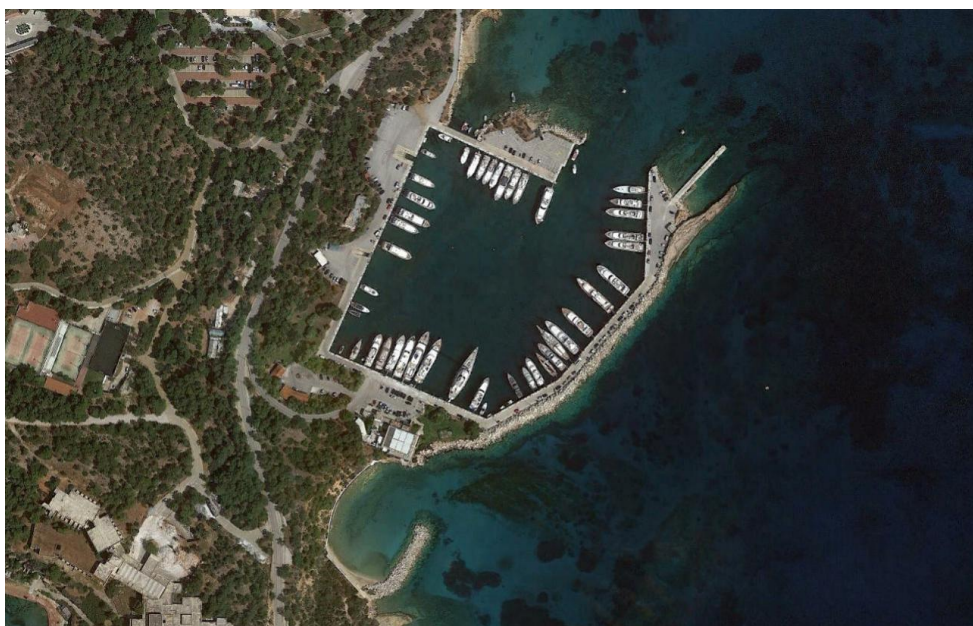


ΑΣΤΗΡ ΜΑΡΙΝΑ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ Α.Ε.Α.Σ.

ΜΑΡΙΝΑ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ



**ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
ΕΚΘΕΣΗ**

ΜΕΛΕΤΗ



BENTHPI 7, 115 28 ΑΘΗΝΑ – ΤΗΛ.: 2107222160, 2107292349 – FAX: 2107250320 – e-mail: marnet@otenet.gr

**ΑΘΗΝΑ
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2017**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	I
ΛΙΣΤΑ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ- ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ	VI
A. ΕΚΤΕΝΗΣ ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ	1
A.1. Γενικά Στοιχεία	1
A.2. Στόχος Γενικού σχεδιασμού Μαρίνας Βουλιαγμένης	2
A.3. Περιγραφή Γενικού σχεδιασμού Μαρίνας Βουλιαγμένης και Εναλλακτικών δυνατοτήτων	5
A.3.1 Περιγραφή Γενικού σχεδιασμού	5
A.3.2. Εναλλακτικές δυνατότητες.....	8
A.4. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.....	17
A.5 Εκτίμηση και αξιολόγηση Επιπτώσεων	18
A.6 Κανονιστικές Διατάξεις	19
A.7 Σύστημα Παρακολούθησης.....	22
A.8 Συνοδές μελέτες και έρευνες.....	22
B. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	23
B.1. Εισαγωγή.....	23
B.2. Νομικό πλαίσιο – Αντικείμενο μελέτης.....	24
B.3. Ομάδα Μελέτης	27
Γ. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	28
Γ.1. Θαλάσσιος τουρισμός τάσεις και δεδομένα	28
Γ.1.1. Θαλάσσιος τουρισμός και μαρίνες στη Μεσόγειο και την Ελλάδα	28
Γ.1.2. Επιτυχημένες πρακτικές στο χώρο των μαρινών.....	37
Γ.1.2.1. Επιτυχημένες πρακτικές στην Ανατολική Μεσόγειο και το διεθνή χώρο	37
Γ.1.2.2. Επιτυχημένες λειτουργούσες μαρίνες στην Ελλάδα	43
Γ.2. Ευρύτερο πλαίσιο Εθνικού & Περιφερειακού σχεδιασμού	52
Γ.2.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	52
Γ.2.1.1. Προβλέψεις για τον Τουρισμό.....	54
Γ.2.1.1. Χωρική Διάρθρωση του Αστικού Δικτύου	55
Γ.2.1.2. Χωρική Οργάνωση και Ανάπτυξη του Παράκτιου χώρου.....	57
Γ.2.1.3. Προστασία Φυσικού και Πολιτιστικού Πλούτου	57

