643,021	3,643,754	5,286,775
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	290,759	466,413	757,172	296,939	528,130	825,069
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	31,874	100,721	132,595	33,142	118,438	151,580
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	406,762	195,484	602,246	408,122	206,090	614,212

Πίνακας ΣΤ-4: Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών στο Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος για τα έτη 2011, 2012 και 2013 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ			
ΜΗΝΑΣ	2011	2012	2013
ΙΑΝ	142,542	126,802	121,233
ΦΕΒΡ	142,087	98,084	98,462
ΜΑΡΤ	158,392	134,066	119,214
ΑΠΡ	236,635	208,849	-
ΜΑ	274,589	223,081	-
ΙΟΥΝ	323,734	261,622	-
ΙΟΥΛ	403,813	333,696	-
ΑΥΓ	467,523	412,651	-
ΣΕΠΤ	373,576	348,905	-
ΟΚΤ	294,870	251,860	-
ΝΟΕ	180,740	152,478	-
ΔΕΚ	125,130	98,969	-

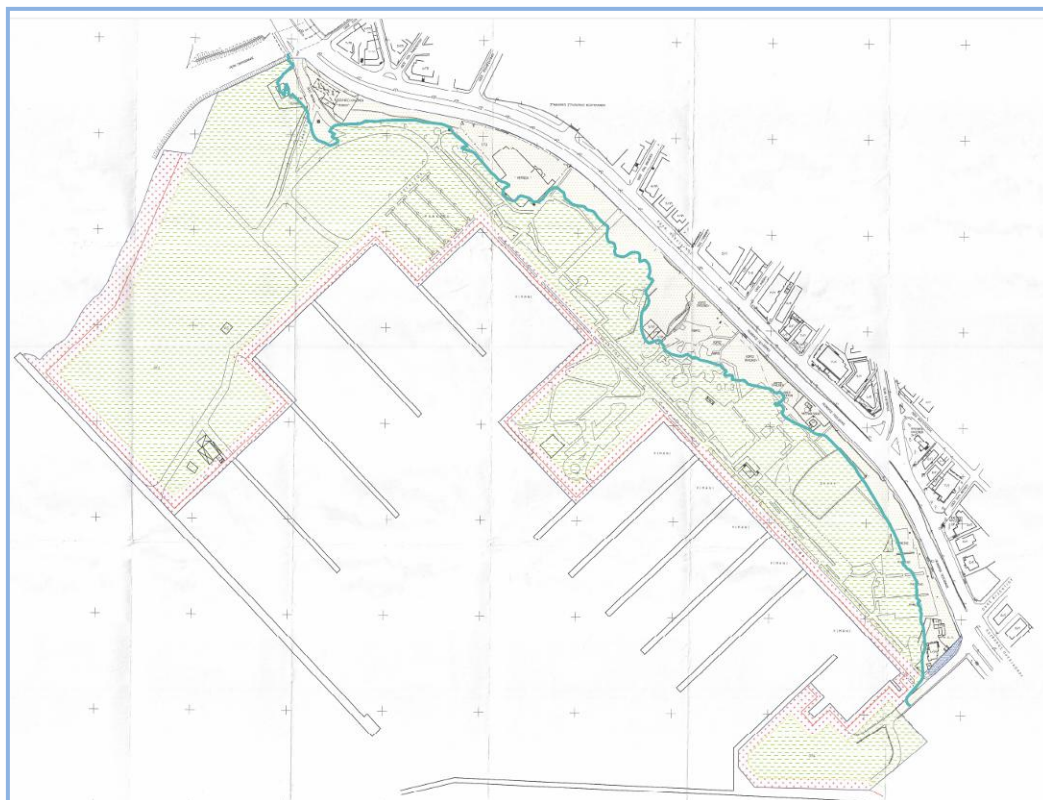


ΣΤ.5. Φυσικό περιβάλλον

ΣΤ.5.1 Γεωμορφολογικά και γεωλογικά χαρακτηριστικά

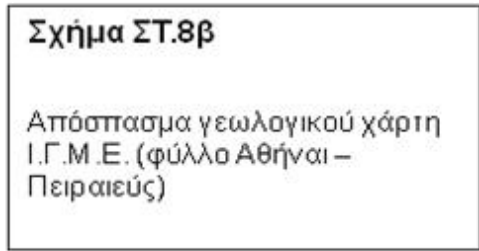
Η περιοχή μελέτης βρίσκεται στη νοτιοανατολική Αττική και αναπτύσσεται στις παρυφές του ορεινού όγκου του Υμηττού, ενώ βρέχεται από τον Σαρωνικό Κόλπο στα δυτικά. Βρίσκεται στο νότιο τμήμα του λεκανοπεδίου Αττικής (Αθηνών), το οποίο αποτελεί τη μεγαλύτερη και σημαντικότερη πεδιάδα της Αττικής. Μορφολογικά, το λεκανοπέδιο αποτελεί μια επιμήκη λεκάνη που οριοθετείται από τους ορεινούς όγκους του Αιγάλεω στα δυτικά, της Πάρνηθας στα βόρεια και του Υμηττού στα ανατολικά, ενώ προς νότο βρέχεται από τον Σαρωνικό Κόλπο.

Όσον αφορά στα γεωλογικά χαρακτηριστικά της περιοχής του έργου, αυτή αποτελείται κυρίως από άμμους και ποτάμιες αποθέσεις, ενώ αξίζει να επισημανθεί ότι η υφιστάμενη διαμόρφωση της ξηράς στη Μαρίνα Αλίου έχει δημιουργηθεί από επιχώσεις κατά τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας του παραλιακού μετώπου (βλ. Σχήμα 8α).



Σχήμα 8α: Τοπογραφική αποτύπωση Μαρinas Αλίμου, όπου διακρίνεται η παλιά ακτογραμμή (με πράσινο χρώμα). Πηγή: Σχέδιο υπ' αριθ. 129/28.3.2003 της ΕΤΑ Α.Ε.

Λεπτομέρειες για τη γεωλογία της ευρύτερης περιοχής μελέτης, δίνονται στο Σχήμα ΣΤ.8β. (απόσπασμα γεωλογικού χάρτη Ι.Γ.Μ.Ε.).

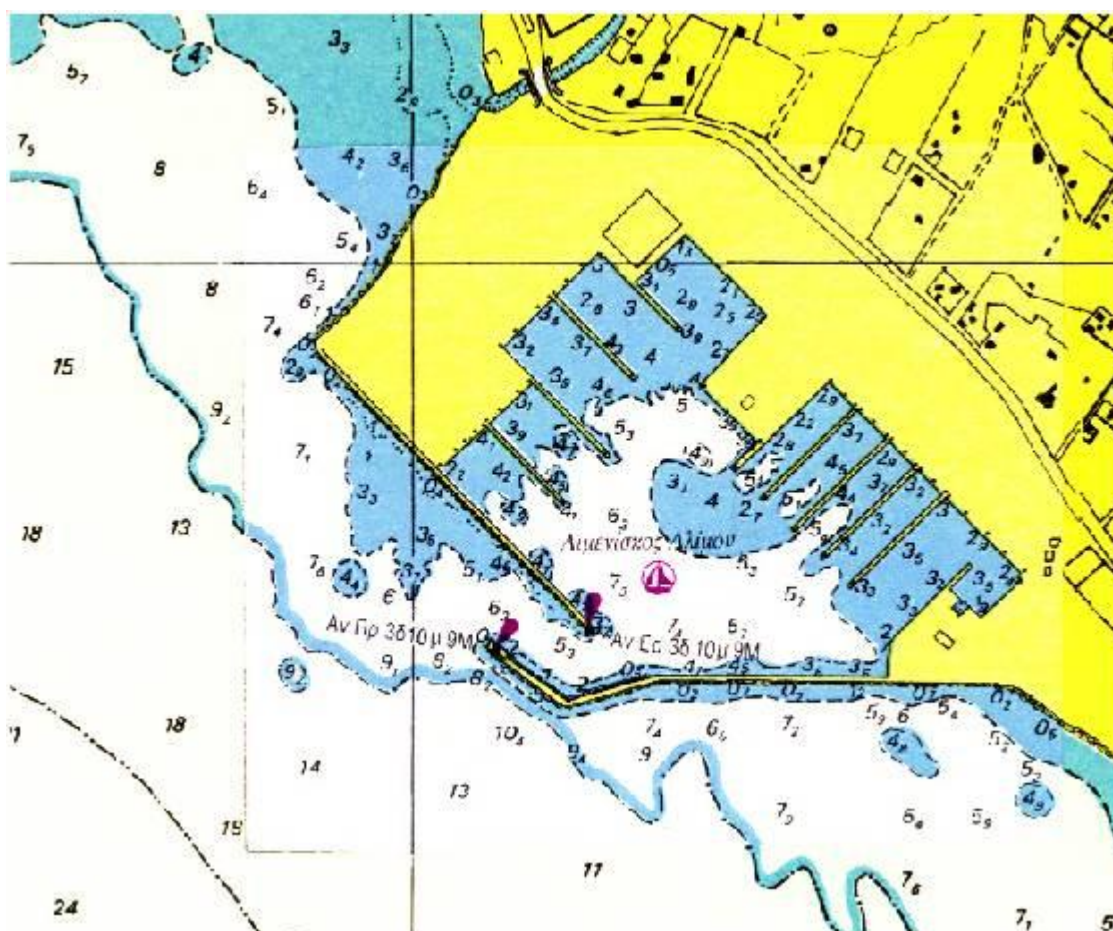




ΣΤ.5.1.1. Μορφολογία ακτών και θαλάσσιου πυθμένα

Οι ακτές στην ευρύτερη περιοχή του Σαρωνικού Κόλπου είναι σχετικά ήπιες, με εξαίρεση το βόρειο τμήμα του κόλπου του Φαλήρου όπου εκβάλλουν ο Ιλισός και ο Κηφισός, με συνέπεια να δημιουργούν απότομες κλίσεις εξαιτίας των μεγάλων ποταμοθαλάσσιων αποθέσεων. Πλησίον της θέσης έργου, οι ακτές είναι αδιαμόρφωτες και καλύπτονται από χαλαρό υλικό, διαμορφώνοντας πλάζ κολύμβησης.

Σχετικά με τη βαθυμετρία στη περιοχή του έργου, όπως προκύπτει από το χάρτη της Υ.Υ. 146 – Λιμένες Πειραιά & Όρμος Φαλήρου, τα βάθη εντός της μαρίνας κυμαίνονται από 3 έως 8m, ενώ στη είσοδο φτάνουν τα 6m περίπου. Οι κλίσεις του πυθμένα εκτός της λιμενολεκάνης είναι της τάξεως του 2%.



Σχήμα ΣΤ.9: Μαρίνα Αλίου - Απόσπασμα χάρτη Υ.Υ. 146



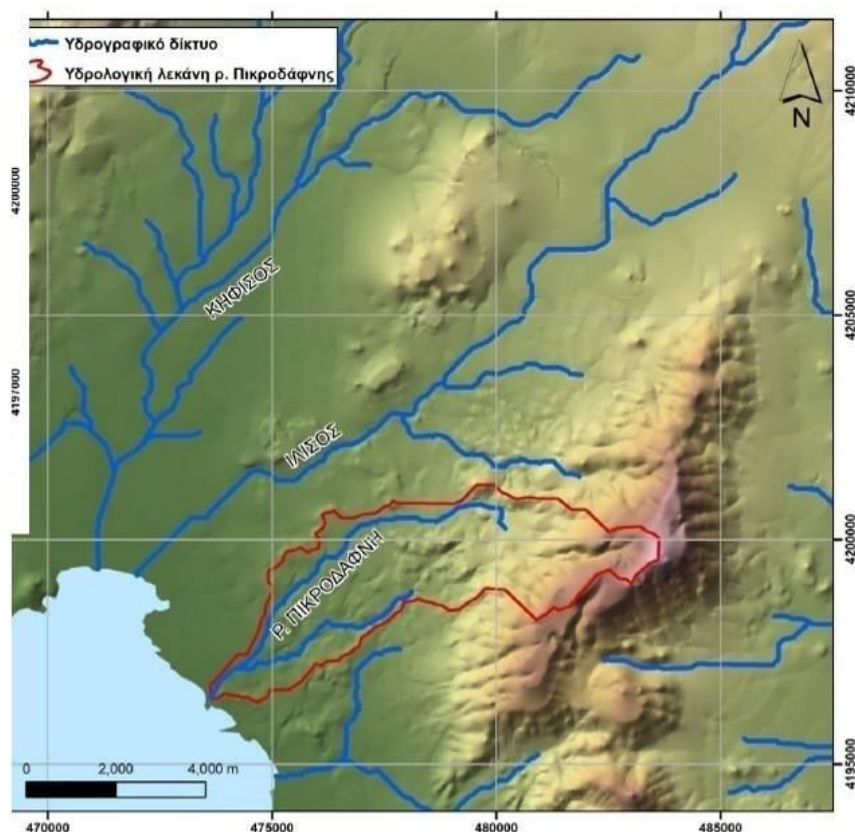
ΣΤ.5.1.2. Τεκτονικά στοιχεία

Το μεγαλύτερο τμήμα της Αττικής, όπως και τα νησιά του Σαρωνικού Κόλπου, δεν εμφανίζει έντονη σεισμική δραστηριότητα, εντούτοις έχει δεχθεί στο παρελθόν αρκετά ισχυρούς σεισμούς με πλέον πρόσφατη την έντονη σεισμική δόνηση της 7-9-1999, μεγέθους 5,9 βαθμών της κλίμακας Richter με επίκεντρο την Πάρνηθα, η οποία προκάλεσε την απώλεια ανθρώπινων ζωών και καταστροφές σε κτίρια.

Κατά το Νέο Αντισεισμικό Κανονισμό (NEAK) η περιοχή μελέτης (όπως και το μεγαλύτερο τμήμα του Νομού Αττικής –το κεντρικό και βορειοδυτικό) εντάσσεται στη ζώνη σεισμικής επικινδυνότητας Ι με μέγιστη αναμενόμενη σεισμική επιτάχυνση εδάφους $A = 0,16 \text{ g}$ (όπου g = επιτάχυνση βαρύτητας).

ΣΤ.5.2. Υδρολογικά χαρακτηριστικά

Τα βασικά υδρογραφικά δίκτυα της Αθηναϊκής πεδιάδας είναι αυτά του Κηφισού και του Ιλισού, τα οποία εκβάλλουν στον όρμο του Φαλήρου (βλ. Σχήμα ΣΤ.10). Ωστόσο, συναντώνται και μικρότερα υδρογραφικά δίκτυα, όπως αυτό του ρέματος της Πικροδάφνης στην άμεση περιοχή μελέτης το οποίο και αναλύεται στην παράγραφο ΣΤ.5.2.1.



Σχήμα ΣΤ.10: Βασικά υδρογραφικά δίκτυα της Αθηναϊκής πεδιάδας



ΣΤ.5.2.1. *Ρέμα Πικροδάφνης*

Το ρέμα της Πικροδάφνης είναι ένα από τα ελάχιστα εναπομείναντα ρέματα της Αττικής, το οποίο εξακολουθεί να διατηρεί ορισμένα σημαντικά υδρομορφολογικά και βιολογικά χαρακτηριστικά του. Το εν λόγω ρέμα πηγάζει από τα δυτικά πρανή του Υμηττού, στην περιοχή του Καρέα, διέρχεται μέσα από τον αστικό ιστό της πόλης και συγκεκριμένα από τους Δήμους Βύρωνα, Ηλιούπολης, Αγίου Δημητρίου, Παλαιού Φαλήρου και εκβάλλει στη θάλασσα εντός των ορίων του Δήμου Αλίμου.

Η υδρολογική του λεκάνη έχει έκταση 22,4 km² και μέσο υψόμετρο 260m (κορυφή Εύζωνος 1.022,50m), ενώ το μεγαλύτερο τμήμα του βρίσκεται εντός του αστικού ιστού της Πρωτεύουσας. Από το συνολικό μήκος του ρέματος (9.300m περίπου), τα 6.000m περίπου διατηρούν ακόμα την φυσική του κοίτη, ενώ τα υπόλοιπα είναι εγκιβωτισμένα.

Το φυσικό περιβάλλον του ρέματος Πικροδάφνης είναι σε ένα βαθμό υποβαθμισμένο, λόγω αστικών πιέσεων και πιο συγκεκριμένα λόγω της ανεξέλεγκτης δόμησης στην παρόχθια ζώνη, της κατά τόπους παράνομης απόρριψης απορριμμάτων και της διευθέτησης της φυσικής κοίτης. Το ρέμα παρουσιάζει ροή σχεδόν όλο το έτος, ενώ χαρακτηρίζεται, σε τμήματα του, από την παρουσία μαιάνδρων, πλημμυρικών όχθων και μικρών ταμιευτήρων.

Το ρέμα της Πικροδάφνης συμπεριλαμβάνεται στα ρέματα της Αττικής που έχουν χαρακτηριστεί ως Ιδιαίτερου Περιβαλλοντικού Ενδιαφέροντος (ΦΕΚ 281Δ/1993).

Έχει πραγματοποιηθεί μια σειρά μελετών που αφορούν στο ρέμα της Πικροδάφνης με πλέον πρόσφατη τη μελέτη Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «Ανάπλαση Ρέματος Πικροδάφνης από Λ. Βουλιαγμένης έως Εκβολή».

Η προσωρινή οριογραμμή του ρέματος απεικονίζεται στο συνημμένο Σχέδιο 365-ΣΜΠΕ-1 σύμφωνα με την με αρ. πρωτ. Φ2989/5239/ΠΕΡ.10/10 θετική γνωμοδότηση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Αττικής, της 2/11/2012, επί της προαναφερθείσας Π.Π.Ε. κατά τη διαδικασία Π.Π.Ε.Α.

ΣΤ.5.3. Κλιματικά Χαρακτηριστικά

Το κλίμα της υπό μελέτη περιοχής είναι μεσογειακό, ημίξηρο, με ήπιο-θερμό χειμώνα. Τα μετεωρολογικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής μελέτης μπορούν να προσδιορισθούν με βάση τα στατιστικά στοιχεία του πλησιέστερου Μετεωρολογικού Σταθμού



της Ε.Μ.Υ., του Μ.Σ. Αεροδρομίου Ελληνικού, για την περίοδο 1955-1997, τα οποία παρουσιάζονται στις επόμενες παραγράφους.

Οι μέσες μηνιαίες θερμοκρασίες κυμαίνονται από $10,3^{\circ}\text{C}$ τον Ιανουάριο, έως 28°C τον Ιούλιο. Οι μέσες ελάχιστες μηνιαίες θερμοκρασίες κυμαίνονται από 7°C τον Ιανουάριο, έως $22,8^{\circ}\text{C}$ τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, ενώ οι μέσες μέγιστες μηνιαίες θερμοκρασίες κυμαίνονται από $13,6^{\circ}\text{C}$ τον Ιανουάριο, έως $31,8^{\circ}\text{C}$ τον Ιούλιο. Η απόλυτη ελάχιστη θερμοκρασία που έχει καταγραφεί είναι $-3,2^{\circ}\text{C}$ (το Φεβρουάριο) και η απόλυτη μέγιστη $42,0^{\circ}\text{C}$ (τον Ιούλιο). Η μέση ετήσια θερμοκρασία είναι σχετικά υψηλή (περίπου $18,5^{\circ}\text{C}$).

Το μέσο ετήσιο ύψος βροχής στο Μ.Σ. Αεροδρομίου Ελληνικού, για την περίοδο 1955-1997, φθάνει τα 364,8mm. Το μέσο μηνιαίο ύψος βροχόπτωσης κυμαίνεται από 5,2mm τον Ιούλιο, έως 64,1mm το Δεκέμβριο. Η μέγιστη βροχόπτωση εικοσιτετραώρου που έχει καταγραφεί είναι 92,3mm (το μήνα Απρίλιο). Γενικά, στην περιοχή μελέτης δεν παρατηρούνται πολλές και έντονες βροχοπτώσεις. Πάντως, από το μήνα Οκτώβριο έως και τον Απρίλιο, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της ΕΜΥ καταγράφεται περίπου το 88,3% του μέσου ετήσιου ύψους βροχής. Οι μικρότερες τιμές βροχόπτωσης καταγράφονται κατά το μήνα Ιούλιο, ενώ το τρίμηνο Ιουνίου-Ιουλίου-Αυγούστου αποτελεί την πιο ξηρή περίοδο.

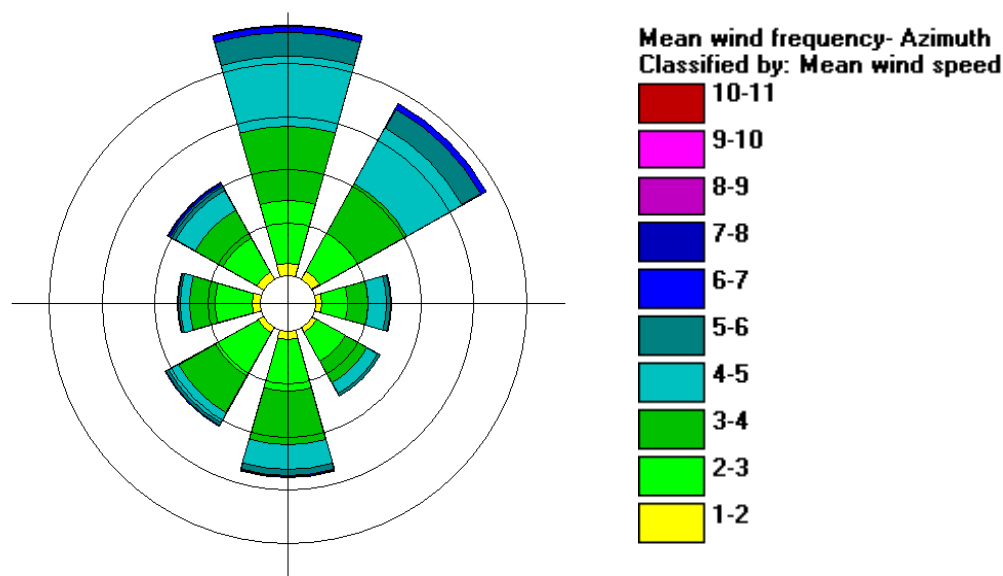
Όσον αφορά στη σχετική υγρασία, οι μέσες μηνιαίες τιμές είναι σχετικά υψηλές με εξαίρεση τη θερινή περίοδο (από τον Ιούνιο έως και το Σεπτέμβριο) και κυμαίνονται από 47% τον Ιούλιο έως 70,2% το Δεκέμβριο.

ΣΤ.5.3.1. *Ανεμολογικά στοιχεία*

Σύμφωνα με τα ανεμολογικά στοιχεία του Μ.Σ. Αεροδρομίου Ελληνικού, οι επικρατέστεροι άνεμοι στην περιοχή είναι οι Β, οι οποίοι εμφανίζουν μέση ετήσια συχνότητα εμφάνισης περίπου 19%. Σε μικρότερο ποσοστό, πνέουν ΒΑ άνεμοι (με συχνότητα εμφάνισης 16%) και πιο σπάνια από τις υπόλοιπες διευθύνσεις (με συχνότητες που κυμαίνονται από 11% έως 6%).

Οι Β, ΒΑ και Ν άνεμοι φθάνουν μέχρι και τα 8Bf (Beaufort), ενώ χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι δεν έχουν καταγραφεί εντάσεις ανέμου ισχυρότερες των 8Bf για καμία διεύθυνση. Το μέσο ποσοστό νηνεμίας στην περιοχή φθάνει το 18%.

Στο Σχήμα ΣΤ.11 δίνεται το ανεμολογικό διάγραμμα του Μ.Σ. Αεροδρομίου Ελληνικού.



Σχήμα ΣΤ.11: Ανεμολογικό διάγραμμα Μ.Σ. Ελληνικού

ΣΤ.5.3.2. Βιοκλίμα

Όπως προαναφέρθηκε, από πλευράς κλιματολογικών συνθηκών, η ευρύτερη περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από μεσογειακό, ημίξηρο κλίμα, με χειμώνα στα όρια ήπιου-θερμού. Είναι γνωστό ότι το κλίμα μιας περιοχής αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη της βλάστησης. Ειδικότερα η μέση θερμοκρασία και η μέση βροχόπτωση καθορίζουν κατά κύριο λόγο το είδος της βλάστησης και γενικότερα των οικοσυστημάτων που θα αναπτυχθούν σε μία συγκεκριμένη περιοχή. Ο συνδυασμός αυτών των παραγόντων συνθέτει το βιοκλίμα μιας περιοχής.

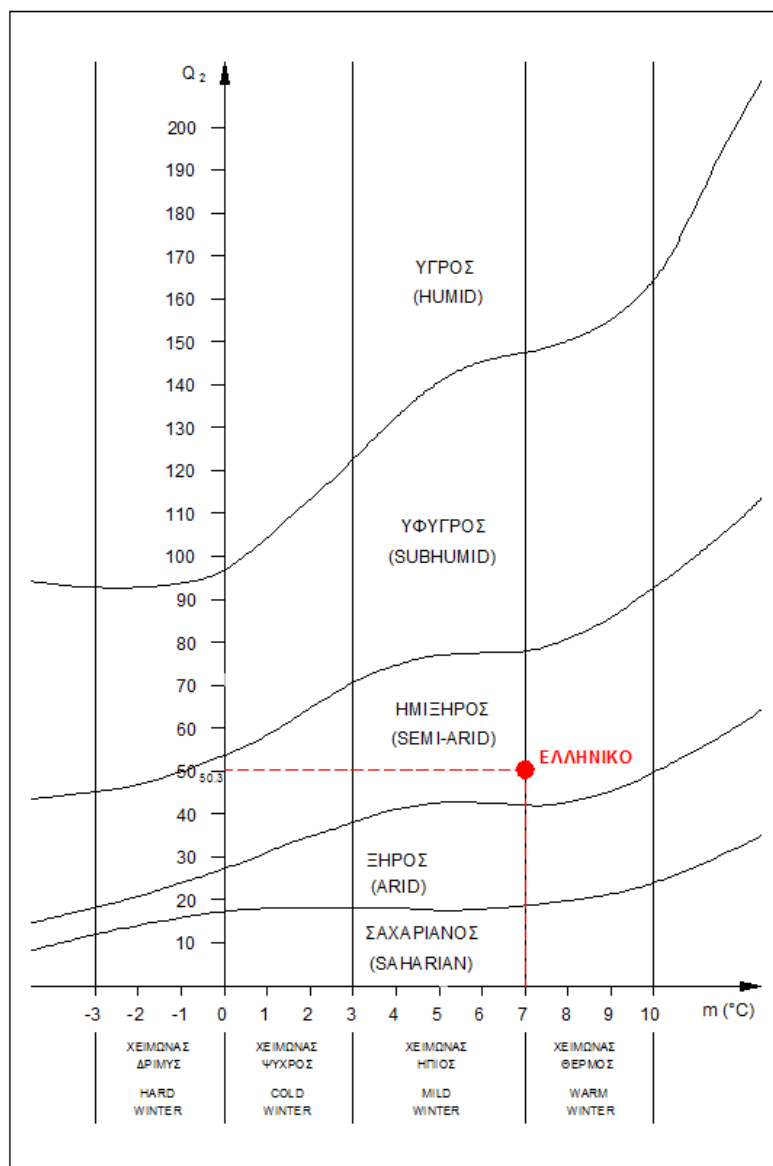
Για τον ακριβή προσδιορισμό του βιοκλιματικού ορόφου της υπό μελέτη περιοχής, δεδομένου ότι στην Ελλάδα υπάρχει ποικιλία ως προς τους βιοκλιματικούς ορόφους του μεσογειακού κλίματος, μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βιοκλιματικό διάγραμμα του Emberger (Σχήμα ΣΤ.12).