Γ.2.1.4.	Οι προβλέψεις του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης	58
Γ.2.2.	Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό	60
Γ.2.2.1.	Γενικά.....	60
Γ.2.2.2.	Κατηγορίες Περιοχών Ε.Π. Τουρισμού 2009	61
Γ.2.2.3.	Κατευθύνσεις Χωρικής Οργάνωσης Ε.Π. Τουρισμού 2009.....	61
Γ.2.2.4.	Ειδικές Μορφές Τουρισμού στο Ε.Π. Τουρισμού 2009	63
Γ.2.2.5.	Οι προβλέψεις του Ε.Π. Τουρισμού 2009 σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης	64
Γ.2.3.	Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας	67
Γ.2.3.1.	Γενικά.....	67
Γ.2.3.2.	Οι προβλέψεις του νέου Ρ.Σ.Α. σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης	79
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 Κρωπίας».....	84
Γ.2.4.1	Γενικά.....	84
Γ.2.4.2.	Οι προβλέψεις του από 01.03.2004 Π.Δ. περί «καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής» σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης	88
Γ.3	Γ.Π.Σ. Δήμου Βουλιαγμένης (νυν Δημοτικής Ενότητας Βουλιαγμένης).....	90
Γ.3.1	Γενικά.....	90
Γ.3.2	Οι προβλέψεις του Γ.Π.Σ. Βουλιαγμένης σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης	91
Γ.4.	Η Τουριστική Ανάπτυξη της Περιοχής Βουλιαγμένης – Ε.ΣΧ.Α.Δ.Α. Αστέρα Βουλιαγμένης.....	92
Γ.5.	Αρχαιολογικός χώρος στην περιοχή της Βουλιαγμένης	98
Γ.5.1.	Γενικά.....	98
Γ.5.2.	Ο αρχαιολογικός χώρος σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης.....	99
Γ.6.	Περιβαλλοντικοί Στόχοι.....	102
Γ.6.1.	Διεθνείς στόχοι περιβαλλοντικής προστασίας	102
Γ.6.2.	Κοινοτικοί στόχοι περιβαλλοντικής προστασίας	102
Γ.6.3.	Εθνικοί στόχοι περιβαλλοντικής προστασίας.....	108
Γ.7.	Σκοπιμότητα και στόχοι του νέου γενικού σχεδιασμού της Μαρinas Βουλιαγμένης .	111
Δ.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΝΕΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΜΑΡΙΝΑΣ	116
Δ.1.	Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής	116
Δ.1.1.	Οριοθέτηση περιοχής Γενικού σχεδιασμού	117
Δ.2.	Υφιστάμενη κατάσταση.....	119

Δ.2.1.	Υφιστάμενη οργάνωση θαλάσσιας ζώνης	120
Δ.2.2.	Υφιστάμενη οργάνωση χερσαίας ζώνης.....	122
Δ.2.3.	Υφιστάμενη Κίνηση μαρίνας.....	125
Δ.3.	Αναλυτική περιγραφή γενικού σχεδιασμού.....	128
Δ.3.1	Θαλάσσια Ζώνη	129
Δ.3.1.1.	Αναβάθμιση της οργάνωσης της θαλάσσιας ζώνης	129
Δ.3.1.2.	Χρήσεις εντός θαλάσσιας ζώνης	135
Δ.3.2	Χερσαία Ζώνη.....	136
Δ.3.2.1.	Κύρια στοιχεία χωρικής ανάπτυξης χερσαίας ζώνης	136
Δ.3.2.2.	Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης.....	137
Δ.3.2.3.	Χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης ανά τομέα χερσαίας ζώνης..	138
Δ.3.2.4.	Χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης Μαρίνας Βουλιαγμένης	142
Δ.3.2.5.	Πρόσβαση και είσοδος, οδική κυκλοφορία στη μαρίνα - Περίφραξη	145
Δ.3.2.6.	Χώροι πρασίνου.....	147
Ε.	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ	148
E.1.	Γενικά – Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο χωροταξικής ανάπτυξης Μαρίνας Βουλιαγμένης	148
E.2.	Εναλλακτικές δυνατότητες	154
E.2.1.	Μηδενική λύση.....	154
E.2.2.	Εναλλακτική δυνατότητα 1	155
E.2.3.	Εναλλακτική δυνατότητα 2	156
E.3.	Αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων.....	161
E.3.1.	Κριτήρια επιλογής εναλλακτικών δυνατοτήτων	161
E.3.2.	Συγκριτική αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων.....	163
E.3.3.	Περιβαλλοντική αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων	166
ΣΤ.	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	174
ΣΤ.1.	Υποδομές σχετιζόμενες με τον χαρακτήρα της υπό εξέταση ανάπτυξης	174
ΣΤ.1.1.	Υφιστάμενη οργάνωση του παραλιακού μετώπου	174
ΣΤ.1.2.	Υφιστάμενες υποδομές εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής.....	175
ΣΤ.1.3.	Δίκτυα μεταφορών.....	175
ΣΤ.1.3.1	Σύστημα μεταφορών στην Αττική	175
ΣΤ.1.3.2.	Συνδέσεις της περιοχής μελέτης με το σύστημα μεταφορών	179
ΣΤ.1.4.	Διαχείριση αποβλήτων	181
ΣΤ.2.	Σχέση Μαρίνας – Δημοτικής Ενότητας Βουλιαγμένης	184
ΣΤ.2.1	Θεσμοθετημένες ρυθμίσεις	184
ΣΤ.2.2.	Υφιστάμενες χρήσεις γης και οικονομικές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή μελέτης	188

ΣΤ.3. Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά	193
ΣΤ.3.1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά	193
ΣΤ.3.2. Απασχόληση ευρύτερης περιοχής	194
ΣΤ.3.3. Τομείς οικονομικής δραστηριότητας Δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης ...	198
ΣΤ.3.4. Τουριστική Κίνηση Ευρύτερης Περιοχής	199
ΣΤ.3.5. Βέλτιστες επιχειρηματικές πρακτικές στο χώρο των mega-yacht μαρινών.....	202
ΣΤ.4. Φυσικό περιβάλλον.....	203
ΣΤ.4.1 Γεωμορφολογικά και γεωλογικά χαρακτηριστικά	203
ΣΤ.4.1.1. Μορφολογία ακτών και θαλάσσιου πυθμένα	205
ΣΤ.4.1.2. Τεκτονικά στοιχεία.....	208
ΣΤ.4.2. Ύδατα	209
ΣΤ.4.2.1 Σχέδιο διαχείρισης.....	209
ΣΤ.4.2.2 Επιφανειακά ύδατα.....	212
ΣΤ.4.2.3 Υπόγεια ύδατα.....	215
ΣΤ.4.3. Κλιματικά Χαρακτηριστικά	216
ΣΤ.4.3.1. Ανεμολογικά στοιχεία	216
ΣΤ.4.3.2. Βιοκλίμα	217
ΣΤ.4.4. Κυματικές συνθήκες – Ωκεανογραφικά χαρακτηριστικά – Ακτομηχανικά φαινόμενα	220
ΣΤ.4.4.1. Κυματικές συνθήκες	220
ΣΤ.4.4.2. Ωκεανογραφικά χαρακτηριστικά (Θαλάσσια ρεύματα – Παλίρροια)	223
ΣΤ.4.4.3. Δίαιτα ακτών - Ακτομηχανικά φαινόμενα	224
ΣΤ.4.5. Οικοσυστήματα – Χλωρίδα και πανίδα	224
ΣΤ.4.6. Δίκτυα κοινωνικών παροχών	233
ΣΤ.4.7. Τοπίο	233
ΣΤ.4.8. Πολιτιστική και αρχαιολογική κληρονομιά	234
ΣΤ.4.9. Προστατευόμενες περιοχές	236
Ζ. ΕΚΤΙΜΗΣΗ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	238
Ζ.1. Γενικά	238
Ζ.2. Εκτίμηση και αξιολόγηση επιπτώσεων σχεδίου	238
Ζ.3. Προτάσεις / κατευθύνσεις / μέτρα	257
Ζ.4. Σύστημα Παρακολούθησης.....	266
Η. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ.....	269
Θ. ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ Σ.Μ.Π.Ε.....	273
Ι. ΒΑΣΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ	274

Κ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	275
Λ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	279