Με βάση το διάγραμμα, η περιοχή μελέτης βρίσκεται στην περιοχή του ημίξηρου (semi-arid) ορόφου, με ήπιο-θερμό (mild-warm) χειμώνα.

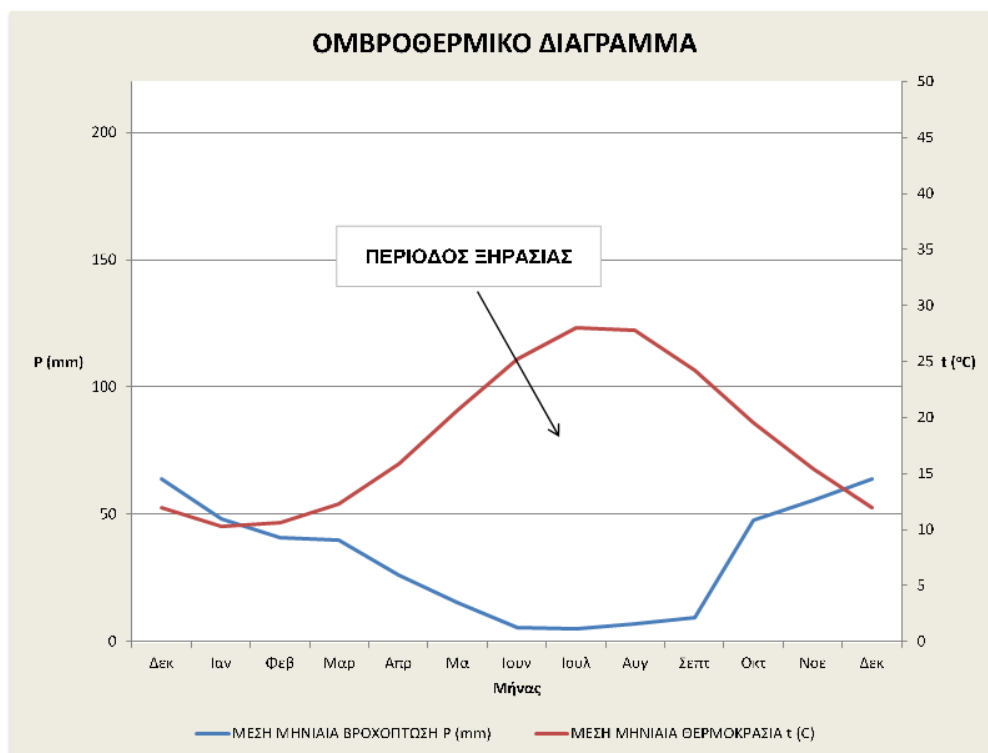
Περαιτέρω εξέταση του συνδυασμού θερμοκρασίας-βροχόπτωσης στην υπό μελέτη περιοχή, μπορεί να γίνει με βάση το ομβροθερμικό διάγραμμα του Μ.Σ. Αεροδρομίου Ελληνικού (βλ. Σχήμα ΣΤ.13). Από την ανάλυση του διαγράμματος, διαπιστώνεται ότι η περίοδος ξηρασίας



είναι ιδιαίτερα εκτενής και καλύπτει σχεδόν το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου. Οι βροχοπτώσεις είναι ελάχιστες κατά τους μήνες Ιούνιο, Ιούλιο, Αύγουστο και Σεπτέμβριο.



Σχήμα ΣΤ.12: Βιοκλιματικό διάγραμμα Emberger. Έχει σημειωθεί η θέση που αντιστοιχεί στα στοιχεία του Μ.Σ. Ελληνικού (περίοδος μετρήσεων 1955-1997)



Σχήμα ΣΤ.13: Ομβροθερμικό διάγραμμα Μ.Σ. Ελληνικού (περίοδος μετρήσεων 1955-1997)

ΣΤ.5.4. Ωκεανογραφικά Στοιχεία

ΣΤ.5.4.1. Κυματολογικά στοιχεία

Η θαλάσσια περιοχή στη θέση της Μαρίνας Αλίμου προσβάλλεται, λόγω του προσανατολισμού της, κυρίως από κυματισμούς νότιας, νοτιοδυτικής και δυτικής-νοτιοδυτικής διεύθυνσης, οι οποίοι αναπτύσσονται στη θαλάσσια περιοχή που περιλαμβάνει το Σαρωνικό Κόλπο και το Μυρτώο Πέλαγος, μέχρι και τα βόρεια παράλια της Κρήτης.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ανοιχτά του παραλιακού μετώπου των Δήμων Αλίμου, Παλαιού Φαλήρου και Ελληνικού – Αργυρούπολης, έχουν υπολογισθεί⁵ με ετήσια περίοδο επιστροφής κυματισμοί νότιας διεύθυνσης με ύψος κύματος ($H_{1/3}$) 3,03 m και περίοδο (T_z) 5,98 s. Αντίστοιχα, με 20ετή περίοδο επιστροφής έχουν υπολογισθεί κυματισμοί νότιας διεύθυνσης με ύψος κύματος ($H_{1/3}$) 5,08 m και περίοδο (T_z) 7,39 s.

⁵ MARNET Α.Τ.Ε. (2003). Τουριστικός Λιμένας (Μαρίνα) Φλοίσβου. Μελέτη κυματικού κλίματος. Lamda TechnOL Flisvos Marina Α.Ε.
& MARNET Α.Τ.Ε. (2001). Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Άγιου Κοσμά. Ειδική Μελέτη με εφαρμογή Μαθηματικών Μοντέλων Η/Υ. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. / ΕΥΔΕ/Ο.Ε. 2004



ΣΤ.5.4.2. Θαλάσσια ρεύματα – Παλίρροια

Η κυριότερη συνιστώσα των θαλασσίων ρευμάτων στην περιοχή μελέτης είναι η ανεμογενής. Σύμφωνα με τα στοιχεία γενικής κυκλοφορίας στην Ελλάδα⁶, τα ρεύματα στην ευρύτερη περιοχή του έργου έχουν συνήθως Α-ΒΔ διεύθυνση η ταχύτητά τους κυμαίνεται από 0,1 έως 0,5 κόμβους.

Το μέσο εύρος διακύμανσης της στάθμης της θάλασσας στην περιοχή μελέτης είναι μικρό και γενικά η επίδραση της παλίρροιας στην κίνηση των θαλασσίων μαζών είναι ασήμαντη. Σύμφωνα με τις μετρήσεις του παλιρροιομέτρου (για τη χρονική περίοδο 1933 - 1988) του παλιρροιογράφου της Υ.Υ.Π.Ν. στο Λιμένα Πειραιά, που είναι ο πλησιέστερος σταθμός μέτρησης της παλίρροιας στην περιοχή του έργου, τα παλιρροιακά μεγέθη στην ευρύτερη περιοχή μελέτης έχουν ως εξής:

- Μέγιστο εύρος: 0,38m
- Ελάχιστο εύρος: 0,01m
- Μέσο εύρος: 0,05m
- Επάλλαξη: 1,08m.

ΣΤ.5.4.3. Δάιτα ακτών - Ακτομηχανικά φαινόμενα

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης δεν απαντώνται σημαντικά ακτομηχανικά φαινόμενα και φαινόμενα δυναμικής στερεομεταφοράς, δεδομένου ότι αφ' ενός τα βάθη του πυθμένα είναι μεγάλα και η δράση των θαλασσίων ρευμάτων πολύ ασθενής και αφ' ετέρου το θαλάσσιο μέτωπο είναι κρηπιδωμένο και έχει υποστεί μακροχρόνιες ανθρωπογενείς παρεμβάσεις.

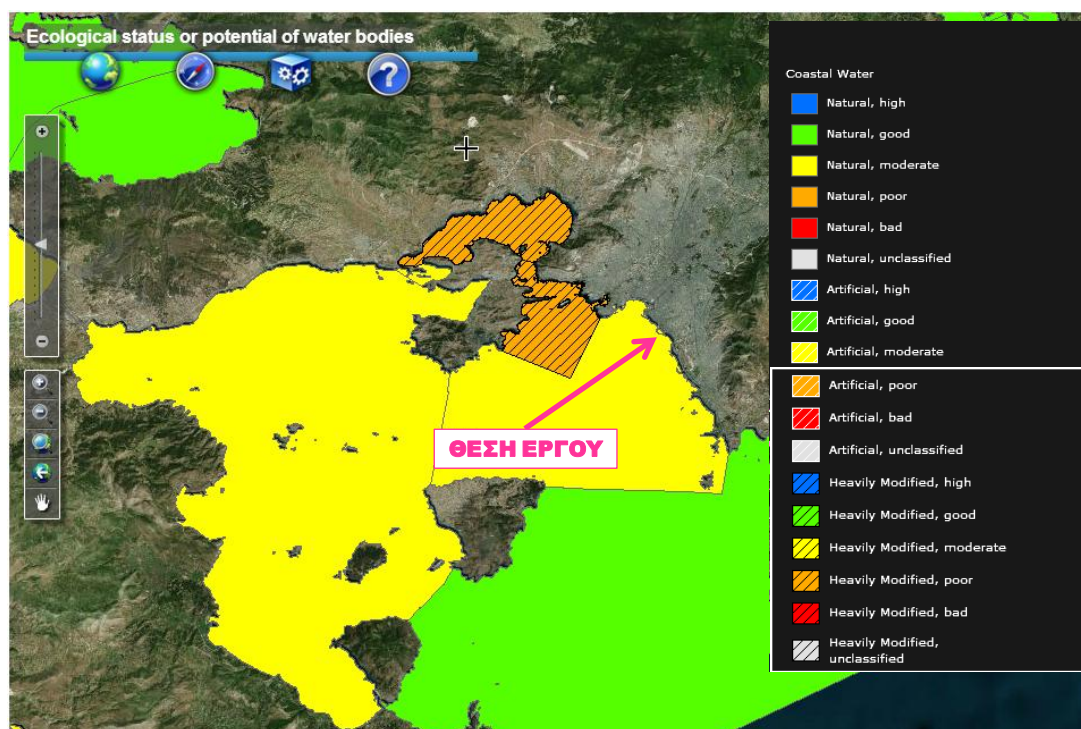
Ειδικά σε ότι αφορά τις παρακείμενες στη Μαρίνα Αλίμου ακτές, επισημαίνεται ότι τα εξωτερικά λιμενικά έργα της μαρίνας έχουν κατασκευαστεί πριν από τριάντα και πλέον έτη, με συνέπεια η ακτή να βρίσκεται πλέον σε ισορροπία. Κατ' επέκταση, και η αλληλεπίδραση της παράκτιας στερεομεταφοράς που σχετίζεται με την στερεοπαροχή του ρέματος της Πικροδάφνης (το οποίο εκβάλλει στο βόρειο διαμορφωμένο όριο της μαρίνας) με τη λιμενοποιημένη ακτή της μαρίνας βρίσκεται πλέον σε ισορροπία.

⁶ "Ελλάς, Θαλασσινός Οδηγός", Τόμος Ι, απόσπασμα από τον "Πλοηγό", Τόμος Δ'.



ΣΤ.5.4.4. Ποιότητα θαλάσσιου νερού και ιζημάτων

Ορισμένες περιοχές του Σαρωνικού κόλπου παρουσιάζουν έντονες οικοσυστημικές διαταραχές που οφείλονται κυρίως στις έντονες ανθρωπογενείς δραστηριότητες που συναντώνται στην (κόλπος Ελευσίνας, όρμος Κερατσινίου, περιοχή Ψυττάλειας). Ωστόσο, στο τμήμα των ακτών, όπου βρίσκεται η περιοχή μελέτης, το οικοσύστημα εμφανίζει ηπιότερες διαταραχές και τα νερά του είναι μέτριας ποιότητας. Αυτό αποδεικνύεται και από στοιχεία του ΕΕΑ (European Environmental Agency), που παρουσιάζονται γραφικά στο Σχήμα ΣΤ.14.



Σχήμα ΣΤ.14: Ποιότητα νερών στην ευρύτερη περιοχή μελέτης (Πηγή: European Environmental Agency)

ΣΤ.5.5. Οικοσυστήματα – Χλωρίδα και πανίδα

Η περιοχή του Δήμου Αλίου χαρακτηρίζεται από ελάχιστα είδη και περιορισμένο αριθμό ατόμων χερσαίας χλωρίδας και πανίδας, λόγω της έντονης ανθρωπίνης παρουσίας του αστικού περιβάλλοντος. Η φυσική χλωρίδα είναι αρκετά περιορισμένη και αφορά αποσπασματικά σε κοινά είδη δενδροστοιχιών και δέντρων.

Η πανίδα του χερσαίου χώρου φαίνεται να διατηρεί μικρούς αριθμούς κοινών μεσογειακών ειδών όπως έντομα, τρωκτικά και αμφίβια. Είναι φανερό ότι αρκετοί πληθυσμοί ειδών έχουν μειωθεί σημαντικά λόγω της πολυετούς και έντονης ανθρωπίνης παρουσίας.



ΣΤ.5.6. Δίκτυα κοινωνικών παροχών

Η περιοχή μελέτης ηλεκτροδοτείται από το δίκτυο της Δ.Ε.Η.. Το ίδιο ισχύει και για το τηλεφωνικό δίκτυο που συνδέεται με το δίκτυο του Ο.Τ.Ε. Επίσης, η ευρύτερη περιοχή καλύπτεται και από τα δίκτυα της κινητής τηλεφωνίας.

Η ύδρευση του Δήμου Αλίου γίνεται μέσω του υδροδοτικού δικτύου της Ε.Υ.Δ.Α.Π. το οποίο καλύπτει ολόκληρο το Πολεοδομικό Συγκρότημα των Αθηνών. Το ίδιο ισχύει και για το δίκτυο αποχέτευσης της του Δήμου, ενώ και τα δύο δίκτυα καλύπτουν και την περιοχή της Μαρίνας.

Όσον αφορά στη διαχείριση των απορριμμάτων της περιοχής, η αποκομιδή τους γίνεται από τις υπηρεσίες του Δήμου και η διάθεσή τους γίνεται στους προβλεπόμενους χώρους υγειονομικής ταφής (Χ.Υ.Τ.Α.) από το σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθηνών.

ΣΤ.5.7. Τοπίο

Ο Άλιμος είναι ένα προάστιο της Αθήνας με ελκυστική φυσιογνωμία και όμορφο τοπίο που αναπτύσσεται κατά μήκος των ακτών του Σαρωνικού Κόλπου. Οι μικροί και μεγάλοι όρμοι με τις θαυμάσιες αμμουδιές, αλλά και η μικρή απόσταση από το κέντρο της Αθήνας καθιστούν τον Άλιμο μια ιδιαίτερα ελκυστική περιοχή οικιστικά.

Η παραλιακή Λεωφόρος Ποσειδώνος, που, ακολουθώντας την ακτογραμμή, καταλήγει στη νοτιοανατολική άκρη της Αττικής, το Σούνιο, προσφέρεται για περιπάτους αλλά και διάφορες αθλητικές δραστηριότητες. Η Μαρίνα του Αλίου, στη δυτική πλευρά της παραλίας του, προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες στη θαλάσσια αναψυχή.

ΣΤ5.8. Πολιτιστική και αρχαιολογική κληρονομιά

Σύμφωνα με αρχαιολογικά ευρήματα, η περιοχή κατοικείται από τη Νεολιθική περίοδο. Στην αρχαιότητα, ο Άλιμος ήταν γνωστός ως Δήμος Αλιμούντος της Λεοντίδας φυλής, και αποτελούσε ψαροχώρι στα περίχωρα των Αθηνών. Από το όνομά του ο Δήμος δείχνει ότι η ζωή εδώ ήταν πάντα συνδεδεμένη με τη θάλασσα. Υπήρχε μάλιστα σημαντικό λιμάνι, που η αρχαιολογική έρευνα το τοποθετεί στο ανατολικό άκρο της παραλίας του Αλίου, στη θέση όπου βρίσκεται σήμερα το Μικρό Λιμανάκι στο οποίο έχουν το καταφύγιο τους οι ερασιτέχνες ψαράδες.



Τα σημαντικότερα αρχαιολογικά ευρήματα που αποδεικνύουν τη σημαντικότητα της περιοχής από τα αρχαία χρόνια, βρίσκονται στη θέση Τράχωνες, όπου ανακαλύφθηκαν ερείπια ενός μικρού αμφιθεάτρου με τετράγωνη ορχήστρα. Ωστόσο, ο Δήμος Αλιμούντος είναι κυρίως γνωστός ως πατρίδα του μεγάλου ιστορικού Θουκυδίδη.

Κατά τις διαθέσιμες πηγές και έρευνες, ο Θουκυδίδης γεννήθηκε στον Άλιμο το 460 π.Χ. και πέθανε μεταξύ του 399 και 396. Με την ιστορία του για τον Πελοποννησιακό πόλεμο (431-404 π.Χ.) κληροδότησε στην παγκόσμια γραμματεία το πρότυπο της ιστορικής συγγραφής, ως αποτέλεσμα έρευνας αντικειμενικής καταγραφής και ουσιαστικής ερμηνείας των γεγονότων, καταδεικνύοντας ταυτόχρονα στους ανθρώπους την οδό για να οδηγούνται από τα συμβάντα και τις πράξεις του παρελθόντος σε συμπεράσματα για το μέλλον.

Σημειώνεται ότι η θέση του έργου δεν βρίσκεται εντός ορίων αρχαιολογικού χώρου ή στην άμεση γειτονία αρχαιολογικού ή ιστορικού μνημείου.

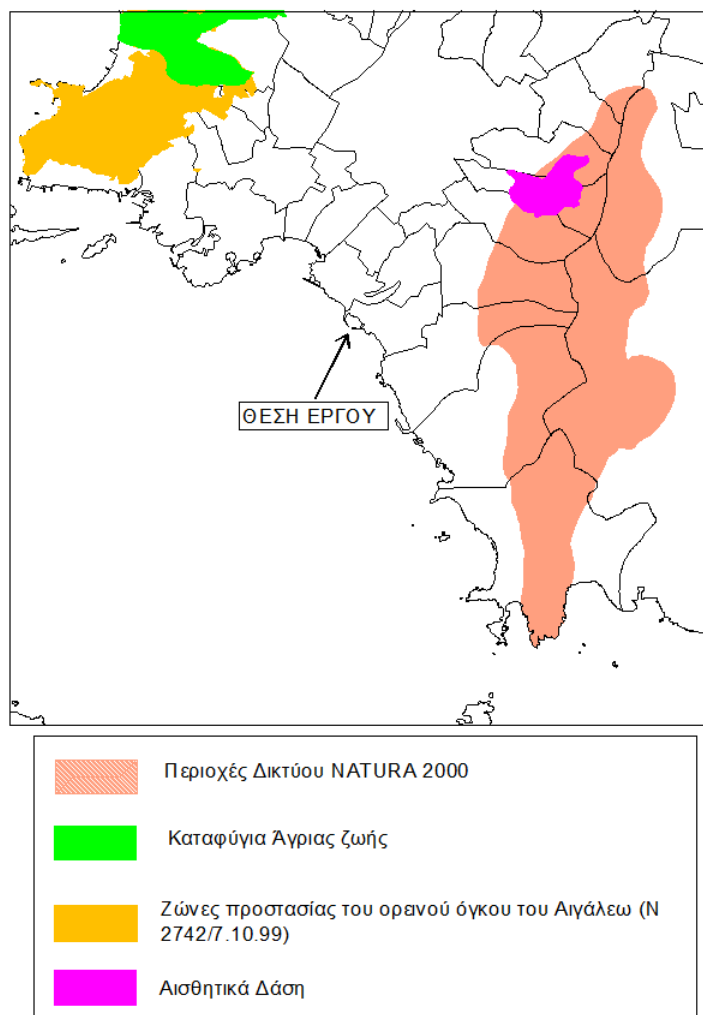
Τέλος, η θέση του έργου δεν βρίσκεται εντός ή πλησίον παραδοσιακού οικισμού ή προστατευόμενου τμήματος οικισμού λόγω του ιδιαίτερου πολεοδομικού, αισθητικού, ιστορικού, λαογραφικού ή αρχιτεκτονικού του χαρακτήρα.

ΣΤ.5.9. Προστατευόμενες περιοχές

Η άμεση περιοχή μελέτης δεν βρίσκεται εντός των ορίων περιοχής που διέπεται από ιδιαίτερο καθεστώς προστασίας. Όσον αφορά στην ευρύτερη περιοχή του έργου, απαντώνται κατά θέσεις προστατευόμενες περιοχές που φαίνονται στο σχήμα ΣΤ.15.

Σε απόσταση 5 περίπου χλμ. ανατολικά εκτείνεται ο Τόπος Κοινοτικής Σημασίας (SCI) του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου «Natura 2000» με τίτλο «Υμηττός – Αισθητικό Δάσος Καισαριανής – Λίμνη Βουλιαγμένης» και κωδικό GR3000006. Επίσης σε απόσταση 8 χλμ βορειανατολικά της θέσης του υπό εξέταση έργου εκτείνεται και το χαρακτηρισμένο Αισθητικό Δάσος (Α17) «Δάσος Καισαριανής».

Τέλος, το ρέμα της Πικροδάφνης που εκβάλλει βόρεια του έργου, συμπεριλαμβάνεται στα ρέματα της Αττικής που έχουν χαρακτηριστεί ως Ιδιαίτερου Περιβαλλοντικού Ενδιαφέροντος (ΦΕΚ 281Δ/1993).



Σχήμα ΣΤ.15: Προστατευόμενες περιοχές στην ευρύτερη περιοχή του έργου



Z. ΕΚΤΙΜΗΣΗ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Z.1. Γενικά

Στο κεφάλαιο αυτό προσδιορίζονται, εκτιμώνται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από την εφαρμογή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου. Ειδικότερα, εκτιμώνται και αξιολογούνται οι πρωτογενείς και δευτερογενείς σωρευτικές, συνεργιστικές, βραχυ-, μεσο-, μακροπρόθεσμες, μόνιμες και προσωρινές, θετικές και αρνητικές περιπτώσεις στους τομείς της βιοποικιλότητας, του πληθυσμού, της ανθρώπινης υγείας, της πανίδας, της χλωρίδας, του εδάφους, των υδάτων, του αέρα, του κλίματος, των υλικών περιουσιακών στοιχείων, της πολιτιστικής κληρονομιάς (αρχιτεκτονικής και αρχαιολογικής), του τοπίου, καθώς και οι σχέσεις μεταξύ των παραμέτρων αυτών.

Ο προσδιορισμός και η εκτίμηση των επιπτώσεων αυτών βασίστηκε στην κριτική θεώρηση των σχεδιαστικών και αναπτυξιακών χαρακτηριστικών του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (βλ. κεφάλαιο Δ), σε συσχέτισμό με την «αξία -σπουδαιότητα» του περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής, όπως αυτή προκύπτει από τα φυσικά και ανθρωπογενή χαρακτηριστικά (βλ. κεφάλαιο ΣΤ).

Επιπροσθέτως, παρουσιάζονται οι προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα για την πρόληψη, τον περιορισμό και την, κατά το δυνατόν, αντιμετώπιση οποιονδήποτε σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Z.2. Εκτίμηση και αξιολόγηση επιπτώσεων σχεδίου

Στη συνέχεια προσδιορίζονται, εκτιμώνται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίμου ως προς ακόλουθες περιβαλλοντικές παραμέτρους (σύμφωνα με την ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/28.8.2006 και την Οδηγία 2001/42/ΕΚ της 27.5.2001):

του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος:

- Πληθυσμός,
- Ανθρώπινη υγεία,
- Υλικά περιουσιακά στοιχεία, και



- Πολιτιστική κληρονομιά (συμπεριλαμβανομένης της αρχιτεκτονικής και αρχαιολογικής κληρονομιάς).

του φυσικού περιβάλλοντος:

- Βιοποικιλότητα, πανίδα – χλωρίδα,
- Έδαφος,
- Ύδατα,
- Αέρας,
- Κλιματικοί παράγοντες, και
- Τοπίο.

Η αξιολόγηση των επιπτώσεων, που γίνεται σε ευρεία κλίμακα και είναι ποιοτική, ακολουθεί το παρακάτω σύστημα:

- Χαρακτήρας και ένταση επίπτωσης:
 - +2: Σημαντική θετική επίπτωση
 - +1: Μέτρια θετική επίπτωση
 - 0: Ουδέτερη/αμελητέα επίπτωση
 - 1: Μέτρια αρνητική επίπτωση
 - 2: Σημαντική αρνητική επίπτωση
- Βαθμός αμεσότητας επίπτωσης:
 - Πρωτογενής επίπτωση
 - Δευτερογενής επίπτωση
- Βαθμός μονιμότητας:
 - Μόνιμη επίπτωση
 - Προσωρινή επίπτωση
- Χρονικός ορίζοντας εκδήλωσης επίπτωσης:
 - Βραχυπρόθεσμη επίπτωση
 - Μεσοπρόθεσμη επίπτωση
 - Μακροπρόθεσμη επίπτωση
- Σωρευτικός χαρακτήρας:
 - Σωρευτική επίπτωση
 - Χρονικά εντοπισμένη επίπτωση



- Συνέργεια:

Συνέργεια με τις άλλες περιβαλλοντικές παραμέτρους.

Στον Πίνακα Z-1 παρουσιάζεται η αξιολόγηση των ενδεχόμενων σημαντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου στις επί μέρους περιβαλλοντικές παραμέτρους σύμφωνα με το προαναφερθέν σύστημα. Ο Πίνακας Z-1 συνοδεύεται από επεξήγηση για κάθε περιβαλλοντική παράμετρο.



Πίνακας Ζ-1: Αξιολόγηση των ενδεχόμενων σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου (με κόκκινο σημειώνονται οι πλέον σημαντικές επιπτώσεις)

Α/Α	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ & ΕΝΤΑΣΗ	ΒΑΘΜΟΣ ΑΜΕΣΟΤΗΤΑΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΜΟΝΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ	ΣΩΡΕΥΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑΣ
1	Πληθυσμός	+2	δευτερογενής	μόνιμη	μεσοπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 2, 7, 8, 9, 10
2	Ανθρώπινη υγεία	+2	δευτερογενής	μόνιμη	μακροπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 1, 6, 7, 8, 9
3	Υλικά περιουσιακά στοιχεία	+1	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 1, 10
4	Πολιτιστική κληρονομιά	+1	δευτερογενής	μόνιμη	μεσοπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 1, 6, 7, 8, 10
5	Βιοποικιλότητα & Πανίδα – χλωρίδα	+2	πρωτογενής	μόνιμη	μεσοπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 6, 7, 8, 9
6	Έδαφος	+2	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 5, 7, 10
7	Ύδατα	+1	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 2, 6, 5
8	Αέρας	+1	δευτερογενής	μόνιμη	μακροπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 2, 9
9	Κλιματικοί παράγοντες	0	δευτερογενής	μόνιμη	μακροπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 2, 8
10	Τοπίο	+2	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	χρονικά εντοπισμένη	συνέργεια με τις 5, 6, 7, 8



Στη συνέχεια, αναλύεται η αξιολόγηση των ενδεχόμενων σημαντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου στις επί μέρους περιβαλλοντικές παραμέτρους.

1. Πληθυσμός

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά στον πληθυσμό είναι:

- Βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής
- Επίδραση στην πληθυσμιακή μεταβολή και σύνθεση
- Συμβολή στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής
- Συμβολή στη διαμόρφωση συνθηκών για την ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιβάλλουσα του έργου περιοχή
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας
- Αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος
- Οικονομική βιωσιμότητα του τουριστικού τομέα
- Παροχή νέων (αύξηση) δυνατοτήτων αναψυχής
- Αποφυγή οχλήσεων στην οδική κυκλοφορία & βελτίωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- Συμβολή στην ποιοτική και λειτουργική σύνδεση του πολεοδομικού ιστού με το θαλάσσιο μέτωπο

Βασικοί στόχοι του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου είναι η λειτουργική σύνδεση της μαρίνας με την πόλη του Αλίμου και το γύρω αστικό περιβάλλον και ταυτόχρονα η δημιουργία ενός σύγχρονου πόλου αναψυχής και τουρισμού. Η επιτυχής «διασύνδεση» της μαρίνας τόσο με το παρακείμενο παράκτιο μέτωπο, όσο και με το αστικό περιβάλλον, θα συμβάλει ουσιαστικά στην αποκατάσταση του ρόλου που οφείλει να διαδραματίζει μια τέτοιας κλίμακας και σημασίας υποδομή, όπως η Μαρίνα Αλίμου, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μιας παραλιακής πόλης. Ακόμη, η ώσμωση αυτή της πόλης με τη μαρίνα που θα επιτευχθεί με την εφαρμογή του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου θα αποτελέσει κύριο άξονα αειφόρου ανάπτυξης για την περιοχή του Δήμου Αλίμου.

Συνεπώς, η εφαρμογή του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου θα συμβάλει ουσιαστικά στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής, με θετικές επιπτώσεις στην πληθυσμιακή μεταβολή και σύνθεση, στην προαγωγή της κοινωνικής συνοχής και στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας (με τη διαμόρφωση συνθηκών για την ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιβάλλουσα του έργου περιοχή και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας). Επιπλέον, η εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου ανάπτυξης της μαρίνας, δεδομένου ότι αφορά εξ αντικειμένου στο θαλάσσιο τουρισμό με



σκάφη αναψυχής, θα συμβάλει ουσιαστικά στην αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος της Αττικής αλλά και του συνόλου της Χώρας και κατ' επέκταση στην οικονομική βιωσιμότητα του τουριστικού τομέα.

Επιπλέον, οι προβλεπόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, η χωροθέτηση συμβατών με την γειτνιάζουσα περιοχή χρήσεων γης και η απομάκρυνση των αυθαιρεσιών έχουν σημαντική θετική επίπτωση στην αναβάθμιση της ποιότητας των μετακινήσεων και των καθημερινών δραστηριοτήτων των κατοίκων. Αναφορικά με την προβλεπόμενη από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο μετεγκατάσταση του κολυμβητηρίου του Δήμου Αλίμου σε νέα θέση, όπως αναλυτικά τεκμηριώνεται στην παράγραφο Ια.1.2 του Παραρτήματος Ια, όχι μόνο δεν θα υπάρξει αρνητική επίπτωση στις ευκαιρίες για αθλητισμό των κατοίκων της περιοχής, αντίθετα η χρήση των υποδομών του κολυμβητηρίου θα γίνει πιο προσιτή στους δημότες λόγω της νέας πλέον κατάλληλης λειτουργικά και χωροταξικά θέσης ανάπτυξής του.

Ειδικά σε ότι αφορά στην επιπρόσθετη κυκλοφοριακή φόρτιση που σχετίζεται με την προτεινόμενη ανάπτυξη της μαρίνας, όπως προκύπτει και από τη συνημμένη Κυκλοφοριακή Θεώρηση (βλ. Παράρτημα Ιβ), εκτιμάται ότι δεν θα προκληθούν κυκλοφοριακά προβλήματα στην ευρύτερη περιοχή πέριξ της μαρίνας. Αντίθετα, με τις προβλεπόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο εσωτερικό της μαρίνας, την αναδιαμόρφωση των εισόδων της και την εξασφάλιση ικανής δυναμικότητας χώρων στάθμευσης εντός της χερσαίας ζώνης της, όχι μόνο θα αντιμετωπισθεί επιτυχώς η επιπρόσθετη κυκλοφοριακή φόρτιση, αλλά θα βελτιωθούν και οι υφιστάμενες κυκλοφοριακές συνθήκες στην ευρύτερη περιοχή.

Συνολικά, οι επιπτώσεις στον πληθυσμό, αν και δευτερογενείς ως προς την αμεσότητα, θα είναι θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που οφείλεται αφ' ενός στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και αφ' ετέρου στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μεσοπρόθεσμος. Όπως προκύπτει και από την προηγηθείσα ανάλυση, οι επιπτώσεις αυτές παρουσιάζουν συνέργεια με τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς όπως η ανθρώπινη υγεία, τα ύδατα, ο αέρας, οι κλιματικοί παράγοντες και το τοπίο.

2. Ανθρώπινη υγεία

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά στην ανθρώπινη υγεία είναι:

- Προστασία της ανθρώπινης υγείας
- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων



- Διατήρηση χαμηλών επιπέδων θορύβου και ρύπων
- Μείωση του κίνδυνου ατυχημάτων από την οδική κυκλοφορία και τη ναυσιπλοΐα
- Περιορισμός επιπρόσθετης κίνησης τροχοφόρων
- Ενίσχυση περιβαλλοντικών υποδομών (μονάδες επεξεργασίας λυμάτων, δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης κλπ.)

Όπως προαναφέρθηκε, η εφαρμογή του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου θα συμβάλει ουσιαστικά στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής και κατ' επέκταση θα έχει θετική επίπτωση και στην ανθρώπινη υγεία. Ειδικότερα, θα υπάρξει περιορισμός και έλεγχος των οχλήσεων που επιβαρύνουν την ανθρώπινη υγεία, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ηχορύπανση, η ρύπανση των εδαφών, η μόλυνση των υδάτων, μέσω κατάλληλων τεχνικών υποδομών, κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, ορθής διαχείρισης και διάθεσης όλων των τύπων παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων, διαμόρφωσης νέων χώρων πρασίνου, αξιοποίησης εγκαταλελειμμένων εκτάσεων κλπ.

Ειδικά σε ότι αφορά στην επιπρόσθετη κυκλοφοριακή φόρτιση που σχετίζεται με την προτεινόμενη ανάπτυξη της μαρίνας (βλ. Παράρτημα Ιβ), όπως προαναφέρθηκε δεν θα προκαλέσει κυκλοφοριακά προβλήματα στην ευρύτερη περιοχή πέριξ της μαρίνας. Συνεπώς, η προκαλούμενη επιπρόσθετη επιβάρυνση της ατμόσφαιρας με ρύπους όπως και η επιπρόσθετη ηχορύπανση θα είναι μικρής έντασης σε σχέση με την υφιστάμενη επιβάρυνση της ευρύτερης περιοχής από τον κυκλοφοριακό φόρτο της Λεωφόρου Ποσειδώνος.

Συνολικά, οι επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία, αν και δευτερογενείς ως προς την αμεσότητα, θα είναι θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που οφείλεται στον περιορισμό των οχλήσεων που επιβαρύνουν την ανθρώπινη υγεία και γενικότερα στη βελτίωση των συνθηκών ζωής. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μακροπρόθεσμος. Όπως προκύπτει και από την προηγηθείσα ανάλυση, οι επιπτώσεις αυτές παρουσιάζουν συνέργεια με τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς όπως ο πληθυσμός, το έδαφος, τα ύδατα, ο αέρας και οι κλιματικοί παράγοντες.

3. Υλικά περιουσιακά στοιχεία

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά στα υλικά περιουσιακά στοιχεία είναι:

- Διαμόρφωση των κατάλληλων υποδομών για τη βελτίωση της οδικής κυκλοφορίας



- Δημιουργία των αναγκαίων σύγχρονων λιμενικών υποδομών για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού στο μέτωπο της πρωτεύουσας (ελλιμενισμός, ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών, ανεφοδιασμός σκαφών)
- Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για την ασφαλή κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων (πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων)
- Επιπλέον ζήτηση και αναγκαίες διευθετήσεις δικτύων οργανισμών κοινής ωφέλειας
- Προστασία υλικών περιουσιακών στοιχείων (ιδιωτικών και δημόσιων)

Βασικός στόχος του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου είναι η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών της υποδομών, καθώς και η αξιοποίηση και ανάπτυξη της χερσαίας της ζώνης, με προφανείς θετικές συνέπειες για την αξία αλλά και τη προστασία των δημοσίων και ιδιωτικών υλικών περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται στην παραλιακή ζώνη εντός της μαρίνας αλλά και πέριξ αυτής. Επιπροσθέτως, η προτεινόμενη συνολική ανάπτυξη της μαρίνας θα έχει θετική επίπτωση στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, στην αύξηση της αξίας της γης και γενικότερα στην προστασία των υλικών περιουσιακών στοιχείων.

Ειδικά σε ότι αφορά στο δημόσιο περιουσιακό στοιχείο του δημοτικού κολυμβητηρίου Αλίου, η προτεινόμενη μετεγκατάσταση του σε παρακείμενη έκταση (βλ. Παράρτημα Ια) θα έχει σημαντική θετική επίπτωση στην προστασία του καθώς και στην αξία του, δεδομένου ότι οι νέες εγκαταστάσεις θα είναι πλέον σύγχρονες και χωροταξικά ενταγμένες σε χώρο που διαχειρίζεται αποκλειστικά ο Δήμος Αλίου.

Όσον αφορά στην επιπλέον ζήτηση από τα δίκτυα κοινής ωφέλειας της περιοχής που θα προκύψει από την εφαρμογή του Σχεδίου, εκτιμάται ότι αυτά έχουν ικανή επάρκεια. Επιπροσθέτως, δεδομένης της υφιστάμενης λειτουργίας της μαρίνας, δεν θα υπάρξει σοβαρή ανάγκη διευθέτησης των υφιστάμενων δικτύων.

Συνολικά, οι επιπτώσεις στα υλικά περιουσιακά στοιχεία θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών και χερσαίων εγκαταστάσεων της Μαρίνας Αλίου με προφανή θετική επίπτωση για την αξία των υποδομών αυτών. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι βραχυπρόθεσμος. Όπως προκύπτει και από την προηγηθείσα ανάλυση, οι επιπτώσεις αυτές παρουσιάζουν συνέργεια με τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς όπως ο πληθυσμός και το τοπίο.



4. Πολιτιστική κληρονομιά

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά στην πολιτιστική κληρονομιά είναι:

- Προστασία και ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών και σύγχρονων μνημείων, παραδοσιακών οικισμών
- Προστασία και ανάδειξη/αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος των γειτνιαζουσών στη μαρίνα περιοχών
- Διαφύλαξη λαϊκών παραδόσεων και πολιτιστικής ταυτότητας

Το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίμου αφορά εξ αντικειμένου στο θαλάσσιο τουρισμό με σκάφη αναψυχής, και κατ' επέκταση σε υψηλό οικονομικό επίπεδο τουριστών. Δεδομένου ότι στην Ελλάδα ο τουρισμός είναι στενά συνδεδεμένος με την πολιτιστική κληρονομιά του τόπου, η προσέλκυση και ποιοτική εξυπηρέτηση τουριστών στην περιοχή της Αττικής που θα σχετίζεται με την προτεινόμενη ανάπτυξη της Μαρίνας Αλίμου θα έχει έμμεση θετική επίπτωση και στην πολιτιστική κληρονομιά (προβολή αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, επισκεψιμότητα μουσείων και πολιτιστικών χώρων κλπ.).

Συνολικά, οι επιπτώσεις στην πολιτιστική κληρονομιά, αν και δευτερογενείς ως προς την αμεσότητα, θα είναι θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται με τη συμβολή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου στην τουριστική ανάπτυξη. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μεσοπρόθεσμος. Όπως προκύπτει και από την προηγούμενη ανάλυση, οι επιπτώσεις αυτές παρουσιάζουν συνέργεια με τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς όπως ο πληθυσμός, το έδαφος, τα ύδατα, ο αέρας και το τοπίο.

5. Βιοποικιλότητα, πανίδα – χλωρίδα

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά στη βιοποικιλότητα, τη χλωρίδα και την πανίδα είναι:

- Προστασία της βιοποικιλότητας, των ειδών και των πληθυσμών της χλωρίδας και της πανίδας στο θαλάσσιο και το χερσαίο χώρο
- Προστασία και ανάδειξη του οικοσυστήματος των εκβολών του ρέματος της Πικροδάφνης
- Διατήρηση/συντήρηση των υφιστάμενων και δημιουργία νέων χώρων πρασίνου
- Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των θαλάσσιων οικοσυστημάτων



- Προστασία και ανάδειξη προστατευόμενων περιοχών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το Ν. 1650/86 (ΦΕΚ 160/Α'/86) όπως ισχύει και το Ν. 3937/2011 (ΦΕΚ 60/Α'/11)
- Αύξηση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας του κοινού
- Παρεμπόδιση της φυσικής ανανέωσης των υφιστάμενων ειδών
- Παρεμπόδιση της αποδημίας ή μετακίνησης των ζώων

Στόχος του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου είναι η αποκατάσταση της εικόνας του τοπίου και η διασφάλιση της συνέχειας του παραλιακού μετώπου. Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται σε σημαντικό βαθμό με τη διαμόρφωση ικανής έκτασης χώρων πρασίνου κατανομημένων σε όλη την έκταση της χερσαίας ζώνης. Η δημιουργία νέων χώρων πρασίνου και η συντήρηση των υφιστάμενων θα έχει σημαντική θετική επίπτωση στην προστασία και διατήρηση της βιοποικιλότητας και των ειδών της χερσαίας χλωρίδας και πανίδας, ενώ οι πληθυσμοί της χερσαίας χλωρίδας και πανίδας θα αυξηθούν.

Επιπλέον, βασικός λειτουργικός στόχος των σύγχρονων μαρινών, όπως η Μαρίνα Αλίου ύστερα από την εφαρμογή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου, είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πηγές ρύπανσης που σχετίζονται με τη λιμενική δραστηριότητα και τη ναυσιπλοΐα σκαφών αναψυχής (σεντινόνερα, λύματα, υφαλοχρώματα, έλαια μηχανών, εκπλύσεις χερσαίας ζώνης απόθεσης σκαφών κλπ.), γεγονός που έχει σημαντική θετική επίπτωση στην προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων στην άμεση αλλά και την ευρύτερη περιοχή.

Συνολικά, οι επιπτώσεις στη βιοποικιλότητα, τη χλωρίδα και την πανίδα θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται με την προστασία του περιβάλλοντος γενικότερα και τη συντήρηση και την επέκταση των χώρων πρασίνου. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μεσοπρόθεσμος. Όπως προκύπτει και από την προηγηθείσα ανάλυση, οι επιπτώσεις αυτές παρουσιάζουν συνέργεια με τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς όπως το έδαφος, τα ύδατα, ο αέρας και οι κλιματικοί παράγοντες.

6. Έδαφος

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά στο έδαφος είναι:

- Επιρροή στη δίαιτα των παρακείμενων ακτών
- Αλλοίωση των φυσικών ακτών
- Αξιοποίηση ανεκμετάλλευστων / εγκαταλελειμμένων εκτάσεων



- Αύξηση φυτοκαλυμμένων χώρων
- Αλλαγή ρυθμού απορρόφησης και απόπλυσης του εδάφους
- Προστασία του εδάφους από εκπλύσεις επιβαρυμένες με ρύπους
- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων
- Προώθηση της ανακύκλωσης των απορριμμάτων

Το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίου προβλέπει την αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τη δημιουργία κτιριακών υποδομών, τη διαμόρφωση των περιβαλλόντων χώρων και τη δημιουργία νέων χώρων πρασίνου διατηρώντας ταυτόχρονα τις υφιστάμενες φυτεμένες εκτάσεις. Η προκαλούμενη κατάληψη εδαφών που θα προκύψει από την προβλεπόμενη δόμηση και διαμόρφωση των περιβαλλόντων χώρων αφορά κατά κύριο λόγο σε ανεκμετάλλετες και εγκαταλελειμμένες εκτάσεις, ενώ περιλαμβάνει και τις εκτάσεις που καταλαμβάνονται από τις υφιστάμενες κτιριακές υποδομές και τους υφιστάμενους χώρους στάθμευσης. Συνεπώς, η εφαρμογή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου θα έχει συνολικά θετική επίπτωση στο έδαφος λόγω της προστασίας τους από τη διάβρωση, τη μείωση του κινδύνου της ερημοποίησης, την αύξηση των φυτοκαλυμμένων εκτάσεων κλπ.

Επιπροσθέτως, ιδιαίτερα σημαντική έμμεση θετική επίπτωση στο έδαφος θα έχει η ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων, καθώς και η προώθηση της ανακύκλωσης των απορριμμάτων.

Αναφορικά με τη δίαυτα των ακτών, επισημαίνεται ότι τα εξωτερικά λιμενικά έργα της μαρίνας έχουν κατασκευαστεί πριν από τριάντα και πλέον έτη, με συνέπεια η ακτή να βρίσκεται πλέον σε ισορροπία. Δεδομένου ότι το προτεινόμενο Σχέδιο δεν περιλαμβάνει την κατασκευή νέων μόνιμων εξωτερικών έργων, δεν θα υπάρξουν ακτομηχανικές επιπτώσεις από την εφαρμογή του.

Αναφορικά με το ρέμα της Πικροδάφνης, επισημαίνεται ότι το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο δεν προβλέπει επεμβάσεις στα εξωτερικά λιμενικά έργα και τη μορφή και οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προς το ρέμα. Συνεπώς, η εφαρμογή του Σχεδίου δεν θα επηρεάσει σε καμία περίπτωση τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά του ρέματος, η οποιαδήποτε μελλοντική διαμόρφωση της εκβολής του.

Συνολικά, οι επιπτώσεις στο έδαφος θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται αφ' ενός με την αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων εκτάσεων και αφ' ετέρου με την προστασία του εδάφους από τη διάβρωση και τη ρύπανση. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι βραχυπρόθεσμος. Όπως προκύπτει και από την προηγηθείσα ανάλυση, οι επιπτώσεις αυτές



παρουσιάζουν συνέργεια με τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς όπως η βιοποικιλότητα, η χλωρίδα και η πανίδα, τα ύδατα, ο αέρας και οι κλιματικοί παράγοντες.

7. Ύδατα

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά στα ύδατα είναι:

- Προστασία των υδάτων από την ρύπανση
- Διατήρηση της αποχετευτικής ικανότητας του ρέματος της Πικροδάφνης
- Αλλαγή πορείας ρεμάτων ή νερών από πλημμύρες
- Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πηγές ρύπανσης (εκπλύσεις χερσαίας ζώνης, λύματα κτιριακών υποδομών, κατάλοιπα σκαφών, απόβλητα δραστηριοτήτων συντήρησης σκαφών κλπ.)
- Ορθή διαχείριση των παραγόμενων λυμάτων και υγρών αποβλήτων
- Ορθολογική διαχείριση υδατικών πόρων
- Επάρκεια διαθέσιμου νερού για ύδρευση
- Επάρκεια διαθέσιμου νερού για άρδευση

Όπως προαναφέρθηκε βασικός λειτουργικός στόχος των σύγχρονων μαρινών, όπως η Μαρίνα Αλίμου με την εφαρμογή του προτεινόμενου Σχεδίου, είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πηγές ρύπανσης που σχετίζονται με τη λιμενική δραστηριότητα και τη ναυσιπλοΐα σκαφών αναψυχής (σεντινόνερα, λύματα, υφαλοχρώματα, έλαια μηχανών, εκπλύσεις χερσαίας ζώνης απόθεσης σκαφών κλπ.), γεγονός που έχει σημαντική θετική επίπτωση στην ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων στην άμεση αλλά και την ευρύτερη περιοχή.

Επιπλέον, με την προτεινόμενη ανάπτυξη της Μαρίνας Αλίμου μέσω των κατάλληλων τεχνικών υποδομών θα αποφευχθεί η οποία επιβάρυνση των υδάτων του παρακείμενου ρέματος της Πικροδάφνης από τις εκπλύσεις της χερσαίας ζώνης. Επίσης, δεν θα προκληθεί μείωση της αποχετευτικής ικανότητας του ρέματος, ούτε αλλαγή της πορείας του.

Ακόμη, η προβλεπόμενη ορθή διαχείριση των παραγόμενων λυμάτων και υγρών αποβλήτων θα έχει συνολικά σημαντική θετική επίπτωση στα ύδατα.

Αναφορικά με το ρέμα της Πικροδάφνης, όπως προαναφέρθηκε, επισημαίνεται ότι το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο δεν προβλέπει επεμβάσεις στα εξωτερικά λιμενικά έργα και τη μορφή και οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προς το ρέμα. Συνεπώς, η εφαρμογή του



Σχεδίου δεν θα επηρεάσει σε καμία περίπτωση τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά του ρέματος, η οποιαδήποτε μελλοντική διαμόρφωση της εκβολής του.

Όσον αφορά στην αύξηση των αναγκών σε υδάτινους πόρους για ύδρευση και άρδευση που θα επέλθει από την εφαρμογή του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου, θα καλυφθεί από το δίκτυο ύδρευσης της Αττικής το οποίο εκτιμάται ότι έχει ικανή επάρκεια. Άλλωστε, η αύξηση των αναγκών αυτών σε υδάτινους πόρους μπορεί να περιοριστεί με ορθολογική χρήση, επαναχρησιμοποίηση νερού για άρδευση μετά από την επεξεργασία κλπ.

Συνολικά, οι επιπτώσεις στα ύδατα θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται κυρίως με την προστασία των υδάτων (επιφανειακών, υπόγειων και θαλάσσιων) από τη ρύπανση. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι βραχυπρόθεσμος. Όπως προκύπτει και από την προηγηθείσα ανάλυση, οι επιπτώσεις αυτές παρουσιάζουν συνέργεια με τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς όπως η ανθρώπινη υγεία, το έδαφος και το τοπίο.

8. Αέρας

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά στον αέρα είναι:

- Περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης
- Προστασία της ποιότητας του αέρα
- Μείωση των εκπομπών ρυπογόνων αέριων (οξειδία άνθρακα, οξειδία αζώτου, οξειδία θείου, όζον κ.α.)
- Έλεγχος δυσάρεστων οσμών

Λειτουργικός στόχος των σύγχρονων τουριστικών υποδομών, όπως η Μαρίνα Αλίου με την εφαρμογή του προτεινόμενου Σχεδίου, είναι ο περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία τους (όπως εκπομπές ρύπων οχημάτων και σκαφών, εκπομπές ρύπων από τη λειτουργία των κτιριακών εγκαταστάσεων, παραγωγή δυσάρεστων οσμών από τα παρασκευαστήρια των χώρων εστίασης κλπ.)

Ειδικά σε ότι αφορά στην επιπρόσθετη κυκλοφοριακή φόρτιση που θα σχετίζεται με την προτεινόμενη ανάπτυξη της μαρίνας (βλ. Παράρτημα Ιβ), όπως προαναφέρθηκε, εκτιμάται ότι δεν θα προκληθούν κυκλοφοριακά προβλήματα στην ευρύτερη περιοχή πέριξ της μαρίνας, αντίθετα με τις προβλεπόμενες παρεμβάσεις θα βελτιωθούν και οι υφιστάμενες κυκλοφοριακές συνθήκες στην ευρύτερη περιοχή. Συνεπώς, εκτιμάται ότι η επιπρόσθετη



επιβάρυνση της ατμόσφαιρας με αέριους ρύπους θα είναι μικρής έντασης σε σχέση με την υφιστάμενη επιβάρυνση της ευρύτερης περιοχής από τον κυκλοφοριακό φόρτο της Λεωφόρου Ποσειδώνος.

Συνολικά, οι επιπτώσεις στον αέρα θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται κυρίως με τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μακροπρόθεσμος. Όπως προκύπτει και από την προηγηθείσα ανάλυση, οι επιπτώσεις αυτές παρουσιάζουν συνέργεια με τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς όπως η ανθρώπινη υγεία και οι κλιματικοί παράγοντες.

9. Κλιματικοί παράγοντες

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά στους κλιματικούς παράγοντες είναι:

- Περιορισμός των εκπομπών αερίων ρύπων
- Περιορισμός εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
- Μείωση κατανάλωσης ενέργειας - καυσίμων
- Προώθηση της χρήσης εναλλακτικών μορφών ενέργειας

Όπως προαναφέρθηκε, ένας από τους λειτουργικούς στόχους της προτεινόμενης ανάπτυξης της Μαρίνας Αλίου θα είναι ο περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία της, με προφανείς θετικές συνέπειες και για τους κλιματικούς παράγοντες. Θετική συμβολή στη ποιότητα των κλιματικών συνθηκών θα έχει και η εφαρμογή πολιτικών που αποσκοπούν στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και καυσίμων, καθώς και στην προώθηση μορφών ενέργειας φιλικών προς το περιβάλλον.

Συνολικά, οι επιπτώσεις στους κλιματικούς παράγοντες θα είναι δευτερογενείς και αμελητέας έντασης, δεδομένου ότι η προτεινόμενη ανάπτυξη της Μαρίνας Αλίου που αφορά στην έντονα αστικοποιημένη παραλιακή ζώνη της πρωτεύουσας δεν είναι δραστηριότητα υψηλής όχλησης. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μακροπρόθεσμος. Όπως προκύπτει και από την προηγηθείσα ανάλυση, οι επιπτώσεις αυτές παρουσιάζουν συνέργεια με τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς όπως η ανθρώπινη υγεία και οι κλιματικοί παράγοντες.



10. Τοπίο

Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων σε ότι αφορά στο τοπίο είναι:

- Αναβάθμιση – αποκατάσταση της αισθητικής του τοπίου
- Προστασία και ανάδειξη φυσικού τοπίου
- Διασφάλιση της αισθητικής συνέχειας του παραλιακού μετώπου
- Ποσοστό χώρων πρασίνου
- Απομάκρυνση αυθαίρετων χρήσεων
- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων

Όπως προαναφέρθηκε, στόχος του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου είναι η αποκατάσταση της εικόνας του παράκτιου τοπίου και η διασφάλιση της συνέχειας του παραλιακού μετώπου. Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται σε σημαντικό βαθμό με τη διαμόρφωση ικανής έκτασης χώρων πρασίνου, την αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων / ανεκμετάλλευστων χερσαίων εκτάσεων, τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό σύμφωνα με τους προβλεπόμενους όρους δόμησης (χαμηλό ύψος κτιρίων, μικρό συντελεστή δόμησης), την απομάκρυνση αυθαίρετων χρήσεων και γενικότερα την αύξηση της ελκυστικότητας του παραλιακού μετώπου, αλλά και έμμεσα με την ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων.

Συνολικά, οι επιπτώσεις στο τοπίο θα είναι πρωτογενείς, θετικές, θα έχουν μόνιμο χαρακτήρα και θα είναι εντοπισμένες χρονικά, γεγονός που σχετίζεται κυρίως με την αποκατάσταση του τοπίου και τη διασφάλιση της αισθητικής συνέχειας του θαλάσσιου μετώπου. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι βραχυπρόθεσμος. Όπως προκύπτει και από την προηγηθείσα ανάλυση, οι επιπτώσεις αυτές παρουσιάζουν συνέργεια με τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς όπως η βιοποικιλότητα, η χλωρίδα και η πανίδα, το έδαφος, τα ύδατα και ο αέρας.

Σημειώνεται ότι κατά την υλοποίηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου θα υπάρξουν ορισμένες αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, ανθρωπογενές και φυσικό, λόγω των κατασκευαστικών εργασιών. Εντούτοις, οι επιπτώσεις αυτές θα είναι ως επί το πλείστον βραχυχρόνιες, θα έχουν περιορισμένη χωρική εξάπλωση στη θέση της μαρίνας και σε μικρή ακτίνα γύρω από αυτή, και θα αποκατασταθούν πλήρως με την ολοκλήρωση των έργων. Συνολικά, οι αρνητικές αυτές επιπτώσεις στο περιβάλλον αντισταθμίζονται πλήρως από τις σημαντικές θετικές επιπτώσεις μακροχρόνιου χαρακτήρα που θα προκύψουν από την ολοκληρωμένη εφαρμογή και λειτουργία του Σχεδίου. Οι αρνητικές αυτές επιπτώσεις από την υλοποίηση / κατασκευή των προβλεπόμενων



υποδομών της μαρίνας θα εξειδικευτούν στις περιβαλλοντικές μελέτες που θα ακολουθήσουν.