ΣΧΕΔΙΟ

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

Λίστα Ακρωνυμίων- Συντομογραφιών

Α.Ε.Π.	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
Α.Η.Η.Ε.	Απόβλητα Ηλεκτρικού και Ηλεκτρονικού Εξοπλισμού
Α.Μ.Κ.	Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας
Α.Π./ αριθ. πρωτ.	Αριθμός Πρωτοκόλλου
Α.Σ.Α.	Αστικά Στερεά Απόβλητα
Γ.Π.Σ.	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.	Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
Γ.Υ.Σ.	Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού
Δ.Ε.	Δημοτική Ενότητα/ Διαχειριστική Ενότητα
Δ.Ε.Η.	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
Ε.Α.Κ.	Ελληνικός Αντισεισμικός Κανονισμός
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Ε.Λ.	Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων
Ε.Ζ.Δ.	Ειδική Ζώνη Διατήρησης
ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε.	Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών
ΕΛ.ΣΤΑΤ.	Ελληνική Στατιστική Αρχή
Ε.Μ.Υ.	Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία
Ε.Κ.Α.	Ευρωπαϊκός Κατάλογος Αποβλήτων
Ε.Ο.Α.	Ειδική Οικολογική Αξιολόγηση
Ε.Π.	Ειδικό Πλαίσιο
Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α.	Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
Ε.Σ.Δ.Α.	Εθνικός Σχεδιασμός Διαχείρισης Αποβλήτων
Ζ.Ο.Ε.	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
ΙΝ.ΑΛ.Ε.	Ινστιτούτο Αλιευτικής Έρευνας
Ι.Γ.Μ.Ε.	Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών
Κ.Α.Ε.Δ.Ι.Σ.Π.	Κέντρο Ανακύκλωσης, Εκπαίδευσης, Διαλογής στην Πηγή
Κ.Δ.Α.Υ.	Κέντρο Διαλογής Ανακυκλώσιμων Υλικών
Κ.Υ.Α	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Λ.Α.Π.	Λεκάνη Απορροής Ποταμών
Μ.Ε.Α.	Μονάδα Επεξεργασίας Αποβλήτων
Μ.Π.Ε.	Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
Ο.Ρ.Σ.Α.	Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας
Π.Α.Π.	Περιοχές Αιολικής Προτεραιότητας
Π.Α.Υ.	Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών
Π.Δ.Π.	Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον
Π.Ε.	Περιφερειακή Ενότητα
ΠΕ.Σ.Δ.Α.	Περιφερειακός Σχεδιασμός Διαχείρισης Αποβλήτων
Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.	Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου

	Ανάπτυξης
Σ.Μ.Α.	Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων
Σ.Μ.Α.Υ.	Σταθμός Μεταφόρτωσης Ανακυκλώσιμων Υλικών
ΣτΕ	Συμβούλιο της Επικρατείας
Σ.Μ.Π.Ε.	Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.	Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης
Υ.Α.	Υπουργική Απόφαση
Υ.Δ.	Υδατικό Διαμέρισμα
υπ' αριθ. πρωτ.	υπ' αριθμόν πρωτοκόλλου
ΥΠ.Α.Α.Τ.	Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
Υ.Σ.	Υδατικό Σύστημα
Υ.Υ.	Υδρογραφική Υπηρεσία
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης
Φο.Δ.Σ.Α.	Φορέας Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων
Χ.Α.Δ.Α.	Χώρων Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Απορριμμάτων
Χ.Υ.Τ.	Χώρος Υγειονομικής Ταφής
Χ.Υ.Τ.Α.	Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων
Χ.Υ.Τ.Υ.	Χώρο Υγειονομικής Ταφής Υπολειμμάτων
Ε.Ε.Α.	European Environmental Agency
SAC	Special Area of Conservation
SCI	Sites of Community Importance
SPA	Special Protection Area

A. ΕΚΤΕΝΗΣ ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

A.1. Γενικά Στοιχεία

Η παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) αφορά στο νέο γενικό σχεδιασμό της Μαρίνας Βουλιαγμένης, η οποία βρίσκεται επί της νοτιοανατολικής ακτής της χερσονήσου του Λαιμού Βουλιαγμένης, στο παράκτιο μέτωπο της Αττικής.

Η χρήση και εκμετάλλευση της Μαρίνας Βουλιαγμένης έχει εκμισθωθεί στην Α.Ε.Α.Σ. «ΑΣΤΗΡ ΜΑΡΙΝΑ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ Α.Ε. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ», εγγυήτρια της οποίας είναι η ΑΣΤΗΡ ΠΑΛΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ Α.Ξ.Ε., μετά από σχετικό πλειοδοτικό διαγωνισμό που διενήργησε η Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα (ΕΤΑ) Α.Ε. Η σχετική σύμβαση παραχώρησης υπεγράφη με την ΕΤΑΔ στις 31.10.2012.

Το Υπουργείο Τουρισμού ενεργεί ως Αρχή Σχεδιασμού βάσει των διατάξεων του ν. 2160/1993.

Ο νέος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης αποσκοπεί στην συνολική αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών του τουριστικού λιμένα, έτσι ώστε αυτός να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής. Συγκεκριμένα, ο σχεδιασμός προβλέπει την πλήρη αξιοποίηση της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας, καθώς και την βέλτιστη ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της, με στόχο την διαμόρφωση μίας μαρίνας υψηλών προδιαγραφών και κορυφαίας ποιότητας και αισθητικής σύμφωνα με τα πλέον προηγμένα διεθνή πρότυπα, προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος. Ειδικότερα, στη θαλάσσια ζώνη προβλέπεται η διαμόρφωση μίας άρτια οργανωμένης λιμενολεκάνης με σύγχρονες παροχές προκειμένου να εξυπηρετήσει τον άνετο και ασφαλή ελλιμενισμό μεγάλων πολυτελών σκαφών. Στη χερσαία ζώνη, προβλέπεται η υλοποίηση υποδομών κατάλληλης κλίμακας και υψηλού επιπέδου, για την άρτια εξυπηρέτηση των επισκεπτών στα σκάφη αλλά και των επισκεπτών της μαρίνας γενικότερα.