2.3. Προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα

Στη συνέχεια, παρουσιάζεται μία σειρά προτάσεων / κατευθύνσεων / μέτρων που στοχεύουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον από την εφαρμογή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου. Οι προτάσεις αυτές που έχουν γενικό χαρακτήρα και σε πολλές περιπτώσεις είναι αλληλοσυμπληρούμενες περιγράφονται παρακάτω ανά περιβαλλοντικό τομέα.

1. Πληθυσμός

Οι προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα που συμβάλουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στον πληθυσμό είναι:

- Η υψηλής απόδοσης περιβαλλοντική λειτουργία της μαρίνας είναι καθοριστικής σημασίας και οφείλει να ανταποκρίνεται στα διεθνή πρότυπα λειτουργίας αντίστοιχων υποδομών.
- Η διατήρηση της άρτιας λειτουργίας και της οικονομικής απόδοσης του Σχεδίου, είναι σημαντική ώστε να συμβάλει ουσιαστικά και σταθερά στην απασχόληση και την οικονομική ανάπτυξη και γενικότερα την ευημερία της ευρύτερης περιοχής.
- Η διατήρηση της ποιότητας των υποδομών αλλά και των προσφερόμενων υπηρεσιών της μαρίνας είναι επίσης καθοριστικής σημασίας και θα αποτελεί κύρια ευθύνη του φορέα λειτουργίας.
- Η βελτίωση των συνθηκών ζωής των κατοίκων της περιοχής αποτελεί βασικό στόχο αντιμετώπισης των όποιων άμεσων ή έμμεσων αρνητικών επιπτώσεων στον πληθυσμό. Η βελτίωση των συνθηκών ζωής επιτυγχάνεται κατά κύριο λόγο μέσω των προβλέψεων και ρυθμίσεων του Σχεδίου που περιγράφηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο και αφορούν στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, στη δημιουργία χώρων αναψυχής κλπ., αλλά και με την λήψη ανταποδοτικών μέτρων που αφορούν στη βελτίωση δημοτικών και άλλων κοινόχρηστων υποδομών (όπως π.χ. του κολυμβητηρίου του Δήμου Αλίμου, βλ. Παράρτημα Ια).
- Η διασφάλιση της προσβασιμότητας στο παραλιακό μέτωπο, όπως προαναφέρθηκε, αποτελεί βασικό στόχο του προτεινόμενου Σχεδίου, και πρέπει οι προβλεπόμενες ρυθμίσεις για την ελεύθερη και ασφαλή κυκλοφορία των πεζών μέσω της χερσαίας ζώνης της μαρίνας να τηρούνται. Ιδιαίτερης σημασίας είναι η εφαρμογή της προβλεπόμενης από



- το Σχέδιο ρύθμισης για την επιβολή συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο μεγαλύτερο τμήμα του παραλιακού βασικού οδικού άξονα της μαρίνας.
- Η εφαρμογή μέτρων για την αποφυγή πρόκλησης κυκλοφοριακής συμφόρησης από τη λειτουργία της μαρίνας, ειδικά σε περιόδους αιχμής είναι καθοριστικής σημασίας για την πρόληψη αρνητικών επιπτώσεων στον πληθυσμό. Προς την κατεύθυνση αυτή συμβάλουν ουσιαστικά, όπως αναφέρεται και στην Κυκλοφορική Θεώρηση (βλ. Παράρτημα Ιβ), η διαμόρφωση των δύο οδικών εισόδων της μαρίνας, έτσι ώστε η είσοδος και έξοδος των οχημάτων από τη χερσαία ζώνη της μαρίνας να γίνεται ομαλά χωρίς να επιβαρύνεται η Λεωφόρος Ποσειδώνος.
 - Η εφαρμογή μέτρων για την αποφυγή επιβάρυνσης της ναυσιπλοΐας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή από της λειτουργία της μαρίνας, ειδικά σε περιόδους αιχμής οπότε η κίνηση σκαφών αναψυχής είναι αυξημένη, είναι επίσης σημαντική.
 - Η ανάπτυξη ενημερωτικών προγραμμάτων για το κοινό (πελάτες και επισκέπτες) με στόχο την ευαισθητοποίηση του σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην καλύτερη περιβαλλοντική απόδοση του Σχεδίου προς όφελος και του πληθυσμού γενικότερα.
 - Η προώθηση και προβολή εναλλακτικών μορφών τουρισμού, και συγκεκριμένα του θαλάσσιου τουρισμού, αποτελεί σημαντική κατεύθυνση προς όφελος του κοινωνικού συνόλου γενικότερα. Η κατεύθυνση αυτή ικανοποιείται κατ' αρχήν με την ίδια την εφαρμογή του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της μαρίνας και δευτερευόντως μπορεί να επιτευχθεί μέσω προωθητικών δράσεων.

2. Ανθρώπινη υγεία

Οι προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα που συμβάλουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία είναι:

- Η λήψη μέτρων για την αποφυγή και την αντιμετώπιση ατυχημάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία της μαρίνας, την οδική κυκλοφορία και τη ναυσιπλοΐα (π.χ. ετοιμότητα για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδας, οδική σήμανση, πυρασφάλεια, ασφαλείς συνθήκες λειτουργίας χερσαίων υποδομών κλπ.) είναι καίριας σημασίας σε ότι αφορά στην προστασία της ανθρώπινης υγείας. Σημαντική συνδρομή προς την κατεύθυνση αυτή έχει η πλήρης εφαρμογή των προβλεπόμενων από το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης που θα πρέπει να καταρτιστεί και να εγκριθεί αρμοδίως κατά τη λειτουργία της μαρίνας.
- Η λήψη μέτρων για τον περιορισμό και την αντιμετώπιση της ηχορύπανσης που προκαλείται από τις δραστηριότητες στο χώρο της μαρίνας, αλλά και από την οδική



- κυκλοφορία και την κυκλοφορία σκαφών, πρέπει να αποτελεί βασική μέριμνα του φορέα λειτουργίας.
- Η λήψη μέτρων για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και γενικότερα την αποφυγή επιβάρυνσης του αέρα με ρύπους, πρέπει επίσης να αποτελεί βασική μέριμνα του φορέα λειτουργίας.
 - Η δημιουργία νέων και η συντήρηση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου θα συμβάλουν στη διαμόρφωση καλύτερων συνθηκών για την ανθρώπινη υγεία.
 - Η ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων / συλλεγόμενων αποβλήτων από τις δραστηριότητες στη θαλάσσια αλλά και στη χερσαία ζώνη της μαρίνας θα συμβάλουν ουσιαστικά στην προστασία της ανθρώπινης υγείας. Σημαντική συνδρομή προς την κατεύθυνση αυτή έχει η πλήρης εφαρμογή των προβλεπόμενων από το Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων που θα πρέπει να καταρτιστεί και να εγκριθεί αρμοδίως κατά τη λειτουργία της μαρίνας.

3. Υλικά περιουσιακά στοιχεία

Οι προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα που συμβάλουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στα υλικά περιουσιακά στοιχεία είναι:

- Η διατήρηση της άρτιας λειτουργίας και της οικονομικής απόδοσης του Σχεδίου, όπως προαναφέρθηκε, είναι σημαντική ώστε να συμβάλει ουσιαστικά και σταθερά στην απασχόληση και την οικονομική ανάπτυξη και γενικότερα την ευημερία της ευρύτερης περιοχής και κατ' επέκταση στην αύξηση και την αποφυγή έντονων αρνητικών διακυμάνσεων της αξίας της γης και γενικότερα των υλικών περιουσιακών στοιχείων (δημόσιων και ιδιωτικών).
- Η εφαρμογή του Σχεδίου αυτή καθ' αυτή θα συμβάλει στην αύξηση της αξίας του δημόσιου περιουσιακού στοιχείου της μαρίνας. Επιπροσθέτως, η διατήρηση της ποιότητας των υποδομών (μέσω συστηματικής συντήρησης) αλλά και των προσφερόμενων υπηρεσιών της μαρίνας, που όπως προαναφέρθηκε θα αποτελεί κύρια ευθύνη του φορέα λειτουργίας, είναι σημαντική για τη διατήρηση της αξία του δημόσιου περιουσιακού στοιχείου της μαρίνας.
- Η αυστηρή τήρηση των προβλεπόμενων χρήσεων και λειτουργιών εντός της μαρίνας θα συμβάλει και στην προστασία των υλικών περιουσιακών στοιχείων.



4. Πολιτιστική κληρονομιά

Οι προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα που συμβάλουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στην πολιτιστική κληρονομιά είναι:

- Η προσέλκυση και ποιοτική εξυπηρέτηση τουριστών, και μάλιστα υψηλού οικονομικού επιπέδου, στην περιοχή της Αττικής που θα σχετίζεται με την προτεινόμενη ανάπτυξη της Μαρίνας Αλίου, όπως προαναφέρθηκε θα συμβάλει και στην πολιτιστική κληρονομιά (προβολή αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, επισκεψιμότητα μουσείων και πολιτιστικών χώρων κλπ.).
- Η προβολή του πολιτιστικού πλούτου της Αττικής αλλά και της ευρύτερης περιοχής του Σαρωνικού Κόλπου είναι δυνατόν να επιτευχθεί μέσω προωθητικών δράσεων. Ο φορέας λειτουργίας της μαρίνας μπορεί να υποστηρίξει τις δράσεις αυτές.
- Η οργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων υψηλής ποιότητας, μέσω της ανάπτυξης και αξιοποίησης κατάλληλων υποδομών εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας όπως προβλέπεται από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο, θα αποτελέσει αξιόλογη αναπτυξιακή δράση για την ενίσχυση του πολιτισμού.

5. Βιοποικιλότητα & Χλωρίδα – Πανίδα

Οι προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα που συμβάλουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στη βιοποικιλότητα, την χλωρίδα και την πανίδα είναι:

- Η δημιουργία νέων χώρων αστικού πρασίνου, κατ' εφαρμογή των προβλεπόμενων από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο, είναι καθοριστικής σημασίας για την προστασία της χερσαίας βιοποικιλότητας, τη διατήρηση της χλωρίδας και τη συγκράτηση της πανίδας στο παράκτιο αστικό περιβάλλον. Συστήνεται να υπάρξει μέριμνα ώστε οι θέσεις δημιουργίας των νέων αυτών χώρων να συμπεριλάβει κατά το δυνατόν υφιστάμενες μικρές συστάδες πρασίνου / δένδρων. Επιπλέον, θα πρέπει να γίνει κατάλληλη επιλογή των ειδών της χλωρίδας που θα φυτευθούν στους νέους χώρους πρασίνου, ώστε να μην επηρεαστεί αρνητικά η βιοποικιλότητα.
- Η συντήρηση και ο εμπλουτισμός των υφιστάμενων χώρων πρασίνου επίσης συμβάλει προς την ίδια κατεύθυνση.
- Η απαγόρευση της κοπής μεγάλων και υγιών δέντρων είναι επίσης σημαντικό μέτρο για την προστασία του χερσαίου οικοσυστήματος. Εντούτοις, σε ειδικές περιπτώσεις που η κοπή δέντρων καθίσταται αναγκαία θα πρέπει να γίνεται αντικατάσταση των κομμένων δένδρων με άλλα αντίστοιχου μεγέθους και είδους.



- Η συστηματική συντήρηση (περιποίηση και άρδευση) των χώρων πρασίνου έχει επίσης καθοριστική σημασία ώστε η προστασία της χερσαίας χλωρίδας και της πανίδας να έχει μόνιμο χαρακτήρα.
- Η λήψη μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τον περιορισμό της επιβάρυνσης του από δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία της μαρίνας και ειδικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής, είναι καθοριστικής σημασίας για την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας και τη διατήρηση της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας στα παράκτια αστικά ύδατα.
- Η ανάπτυξη ενημερωτικών προγραμμάτων για το κοινό (πελάτες και επισκέπτες) με στόχο την ευαισθητοποίηση του σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος, που προαναφέρθηκαν, θα συμβάλει και στην προστασία των θαλάσσιων και χερσαίων οικοσυστημάτων.

6. Έδαφος

Οι προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα που συμβάλουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο έδαφος είναι:

- Η αξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων εκτάσεων εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας σε συνδυασμό με την υψηλής αισθητικής διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των κτιριακών υποδομών και γενικότερα η ανάπτυξη και φύτευση των χώρων επέμβασης θα συμβάλει και στην προστασία του εδάφους.
- Η λήψη μέτρων για την προστασία της ποιότητας των εδαφών από δραστηριότητες στη χερσαία ζώνη της μαρίνας (χερσαία απόθεση σκαφών, χώροι στάθμευσης, κηπουρικές εργασίες κλπ.) θα συντελέσει ώστε να αποφευχθεί πιθανή υποβάθμιση των χαρακτηριστικών του εδάφους και επιβάρυνσή του με ρύπους.
- Η εφαρμογή του Σχεδίου, μέσω του σχεδιασμού των έργων ανάπτυξης της μαρίνας, δεν πρέπει να αλλοιώσει ριζικά τη μορφολογία του εδάφους της χερσαίας ζώνης, αλλά ούτε και να προκαλέσει σημαντικές ανισοσταθμίες με την περιβάλλουσα περιοχή.
- Απαιτείται η λήψη μέτρων για την προστασία του εδάφους από τη διάβρωση, αλλά και την αντιμετώπιση της ενδεχόμενης αλλαγής του ρυθμού απορρόφησης και απόπλυσης του εδάφους λόγω των προβλεπόμενων διαμορφώσεων.
- Η ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων / συλλεγόμενων αποβλήτων από τις δραστηριότητες στη χερσαία αλλά και στη θαλάσσια ζώνη της μαρίνας θα συμβάλουν ουσιαστικά και στην προστασία του εδάφους από τη ρύπανση.
- Η προώθηση και ενίσχυση της δυνατότητας ανακύκλωσης των στερεών αποβλήτων θα συμβάλει ουσιαστικά στην ασφαλέστερη διάθεση των αποβλήτων και γενικότερα στην



προστασία του περιβάλλοντος, καθώς μειώνει σημαντικά τον όγκο των απορριμμάτων που τελικά διατίθενται χωρίς επεξεργασία (σε ΧΥΤΑ).

7. Ύδατα

Οι προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα που συμβάλουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στα ύδατα είναι:

- Ο άρτιος σχεδιασμός των δικτύων και υποδομών ύδρευσης της μαρίνας στα πλαίσια εφαρμογής του Σχεδίου, σε συνδυασμό με τη εφαρμογή πολιτικών με στόχο την περιστολή της σπατάλης των υδατικών πόρων, συμβάλει στην ορθολογική διαχείριση των υδατικών αποθεμάτων.
- Η ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων / συλλεγόμενων αποβλήτων από τις δραστηριότητες στη θαλάσσια αλλά και στη χερσαία ζώνη της μαρίνας θα συμβάλουν ουσιαστικά και στην προστασία των υδάτων από τη ρύπανση. Σημαντική συνδρομή προς την κατεύθυνση αυτή έχει η πλήρης εφαρμογή των προβλεπόμενων από το Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων που θα πρέπει να καταρτιστεί και να εγκριθεί αρμοδίως κατά τη λειτουργία της μαρίνας.
- Συνιστάται η λήψη μέτρων για την προστασία των υδάτων από πηγές ρύπανσης που σχετίζονται με τη λειτουργία της μαρίνας (εκπλύσεις χερσαίας ζώνης, λύματα κτιριακών υποδομών, κατάλοιπα σκαφών, απόβλητα δραστηριοτήτων συντήρησης σκαφών κλπ.).
- Συνιστάται η λήψη μέτρων για την προστασία των θαλάσσιων υδάτων από τη ρύπανση που σχετίζεται με τη λιμενική δραστηριότητα της μαρίνας, συμπεριλαμβανομένων και ατυχημάτων όπως η πρόκληση πετρελαιοκηλίδας. Σημαντική συνδρομή προς την κατεύθυνση αυτή έχει η πλήρης εφαρμογή των προβλεπόμενων από το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης, αλλά και από το Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων που όπως προαναφέρθηκε θα πρέπει να καταρτιστούν και να εγκριθούν αρμοδίως κατά τη λειτουργία της μαρίνας.
- Η αυστηρή εφαρμογή του συστήματος παρακολούθησης θα συμβάλει ουσιαστικά στην προστασία της ποιότητας των υδάτων.

8. Αέρας

Οι προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα που συμβάλουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στον αέρα είναι:



- Συνιστάται η λήψη μέτρων για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και γενικότερα την αποφυγή επιβάρυνσης του αέρα με ρύπους από δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία της μαρίνας (κυκλοφορία οχημάτων, κυκλοφορία σκαφών, λειτουργία σταθμού καυσίμων, λειτουργία κτιριακών υποδομών κλπ.).
- Η κάλυψη των ενεργειακών αναγκών των υποδομών της μαρίνας στο μέγιστο δυνατό βαθμό από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, και ταυτόχρονα ο περιορισμός των αναγκών σε συμβατικές πηγές ενέργειας, θα συμβάλουν ουσιαστικά στην προστασία της ποιότητας του αέρα και στην ουσιαστική μείωση των εκπομπών ρυπογόνων αερίων.
- ο σχεδιασμός των κτιρίων με βάση τις αρχές της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής, η κατάλληλη θερμομόνωση τους με σύγχρονες μεθόδους, καθώς και ο άρτιος σχεδιασμός των εγκαταστάσεων θέρμανσης/ψύξης των κτιριακών υποδομών της μαρίνας, στα πλαίσια εφαρμογής του Σχεδίου, θα συμβάλει ουσιαστικά στον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- Η δημιουργία νέων και η συντήρηση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου θα συμβάλουν και στη διατήρηση της καλής ποιότητας του αέρα.
- Η λήψη μέτρων για την αποφυγή πρόκλησης κυκλοφοριακής συμφόρησης από τη λειτουργία της μαρίνας, ειδικά σε περιόδους αιχμής είναι καθοριστικής σημασίας για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Προς την κατεύθυνση αυτή συμβάλουν ουσιαστικά, όπως προαναφέρθηκε, η διαμόρφωση των δύο οδικών εισόδων της μαρίνας έτσι ώστε η είσοδος και έξοδος των οχημάτων από τη χερσαία ζώνη της μαρίνας να γίνεται ομαλά χωρίς να επιβαρύνεται η Λεωφόρος Ποσειδώνος.
- Η αυστηρή εφαρμογή του συστήματος παρακολούθησης θα συμβάλει ουσιαστικά στην προστασία της ποιότητας του αέρα.
- Η ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων / συλλεγόμενων αποβλήτων από τις δραστηριότητες στη θαλάσσια αλλά και στη χερσαία ζώνη της μαρίνας θα συμβάλουν και στην προστασία της ποιότητας του αέρα.

9. Κλιματικοί παράγοντες

Οι προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα που συμβάλουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στους κλιματικούς παράγοντες είναι:

- Η κάλυψη των ενεργειακών αναγκών των υποδομών της μαρίνας στο μέγιστο δυνατό βαθμό από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, και ταυτόχρονα ο περιορισμός των αναγκών σε συμβατικές πηγές ενέργειας, θα συμβάλουν ουσιαστικά και στον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων στους κλιματικούς παράγοντες.



- Ο σχεδιασμός των κτιρίων με βάση τις αρχές της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής και τη χρήση υλικών φιλικών προς το περιβάλλον στα πλαίσια εφαρμογής του Σχεδίου, θα συμβάλει ουσιαστικά στην αποφυγή υποβάθμισης του κλίματος της περιοχής της μαρίνας.
- Η δημιουργία νέων και η συντήρηση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου θα συμβάλουν επίσης στην αποφυγή υποβάθμισης του κλίματος της περιοχής της μαρίνας.
- Η λήψη μέτρων για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και γενικότερα την αποφυγή επιβάρυνσης του αέρα με ρύπους από δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία της μαρίνας (κυκλοφορία οχημάτων, κυκλοφορία σκαφών, λειτουργία σταθμού καυσίμων, λειτουργία κτιριακών υποδομών κλπ.), θα συμβάλει και στην αποφυγή αλλοίωσης των χαρακτηριστικών των κλιματικών παραγόντων.
- Συνιστάται γενικά η υιοθέτηση πολιτικών με στόχο την υψηλή ενεργειακή απόδοση του συνόλου των υποδομών της μαρίνας.
- Η αυστηρή εφαρμογή του συστήματος παρακολούθησης θα συμβάλει ουσιαστικά και στη διατήρηση των χαρακτηριστικών των κλιματικών παραγόντων.

10. Τοπίο

Οι προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα που συμβάλουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο τοπίο είναι:

- Ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός των κτιριακών υποδομών, αλλά και η γενικότερη αρχιτεκτονική διαμόρφωση της χερσαίας ζώνης, θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψη του τα ευρύτερα και τοπικά χαρακτηριστικά του παραλιακού μετώπου της Αθήνας, να συμβάλει στην αισθητική συνέχεια του παραλιακού μετώπου και γενικά να παράγει ένα υψηλής ποιότητας και αισθητικής περιβάλλον που να αναβαθμίζει την εικόνα και την ελκυστικότητα της περιοχής.
- Η αυστηρή τήρηση των προβλεπόμενων χρήσεων και λειτουργιών, όρων και περιορισμών δόμησης εντός της μαρίνας είναι καθοριστικής σημασίας για την προστασία του τοπίου.
- Η εφαρμογή του Σχεδίου, μέσω του σχεδιασμού των έργων ανάπτυξης της μαρίνας, δεν πρέπει να αλλοιώσει ριζικά την τοπογραφία και το ανάγλυφο της χερσαίας ζώνης, αλλά ούτε και να προκαλέσει σημαντικές ανισοσταθμίες με την περιβάλλουσα περιοχή.
- Προκειμένου για την αποφυγή δημιουργίας μελλοντικά αντιαισθητικού αποτελέσματος από τις διάφορες λειτουργίες της μαρίνας απαιτείται συνεχής και συστηματική μέριμνα για τη διατήρηση της καλής εικόνας των εγκαταστάσεων της.
- Η ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων / συλλεγόμενων αποβλήτων από τις δραστηριότητες στη θαλάσσια αλλά και στη χερσαία ζώνη της μαρίνας θα συμβάλουν και στη διατήρηση της καλής εικόνας του τοπίου.



- Συνιστάται η λήψη μέτρων αντιμετώπισης / αντιστάθμισης της οπτικής όχλησης ή του περιορισμού της θέας που ενδεχομένως να προκληθεί από τις δραστηριότητες της μαρίνας.

Ζ.4. Σύστημα Παρακολούθησης

Απαραίτητο στοιχείο για την επίτευξη υψηλής περιβαλλοντικής επίδοσης, αλλά της βιωσιμότητας του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου είναι η εφαρμογή ενός συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης (monitoring) των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον από την υλοποίηση και λειτουργία των έργων ανάπτυξης της μαρίνας. Σκοπός του συστήματος παρακολούθησης είναι η έγκαιρη και ορθή λήψη μέτρων περιορισμού και αντιστάθμισης των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Συνεπώς στα πλαίσια του συστήματος παρακολούθησης, εκτός από την εφαρμογή των προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος, θα πρέπει να υπάρχει πρόνοια για την υιοθέτηση νέων και την προσαρμογή των υφιστάμενων περιβαλλοντικών πολιτικών σχετικών με την ανάπτυξη και λειτουργία τη μαρίνας, τη συστηματική εκπαίδευση και περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση του προσωπικού της, καθώς και την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των χρηστών της (πελατών και επισκεπτών).

Αναφορικά με τα προγράμματα παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος, συνιστάται να γίνονται τακτικοί έλεγχοι με βάση τα διεθνή πρότυπα. Οι έλεγχοι να αφορούν σε κατάλληλα επιλεγμένες παραμέτρους / δείκτες, ενδεικτικά στους ακόλουθους τομείς:

- Θαλάσσιο περιβάλλον (ποιότητα θαλασσινού νερού, ποιότητα ιζημάτων πυθμένα κλπ.)
- Ατμοσφαιρικό περιβάλλον
- Ακουστικό περιβάλλον
- Βιοτικό περιβάλλον (κατάσταση φυτευμένων χώρων κλπ.)
- Ανθρωπογενές περιβάλλον (ποσότητα και ποιότητα παραγόμενων αποβλήτων κλπ.)

Ειδικά σε ότι αφορά στο θαλάσσιο περιβάλλον, κρίνεται απαραίτητη η παρακολούθηση της ποιότητας του θαλασσινού νερού, καθώς αποτελεί την κύρια ένδειξη για την επιτυχή ή όχι προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της μαρίνας. Οι παράμετροι που θα παρακολουθούνται συστήνεται να περιλαμβάνουν οπτικό έλεγχο, μικροβιολογικό έλεγχο, μετρήσεις φυσικοχημικών παραμέτρων, συγκεντρώσεις πετρελαιοειδών, θρεπτικών συστατικών και βαρέων μετάλλων.



Η. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται διευκρινιστικά στοιχεία που αφορούν στην κανονιστική πράξη περιβαλλοντικής έγκρισης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου. Συγκεκριμένα, καταγράφονται συγκεκριμένες προτάσεις, κατευθύνσεις και μέτρα με στόχο την πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον από την εφαρμογή του Σχεδίου, και κατ' επέκταση την υψηλή περιβαλλοντική απόδοση του.

Γενικά:

- Αυστηρή εφαρμογή των προβλεπόμενων από την ευρωπαϊκή και εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία, όπως αυτή παρουσιάστηκε αναλυτικά στην παράγραφο Γ3 και το Παράρτημα Ιγ.
- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων / συλλεγόμενων αποβλήτων από τις δραστηριότητες στη θαλάσσια αλλά και στη χερσαία ζώνη της μαρίνας. Προώθηση και ενίσχυση της δυνατότητας ανακύκλωσης των στερεών αποβλήτων.
- Εφαρμογή πολιτικών με στόχο την περιστολή της σπατάλης των υδατικών πόρων.
- Προώθηση των εναλλακτικών μορφών ενέργειας.
- Λήψη αντιρρυπαντικών μέτρων σε ότι αφορά στον αέρα, το έδαφος, τα ύδατα, το κλίμα, την χλωρίδα και την πανίδα.
- Λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για τον περιορισμό των επιπτώσεων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον από τις κατασκευαστικές εργασίες (περιορισμός ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ηχορύπανσης, επιβάρυνσης της κυκλοφορίας, όχλησης των αστικών δραστηριοτήτων, επιβάρυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος κλπ.).

Ανάπτυξη θαλάσσιας ζώνης:

- Οι θαλάσσιες υποδομές της μαρίνας (με εξαίρεση την περιοχή ελλιμενισμού σκαφών του Ν.Ο.Κ. και συγκεκριμένων αλιέων) αφορούν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής.
- Ο ελλιμενισμός αλιευτικών σκαφών επιτρέπεται μόνο στο θαλάσσιο χώρο που έχει δεσμευτεί στη ρίζα του προσήνεμου μώλου για το σκοπό αυτό από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο. Συγκεκριμένα επιτρέπεται μόνο ο ελλιμενισμός των σκαφών των αλιέων στους οποίους έχει παραχωρηθεί το δικαίωμα αυτό με απόφαση του ΕΟΤ. Επίσης, απαγορεύεται η δραστηριοποίηση των αλιέων στο χερσαίο χώρο.
- Επιτρέπεται, εφ' όσον δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις, η προσέγγιση υδροπλάνου εντός της λιμενολεκάνης της μαρίνας (αδειοδότηση υδατοδρομίου).



- Η ανέλκυση / καθέλκυση σκαφών θα πρέπει να γίνεται μόνο από το θαλάσσιο χώρο προ της Ζώνης 1, με χρήση αποκλειστικά των προβλεπόμενων για τη χρήση αυτή υποδομών (νηοδόχος, ράμπα).

Ανάπτυξη χερσαίας ζώνης:

- Αυστηρή τήρηση των προβλεπόμενων χρήσεων και λειτουργιών, όρων και περιορισμών δόμησης εντός της μαρίνας.
- Ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός των κτιριακών υποδομών και του περιβάλλοντος χώρου και γενικότερα διαμόρφωσης της χερσαίας ζώνης, θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψη του τα ευρύτερα και τοπικά χαρακτηριστικά του παραλιακού μετώπου της Αθήνας, να συμβάλει στην αισθητική συνέχεια του παραλιακού μετώπου και γενικά να παράγει ένα υψηλής ποιότητας και αισθητικής περιβάλλον που να αναβαθμίζει την εικόνα και την ελκυστικότητα της περιοχής. Επίσης, ο σχεδιασμός των κτιρίων να γίνει με βάση τις αρχές της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής και να επιλέγει υλικά φιλικά προς το περιβάλλον.
- Αποφυγή αλλοίωσης ριζικά της τοπογραφίας και του ανάγλυφου της χερσαίας ζώνης, καθώς και πρόκλησης σημαντικών ανισοσταθμιών με την περιβάλλουσα περιοχή.
- Διατήρηση της ποιότητας των υποδομών (μέσω συστηματικής συντήρησης) αλλά και των προσφερόμενων υπηρεσιών της μαρίνας.

Πράσινο:

- Δημιουργία νέων χώρων αστικού πρασίνου, κατ' εφαρμογή των προβλεπόμενων από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο. Να υπάρξει μέριμνα ώστε οι θέσεις δημιουργίας των νέων αυτών χώρων να συμπεριλάβει κατά το δυνατόν υφιστάμενες μικρές συστάδες πρασίνου / δένδρων. Επιπλέον, θα πρέπει να γίνει κατάλληλη επιλογή των ειδών της χλωρίδας που θα φυτευθούν στους νέους χώρους πρασίνου, ώστε να μην επηρεαστεί αρνητικά η βιοποικιλότητα.
- Συντήρηση και εμπλουτισμός των υφιστάμενων χώρων πρασίνου.
- Απαγόρευση της κοπής μεγάλων και υγιών δέντρων. Σε ειδικές περιπτώσεις που η κοπή δέντρων καθίσταται αναγκαία θα πρέπει να γίνεται αντικατάσταση των κομμένων δένδρων με άλλα αντίστοιχου μεγέθους και είδους.
- Συστηματική συντήρηση (περιποίηση και άρδευση) των χώρων πρασίνου.

Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:

- Κατάλληλη διαμόρφωση των δύο οδικών εισόδων της μαρίνας, βάση κατάλληλης τεχνικής μελέτης.
- Αυστηρή εφαρμογή της ρύθμισης που προβλέπει ήπια και ελεγχόμενη κυκλοφορία οχημάτων στο μεγαλύτερο τμήμα του βασικού παραλιακού οδικού άξονα της μαρίνας προ της Ζώνης 3.



Ανταποδοτικά μέτρα:

- Η μετεγκατάσταση του κολυμβητηρίου του Δήμου Αλίμου, που αποτελεί αναγκαία δράση για τη εύρυθμη λειτουργία και βιώσιμη ανάπτυξη της Μαρίνας Αλίμου, θα γίνει με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - Θα διασφαλιστεί η δυνατότητα μετεγκατάστασής του σε νέο κατάλληλο - χωροταξικά και λειτουργικά - χώρο, σύμφωνα με τις ανάγκες του κολυμβητηρίου και τις απαιτήσεις του Δήμου Αλίμου. Ως τέτοιος χώρος συστήνεται η παρακείμενη παραλιακή περιοχή «Παραλία Ζέφυρος», όπου έχουν αναπτυχθεί και άλλες δραστηριότητες αναψυχής και αθλητισμού του Δήμου Αλίμου και υπάρχει ικανής έκτασης ελεύθερος χώρος για την δημιουργία των εγκαταστάσεων του κολυμβητηρίου.
 - Το κόστος της μετεγκατάστασης των υποδομών του κολυμβητηρίου δεν θα επιβαρύνει τον Δήμο Αλίμου.
 - Η παύση της δραστηριότητας του κολυμβητηρίου στη σημερινή του θέση και η μεταφορά του στη νέα θέση θα γίνει μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής των νέων υποδομών.
- Η απομάκρυνση των υφιστάμενων κτιριακών υποδομών του Ν.Ο.Κ., παρά τη νότια είσοδο της μαρίνας, που αποτελεί αναγκαία δράση για τη εύρυθμη λειτουργία και βιώσιμη ανάπτυξη της Μαρίνας Αλίμου, θα γίνει με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - Θα κατασκευαστούν νέες σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις, σύμφωνα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις του Ν.Ο.Κ., εντός της Ζώνης 5 του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου. Επίσης, θα διαμορφωθεί κατάλληλα το σύνολο της έκτασης της Ζώνης 5, σύμφωνα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις του Ν.Ο.Κ.
 - Θα διαμορφωθεί κατάλληλα ο θαλάσσιος χώρος που βρίσκεται προ των κρηπιδωμάτων της Ζώνης 5 (π.χ. με πόντιση πλωτών), προκειμένου για την εξυπηρέτηση των αναγκών του Ν.Ο.Κ.
 - Το κόστος υλοποίησης των κτιριακών υποδομών και διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου εντός της Ζώνης 5, καθώς και διαμόρφωσης του θαλάσσιου χώρου δεν θα επιβαρύνει τον Ν.Ο.Κ.
- Το πρατήριο καυσίμων και πλυντήριο οχημάτων που βρίσκεται παρά τη βόρεια είσοδο της μαρίνας μεταφέρεται σε αντίστοιχης έκτασης ενιαίο χώρο που έχει δεσμευτεί για το σκοπό αυτό εντός της Ζώνης 1 του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου. Η μεταφορά αυτή είναι απαραίτητη για την κάλυψη των κυκλοφοριακών αναγκών της μαρίνας και κατ' επέκταση την εύρυθμη λειτουργία της.

Σύστημα παρακολούθησης (monitoring):

- Σκοπός του συστήματος παρακολούθησης είναι η έγκαιρη και ορθή λήψη μέτρων περιορισμού και αντιστάθμισης των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου.



- Το σύστημα παρακολούθησης περιλαμβάνει την εφαρμογή προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος, ενώ προβλέπει και την υιοθέτηση νέων και την προσαρμογή των υφιστάμενων περιβαλλοντικών πολιτικών σχετικών με την ανάπτυξη και λειτουργία τη μαρίνας, τη συστηματική εκπαίδευση και περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση του προσωπικού της, καθώς και την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των χρηστών της (πελατών και επισκεπτών).
- Τα προγράμματα παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος περιλαμβάνουν τακτικούς ελέγχους με βάση τα διεθνή πρότυπα. Οι έλεγχοι αφορούν σε κατάλληλα επιλεγμένες παραμέτρους / δείκτες αναφορικά με τους τομείς του θαλάσσιου περιβάλλοντος, του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος, του ακουστικό περιβάλλοντος, του βιοτικό περιβάλλοντος και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.



Θ. ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ Σ.Μ.Π.Ε.

Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου αποσκοπεί στην εκτίμηση και αξιολόγηση των επιπτώσεων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής, καθώς και τη σύσταση προτάσεων, κατευθύνσεων και μέτρων αντιμετώπισης των επιπτώσεων αυτών, σε επίπεδο γενικό και ευρύ.

Στο γενικό αυτό πλαίσιο, δεν αντιμετωπίστηκαν ουσιαστικές δυσκολίες κατά την εκπόνηση της ΣΜΠΕ. Συνολικά, η ποικιλία και το πλήθος των διαθέσιμων στοιχείων ήταν γενικά ικανοποιητικά και διευκόλυναν την επιστημονική ανάλυση και τεκμηριωμένη αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καθώς και τη σύνταξη μέτρων. Τυχόν δυσκολίες σχετικές με τον τύπο ή την κλίμακα υφιστάμενων στοιχείων που σχετίζονται κυρίως με την έλλειψη δεδομένων συστηματικής καταγραφής και παρακολούθησης περιβαλλοντικών παραμέτρων / δεικτών σε επίπεδο Δήμου αντιμετωπίστηκαν μέσω της θεώρησης κατάλληλων παραδοχών και έμμεσων εκτιμήσεων βασισμένων στην εμπειρία των μελών της ομάδας μελέτης.

Οι απαιτούμενες πληροφορίες για την εκτίμηση των επιπτώσεων του εξεταζόμενου Σχεδίου στο περιβάλλον προέκυψαν από τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά τις επιτόπιες έρευνες πεδίου, από την βιβλιογραφική έρευνα και από τα αρχεία (διαδικτυακοί τόποι, βιβλιοθήκες, άλλες μελέτες) κρατικών φορέων, ερευνητικών κέντρων και μη-κυβερνητικών οργανώσεων. Επίσης, σε ενδεικτικό επίπεδο ήταν χρήσιμες και οι πληροφορίες που παρέχει για διάφορες παραμέτρους του περιβάλλοντος ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΕΑ – European Environment Agency).



I. ΒΑΣΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ

Πριν από την έγκριση κατασκευής των έργων του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου θα πρέπει να εκπονηθούν οι ακόλουθες βασικές μελέτες και έρευνες:

- ✓ Τοπογραφική και βυθομετρική αποτύπωση
- ✓ Γεωτεχνική μελέτη και έρευνα
- ✓ Μελέτη λιμενικών έργων
- ✓ Μελέτη κτιριακών εγκαταστάσεων (αρχιτεκτονική, στατική, Η/Μ)
- ✓ Αρχιτεκτονική μελέτη διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου και φυτοτεχνική μελέτη
- ✓ Μελέτη Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων λιμένα (παροχές στα σκάφη, περιβάλλον χώρος μαρίνας)
- ✓ Μελέτη οδικών κόμβων εισόδου – εξόδου μαρίνας



Κ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ε.Σ.Υ.Ε. (1995). Λεξικό των Δήμων, Κοινοτήτων και Οικισμών της Ελλάδος.

ΕΛ.ΣΤΑΤ. Αποτελέσματα απογραφής πληθυσμού έτους 1991, 2001 και 2011.

<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>

Υπουργείο Πολιτισμού, Διαρκής κατάλογος των κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων της Ελλάδας

<http://listedmonuments.culture.gr/>

Ε.Μ.Υ. Μετεωρολογικά και κλιματολογικά στοιχεία (χρονική περίοδος 1974-1994).

Τζανετάτου, Β.Γ. (2010). Εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών στην παραλιακή ζώνη του Πατραϊκού Κόλπου και των νότιων Ιονίων Νησιών. Διδακτορική διατριβή. Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

<http://www.organismosathinas.gr/>

Υδρογραφική Υπηρεσία Π.Ν. (1987). “Ναυτιλιακές Οδηγίες των Ελληνικών Ακτών – Πλοηγός”. Τόμος Δ.

Βάση Περιβαλλοντικών Δεδομένων Οικοσκοπιο

<http://www.oikoskopio.gr/>

European Environment Agency. Interactive maps and data viewer. WISE SoE and WFD. WFD: Surface Water Viewer.

<http://www.eea.europa.eu/themes/water/interactive/soe-wfd/wfd-surface-water-viewer>

European Environment Agency. Natura 2000 Ecological Network. Natura 2000 viewer. Natura 2000 Sites and CDDA Designated Areas.

<http://natura2000.eea.europa.eu/#>

Commission of the European Communities (1992). Towards Sustainability, A European Community Programme of Policy and Action in relation to the Environment and Sustainable Development. Vol. II, Brussels, Belgium.



Davis, M.L., Cornwell, D.A. (1991). Introduction to Environmental Engineering, Mc Graw-Hill International Editions.

European Environment Agency (1999), State and pressures of the marine and coastal Mediterranean environment. Technical Report.

Florios, N.S. (1994). Environmental Aspects of the Construction and Operation of Marinas in the Southern Europe, Master Thesis, EAEME.

MARNET A.T.E. (2003). Τουριστικός Λιμένας (Μαρίνα) Φλοίσβου. Μελέτη κυματικού κλίματος. Lamda TechnOL Flisvos Marina A.E.

MARNET A.T.E. (2001). Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Άγιου Κοσμά. Ειδική Μελέτη με εφαρμογή Μαθηματικών Μοντέλων Η/Υ. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. / ΕΥΔΕ/Ο.Ε. 2004

Νομαρχία Αθηνών – Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών (2009), Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων «Έργων ανάπτυξης Ρέματος Πικροδάφνης από Λ. Βουλιαγμένης έως εκβολή»

Permanent International Association of Navigation Congresses (1979) Standards for the Construction, Equipment and Operation of Yacht Harbours and Marinas, with Special Reference to the Environment. Bull. 33, *P.I.A.N.C. Publications*, Brussels, Belgium.



Λ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Κείμενα Τεκμηρίωσης

- Παράρτημα Ια: Έκθεση Χωροθέτησης Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Αλίου (απόσπασμα): Αξιολόγηση Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Αλίου σε σχέση με τον θεσμοθετημένο χωροταξικό σχεδιασμό και τις υφιστάμενες χρήσεις
- Παράρτημα Ιβ: Κυκλοφοριακή Θεώρηση Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Αλίου
- Παράρτημα Ιγ: Ευρωπαϊκή και Ελληνική Νομοθεσία για την προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος σε παράκτιες αστικές περιοχές

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Χάρτες – Σχέδια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: Φωτογραφική απεικόνιση υφιστάμενης κατάστασης Μαρίνας Αλίου

Αθήνα, Αύγουστος 2013
Ο Συντάξας



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ια

Ειδική Μελέτη Χωροθέτησης Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Αλίμου
(απόσπασμα):

Αξιολόγηση Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Αλίμου σε σχέση με τον
θεσμοθετημένο χωροταξικό σχεδιασμό και τις υφιστάμενες χρήσεις



ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

Ια.1. Συμβατότητα Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου με τον θεσμοθετημένο υπερκείμενο χωροταξικό σχεδιασμό

Ια.1.1. Συμβατότητα με τις προβλέψεις των πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού που καθορίζονται στο Ν. 2742/1999

Η βελτίωση, εκσυγχρονισμός και η ανάδειξη της Μαρίνας Αλίου μέσω του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου συνάδει απόλυτα με τις προβλέψεις του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αναφορικά με τη Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας. Ειδικότερα, η Μαρίνα Αλίου με την προτεινόμενη νέα της μορφή συμβάλει, στο μέτρο του δυνατού, στην ανάδειξη της πόλης σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας, όπως προσδιορίζεται από το Γενικό Πλαίσιο.

Ια.1.1.1. Συμβατότητα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό

Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό (Απόφαση 24208-ΦΕΚ1138/Β/11.6.2009), για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού επιβάλλεται η δημιουργία έντεκα ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες κλπ. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και η γειτνίαση με αεροδρόμιο. Επίσης, σύμφωνα και με το προτεινόμενο σχέδιο της νέας απόφασης για το Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον Τουρισμό, επιβάλλεται η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των υποδομών των σημείων ελλιμενισμού (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια) λαμβάνοντας υπόψη ολοκληρωμένες και επαρκείς υπηρεσίες στους ελλιμενιζόμενους (καύσιμα, νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, χώροι υγιεινής, συλλογή και διαχείριση αποβλήτων, τεχνική εξυπηρέτηση κλπ.).

Η Μαρίνα Αλίου ανήκει στη ενότητα θαλάσσιου τουρισμού με κέντρο το Λαύριο και η οποία περιλαμβάνει τους υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες από τον Πειραιά μέχρι τη



Βουλιαγμένη, με ακτίνα επιρροής τις Βόρειες και Δυτικές Κυκλάδες, τον Νότιο Ευβοϊκό και τον Αργοσαρωνικό.

Σύμφωνα με τα εκτεθέντα σε προηγούμενες παραγράφους σχετικά με τη σημερινή κατάσταση των υποδομών της μαρίνας (των θαλασσίων αλλά ιδιαίτερα των χερσαίων), οι βελτιώσεις που προτείνονται στις λιμενικές, αλλά κυρίως, και σε μεγάλη έκταση, στις χερσαίες υποδομές της μαρίνας, είναι απολύτως αναγκαίες και συνάδουν με τις κατευθυντήριες γραμμές του Ειδικού Πλαισίου αλλά και της σχεδιαζόμενης νέας απόφασης.

Κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες υπήρξε ραγδαία ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού σε ολόκληρη την Ευρώπη και κύρια στο μεσογειακό χώρο. Η ανάπτυξη αυτή προκάλεσε την τεράστια αύξηση ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.

Στις χώρες της δυτικής και κεντρικής Μεσογείου δημιουργήθηκε κορεσμός στις υπάρχουσες μαρίνες και σχεδόν εξαντλήθηκαν οι δυνατότητες προσφοράς θέσεων ελλιμενισμού. Το γεγονός αυτό έχει αναγκάσει τις χώρες αυτές να στραφούν στην αναζήτηση νέων χώρων ελλιμενισμού και να προχωρήσουν στον προγραμματισμό δημιουργίας νέων μαρινών. Ήδη στην Ιταλία είναι σε εξέλιξη η κατασκευή νέων μαρινών που θα προσφέρουν στο εγγύς μέλλον περίπου 25.000-30.000 θέσεις, αριθμός που ήδη θεωρείται ανεπαρκής.

Η έλλειψη θέσεων σε οργανωμένες μαρίνες στον Ευρωπαϊκό χώρο και ειδικότερα στη Μεσόγειο, αποτυπώνεται σε όλες τις αναφορές των διάφορων διεθνών Οργανισμών που ασχολούνται με το yachting. Οι αναφορές τους μιλούν για την ύπαρξη άμεσης ανάγκης για περισσότερες από 70.000-80.000 θέσεις, ενώ ο αριθμός αυτός αυξάνεται συνεχώς μεγαλώνοντας τη σχέση προσφοράς και ζήτησης. Η έλλειψη αυτή σε συνδυασμό με τα υψηλά κόστη ελλιμενισμού και υπηρεσιών των μαρινών της δυτικής και κεντρικής Μεσογείου, είχε ως επακόλουθο την δημιουργία ενός μεγάλου ρεύματος των σκαφών προς την ανατολική Μεσόγειο. Έτσι χώρες όπως η Ελλάδα, η Τουρκία και η Κροατία δέχθηκαν ένα μεγάλο αριθμό σκαφών και εξακολουθούν να καλούνται να καλύψουν μία συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση. Το πρόβλημα στην έλλειψη χώρων ελλιμενισμού παρατηρείται επίσης και στα μεγαλύτερα σκάφη, ο αριθμός των οποίων αυξάνεται συνεχώς.

Στην Ελλάδα σήμερα υπάρχουν 38 τουριστικοί λιμένες με συνολική δυναμικότητα περίπου 11.461 θέσεων ελλιμενισμού, επί συνόλου 728 και 305.470 αντίστοιχα στη Μεσόγειο. Δηλαδή η Ελλάδα διαθέτει ποσοστό περίπου 3,75 % του συνόλου των θέσεων ελλιμενισμού της Μεσογείου και ποσοστό περίπου 5,22 % του συνόλου των τουριστικών λιμένων της Μεσογείου.



Οι αριθμοί και τα ποσοστά δείχνουν το περιθώριο ανάπτυξης των τουριστικών λιμένων στη χώρα μας, καθόσον τόσο η παρούσα χωρητικότητα των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων όσο και οι θέσεις που είναι υπό κατασκευή δεν είναι αρκετές για να καλύψουν την υφιστάμενη ζήτηση.

Η δημιουργία νέων τουριστικών λιμένων και η προσπάθεια αύξησης των θέσεων ελλιμενισμού που πραγματοποιείται σε όλες τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου, Ιταλία, Κροατία, Μαυροβούνιο, Τουρκία, Κύπρο, Αίγυπτο δεν μειώνει την τεράστια πίεση που δέχεται η Ελλάδα τόσο για την υποδοχή μόνιμων σκαφών, ελληνικών ή αλλοδαπών, όσο και για την φιλοξενία μεγάλου αριθμού διερχόμενων σκαφών κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου. Είναι βέβαιο λοιπόν ότι την ικανοποιητική πληρότητα των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα μπορεί να εγγυηθεί η υπάρχουσα έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού και η ανάγκη δημιουργίας νέων που θα μπορέσουν όλες μαζί να εξυπηρετήσουν τους Έλληνες και ξένους πελάτες.

Ια.1.2. Συμβατότητα με τις προβλέψεις του από 01.03.2004 Π.Δ. για την παραλιακή ζώνη της Αττικής

Οι βασικοί άξονες σχεδιασμού του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου, που παρουσιάστηκαν στην παρούσα Σ.Μ.Π.Ε, ταυτίζονται με τους στόχους που θέτει το από 01.03.2004 Π.Δ. περί «καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα». Στα πλαίσια αυτά το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο θα συμβάλλει στην :

- οικολογική ανασυγκρότηση, ανάδειξη και προστασία του αττικού τοπίου και των ακτών,
- οικονομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με ανάσχεση, έλεγχο και εκσυγχρονισμό του τριτογενούς τομέα, και
- αναψυχή – ψυχαγωγία με δημιουργία συστήματος πόλων αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών που εξυπηρετούν όλη την πόλη.

Συγκεκριμένα, το προτεινόμενο σχέδιο αποσκοπεί:

- στην εξασφάλιση της συνέχειας της παραλιακής ζώνης, και συγκεκριμένα της συνέχειας προς βορρά της παράκτιας έκτασης παραλία «Ζέφυρος», όπου υπάρχουν διαμορφώσεις και υποδομές για περίπατο και αναψυχή,
- στη λειτουργική σύνδεσή του θαλάσσιου μετώπου με τον αστικό ιστό του Δήμου Αλίου, που εκτείνεται πίσω από την παραλιακή λεωφόρο και την τροχιολωρίδα του τραμ, και την



- εξασφάλιση των συνθηκών για την ελεύθερη και ασφαλή κυκλοφορία του κοινού (πρόβλεψη για ζώνη αναψυχής – τουρισμού στο τμήμα της χερσαίας ζώνης που είναι σε γειτονία με την πόλη, χάραξη πεζοδρόμων σε καίριες θέσεις, χάραξη ποδηλατοδρόμου και πεζόδρομου κατά μήκος της χερσαίας ζώνης, διαμόρφωση χώρων πρασίνου κλπ.), και
- στην απομάκρυνση ασυμβίβαστων με την μαρίνα και τον χαρακτήρα της ακτής χρήσεων (όπως κέντρο διασκέδασης) και την αποσυμφόρησή της από αυθαίρετες δραστηριότητες (όπως αυθαίρετη κατάληψη χώρων και αυθαίρετες κατασκευές, στάθμευση σε ακατάλληλους χώρους, ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών σε ακατάλληλες θέσεις ελλείπει κατάλληλων υποδομών κλπ.).

Ειδικότερα, σε ότι αφορά στις προβλέψεις του από 01.03.2004 Π.Δ. για την άμεση περιοχή της Μαρίνας Αλίμου, το προτεινόμενο σχέδιο ικανοποιεί τις βασικές τους κατευθύνσεις και τις εξειδικεύει ως ακολούθως:

- Οι προτεινόμενες κατηγορίες χρήσεων, όπως παρουσιάστηκαν και προσδιορίστηκαν στην παρούσα Σ.Μ.Π.Ε, αλλά και η χωρική τους κατανομή στις επί μέρους ζώνες χρήσεων και λειτουργιών της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, είναι σε συμφωνία με τις προβλέψεις για τη «Ζώνη 6β» του από 01.03.2004 Π.Δ. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, προβλέπονται χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών στη Ζώνη 1, στην περιοχή δηλαδή που προβλέπει αντίστοιχες χρήσεις και το Π.Δ. Ομοίως, προβλέπονται χρήσεις αναψυχής και τουρισμού στη Ζώνη 3 που εκτείνεται σε συνέχεια του πολεοδομικού ιστού της πόλης του Αλίμου, στην περιοχή δηλαδή που προβλέπει αντίστοιχες χρήσεις και το Π.Δ. Επίσης, κατ' εφαρμογή του Π.Δ. αποκλείεται από την κατηγορία χρήσεων αναψυχής-τουρισμού, το κέντρο διασκέδασης (το οποίο προβλεπόταν από το από 08.11.1990 τοπικό ρυμοτομικό της μαρίνας και υφίσταται ακόμη σήμερα).
- Στην προτεινόμενη Ζώνη 5 της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αναπτύσσονται οι ναυταθλητικές δραστηριότητες του Ν.Ο.Κ., σε απόλυτη συμφωνία με τις προβλέψεις για τη «Ζώνη 7» του από 01.03.2004 Π.Δ. Μάλιστα, προβλέπεται η μετεγκατάσταση των κτιριακών υποδομών του Ν.Ο.Κ. (εντευκτήριο, γραφεία διοίκησης, αναψυκτήριο) από τη σημερινή τους θέση (πλησίον της νότιας εισόδου της μαρίνας και εκτός της «Ζώνης 7» του Π.Δ.) εντός της Ζώνης 5. Η μετεγκατάσταση αυτή είναι αναγκαία για λόγους χωροταξικής οργάνωσης της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, αλλά και για λόγους καλύτερης λειτουργίας του ίδιου του Ν.Ο.Κ.
- Οι προτεινόμενοι όροι και περιορισμοί δόμησης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου προβλέπουν γενικό μέσο όρο συντελεστή δόμησης 0,09, καθώς και στην πλειοψηφία της δόμησης χαμηλό επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων (5,5 m). Οι όροι αυτοί (παρ' όλη την αναγκαία για την ανάπτυξη της μαρίνας αύξηση της μέγιστης επιτρεπόμενης δόμησης)



συνάδουν με τις γενικές κατευθύνσεις δόμησης που προβλέπει το από 01.03.2004 Π.Δ. για τα την περιοχή της Μαρίνας Αλίμου.

- Το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της μαρίνας προβλέπει εντός της χερσαίας ζώνης της, χώρους πρασίνου συνολικής επιφάνειας 38,5 στρεμμάτων περίπου, ικανοποιώντας τις προβλέψεις του από 01.03.2004 Π.Δ. Η προβλεπόμενη χωρική κατανομή της επιφάνειας αυτής πρασίνου εντός της χερσαίας ζώνης, καθώς και οι επιτρεπόμενες εντός αυτών δραστηριότητες και υποδομές είναι συμβατές με τις προβλέψεις για τη «Ζώνη 4α» του Π.Δ. Επίσης, στα πλαίσια του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου υπάρχει πρόβλεψη ώστε να απαγορεύεται η κοπή μεγάλων και υγιών δέντρων, ενώ σε ειδικές περιπτώσεις που αυτό καθίσταται αναγκαίο να γίνεται αντικατάσταση των κομμένων δένδρων με άλλα αντίστοιχου μεγέθους και είδους.
- Οι προτεινόμενες από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και υποδομές, ιδιαίτερα σε ότι αφορά στη διαμόρφωση πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, που παρουσιάστηκαν στην παρούσα Σ.Μ.Π.Ε, συνάδουν απόλυτα με τις απαιτήσεις του από 01.03.2004 Π.Δ. αναφορικά με την διαμόρφωση ζώνης κατά μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος για την ασφαλή και άνετη κίνηση των πεζών και την κυκλοφορία ποδηλάτων.
- Επίσης, οι προτεινόμενες από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπια κυκλοφορία σε σημαντικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας) δίνουν προτεραιότητα στην μετακίνηση των πεζών, επιβάλλουν διάκριση της κυκλοφορίας των οχημάτων, ενώ εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη πρόσβαση στην παραλία, κατ' εφαρμογή των απαιτήσεων του από 01.03.2004 Π.Δ.
- Ακόμη, η δημιουργία εισόδων μεγάλου πλάτους σε συγκεκριμένες θέσεις κατά μήκος του ορίου της χερσαίας ζώνης για την άνετη πρόσβαση των πεζών, με αντίστοιχο περιορισμό της περιφράξης της μαρίνας και γενικότερα η διαμόρφωση συνθηκών περίπατου και αναψυχής στο εσωτερικό της, εξασφαλίζουν την ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στον αιγιαλό και την παραλία, που αποτελεί βασικό στόχο του από 01.03.2004 Π.Δ.