Ταυτόχρονα ο νέος αυτός σχεδιασμός εντάσσεται σε μια ολοκληρωμένη ανάπτυξη που περιλαμβάνει μία παγκόσμιας εμβέλειας μαρίνα-προορισμό σε συνέργεια με το κορυφαίο κλάσης ξενοδοχειακό συγκρότημα του Αστέρ Βουλιαγμένης. Στόχος της ολοκληρωμένης αυτής ανάπτυξης είναι η δημιουργία ενός μοναδικού πόλου τουρισμού και αναψυχής, αντάξιου μίας εξαιρετικής μητροπολιτικής ριβιέρας, όπως η Αθηναϊκή, ικανού να προσελκύσει τους κορυφαίους επισκέπτες σε διεθνές επίπεδο.

A.2. Στόχος Γενικού σχεδιασμού Μαρίνας Βουλιαγμένης

Η περιοχή της Βουλιαγμένης και ιδιαιτέρα οι υποδομές της χερσονήσου του Λαιμού Βουλιαγμένης αποτελούν έναν από τους πλέον δημοφιλείς υψηλού επιπέδου προορισμούς της Αττικής, αλλά και της Ελλάδας. Οι υποδομές του Αστέρα Βουλιαγμένης αποτελούν ήδη από τη δεκαετία του '60 το κόσμημα της Αθηναϊκής Ριβιέρας και προσελκύουν συστηματικά σημαντικό αριθμό υψηλού επιπέδου και μεγάλης οικονομικής επιφάνειας τουρισμό.

Η Μαρίνα Βουλιαγμένης αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα των τουριστικών αυτών υποδομών της χερσονήσου του Λαιμού. Κατασκευάστηκε τη δεκαετία του '60 για την εξυπηρέτηση των θαλαμηγών της εποχής που προσέγγιζαν στην Αθηναϊκή Ριβιέρα, ενώ μέχρι και σήμερα προσελκύει πολυτελή σκάφη αναψυχής που ελλιμενίζονται μόνιμα ή διέρχονται από την περιοχή. Εντούτοις, οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις της μαρίνας ανταποκρίνονται στα λειτουργικά δεδομένα μίας άλλης εποχής, ενώ αδυνατούν να ικανοποιήσουν τις σημερινές ανάγκες της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού με πολυτελή σκάφη αναψυχής, όχι μόνο ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες αλλά και ως προς το μέγεθος των σκαφών που δύνανται να εισπλεύσουν σε αυτή.

Είναι προφανής λοιπόν η ανάγκη εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης των λιμενικών και χερσαίων υποδομών της μαρίνας έτσι ώστε αυτή να ανταποκρίνεται στα σύγχρονα πρότυπα και κατ' επέκταση να είναι αντίστοιχη μίας μητροπολιτικής ριβιέρας, όπως η αθηναϊκή. Στα πλαίσια άλλωστε αυτά, η μαρίνα καλείται να συμβαδίζει με τη δρομολογημένη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των λοιπών τουριστικών υποδομών της χερσονήσου του Λαιμού και ειδικότερα με τη δημιουργία ενός παγκόσμιου επιπέδου πολυτελείας σύγχρονου θέρετρου στον Αστέρα Βουλιαγμένης.

Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης αποσκοπεί ακριβώς σε αυτή την αναβίωση των υποδομών της Αθηναϊκής Ριβιέρας με την προσέλκυση και εξυπηρέτηση υψηλού επιπέδου τουρισμού στα πλαίσια μίας βιώσιμης ανάπτυξης. Στην κατεύθυνση αυτή, ο παρών γενικός σχεδιασμός καλείται να ικανοποιήσει τους ακόλουθους στόχους:

- Εκσυγχρονισμός της μαρίνας και των παρεχόμενων σε αυτή υπηρεσιών

Βασικός στόχος της προτεινόμενης ανάπτυξης της μαρίνας είναι η δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών μεγάλου μεγέθους και η παροχή ενός πλήρους φάσματος υπηρεσιών στα πολυτελή αυτά σκάφη, έτσι ώστε η μαρίνα να ανταποκριθεί στις τάσεις της αγοράς για περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού όλο και μεγαλύτερου μεγέθους σκαφών (mega-yacht) σε σύγχρονες υποδομές.