Τέλος, το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της μαρίνας προβλέπει την μετεγκατάσταση των υποδομών του κολυμβητηρίου του Δήμου Αλίμου (δηλαδή της «Ζώνης 5ε» του από 01.03.2004 Π.Δ.) σε νέα πιο κατάλληλη χωροταξικά και λειτουργικά θέση. Η μετεγκατάσταση αυτή κρίνεται αναγκαία κατ' αρχήν στα πλαίσια των στόχων που θέτει ο υπερκείμενος θεσμοθετημένος χωροταξικός σχεδιασμός και ειδικά το από 01.03.2004 Π.Δ. σχετικά με τον κοινόχρηστο χαρακτήρα των ακτών, τη διευθέτηση ασυμβατοτήτων μεταξύ χρήσεων, αλλά και την απρόσκοπτη πρόσβαση του κοινού στην παραλία. Ειδικότερα, αναφέρονται οι ακόλουθοι επί μέρους λόγοι που επιβάλλουν την μετεγκατάσταση του δημοτικού κολυμβητηρίου:



- Η ανάπτυξη των υποδομών του δημοτικού κολυμβητηρίου σε κεντροβαρικό σημείο εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αποτελεί σημαντικό εμπόδιο στην άρτια και λειτουργική ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας συνολικά. Η υφιστάμενη περιήφραξη του χώρου του κολυμβητηρίου, σε συνδυασμό με την μεγάλη έκταση που καταλαμβάνει στο μέσο του κεντρικού τμήματος της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, έχει ως αποτέλεσμα να «τεμαχίζεται» η χερσαία ζώνη στη μέση και να καθίσταται ιδιαίτερα προβληματική η επικοινωνία μεταξύ των τμημάτων της που έχουν αλληλοεξαρτώμενες ή συμπληρωματικές χρήσεις, ενώ παρεμποδίζεται και η ελεύθερη κυκλοφορία των πεζών.
- Η δραστηριότητα ενός κολυμβητηρίου ολυμπιακών προδιαγραφών υπό την αιγίδα δημοτικού φορέα είναι ασύμβατη με τη λειτουργία μίας μαρίνας σε ότι αφορά στην εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά και σε ότι αφορά στον χαρακτήρα τουρισμού και αναψυχής που αναπτύσσουν οι σύγχρονες μαρίνες ιδιαίτερα μάλιστα όταν βρίσκονται στην άμεση γειτονία οικιστικών περιοχών.
- Ακόμη, στην σημερινή του θέση το κολυμβητήριο αντιμετωπίζει σοβαρές λειτουργικές δυσκολίες, κυρίως σε ότι αφορά στην πρόσβαση του σε αυτό. Η πρόσβαση των οχημάτων γίνεται υποχρεωτικά μέσω του οδικού δικτύου της μαρίνας, αυξάνοντας σημαντικά το χρόνο μετάβασης σε αυτό, αλλά και επιβαρύνοντας σημαντικά την κυκλοφορία στο εσωτερικό της μαρίνας. Επίσης, η πρόσβαση των πεζών στο κολυμβητήριο είναι αδύνατη απ' ευθείας από την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος λόγω της παρεμβολής της τροχιολωρίδας του τραμ και της θέσης του κολυμβητηρίου σε σχέση με τις στάσεις του τραμ όπου θα προβλέπονται είσοδοι για την ελεύθερη και άνετη κυκλοφορία των πεζών.
- Η διατήρηση του κολυμβητηρίου στη σημερινή του θέση, αποκλείει τη δυνατότητα ανάπτυξης ενός ενιαίου πόλου αναψυχής (δηλαδή της προβλεπόμενης από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Ζώνης 3), ο οποίος θα συνδεθεί λειτουργικά με την πόλη του Αλίου αναβαθμίζοντας τις δυνατότητες των κατοίκων του για πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο για περίπατο και αναψυχή.

Συνολικά, στην σημερινή του θέση το κολυμβητήριο αποτελεί εμπόδιο στην επιδιωκόμενη συνέχεια του παραλιακού μετώπου, ενώ ταυτόχρονα έχει ελάχιστη «αλληλεπίδραση» με το εξωτερικό περιβάλλον και τον αστικό ιστό πίσω από την παραλιακή λεωφόρο. Για το λόγο αυτό, η μετεγκατάσταση της αθλητικής αυτής υποδομής σε νέα πιο κατάλληλη χωροταξικά και λειτουργικά θέση είναι μεγάλης σημασίας για την αναβάθμιση του παράκτιου περιβάλλοντος και την βελτίωση των συνθηκών πρόσβασης του κοινού στην παραλία, αλλά και για τη βιώσιμη ανάπτυξη της μαρίνας και την άρτια λειτουργία του ίδιου του κολυμβητηρίου.



Προτεινόμενη νέα θέση κολυμβητηρίου Δήμου Αλίμου

Στα πλαίσια των προαναφερθέντων, ως νέα κατάλληλη χωροταξικά και λειτουργικά θέση για την μετεγκατάσταση του δημοτικού κολυμβητηρίου συστήνεται το βόρειο τμήμα της παρακείμενης παραλιακής περιοχής «Παραλία Ζέφυρος» (βλ. Σχήμα Ια-1), της οποίας το μεγαλύτερο τμήμα έχει ήδη παραχωρηθεί στο Δήμο Αλίμου, το δε υπόλοιπο τμήμα είναι ήδη σε διαδικασία παραχώρησης στο Δήμο Αλίμου από την ΕΤΑΔ Α.Ε.

Στην παραλιακή αυτή περιοχή και κυρίως στο νότιο τμήμα της έχουν αναπτυχθεί δραστηριότητες αναψυχής και αθλητισμού του Δήμου Αλίμου (πρότυπη παιδική χαρά, χώρος περιπάτου, υπαίθριος χώρος πολιτιστικών δραστηριοτήτων, αναψυκτήρια κλπ.), ενώ στο βόρειο τμήμα της (πλησίον του υφιστάμενου στη θέση αυτή δημοτικού χώρου στάθμευσης) υπάρχει ικανής έκτασης ελεύθερος χώρος για την δημιουργία των εγκαταστάσεων του κολυμβητηρίου. Η προτεινόμενη αυτή θέση μετεγκατάστασης του κολυμβητηρίου του Δήμου Αλίμου ικανοποιεί τις λειτουργικές και χωροταξικές ανάγκες της εν λόγω αθλητικής υποδομής, καθώς φέρει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Η νέα θέση, αν και δεν απέχει σημαντικά από την υφιστάμενη και παραμένει εντός της παραλιακής ζώνης, βρίσκεται σε πλέον κεντροβαρική περιοχή του παραλιακού μετώπου σε σχέση με τον πολεοδομικό ιστό του Δήμου Αλίμου. Επιπροσθέτως, στη νέα θέση, το κολυμβητήριο χωροθετείται σε μία ευρύτερη περιοχή συμβατών δημοτικών χρήσεων αναψυχής και αθλητισμού. Συνεπώς, η νέα αυτή θέση παρουσιάζει σημαντικά χωροταξικά πλεονεκτήματα σε σχέση με την υφιστάμενη, καθώς αφορά σε πιο κεντροβαρικό σημείο του Δήμου και ταυτόχρονα παρέχει τη δυνατότητα θετικής αλληλεπίδρασης με τις γειτονικές υποδομές / χρήσεις αναψυχής και αθλητισμού.
- Η πρόσβαση στη νέα θέση είναι άμεση μέσω των υφιστάμενων κυκλοφοριακών ρυμίσεων και δυνατή με όλα τα μέσα (ΜΜΜ, πεζή, με Ι.Χ.), σε αντίθεση με την υφιστάμενη θέση όπου η πρόσβαση γίνεται υποχρεωτικά μέσω του εσωτερικού οδικού δικτύου της μαρίνας ενώ και η πρόσβαση των πεζών είναι αδύνατη απ' ευθείας από την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος και από τις στάσεις του τραμ και των λεωφορείων. Επιπροσθέτως, ο υφιστάμενος δημοτικός χώρος στάθμευσης πλησίον της νέας θέσης μπορεί να καλύψει τις ανάγκες του κολυμβητηρίου σε στάθμευση.



Σχήμα Ια-1: Υφιστάμενη και νέα προτεινόμενη θέση μετεγκατάστασης κολυμβητηρίου Δήμου Αλίμου

Ια.2. Αλληλεπίδραση Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου με τις χρήσεις γης και τις υποδομές της γειτνιάζουσας περιοχής

Ια.2.1. Αλληλεπίδραση με τις προβλέψεις των Γ.Π.Σ. Δήμου Αλίμου και Δήμου Παλαιού Φαλήρου

Η χερσαία ζώνη της Μαρίνας Αλίμου αναπτύσσεται σε συνέχεια προς τη θάλασσα της πολεοδομικής ενότητας (Π.Ε.) 4 του Δήμου Αλίμου, όπως αυτή καθορίζεται από το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του Δήμου Αλίμου όπως ισχύει. Γραμμικό εμπόδιο μεταξύ του πολεοδομικού ιστού του Αλίμου και της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αποτελεί η Λεωφόρος Ποσειδώνος και η παράλληλα χαραγμένη σε αυτή τροχιολωρίδα του τραμ.

Το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της μαρίνας προβλέπει στη νοητή αυτή συνέχεια της Π.Ε. 4 του Δήμου Αλίμου προς την θάλασσα την ανάπτυξη των Ζωνών 3 και 4 και μεταξύ της Ζώνης 3 και της τροχιολωρίδας του τραμ τη διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου.



Οι Ζώνες 3 και 4 αφορούν κατά κύριο λόγο σε χρήσεις τουρισμού – αναψυχής, οι οποίες συνάδουν απόλυτα αφ' ενός με τη θέση του τμήματος αυτού της χερσαίας ζώνης επί του παραλιακού μετώπου αστικής περιοχής και αφ' ετέρου με το χαρακτήρα της γειτνιάζουσας περιοχής κατοικίας της Π.Ε. 4. Ακόμη, ο προβλεπόμενος συντελεστής δόμησης των Ζωνών 3 και 4 ορίζεται σε 0,16 και 0,12 αντίστοιχα, δηλαδή κατά πολύ μικρότερος από αυτόν της Π.Ε. 4 που έχει οριστεί σε 1,40.

Συνεπώς, οι Ζώνες 3 και 4 της χερσαίας ζώνης της μαρίνας Αλίμου θα αποτελούν λειτουργική και οπτική διέξοδο προς τη θάλασσα της Π.Ε. 4, αλλά και της Π.Ε. 3 που βρίσκεται βορειότερα αυτής στην ενδοχώρα. Οι Ζώνες 3 και 4 θα αποτελούν μία οργανωμένη περιοχή αναψυχής και περιπάτου πλησίον της θάλασσας, δημιουργώντας έτσι έναν πόλο έλξης των κατοίκων και επισκεπτών της ευρύτερης γειτνιάζουσας περιοχής, δεδομένου μάλιστα ότι στην εγγύτητα των Π.Ε. 4 και 3 του Δήμου Αλίμου δεν υπάρχει θεσμοθετημένη περιοχή αναψυχής, αθλητισμού, πρασίνου κλπ. Επίσης, ιδιαίτερα σημαντικό για τη λειτουργία της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ως διέξοδο της πόλης του Αλίμου προς της θάλασσα είναι η επικοινωνία των δύο χωρικών ενοτήτων (πολεοδομικός ιστός - χερσαία ζώνη μαρίνας) σε ότι αφορά κυρίως την κυκλοφορία των πεζών, παράμετρος που (παρ' όλη την παρεμβολή του γραμμικού εμποδίου της Λεωφόρου Ποσειδώνος και της τροχιολωρίδας του τραμ) διασφαλίζεται από τις προβλεπόμενες ρυθμίσεις του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (πεζόδρομοι, είσοδοι πεζών κλπ).

Επιπροσθέτως, η προβλεπόμενη αραιή και χαμηλή δόμηση (με συντελεστή δόμησης όχι μεγαλύτερο από 0,16 και ως επί το πλείστον μονώροφη) των Ζωνών 3 και 4 σε συνδυασμό με σημαντική έκταση αστικού πρασίνου εντός αυτών (συνολικά στις Ζώνες 3 και 4 προβλέπονται κατ' ελάχιστον 18 στρέμματα περίπου αστικού πρασίνου), όχι μόνο δεν θα αποτελεί εμπόδιο στη θέα των παρακείμενων κατοικιών προς τη θάλασσα, αλλά αντίθετα θα αποτελεί αισθητική διέξοδο του αρκετά πυκνού πολεοδομικού ιστού της πόλης του Αλίμου προς της θάλασσα.

Αναφορικά με την περιοχή εντός της Π.Ε. 4 με θεσμοθετημένη χρήση Κέντρο του Δήμου (κοινόχρηστες και κοινωφελείς λειτουργίες) πλησίον του νότιο τμήματος της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, οι προβλεπόμενες χρήσεις από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της μαρίνας δεν είναι ασύμβατες με αυτή, αντίθετα μπορούν να λειτουργούν σε συνέργεια με αυτή. Σημειώνεται επίσης ότι το Συμμαχικό Στρατιωτικό Νεκροταφείο που βρίσκεται εντός της Π.Ε. 4 και σε άμεση γειτονία με τη Ζώνη 3 της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, δεν θα υποστεί όχληση ούτε υποβάθμιση του μνημειακού του χαρακτήρα από τα προβλεπόμενα στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο.



Τέλος, στο βορειοανατολικό άκρο της η χερσαία ζώνη της μαρίνας βρίσκεται στην άμεση γειτονία της Π.Ε. 11 του Δήμου Παλαιού Φαλήρου (βλ. συνημμένο Σχέδιο 365-A-4), όπως αυτή καθορίζεται από το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του Δήμου Παλαιού Φαλήρου όπως ισχύει. Μεταξύ της μαρίνας και της Π.Ε. 11 του Δήμου Παλαιού Φαλήρου ρέει το ρέμα της Πικροδάφνης.

Σύμφωνα με το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της μαρίνας, στο βορειοανατολικό αυτό άκρο της χερσαίας ζώνης βρίσκεται η βόρεια είσοδος της μαρίνας. Οι προβλεπόμενες χρήσεις στην περιοχή αυτή της μαρίνας (χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών, διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας, τουρισμού – αναψυχής) δεν βρίσκονται σε ασυμβατότητα με την παρακείμενη θεσμοθετημένη περιοχή κατοικίας με συντελεστή 2,20 της Π.Ε. 11 του Δήμου Παλαιού Φαλήρου. Σημειώνεται ότι η παρουσία του ρέματος, καθώς και η άμεση διέξοδος της Π.Ε. 11 στη θάλασσα μέσω της παραλίας που βρίσκεται προ αυτής, περιορίζουν σημαντικά την αλληλεπίδραση των δύο χωρικών ενότητων (πολεοδομικός ιστός Δήμου Παλαιού Φαλήρου - χερσαία ζώνη μαρίνας). Επιπροσθέτως, δεδομένης της ιδιαίτερα πυκνής και ψηλής δόμησης της Π.Ε. 11, οι προβλεπόμενες υποδομές της μαρίνας στην περιοχή αυτή δεν θα προκαλέσουν οπτικό εμπόδιο στις παρακείμενες κατοικίες.



Ια.2.2. Αλληλεπίδραση με τις υφιστάμενες χρήσεις γης και οικονομικές δραστηριότητες στην γειτονιάζουσα περιοχή

Οι χρήσεις που αναπτύσσονται στην περιοχή πέριξ της Μαρίνας Αλίου αφορούν κατά κύριο λόγο στην κατοικία με αρκετά πυκνή δόμηση και κτίρια άνω των τριών ορόφων, ενώ δεν απαντώνται ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι και χώροι πρασίνου που να προσφέρονται για αναψυχή και περίπατο. Η προβλεπόμενη ανάπτυξη της μαρίνας και ειδικότερα της προβλεπόμενης Ζώνης 3 με χρήσεις τουρισμού – αναψυχής, όχι μόνο δεν παρουσιάζει ασυμβατότητες με την γειτονιάζουσα οικιστική περιοχή, αλλά θα αποτελεί μία οργανωμένη περιοχή αναψυχής και περιπάτου πλησίον της θάλασσας προσφέροντας διέξοδο στους κατοίκους.

Αναφορικά με την εμπορική δραστηριότητα που αναπτύσσεται στην περιοχή, αυτή είναι ιδιαίτερα περιορισμένη και έχει τοπικό χαρακτήρα (αφορά κυρίως λιανικό εμπόριο για τις ανάγκες της γειτονιάς, καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, γραφεία εταιριών ενοικίασης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής), ενώ αναπτύσσεται κυρίως πλησίον των βασικών οδικών αξόνων της περιοχής χωρίς να διαμορφώνεται ένα εμπορικό κέντρο. Οι προβλεπόμενες από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο χρήσεις εμπορίου δεν χαρακτηρίζονται από ασυμβατότητες με τις προαναφερθείσες στη γειτονιάζουσα περιοχή, αντίθετα λειτουργούν συμπληρωματικά ως προς αυτές, δεδομένου μάλιστα ότι σημαντικό ποσοστό από την υφιστάμενη οικονομική δραστηριότητα της περιοχής σχετίζεται με τη δραστηριότητα της μαρίνας (καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, γραφεία εταιριών ενοικίασης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, κλπ.). Επιπροσθέτως, η προτεινόμενη ανάπτυξη της μαρίνας θα καλύψει σε ένα βαθμό τις ανάγκες λιανικού εμπορίου της περιοχής αυτής του Δήμου Αλίου.

Ακόμη, οι χρήσεις τουρισμού και αναψυχής που απαντώνται στην περιοχή πέριξ της Μαρίνας Αλίου περιορίζονται στην εστίαση και σε ξενοδοχειακές υποδομές αστικού χαρακτήρα και στην πλειοψηφία τους όχι υψηλής κατηγορίας. Οι προβλεπόμενες από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο χρήσεις τουρισμού – αναψυχής θα καλύψουν αφ' ενός το «κενό» που υπάρχει στην ευρύτερη περιοχή στον τομέα αυτό και αφ' ετέρου θα διαμορφώσουν ένα πόλο αναψυχής μεγάλης έκτασης (57 στρεμμάτων περίπου που καταλαμβάνει η Ζώνη 3 του Σχεδίου) σε επαφή με τη θάλασσα προ του πολεοδομικού ιστού του Αλίου. Σημειώνεται ότι οι υφιστάμενες χρήσεις τουρισμού και αναψυχής της γειτονιάζουσας περιοχής είναι απολύτως συμβατές με τις προτεινόμενες και εκτιμάται ότι θα λειτουργήσουν υποστηρικτικά/συμπληρωματικά των προβλεπόμενων εντός της χερσαίας ζώνης τη μαρίνας.



Τέλος, η προβλεπόμενη χωροταξική οργάνωση της Μαρίνας Αλίου, έτσι όπως διαμορφώνεται από τις χρήσεις, τους όρους και τους περιορισμούς δόμησης και τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου, θα προσδώσει στη μαρίνα χαρακτήρα αναψυχής σε λειτουργική συνέχεια των δημοτικών υποδομών αναψυχής και περιπάτου της παρακείμενης περιοχής της παραλίας «Ζέφυρος».

Ια.2.3. Αλληλεπίδραση με την συγκοινωνιακή υποδομή

Η Μαρίνα Αλίου, όπως παρουσιάστηκε στην παρούσα Σ.Μ.Π.Ε, έχει πολύ καλή συνδεσιμότητα με το σύστημα μεταφορών της ευρύτερης περιοχής του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Η εγγύτητα της μαρίνας και η απευθείας σύνδεσή της με την παραλιακή Λεωφόρο Ποσειδώνος και την τροχιολωρίδα του τραμ, εξασφαλίζει την άμεση πρόσβαση στα υπεραστικά και αστικά δίκτυα μαζικών μεταφορών.

Συγκεκριμένα, η Μαρίνα Αλίου συνδέεται άμεσα, μέσω του κύριου οδικού δικτύου αλλά και τα μέσα σταθερής τροχιάς του πολεοδομικού συγκροτήματος, με τα υπεραστικά δίκτυα μαζικών μεταφορών, το διεθνή αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος», τον κεντρικό επιβατικό λιμένα Πειραιά, το υπεραστικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Επίσης, η άμεση συνδεσιμότητα της μαρίνας με τα μητροπολιτικά μέσα σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό), αλλά και με τις βασικές γραμμές των αστικών λεωφορείων του ΟΑΣΑ που κινούνται επί της Λεωφόρου Ποσειδώνος (η μαρίνα εξυπηρετείται από στάση που βρίσκεται πλησίον της νότιας εισόδου της), προσφέρει τη δυνατότητα πρόσβασης σε αυτή από οποιαδήποτε περιοχή της Αθήνας.

Τέλος, η προβλεπόμενη από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας εκτιμάται ότι δεν θα προκαλέσει επιδείνωση των κυκλοφοριακών συνθηκών πέριξ της μαρίνας, γεγονός που ενισχύεται και από την προβλεπόμενη κατάλληλη διαμόρφωση των δύο εισόδων της μαρίνας. Επιπροσθέτως, η προαναφερθείσα άμεση σύνδεση της μαρίνας με τα αστικά μέσα μαζικής μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) και ειδικά των μέσων σταθερής τροχιάς, προτρέπει το κοινό να μεταβαίνει σε αυτή χρησιμοποιώντας τα Μ.Μ.Μ. και να περιορίζει την χρήση του Ι.Χ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΒ

Κυκλοφοριακή Θεώρηση

Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Αλίμου



Κυκλοφοριακή Θεώρηση Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου

Γενικά

Η είσοδος - έξοδος από την περιοχή της Μαρίνας Αλίμου πραγματοποιείται από 2 σημεία, το 1ο (Βόρεια Είσοδος) βρίσκεται στον κόμβο της Λ. Ποσειδώνος με την Έλλης (στο ρέμα Πικροδάφνης), στα όρια των Δήμων Αλίμου και Παλ. Φαλήρου, όπου βρίσκεται και το πρατήριο καυσίμων και το 2ο στον κόμβο της Λ. Ποσειδώνος με τον παράδρομό της και την Γρ. Αυξεντίου (νότια Είσοδος).

Οι δύο Είσοδοι-Έξοδοι της Μαρίνας Αλίμου είναι συγκεκριμένες και μονοσήμαντες, καθώς κατά μήκος της Λεωφ. Ποσειδώνος και στα όρια της έκτασης κατά την οποία εκτείνεται η Μαρίνα, διέρχεται το Τραμ.

Η είσοδος-έξοδος από την Μαρίνα διεξάγεται μέσω των 2 προαναφερόμενων σημείων, όπου η κυκλοφορία ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες. Στους συγκεκριμένους σηματοδότες έχουν εφαρμοσθεί προγράμματα σηματοδότησης με παροχή προτεραιότητας στην κυκλοφορία των συρμών του Τραμ. Στον 1ο κόμβο η κυκλοφορία διεξάγεται από μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Στον 2ο κόμβο, η έξοδος από την Μαρίνα διεξάγεται από 2 λωρίδες κυκλοφορίας, ενώ η είσοδος από μία λωρίδα.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, προκύπτει ότι η κυκλοφοριακή σύνδεση της Μαρίνας Αλίμου με το οδικό δίκτυο της περιοχής είναι περιορισμένη.

Οδική Πρόσβαση

Η διασύνδεση του τοπικού δικτύου της Μαρίνας με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο της Πρωτεύουσας, γίνεται μέσω της Λ. Ποσειδώνος. Η Λ. Ποσειδώνος συνδέει την Εθνική Οδό 1 (Αθήνα - Θεσσαλονίκη) με τη Λεωφ. Αλίμου και τα νότια προάστια της Αθήνας. Οι μετακινούμενοι μέσω της Λ. Ποσειδώνος δύνανται να κινηθούν προς το Κέντρο της Αθήνας, προς τον Πειραιά, προς το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», προς το Σούνιο, και γενικά προς όλες τις κατευθύνσεις της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας, αλλά και της Ελλάδας (μέσω της Ε.Ο. 1).



Η Λ. Ποσειδώνος, ανήκει στο βασικό οδικό δίκτυο της Πρωτεύουσας και αποτελεί τμήμα του 'Μεγάλου Δακτυλίου' της Αθήνας. Ο 'Μεγάλος Δακτύλιος' της Αθήνας, αφορά μία σειρά μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας, στο εσωτερικό του οδικό δίκτυο, σε ειδικές περιπτώσεις μετά από σχετική απόφαση του Υπουργείου (π.χ. σε έντονα καιρικά φαινόμενα).

Συνεπώς, η απρόσκοπτη σύνδεση των επισκεπτών της Μαρίνας Αλίου κάτω από οποιεσδήποτε επικρατούσες συνθήκες είναι δεδομένη.

Πρόσβαση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Οι δύο Είσοδοι της Μαρίνας Αλίου βρίσκονται σε απόσταση αναπνοής (γεινιάζουν) με στάσεις των Δημοσίων Συγκοινωνιών της Αθήνας. Και στις 2 Εισόδους, βρίσκονται στάσεις του Τραμ αλλά και στάσεις των Οδικών Συγκοινωνιών της Αθήνας, και προς τις 2 κατευθύνσεις.

Επιπροσθέτως, οι συγκεκριμένες στάσεις εξυπηρετούν και τα υπεραστικά λεωφορεία (ΚΤΕΛ) προς Σούνιο και Αθήνα.

Μέσω των λεωφορειακών γραμμών που διέρχονται από τα συγκεκριμένα σημεία και του Τραμ, οι μετακινούμενοι έχουν τη δυνατότητα (και μέσω μετεπιβιβάσεων) πρόσβασης σε όλες τις περιοχές και σημεία της πρωτεύουσας που εξυπηρετούνται από τα δημόσια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Πρόσβαση Πεζή

Στις 2 πύλες της Μαρίνας, η ρύθμιση της κυκλοφορίας πραγματοποιείται με φωτεινούς σηματοδότες. Τα πεζοδρόμια της Λ. Ποσειδώνος στις πύλες της Μαρίνας, είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικά (της τάξης των 3 μέτρων).

Στη Βόρεια Είσοδο, το πλάτος του πεζοδρομίου στην είσοδο είναι περιορισμένο (περίπου 1μ.), ενώ στην αντίθετη κατεύθυνση δεν υφίσταται. Στη Νότια Είσοδο υπάρχει μικρό πεζοδρόμιο και στις δύο πλευρές του οδοστρώματος.

Συνεπώς, οι εξερχόμενοι - εισερχόμενοι πεζοί στη Μαρίνα Αλίου, μέσω των διαβάσεων πεζών που υπάρχουν στις 2 πύλες της Μαρίνας, έχουν τη δυνατότητα να συνεχίσουν την μετακίνησή τους προς και εντός της Μαρίνας.



Κυκλοφοριακά στοιχεία

Ο χώρος της Μαρίνας Αλίου διαθέτει δραστηριότητες που είτε παράγουν είτε προσελκύουν μετακινήσεις.

Οι κύριες χρήσεις που εξυπηρετούνται σήμερα από την Μαρίνα Αλίου, πέραν των δραστηριοτήτων των σκαφών είναι αυτές που έχουν άμεση σχέση με τη λειτουργία και διοίκηση της Μαρίνας (λιμεναρχείο, γραφεία ενοικιάσεων σκαφών, εγκαταστάσεις συντήρησης/επισκευής σκαφών, κ.λπ.), αλλά και άλλες όπως αθλητικές δραστηριότητες (κολυμβητήριο Δ.Αλίου) και χώροι αναψυχής (καφετέριες, κ.α.).

Οι μετακινήσεις που δημιουργούνται από τους χώρους αναψυχής έχουν μία σημαντική ημερήσια και εβδομαδιαία διακύμανση, και δευτερευόντως μία εποχιακή διακύμανση.

Το κολυμβητήριο προσελκύει περιορισμένες μετακινήσεις των αθλητών και συνοδών τους, με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά.

Οι μετακινήσεις λόγω της χρήσης των σκαφών παρουσιάζουν έντονη εποχικότητα, με την αιχμή να εμφανίζεται από την άνοιξη έως το φθινόπωρο.

Το σύνολο των εξυπηρετούμενων χρήσεων δημιουργούν μετακινήσεις που παρουσιάζουν χρονικές επικαλύψεις μεταξύ τους. Συνεπώς, η μέση ημερήσια κυκλοφοριακή φόρτιση του εσωτερικού οδικού δικτύου της Μαρίνας αλλά και των Εισόδων της είναι σχετικά μικρή, αλλά παρουσιάζει έντονη εποχικότητα και έντονες αιχμές.

Πιο συγκεκριμένα, η είσοδος στη Μαρίνα, διεξάγεται μέσω δεξιόστροφων κινήσεων του ρεύματος της Λ. Ποσειδώνος προς Σούνιο, και στις δύο Εισόδους, και μέσω αριστερόστροφης κίνησης από το ρεύμα κυκλοφορίας της Λ. Ποσειδώνος προς Πειραιά αποκλειστικά στη Βόρεια Είσοδο.

Αντίστοιχα, η έξοδος από την Μαρίνα, διεξάγεται και στους δύο κόμβους προς όλες τις κατευθύνσεις της Λ. Ποσειδώνος.

Όπως προαναφέρθηκε, το πρόγραμμα της φωτεινής σηματοδότησης που ρυθμίζει την κυκλοφορία στις 2 πύλες, παρέχει προτεραιότητα στην κίνηση των συρμών του Τραμ. Επιπροσθέτως, λόγω της υπερβολικής διαφοράς κυκλοφοριακών φόρτων μεταξύ της Λ. Ποσειδώνος και των εξόδων από τη Μαρίνα, ο διατιθέμενος χρόνος πρασίνου της εξόδου από τη Μαρίνα είναι περιορισμένος.



Ο γεωμετρικός σχεδιασμός της Βόρειας Εισόδου σε συνδυασμό με το υφιστάμενο πρόγραμμα φωτεινής σηματοδότησης, δημιουργεί κυκλοφοριακά προβλήματα τα οποία σε περιπτώσεις αιχμής είναι έντονα. Στη συγκεκριμένη είσοδο, πέραν την ανηφορικής κλίσης, η λειτουργία του πρατηρίου καυσίμων δημιουργεί προβλήματα, καθώς υπάρχουν οχήματα που είτε εισέρχονται είτε εξέρχονται από το πρατήριο.

Οπότε, όταν η αναμονή των οχημάτων για έξοδο από τη Μαρίνα είναι άνω των 4 οχημάτων, αποκλείεται η κίνηση προς/από το πρατήριο καυσίμων. Αυτό έχει ως συνέπεια, η κίνηση που έχει αποφευχθεί από τον προηγούμενο κύκλο της σηματοδότησης, να προσπαθήσει να πραγματοποιηθεί στον επόμενο κύκλο, παρακωλύοντας την κυκλοφορία των οχημάτων που κινούνται στον περιορισμένο χρόνο πρασίνου.

Συνεπώς, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα προαναφερόμενα προκύπτει ότι η υφιστάμενη οδική εξυπηρέτηση της Μαρίνας Αλίμου παρουσιάζει προβλήματα, ιδιαίτερα κατά τις περιόδους αιχμής.

Χώροι Στάθμευσης

Στην Μαρίνα Αλίμου υπάρχουν χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης, για τις ανάγκες στάθμευσης των επισκεπτών. Οι περισσότερες από αυτές είναι για αποκλειστική χρήση από συγκεκριμένες κατηγορίες χρηστών (π.χ. ιδιοκτητών σκαφών, πελατών κέντρων αναψυχής, κ.λπ.). Σήμερα δεν υπάρχει μία ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης για το σύνολο των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης της Μαρίνας.

Στις τυπικές ημέρες, δεν παρουσιάζονται προβλήματα στη στάθμευση των οχημάτων. Όμως, σε περιόδους αιχμής, όπως επετειακών εκδηλώσεων στην πισίνα του Δήμου, μεγάλων εκδηλώσεων στα κέντρα διασκέδασης, κ.λπ. πέραν των προβλημάτων που εμφανίζονται από την άναρχη στάθμευση (απουσία οργάνωσης), παρουσιάζονται ελλείψεις θέσεων στάθμευσης, τουλάχιστον περίξ των συγκεκριμένων χώρων.

Επιπτώσεις από την Ανάπτυξη της Μαρίνας

Σύμφωνα με το σχεδιασμό της Μαρίνας, προβλέπεται η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών και η ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων.

Πέραν των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων, προβλέπονται χρήσεις σχετικές με τη λειτουργία της μαρίνας (όπως κτίριο διοίκησης, πύργος ελέγχου, καταστήματα



ναυτιλιακών ειδών, super market, αποθηκευτικούς χώρους, χώρους υγιεινής, γραφεία, κ.λπ.), χρήσεις αναψυχής και εστίασης, καθώς και εμπορικές χρήσεις (όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώροι αναψυχής, αθλητικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχείο, εκθεσιακό - συνεδριακό κέντρο, εμπορικά καταστήματα, κ.λπ.).

Οι χρήσεις που η Μαρίνα Αλίμου θα εξυπηρετεί θα επιφέρουν αλλαγή στο επίπεδο προσέλκυσης / δημιουργίας μετακινήσεων σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση. Αναμένεται λόγω της αλλαγής ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών, αλλά και της έκτασης που θα καλύπτουν, να παρατηρηθεί αύξηση στους επισκέπτες της Μαρίνας. Αυτή η αυξημένη επισκεψιμότητα της Μαρίνας, θα πραγματοποιείται με όλα τα διαθέσιμα μέσα μετακίνησης (MMM, ΙΧ επιβατικά, κ.λπ.).

Για την εξυπηρέτηση των προσερχόμενων, με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, και ιδιαίτερα με το Τραμ, δημιουργούνται νέοι διάδρομοι επικοινωνίας της Μαρίνας με τις υφιστάμενες στάσεις του Τραμ.

Επίσης, για την πεζή είσοδο στη Μαρίνα, διαμορφώνονται οι 2 Είσοδοι ώστε να εξυπηρετούν την άνετη και ασφαλή μετακίνηση των πεζών.

Εκτιμάται ότι, ο επιπρόσθετος κυκλοφοριακός φόρτος λόγω της ανάπτυξης της Μαρίνας δεν θα δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα. Αναμένεται μία αύξηση της τάξης του 20%. Πέραν της αύξησης του τυπικού κυκλοφοριακού φόρτου, η επιβάρυνση τις περιόδους αιχμής θα είναι σχετικά μικρή.

Για την αντιμετώπιση της επιπρόσθετης κυκλοφοριακής φόρτισης, αναδιαμορφώνονται οι 2 Είσοδοι της Μαρίνας. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται προσπάθεια να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα που σήμερα παρατηρούνται. Έτσι, διαπλατώνονται και οι 2 Είσοδοι για την άνετη έξοδο των οχημάτων, ενώ στη Βόρεια Είσοδο δημιουργείται και 2η λωρίδα κυκλοφορίας. Επιπλέον, μετακινείται το υφιστάμενο πρατήριο καυσίμων, ώστε να εκλείψουν τα προβλήματα που δημιουργεί. Οπότε, αυξάνεται η κυκλοφοριακή ικανότητα των Εισόδων της Μαρίνας. Επιπροσθέτως, βελτιώνονται τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των καμπυλών των στρεφουσών κινήσεων, για την αύξηση της κυκλοφοριακής τους ικανότητας.

Επίσης, σε περίπτωση που μετά από τη λειτουργία της Μαρίνας με τη νέα διαμόρφωση προκύψουν κρίσιμα κυκλοφοριακά μεγέθη, υπάρχει η δυνατότητα επαναπρογραμματισμού της φωτεινής σηματοδότησης στις δύο Εισόδους της Μαρίνας για την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησής τους.

Σημειώνεται ότι, η υφιστάμενη φωτεινή σηματοδότηση λειτουργεί με μικρές τροποποιήσεις από του Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας το 2004. Συνεπώς,



προτεραιότητα δίνεται στη Λ. Ποσειδώνος, που εξυπηρετούσε Ολυμπιακές Μετακινήσεις. Εκτιμάται ότι, λόγω της παρέλευσης μεγάλου χρονικού διαστήματος και σημαντικής επίπτωσης της 'οικονομικής κρίσης' στα κυκλοφοριακά δεδομένα του Λεκανοπεδίου, η επικαιροποίηση της φωτεινής σηματοδότησης ενδέχεται να βελτιώσει σημαντικά το επίπεδο εξυπηρέτησης των συγκεκριμένων κόμβων.

Οπότε, ο συνδυασμός της αναδιαμόρφωσης των Εισόδων της Μαρίνας και της τροποποίησης των προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησής τους, εκτιμάται ότι μπορούν να αντιμετωπίσουν πλήρως την αναμενόμενη κυκλοφοριακή επιβάρυνση λόγω της μελλοντικής ανάπτυξης της Μαρίνας Αλίου.

Τέλος, εκτιμάται ότι, η αναδιαμόρφωση των διατιθέμενων χώρων στάθμευσης ή η διαχείριση των προς στάθμευση υπαίθριων χώρων, θα αυξήσει την χωρητικότητα της Μαρίνας σε θέσεις στάθμευσης. Αυτό θα έχει ως συνέπεια τη μείωση της όχλησης του εσωτερικού οδικού δικτύου από τα οχήματα προς αναζήτηση θέσης στάθμευσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ιγ

Ευρωπαϊκή και Ελληνική Νομοθεσία

για την προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος σε παράκτιες αστικές περιοχές



Πίνακας Ιγ.1: Οδηγίες Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν στην προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος σε παράκτιες αστικές περιοχές καθώς και η ενσωμάτωση τους στην Ελληνική Νομοθεσία

ΟΔΗΓΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΟΔΗΓΙΑΣ	ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
76/464	Οδηγία-πλαίσιο για την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών σε υδατικούς αποδέκτες	ΚΥΑ 4859/726/2001
80/68	Προστασία υπόγειων υδάτων από ρύπανση επικίνδυνων ουσιών	ΚΥΑ 26857/553/88 (ΦΕΚ 196/Β/88)
82/461	Συνθήκη της Βόννης	Ν. 2719/1999 (ΦΕΚ 106/Α/99)
82/72	Συνθήκη της Βέρνης	Ν. 1335/1983 (ΦΕΚ 32/Α/83)
87/101	Τροποποίηση της οδηγίας 75/439/ΕΟΚ περί διαθέσεως των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων	98012/2001/1995 (ΦΕΚ 40/Β/96)
91/271	Επεξεργασία αστικών λυμάτων	ΚΥΑ 48392/939/2002 (ΦΕΚ 405/Β)
91/689	Περί τοξικών και επικίνδυνων αποβλήτων	ΚΥΑ 113588/725/2006 (ΦΕΚ 383/Β/06)
92/43	Διατήρηση φυσικών οικοτόπων, άγριας πανίδας και χλωρίδας (NATURA 2000)	ΚΥΑ 14849/853/Ε103/04-04-2008 (ΦΕΚ 645/Β/08)
93/626	Περί βιοποικιλότητας (Ρίο ντε Τζανέιρο)	Ν. 2204/94 (ΦΕΚ 59/Α/94)
2000/14	Μέτρα για εκπομπές θορύβου από εξοπλισμούς προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους	ΚΥΑ 37393/2003 (ΦΕΚ 1418/Β/03)
2000/60	Θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα των υδάτων	Ν. 3199/2003 (ΦΕΚ 280/Α/03)
2001/42	Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων	ΚΥΑ 107017 (ΦΕΚ 1225/Β/06)



2001/1411	Σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας για την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης σε αστικό περιβάλλον	
2001/81	Εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους	ΦΕΚ 992/Β/05
2002/49	Αξιολόγηση και διαχείριση περιβαλλοντικού θορύβου	ΚΥΑ 13586/724 (ΦΕΚ 384/Β/06)
2002/84	Τροποποίηση των οδηγιών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία	Π.Δ. 3/2005 (ΦΕΚ 2/Α/05)
2002/358	Κύρωση του Πρωτοκόλλου του Κιότο από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα	Ν. 3017/2002
2002/413	Διαρρύθμιση και ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών	
2002/762	Σύμβαση καυσίμων δεξαμενής πλοίων	
2002/1600	Θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον	
2003/782	Απαγόρευση οργανοκασσιτερικών ενώσεων σε πλοία	
2004/35	Σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά την πρόληψη και την αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημιάς	Ν. 4014/2011 (ΦΕΚ 209/Α/11)
2006/11	Για τη ρύπανση που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της κοινότητας(σε κατάργηση της 76/464)	
2006/32	Για την ενεργειακή απόδοση κατά την τελική χρήση και τις ενεργειακές υπηρεσίες και για την κατάργηση της οδηγίας 93/76/ΕΟΚ	
2006/118	Προστασία υπόγειων υδάτων από τη ρύπανση	Υ.Α. 39626/2208/Ε.130/2009



		(ΦΕΚ 2057/Β/09)
2007/71	Τροποποίηση της 2000/59 ΕΚ σχετικά με λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου	Υ.Α. 8111.1/41/2009 (ΦΕΚ 412/Β/09)
2008/56	Οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική	Ν. 3983/2011 (ΦΕΚ 144/Α/11)
2008/50	Για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη	Υ.Α. 14122/549/Ε.103/2011 ΦΕΚ 488/Β/11
2008/98	Οδηγία-πλαίσιο για τα απόβλητα	Ν. 4042/12 (ΦΕΚ 24/Α/12)
2009/123	Για τροποποίηση της οδηγίας 2005/35/ΕΟΚ σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων	
2009/147	Τροποποίηση της 79/4009/ΕΟΚ περί διατηρήσεως άγριων πτηνών	ΦΕΚ 1495/Β/10
2010/631	Σύμβαση της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου	
2010/75	Περί βιομηχανικών εκπομπών (ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχος της ρύπανσης)	
Υπό συζήτηση/διαβούλευση		
	Μελλοντική πολιτική για τον θόρυβο	
	Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών	
	Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη	
	Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη	
	Πράσινη Βίβλος για την ενεργειακή απόδοση	
	Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση	



	Πρόληψη και ανακύκλωση αποβλήτων	
	Θεματική στρατηγική για την προστασία του εδάφους	
	Σχετικά με κοινοτικό σχέδιο δράσης για τα δάση	
	Ενεργειακή πολιτική για την Ευρώπη	
	Η πορεία προς το 2020 και μετέπειτα	
	Αξιολόγηση της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών στην Ευρώπη	
	Ατζέντα για έναν αειφόρο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό τουρισμό	
	Ανάλυση επιλογών για την κατά πέραν του 20% μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και εκτίμηση του κινδύνου διαρροής άνθρακα	



Πίνακας Ιγ.2: Εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία, που αφορά στην προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος σε παράκτιες αστικές περιοχές

ΓΕΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ	
Π.Δ. 1180/81 (Φ.Ε.Κ. 293/Α/81)	Περί ρυθμίσεως θεμάτων αναγομένων εις τα της ιδρύσεως και λειτουργίας βιομηχανιών, βιοτεχνιών, φύσεως μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθηκών και της εκ τούτων διασφαλίσεως περιβάλλοντος εν γένει.
Ν. 1650/86 (ΦΕΚ 160/Α/86)	Για την προστασία του περιβάλλοντος.
Κ.Υ.Α. 69269/6367/90 (Φ.Ε.Κ. 678/Β/90)	Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, περιεχόμενο Μελέτης Περιβαλλοντικών (Μ.Π.Ε.), καθορισμός περιεχομένου ειδικών περιβαλλοντικών μελετών (Ε.Μ.Π.) και λοιπές συναφείς διατάξεις, σύμφωνα με το Ν. 1650/1986.
Ν. 2468/1997	Κύρωση σύμβασης Ηνωμένων Εθνών για την αντιμετώπιση της απερίημωσης.
Ν. 2971/2001 (ΦΕΚ 285/Α/01)	Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις.
Ν. 3028/2002 (ΦΕΚ 153/Α/02)	Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς.
Ν. 3022/2002 (ΦΕΚ 144/Α/02)	Κύρωση των τροποποιήσεων της Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976 «για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση» και των τροποποιήσεων του πρωτοκόλλου του 1980 «για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές».
Υ.Α. Η.Π. 11014/703/Φ104/2003 (ΦΕΚ 332/Β/03)	Διαδικασία Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (Π.Π.Ε.Α) και Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο) σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 1650/86 (160/Α) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του ν.3010/02 «εναρμόνιση του ν.1650/86 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ ... και άλλες διατάξεις (91/Α)».



Υ.Α. 475/2002/03 (ΦΕΚ 208/Β/03)	Τροποποίηση του π.δ 445/83 (166/Α) σε εναρμόνιση προς την οδηγία 2002/62/ΕΚ Της Επιτροπής (ΕΕΛ 183/12-7-2002) «για την ένατη προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο του Παραρτήματος Ι της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών που αφορούν περιορισμούς της κυκλοφορίας στην αγορά και χρήσης μερικών επικίνδυνων ουσιών και παρασκευασμάτων (οργανοκασσιτερικές ενώσεις)»
Ν. 4014/2011 (ΦΕΚ 209/Α/11)	Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου περιβάλλοντος
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΥΔΑΤΩΝ	
Κ.Υ.Α. Ειβ 301/64 (Φ.Ε.Κ. 63/Β/64)	Υγειονομική διάταξης περί συλλογής, αποκομιδής και διαθέσεως απορριμμάτων πλοίων.
Υ.Α. 181051/2079/78 (ΦΕΚ 1135/Β/78)	Περί πινάκων ουσιών των οποίων απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα.
Ν. 1269/82 (Φ.Ε.Κ. 89/Α/82)	Κύρωση της διεθνούς Συνθήκης 1973 πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία και του πρωτοκόλλου 1978 (MARPOL 37/78).
Ν. 1634/86 (Φ.Ε.Κ. 104/Α/86)	Κύρωση των πρωτοκόλλων του 1980 για την προστασία της Μεσογείου θαλάσσης από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές και του 1982 περί των ειδικά προστατευομένων περιοχών της Μεσογείου.
Ν. 1379/1987	Διαχείριση υδατικών πόρων και άλλες διατάξεις.
Π.Δ. 254/89 (Φ.Ε.Κ. 120/Α/89)	Αποδοχή τροποποιήσεων του έτους 1987 στο Παράστημα του Πρωτοκόλλου 1978 της διεθνούς σύμβασης 1973 πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία.
Ν. 1147/81 (ΦΕΚ 110/Α/81)	Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον, Πόλιν του Μεξικού, Μόσχας και Ουάσιγκτων, το 1972 Διεθνούς Συμβάσεως «περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών και άλλων τινών διατάξεων».



N. 2522/94 (ΦΕΚ 192/Α/94)	Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης «για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, 1990» και άλλες διατάξεις
Π.Δ. 55/1998 (Φ.Ε.Κ. 58/Α/98)	Περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.
Π.Δ. 11/2002 (ΦΕΚ 6/Α/02)	Εθνικό Σχέδιο Έκτατης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες.
N. 3199/2003	Προστασία και διαχείριση των υδάτων.
N. 3497/06 (ΦΕΚ 219/Α/06)	Κύρωση του πρωτοκόλλου περί συνεργασίας για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και, σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης, στην καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας
Π.Δ. 51/2007 (ΦΕΚ 54/Α/07)	Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για την ολοκληρωμένη προστασία και διαχείριση των υδάτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2000/60/ΕΚ «για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων» του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000
Υ.Α. 39626/2208/Ε130/2009 (ΦΕΚ 2075/Β/09)	Καθορισμός μέτρων για την προστασία των υπόγειων νερών από τη ρύπανση και την υποβάθμιση.
ΤΟΞΙΚΑ-ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ	
Κ.Υ.Α. 71560/3053/85 (Φ.Ε.Κ. 665Β/85)	Διάθεση των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων σε συμμόρφωση προς την οδηγία 75/439/Ε.Ο.Κ. του Συμβουλίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 16.6.1975.
Κ.Υ.Α. 26857/553/88 (Φ.Ε.Κ. 196Β/88)	Μέτρα και περιορισμοί για την προστασία των υπογείων νερών από απορρίψεις ορισμένων επικίνδυνων ουσιών.
Υ.Α. 3231/92 (Φ.Ε.Κ. 585/Β/92)	Σχέδια έκτασης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και οδηγίες για την εφαρμογή του στα πλοία.
Υ.Α. 7589/731/2000 (ΦΕΚ 514/Β/00)	Καθορισμός μέτρων και όρων για τη διαχείριση των πολυχλωροδιφαινυλίων και των πολυχλωροτριφαινυλίων (PCB/PCT)
ΚΥΑ 4859/726/2001	Μέτρα και περιορισμοί για την προστασία του υδατικού περιβάλλοντος από απορρίψεις και καθορισμός



	οριακών τιμών ορισμένων επικίνδυνων ουσιών.
Π.Δ. 82/2004 (ΦΕΚ 64/Α/04)	Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των Αποβλήτων Λιπαντικών Ελαίων.
ΚΥΑ 13588/725/06 (ΦΕΚ 383/Β/06)	Μέτρα όροι και περιορισμοί για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 91/689/ΕΟΚ «για τα επικίνδυνα απόβλητα» του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 1991. Αντικατάσταση της υπ αριθ. 19396/1546/1997 κοινή υπουργική απόφαση «Μέτρα και όροι για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων» (604 Β)
Υ.Α. 8668/2007 (ΦΕΚ 287/Β/07)	Έγκριση Εθνικού Σχεδιασμού Επικίνδυνων Αποβλήτων (ΕΣΔΕΑ), σύμφωνα με το άρθρο 5 (παρ. Α) της υπ αριθμ. 13588/725 κοινή υπουργική απόφαση «Μέτρα, όροι και περιορισμοί για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων κ.λπ.» (Β 383) και σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 7 (παρ. 1) της υπ αριθμ. 91/156/ΕΚ οδηγίας του Συμβουλίου της 18ης Μαρτίου 1991.
Υ.Α. 8111.41/09/2009 (ΦΕΚ 412/Β/09)	Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται από πλοία και καταλοίπων φορτίου σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της υπ αριθμ. 2007/71/ΕΚ οδηγίας.
Υ.Α. 146163/2012 (ΦΕΚ 1537/Β/12)	Μέτρα και όροι για τη διαχείριση αποβλήτων υγειονομικών μονάδων
Ν. 4042/2012 (ΦΕΚ 24/Α/12)	Ποινική προστασία του περιβάλλοντος –Εναρμόνιση με την οδηγία 2008/99/ΕΚ – Πλαίσιο παραγωγής και διαχείρισης αποβλήτων – Ρύθμιση θεμάτων Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.
ΘΟΡΥΒΟΣ	
Υ.Α. 56206/1613/86 (ΦΕΚ 570/Β/86)	Προσδιορισμός της ηχητικής εκπομπής των μηχανημάτων και συσκευών εργοταξίου σε συμμόρφωση προς τις οδηγίες 79/113/ΕΟΚ, 81/1051/ΕΟΚ και 85/405/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης



	Δεκεμβρίου 1978, της 7η Δεκεμβρίου 1981 και της 11ης Ιουλίου 1985.
Υ.Α. 69001/1921/88 (ΦΕΚ 751/Β/88)	Έγκριση τύπου ΕΟΚ για την οριακή τιμή στάθμης θορύβου μηχανημάτων και συσκευών εργοταξίου και ειδικότερα των μηχανοκίνητων αεροσυμπιεστών, των πυργογερανών, των ηλεκτροπαραγωγών ζευγών συγκόλλησης, των ηλεκτροπαραγωγών ζευγών ισχύος και των φορητών συσκευών θραύσης σκυροδέματος και αερόσφυρων.
Υ.Α. 765/91 (ΦΕΚ 81/Β/91)	Καθορισμός των οριακών τιμών στάθμης θορύβου των υδραυλικών πτύων, των πτυών με καλώδια των προωθητών γαιών, των φορτωτών και των φορτωτών εκσκαφών.
Υ.Α. 13589/724/2006 (ΦΕΚ 384/Β/06)	Καθορισμός μέτρων, όρων και μεθόδων για την αξιολόγηση και τη διαχείριση του θορύβου στο περιβάλλον, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2002/49/ΕΚ
Υ.Α. 9272/471/2007 (ΦΕΚ 286/Β/07)	Τροποποίηση του άρθρου 8 της υπ αριθμ. 37393/2028/2003 κοινής υπουργικής απόφασης (1418/Β), σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2005/88/ΕΚ «για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/14/ΕΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την εκπομπή θορύβου στο περιβάλλον από εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους», του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2005.
Υ.Α. 211773/12 (ΦΕΚ 1367/Β/12)	Καθορισμός Δεικτών Αξιολόγησης και Ανώτατων Επιτρεπόμενων Ορίων Δεικτών Περιβαλλοντικού Θορύβου που προέρχεται από τη λειτουργία συγκοινωνιακών έργων, τεχνικές προδιαγραφές ειδικών ακουστικών μελετών υπολογισμού και εφαρμογής (ΕΑΜΥΕ) αντιθορυβικών πετασμάτων, προδιαγραφές παρακολούθησης περιβαλλοντικού θορύβου και άλλες διατάξεις.