Στα πλαίσια αυτά απαιτείται η αναδιάταξη της λιμενολεκάνης και της θαλάσσιας εισόδου της μαρίνας έτσι ώστε να μπορούν να προσεγγίσουν σε αυτή μεγάλα σκάφη, δεδομένου ότι σήμερα η μαρίνα δύναται να εξυπηρετήσει σκάφη μόνο έως 50m. Επίσης, απαιτείται η αποκατάσταση των λειτουργικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα η μαρίνα (ανεπαρκής υφιστάμενη θωράκιση του προσήνεμου μώλου, απουσία σταθμού ανεφοδιασμού καυσίμων) και ο εκσυγχρονισμός των ηλεκτρομηχανολογικών δικτύων παροχών στα σκάφη.

Επιπροσθέτως, επιβάλλεται η ριζική αναδιάταξη και αναβάθμιση των χερσαίων υποδομών της μαρίνας, έτσι ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των χρηστών της μαρίνας (ιδιοκτητών και επιβαινόντων στα σκάφη). Οι υφιστάμενες χερσαίες υποδομές της μαρίνας, πέραν της παλαιότητάς τους παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις αδυνατώντας να προσφέρουν ακόμη και τις βασικές υπηρεσίες που οφείλει να παρέχει μία μαρίνα (ασφαλή συλλογή βιολογικών και πετρελαιοειδών-ελαιωδών καταλοίπων, καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης, επαρκείς χώρους υγιεινής, επαρκείς αποθηκευτικούς χώρους κλπ.).

- Ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης της μαρίνας - Διαμόρφωση ενός πόλου τουρισμού και αναψυχής

Η αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας 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 (με εξαίρεση το εστιατόριο Mooring's).

Η οικονομική βιωσιμότητα μιας μαρίνας στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην απόδοση των χερσαίων λειτουργιών (εμπορικές δραστηριότητες, υπηρεσίες εστίασης και αναψυχής κλπ.). Οι διεθνείς επιτυχημένες πρακτικές στο χώρο των μαρινών μάλιστα αποδεικνύουν ότι σε πολλές περιπτώσεις η συνεισφορά των υπηρεσιών της χερσαίας ζώνης υπερτερεί σε σχέση με την εκμετάλλευση της θαλάσσιας ζώνης.

Η ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών εστίασης και αναψυχής, σε συνδυασμό με ένα ευχάριστο περιβάλλον περιπάτου, συμβάλλουν ουσιαστικά αφ' ενός στην ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των επιβαινόντων στα σκάφη (σε συμπλήρωση των βασικών παρεχόμενων υπηρεσιών, όπως οι υποδομές υγιεινής, φύλαξης, αποθήκευσης, στάθμευσης, εφοδιασμού, παροχής νερού και ρεύματος στα σκάφη κλπ.) και αφ' ετέρου στην προσέλκυση ενός ευρύτερου κοινού που δεν σχετίζεται με τα σκάφη αναψυχής, αλλά εντούτοις επιλέγει τη μαρίνα σαν ένα ιδανικό τόπο επαφής με το θαλάσσιο στοιχείο, ξεκούρασης, αναψυχής κλπ.

Ταυτόχρονα η ανάπτυξη αυτή της χερσαίας ζώνης, συμβάλλει στη διαμόρφωση ενός πόλου τουρισμού και αναψυχής που συνάδει απόλυτα με τους διακηρυγμένους και θεσμοθετημένους στόχους σε σχέση με την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου μετώπου της πρωτεύουσας και τη συνεισφορά του στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

- Διατήρηση και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου - Αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης της μαρίνας

Ιδιαίτερα σημαντικό πλεονέκτημα της Αθηναϊκής Ριβιέρας, και ιδιαίτερα της περιοχής του Λαιμού, είναι το εξαιρετικής ομορφιάς παράκτιο αττικό τοπίο. Συνεπώς, η ενσωμάτωση της διατήρησης και ανάδειξης του τοπίου στην προτεινόμενη ανάπτυξη, εκτός από τη μεγάλη σημασία που έχει για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, συμβάλλει καθοριστικά και στην υψηλή ποιότητα του παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος.

Έχει άλλωστε επιβεβαιωθεί από διεθνή παραδείγματα¹, αλλά και από παραδείγματα στον Ελλαδικό χώρο (με χαρακτηριστικότερο τις Κυκλάδες), ότι η υποβάθμιση της ποιότητας του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος επιδρά αρνητικά στην ποιότητα του τουριστικού προϊόντος και κατ' επέκταση στην ποιότητα και το επίπεδο των τουριστών, καθώς και το οικονομικό αποτέλεσμα. Αλλά και αντιστρόφως, η αυξημένη τουριστική πίεση χαμηλού επιπέδου υποβαθμίζει την ποιότητα του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Στα πλαίσια αυτά επιβάλλεται και η αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης, που σήμερα, λόγω της παλαιότητας των υποδομών της και της άναρχης - μεταγενέστερα του αρχικού σχεδιασμού και της κατασκευής της- χωροθέτησης και κατασκευής υποδομών, παρουσιάζει σε πολλά σημεία της εικόνα υποβάθμισης.