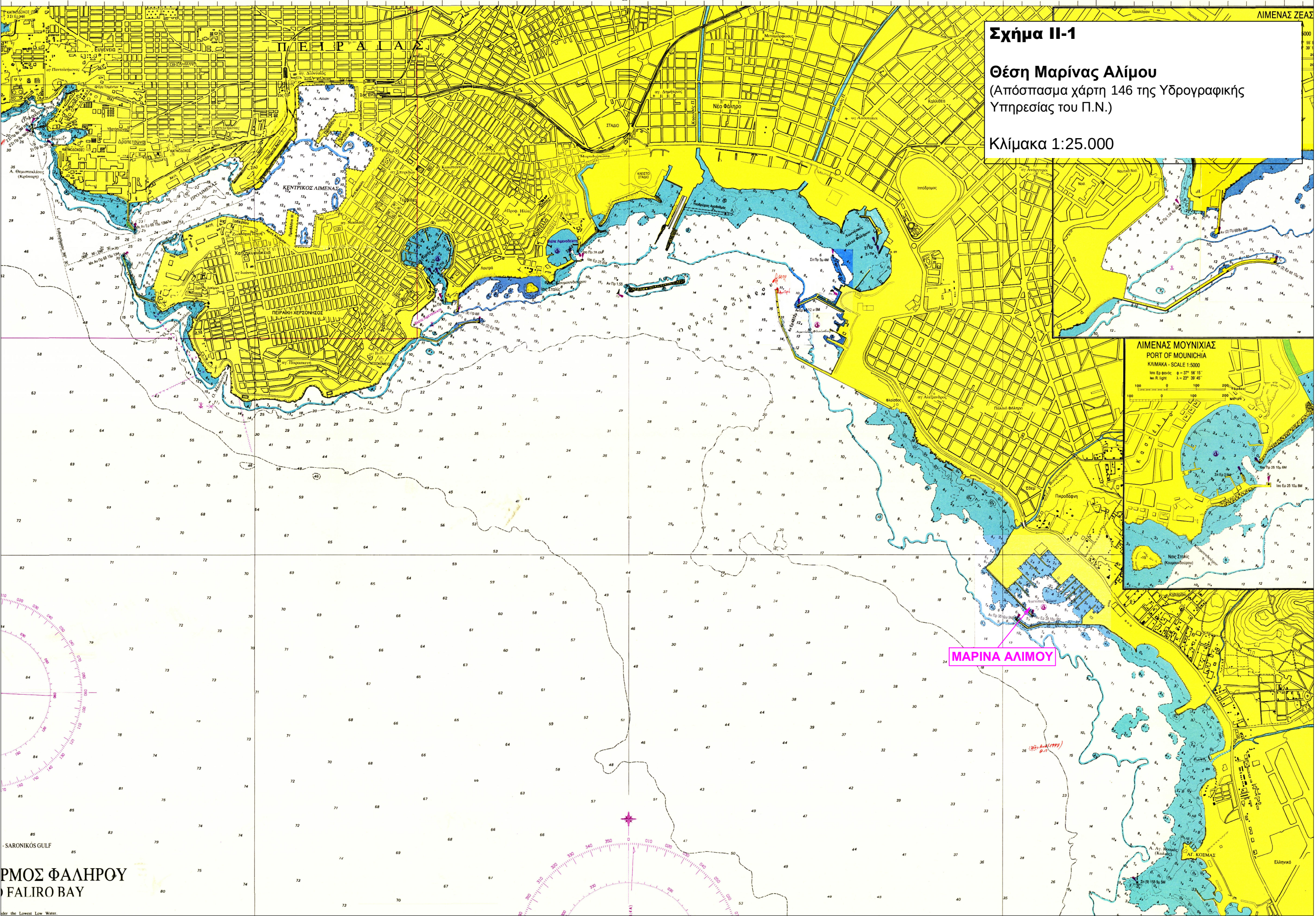
ΒΙΟΠΟΙΚΙΛΟΤΗΤΑ	
N. 2204/1994 (ΦΕΚ 59/A/94)	Κύρωση σύμβασης για τη βιοποικιλότητα.
N. 3937/2011 (ΦΕΚ 60/A/11)	Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις.
ΑΣΤΙΚΑ ΛΥΜΑΤΑ-ΣΤΕΡΕΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ	
Υ.Α. 5673/400/1997 (ΦΕΚ 192/B/97)	Μέτρα και όροι για την επεξεργασία αστικών λυμάτων.
N. 2939/2001 (ΦΕΚ 179/A/01)	Συσκευασίες και εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων - Ίδρυση Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και άλλες διατάξεις.
ΚΥΑ 50910/2727/2003	Μέτρα και όροι για τη διαχείριση στερεών αποβλήτων. Εθνικός και περιφερειακός σχεδιασμός διαχείρισης.
Π.Δ. 109/2004 (ΦΕΚ 75/A/04)	Μέτρα και όροι για την εναλλακτική διαχείριση των μεταχειρισμένων ελαστικών των οχημάτων. Πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση τους
Υ.Α. 41624/2057/Ε103/2010 (ΦΕΚ 1625/B/10)	Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των οδηγιών, 2006/66/ΕΚ και 2008/103/ΕΚ
N. 4030/11 (ΦΕΚ 249/A/11)	Νέος τρόπος έκδοσης αδειών δόμησης, ελέγχου κατασκευών και λοιπές διατάξεις.
Π.Δ. 114/2013 (ΦΕΚ 147/A/13)	Για τον περιορισμό της χρήσης ορισμένων επικίνδυνων ουσιών σε ηλεκτρικό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 2011/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑ	
Π.Δ. 1180/81 (ΦΕΚ 293/A/81)	Περί ρυθμίσεως θεμάτων αναγομένων εις τα της ιδρύσεως και λειτουργίας βιομηχανιών, βιοτεχνιών, πάσης φύσεως μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθηκών και τη εκ τούτων διασφαλίσεως περιβάλλοντος εν γένει.



Υ.Α. 38030/2127/Ε.103/2008 (ΦΕΚ 1901/Β/08)	Έγκριση Εθνικού Προγράμματος Μείωσης των Εκπομπών στην ατμόσφαιρα, ορισμένων ρύπων, σύμφωνα με το άρθρο 7 της υπ αριθμ. 29459/1510/2005 κοινής υπουργικής απόφασης «Καθορισμός εθνικών ανώτατων ορίων εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/81/ΕΚ «σχετικά με εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους».
Υ.Α. Η.Π. 14122/549/Ε.103/2011 (ΦΕΚ 488/Β/11)	Μέτρα για τη βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/50/ΕΚ «για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη».
ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ	
Υ.Α. 34897/Φ700.1 (ΦΕΚ 844/Β/02)	Έγκριση πυροσβεστικής διάταξης 10/02 «λήψη μέτρων πυροπροστασίας σε τουριστικούς λιμένες σκαφών αναψυχής».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

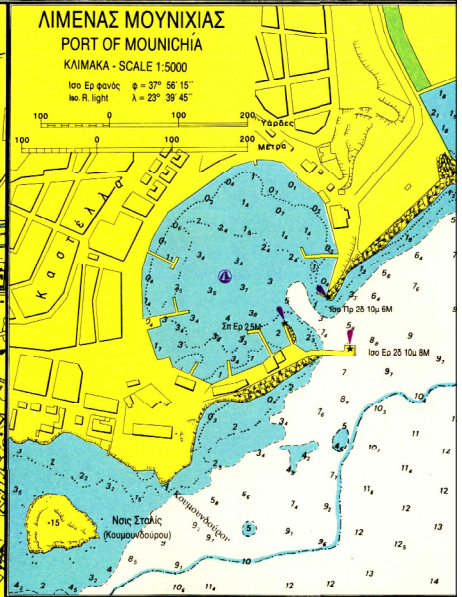
Χάρτες – Σχέδια



Σχήμα II-1

Θέση Μαρίνας Αλίμου
(Απόσπασμα χάρτη 146 της Υδρογραφικής
Υπηρεσίας του Π.Ν.)

Κλίμακα 1:25.000



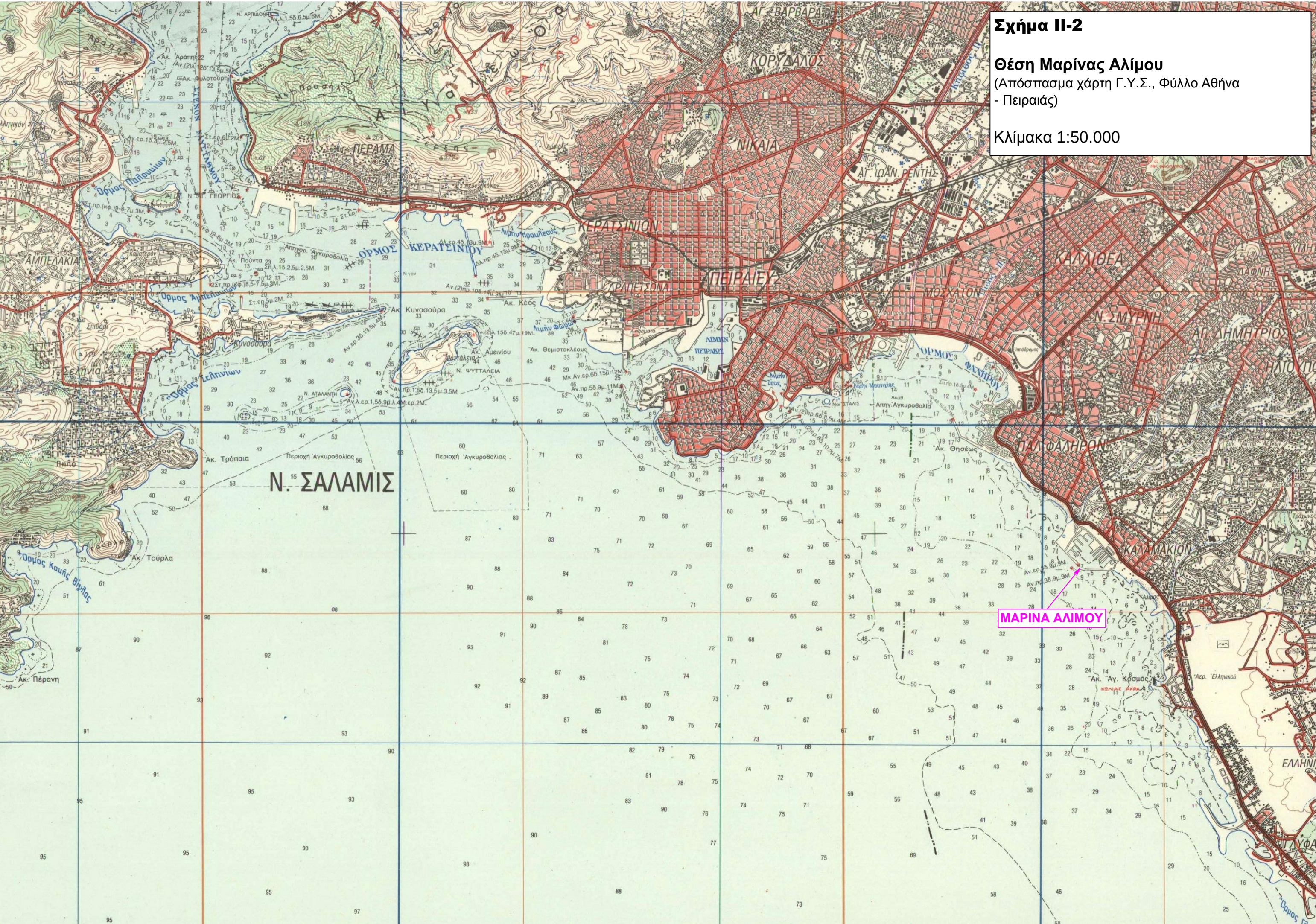
ΠΡΟΣ ΦΑΛΗΡΟΥ
FALIRO BAY

Under the Lowest Low Water.

Σχήμα ΙΙ-2

Θέση Μαρίνας Αλίμου
(Απόσπασμα χάρτη Γ.Υ.Σ., Φύλλο Αθήνα
- Πειραιάς)

Κλίμακα 1:50.000





Σχήμα II-3
Τοπογραφική αποτύπωση Μαρίνας Αλίμου
(Όρια Χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης)

Κλίμακα 1:3.500

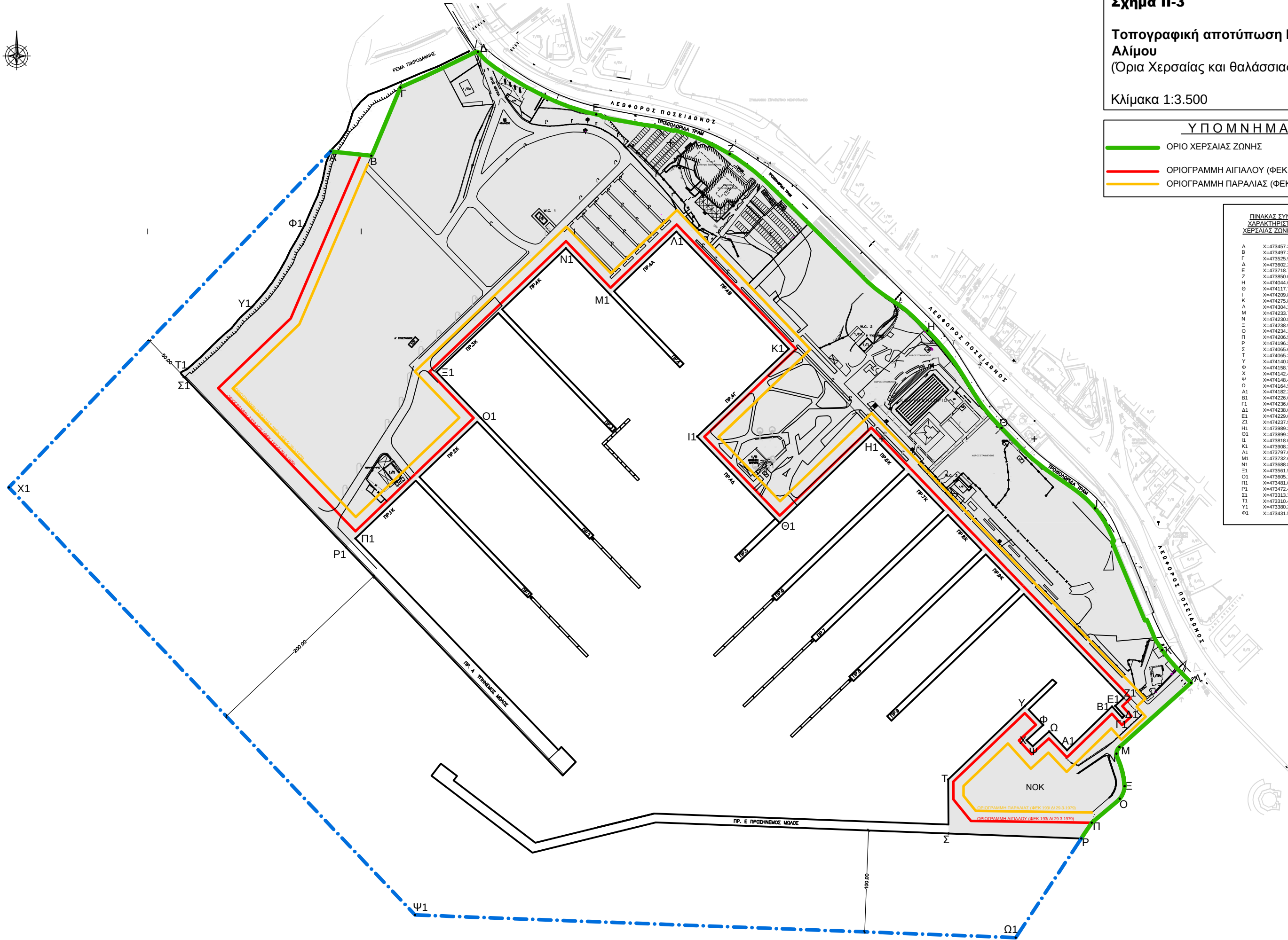
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΟΡΙΟ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

ΟΡΙΟΓΡΑΜΜΗ ΑΙΓΙΑΛΟΥ (ΦΕΚ 193/Δ/29.3.1979)

ΟΡΙΟΓΡΑΜΜΗ ΠΑΡΑΛΙΑΣ (ΦΕΚ 193/Δ/29.3.1979)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΤΑ ΕΓΣΑ 87		
A	X=473457.3312	Y=4196333.1523
B	X=473497.3548	Y=4196328.8235
Γ	X=473525.9723	Y=4196396.1917
Δ	X=473602.2461	Y=4196431.1464
Ε	X=473718.7106	Y=4196369.5409
Ζ	X=473850.0486	Y=4196330.5176
Η	X=474044.6546	Y=4196156.5825
Θ	X=474117.7304	Y=4196060.8104
Ι	X=474209.8136	Y=4195981.6797
Κ	X=474275.8787	Y=4195841.9945
Λ	X=474304.3115	Y=4195809.8294
Μ	X=474233.7800	Y=4195746.5700
Ν	X=474230.8138	Y=4195740.0356
Ξ	X=474238.9000	Y=4195708.0200
Ο	X=474234.1159	Y=4195695.6429
Π	X=474206.5195	Y=4195672.0324
Ρ	X=474196.2616	Y=4195656.5159
Σ	X=474065.6302	Y=4195661.4519
Τ	X=474065.2532	Y=4195714.5565
Υ	X=474140.8127	Y=4195787.0114
Φ	X=474158.7197	Y=4195768.1772
Χ	X=474142.4140	Y=4195753.2759
Ψ	X=474148.4420	Y=4195747.2529
Ω	X=474164.5800	Y=4195762.0009
Α1	X=474182.2112	Y=4195743.4191
Β1	X=474226.6222	Y=4195786.5006
Γ1	X=474236.6400	Y=4195775.3300
Δ1	X=474238.6300	Y=4195777.2200
Ε1	X=474229.6543	Y=4195787.1361
Ζ1	X=474237.9300	Y=4195794.8400
Η1	X=473989.3505	Y=4196054.0712
Θ1	X=473899.2603	Y=4195967.3635
Ι1	X=473818.0332	Y=4196052.3598
Κ1	X=473908.2903	Y=4196138.6502
Λ1	X=473797.6849	Y=4196254.0844
Μ1	X=473732.6512	Y=4196191.8701
Ν1	X=473688.8697	Y=4196237.6667
Ξ1	X=473561.5361	Y=4196115.9359
Ο1	X=473605.1637	Y=4196070.4631
Π1	X=473481.6177	Y=4195951.9306
Ρ1	X=473472.4013	Y=4195943.1763
Σ1	X=473313.3799	Y=4196110.5552
Τ1	X=473310.4454	Y=4196115.8808
Υ1	X=473380.2943	Y=4196180.4112
Φ1	X=473431.5880	Y=4196260.3434





Σχήμα II-4

Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας ζώνης Μαρinas Αλίμου

Κλίμακα 1:3.500

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- ΟΡΙΟ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ
 - ΟΡΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΩΝΗΣ
 - ΟΡΙΟΓΡΑΜΜΗ ΑΙΓΙΛΛΟΥ (ΦΕΚ 193/Δ/29.3.1979)
 - ΟΡΙΟΓΡΑΜΜΗ ΠΑΡΑΛΙΑΣ (ΦΕΚ 193/Δ/29.3.1979)
 - ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΟΡΙΟΓΡΑΜΜΗ ΡΕΜΑΤΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕ Α.Π. Φ. 2989/ 5239/ ΠΕΡ.10/10/ 2.11.2010 ΘΕΤΙΚΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ Γ.Γ. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ Π.Π.Ε. ΚΑΤΑ ΤΗΝ Π.Π.Ε.Α.
 - ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ ΚΑΥΣΙΜΩΝ & ΠΛΥΝΤΗΡΙΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
 - ΖΩΝΕΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
 - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ
 - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΕΧΕΙ ΠΑΡΑΧΩΡΗΘΕΙ ΣΕ ΑΛΛΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ (ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ, Ν.Ο.Κ.)
 - ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
 - ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
 - ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΑ- ΜΟΝΙΜΟΙ ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ- ΜΩΛΟΙ
 - ΔΙΑΠΛΑΤΥΣΗ ΑΚΡΟΜΩΛΙΟΥ ΥΠΗΝΕΜΟΥ ΜΩΛΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Φωτογραφική απεικόνιση υφιστάμενης κατάστασης Μαρίνας Αλίμου



Φωτ. 1: Άποψη νότιου τμήματος λιμενολεκάνης



Φωτ. 2: Είσοδος λιμενολεκάνης. Άποψη από υπήνεμο μώλο (προβλήτας Α').



Φωτ. 3: Προσήμενος μώλος (προβλήτας Ε').



Φωτ. 4: Κεντρικό τμήμα προβλήτα 1.



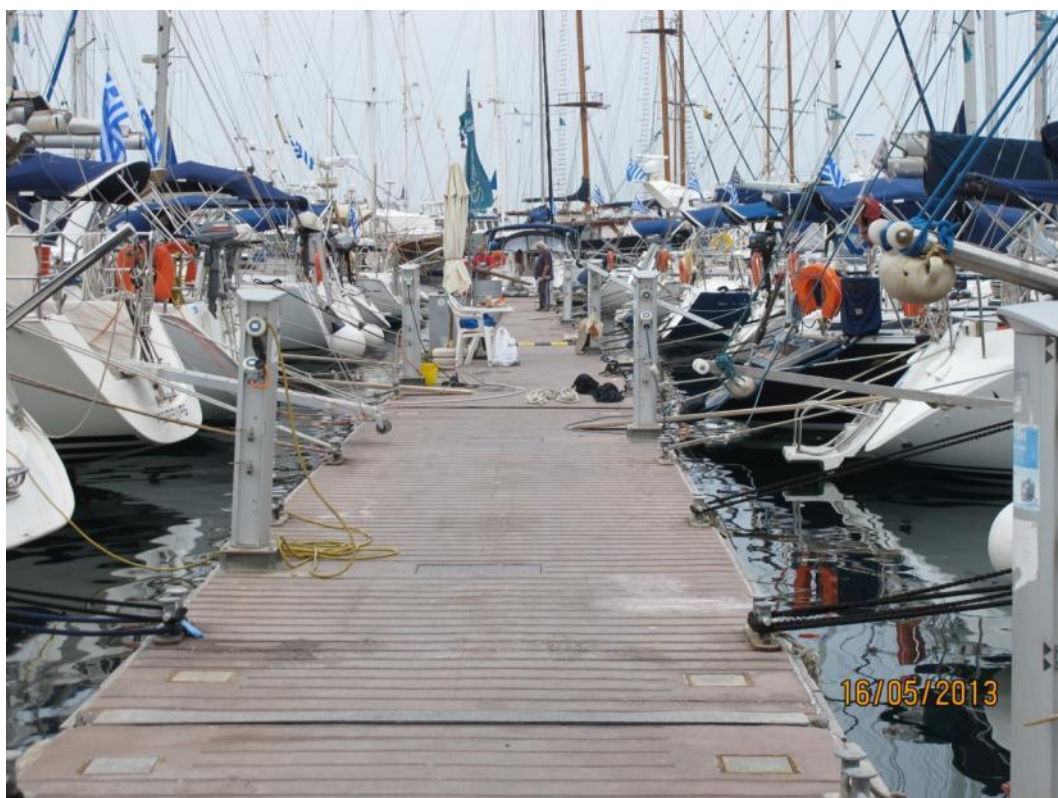
Φωτ. 5: Εσωτερική πλευρά δυτικού τμήματος προσήνεμου μώλου (προβλήτας Ε' – πλησίον εισόδου λιμενολεκάνης).



Φωτ. 6: Εσωτερική πλευρά υπήνεμου μώλου (προβλήτας Α').



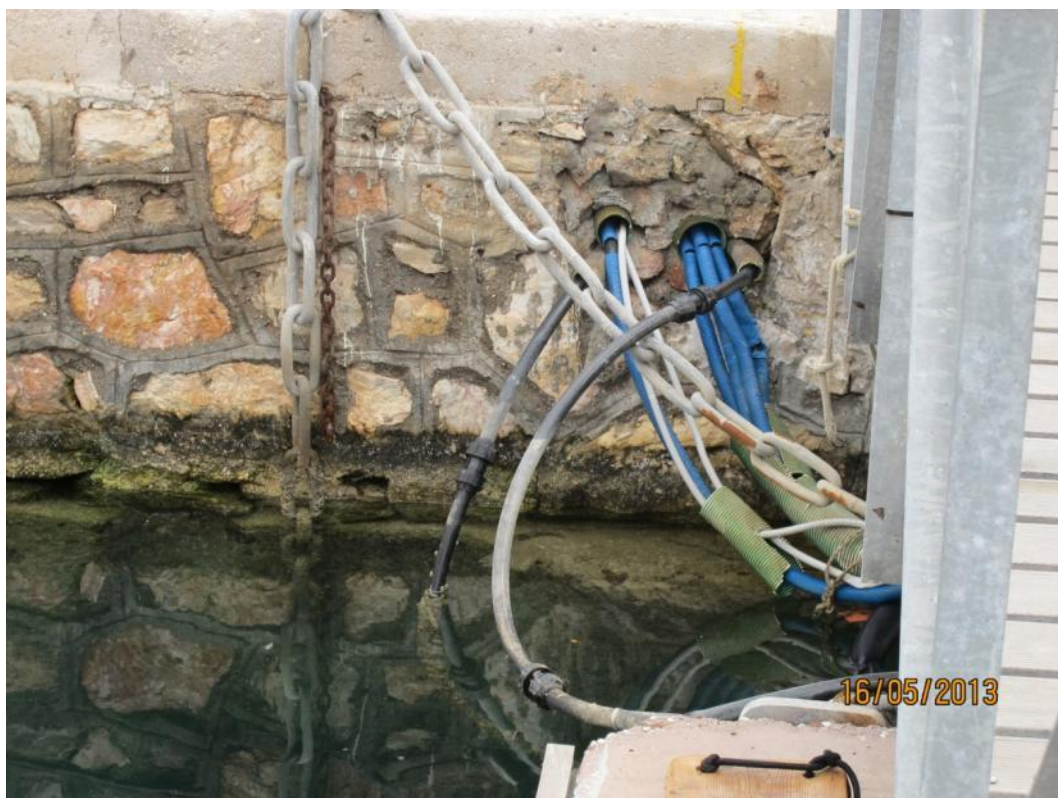
Φωτ. 7: Κρηπίδωμα πρόσδεσης σκαφών προβλήτα 3. Διακρίνονται οι πετपालιωμένες Η/Μ υποδομές.



Φωτ. 8: Πλωτός προβλήτας σε επέκταση του προβλήτα 2. Διακρίνονται οι ελλιπείς Η/Μ υποδομές και η κακή κατάσταση των πλωτών στοιχείων.



Φωτ. 9: Φθορές στα κρηπιδώματα και στις Η/Μ υποδομές.



Φωτ. 10: Επισφαλείς και πρόχειρες συνδέσεις.



Φωτ. 11: Βόρειο τμήμα χώρου χερσαίας απόθεσης.



Φωτ. 12: Άποψη χώρου χερσαίας απόθεσης.



Φωτ. 13: Άποψη χώρου χερσαίας απόθεσης.



Φωτ. 14: Βόρεια είσοδος στο χώρο χερσαίας απόθεσης.



Φωτ. 15: Ανεξέλεγκτη στάθμευση οχημάτων, γερανών και trailer στο χερσαίο χώρο προ του κρηπιδώματος 3Κ.



Φωτ. 16: Αυθαίρετες λυόμενες κατασκευές και τροχόσπιτα πλησίον του χώρου χερσαίας απόθεσης.



Φωτ. 17: Αδιαμόρφωτος χώρος προ της νότιας εισόδου του χώρου χερσαίας απόθεσης (κρηπίδωμα 1Κ). Διακρίνονται αυθαίρετα container και τροχόσπιτα.



Φωτ. 18: Χώροι υγιεινής (πρόχειρες κατασκευές) πλησίον του χώρου χερσαίας απόθεσης.



Φωτ. 19: Κτίριο διοίκησης και καταστημάτων υπηρεσιών.



Φωτ. 20: Κτίσματα στη χερσαία ζώνη.



Φωτ. 21: Χώροι υγιεινής.



Φωτ. 22: Κρηπίδωμα 4Α. Χώρος στάθμευσης.



Φωτ. 23: Ανεκμετάλλευτη έκταση χερσαίας ζώνης.



Φωτ. 24: Ανεκμετάλλευτη έκταση χερσαίας ζώνης.



Φωτ. 25: Εικόνα προχειρότητας στη ρίζα του προσήνεμου μώλου (προβλήτας Ε'), στα όρια του Ν.Ο.Κ..



Φωτ. 26: Ελιμενσιμός αλιέων στη ρίζα του προσήνεμου μώλου (προβλήτας Ε').



Φωτ. 27: Βόρεια είσοδος μαρίνας . Φυλάκιο εισόδου.



Φωτ. 28: Βόρεια είσοδος μαρίνας . Εγκαταστάσεις πρατηρίου καυσίμων



Φωτ. 29: Νότια είσοδος Μαρίνας



Φωτ. 30: Εσωτερικό οδικό δίκτυο



Φωτ. 31: Εσωτερικό οδικό δίκτυο



Φωτ. 32: Υποτυπώδεις υποδομές παραλαβής καταλοίπων