¹ LOCAL AGENDA 21, Calvià, Mallorca

Παράλληλα η σημερινή αισθητική της χερσαίας ζώνης της μαρίνας δεν συνάδει με τη σχεδιαζόμενη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των λοιπών τουριστικών υποδομών της χερσονήσου του Λαιμού.

Η διατήρηση και ανάδειξη του φυσικού τοπίου σε συνδυασμό με την αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης είναι συνεπώς μεγάλης σημασίας σε πολλαπλά επίπεδα, σχετιζόμενα με την ίδια τη μαρίνα, το ευρύτερο περιβάλλον, αλλά και γενικότερα την τουριστική ανάπτυξη της Χώρας.

- Συμβατότητα με τους γενικούς άξονες και στόχους του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου

Η ικανοποίηση των κατευθύνσεων του ευρύτερου πλαισίου εθνικού χωρικού σχεδιασμού και 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 φυσικές εκτάσεις 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 σχεδιασμού 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.

A.3. Περιγραφή Γενικού σχεδιασμού Μαρίνας Βουλιαγμένης και Εναλλακτικών δυνατοτήτων

A.3.1 Περιγραφή Γενικού σχεδιασμού

Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης προβλέπει τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους (mega-yachts). Με την παρούσα επαναχωροθέτηση, η συνολική επιφάνεια της θαλάσσιας ζώνης της Μαρίνας Βουλιαγμένης ανέρχεται σε 110 στρέμματα περίπου και περιλαμβάνει το θαλάσσιο χώρο (λιμενολεκάνη) που θα διαμορφωθεί πλήρως στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης για τον ελλιμενισμό των σκαφών αναψυχής. Η λιμενολεκάνη οριοθετείται από το μέτωπο όπισθεν του οποίου διαμορφώνεται η χερσαία ζώνη επί επιχώσεων, τον

προσήμερο και τον υπήμερο μώλο. Η είσοδος σε αυτή θα γίνεται όπως και σήμερα από τα βόρεια.

Η χερσαία ζώνη της μαρίνας, συνολικής επιφάνειας 52 στρεμμάτων περίπου σύμφωνα με την παρούσα επαναχωροθέτηση, εκτείνεται μεταξύ της οδού Απόλλωνος στα δυτικά, της Ζώνης ΙΑ αποκατάστασης φυσικού τοπίου του Ε.Σ.Χ.Α.Δ.Α. «Αστέρα Βουλιαγμένης» στα νότια και έκτασης φυσικού πρασίνου στα βόρεια. Η οδική πρόσβαση και η πρόσβαση πεζών στη χερσαία ζώνη θα γίνεται από τις υφιστάμενες δύο εισόδους (μία στο βόρειο και μία στο νότιο άκρο της), μέσω της οδού Απόλλωνος, ενώ προβλέπεται και η δυνατότητα υπόγειας σύνδεσης αποκλειστικά για πεζούς και ελαφρά οχήματα (golf carts) απευθείας μέσω των τουριστικών υποδομών του παρακείμενου Ε.Σ.Χ.Α.Δ.Α. «Αστέρα Βουλιαγμένης».

Με την προβλεπόμενη αναδιάταξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, διακρίνονται σε αυτή τρεις (3) τομείς χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Οι δύο εξ αυτών των τομέων αφορούν σε εκτάσεις φυσικής βλάστησης που διατηρούνται ουσιαστικά ως έχουν, με την πρόβλεψη εντός αυτών να αποκατασταθεί και να συντηρηθεί το φυσικό τοπίο. Στον τρίτο τομέα προβλέπεται το σύνολο της μέγιστης επιτρεπόμενης εκμετάλλευσης της μαρίνας, που ανέρχεται σε 4.800 m² και περιλαμβάνει χρήσεις σχετικές με τη λειτουργία και διοίκηση της μαρίνας (όπως κτίριο διοίκησης, πύργο ελέγχου, εντευκτήριο μελών, χώρους υγιεινής, κατάστημα ναυτιλιακών ειδών, αποθηκευτικούς χώρους και άλλους βοηθητικούς χώρους κλπ.), χρήσεις αναψυχής και εστίασης, καθώς και εμπορικές χρήσεις (όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, χώρους περιπάτου κλπ.). Επίσης, προβλέπονται χρήσεις ναυταθλητισμού (που αφορούν σε υποδομές για την εξυπηρέτηση και ανάπτυξη του ναυταθλητισμού όπως υπόστεγο φύλαξης μικρών αθλητικών σκαφών, αποδυτήρια, χώρος διδασκαλίας, υπαίθριος χώρος παραμονής και προετοιμασίας των αθλητικών σκαφών κλπ.). Στη χερσαία ζώνη της μαρίνας περιλαμβάνονται ακόμη εσωτερικό οδικό δίκτυο, διαμορφωμένες υπαίθριες εγκαταστάσεις, πεζοδρόμοι, χώροι στάθμευσης και χώροι αστικού πρασίνου.

Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης, στα πλαίσια της επαναχωροθέτησης της, παρουσιάζεται στο συνημμένο Σχέδιο 378-A-2.

Όπως προαναφέρθηκε, η χερσαία και κατ' αντιστοιχία θαλάσσια ζώνη της Μαρίνας Βουλιαγμένης εκτείνεται σε σημαντικό μήκος θαλασσίου μετώπου. Εντούτοις, οι υποδομές που αφορούν στη μαρίνα και τη δραστηριότητα αυτής περιορίζονται σε κεντρικό τμήμα αυτής της περιοχής. Προς τα νότια, η χερσαία ζώνη της μαρίνας παραμένει ανεκμετάλλευτη, διατηρώντας το φυσικό της χαρακτήρα. Στο βόρειο τμήμα

της μαρίνας, η χερσαία ζώνη της επίσης παραμένει ουσιαστικά ανεκμετάλλευτη, διατηρώντας το φυσικό της χαρακτήρα.

A.3.2. Εναλλακτικές δυνατότητες

Μηδενική λύση

Η μηδενική λύση αφορά στη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης όσον αφορά στις υποδομές και τη λειτουργία της Μαρίνας Βουλιαγμένης και κατ' επέκταση στη συνέχιση της εν λόγω δραστηριότητας 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 μελλοντική εξέλιξη της Μαρίνας Βουλιαγμένης, εφ' όσον διατηρηθεί η σημερινή κατάσταση των υποδομών και της λειτουργίας της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης της, η οποία αντιστοιχεί στα δεδομένα μίας άλλης εποχής (βλ. παράγραφο Δ.2). Στα πλαίσια αυτά δεδομένη είναι η αδυναμία προσφοράς υπηρεσιών υψηλού επιπέδου στα μεγάλα πολυτελή σκάφη (mega-yacht) και στους επιβαίνοντες σε αυτά, καθώς και η αδυναμία δημιουργίας ενός σύγχρονου παράκτιου πόλου τουρισμού και αναψυχής όπως είναι διεθνώς η τάση στους τουριστικούς λιμένες.

Ειδικότερα, στη μηδενική λύση, λόγω των πεπαλαιωμένων και ανεπαρκών για τα σύγχρονα δεδομένα υποδομών της χερσαίας ζώνης (κτίρια, λοιπές εγκαταστάσεις, χώροι στάθμευσης κλπ.), αλλά και της ξεπερασμένης χωρικής οργάνωσης, η Μαρίνα Βουλιαγμένης αδυνατεί να καλύψει τις ανάγκες μίας σύγχρονης μαρίνας και να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις των ιδιοκτητών και επιβαινόντων σε πολυτελείς θαλαμηγούς (mega-yacht). Επιπροσθέτως, στη μηδενική λύση, η χερσαία ζώνη της μαρίνας αδυνατεί να υποστηρίξει δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής που θα προσελκύσουν υψηλού επιπέδου επισκέπτες.

Ακόμη, λόγω της ανεπάρκειας και της παλαιότητας των λιμενικών υποδομών, της περιορισμένης δυναμικότητας, καθώς και του περιορισμού στο μέγεθος των σκαφών /θαλαμηγών που δύνανται να εισπλεύσουν σε αυτή, η μαρίνα αδυνατεί να ανταποκριθεί στις τάσεις της αγοράς για περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού όλο και μεγαλύτερου μεγέθους σκαφών (mega-yacht) σε σύγχρονες υποδομές (βλ. παράγραφο Γ.1).

Συνολικά, στη μηδενική λύση, η Μαρίνα Βουλιαγμένης καθίσταται ουσιαστικά μη ανταγωνιστική, καθώς αδυνατεί να ανταποκριθεί στις τάσεις της αγοράς στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού και επομένως σταδιακά μεταπίπτει σε μία μη βιώσιμη

επιχείρηση, γεγονός που ενδέχεται εντέλει να οδηγήσει στην πλήρη παρακμή και εγκατάλειψή της. Επιπροσθέτως, πέραν της οικονομικής αυτής διάστασης που αφορά στην ίδια την υφιστάμενη δραστηριότητα, η εξέλιξη που προμηνύει η μηδενική λύση έχει και σημαντικό αρνητικό πρόσημο για την ευρύτερη περιοχή και τον τουρισμό, καθώς συνεπάγεται οικονομική ζημιά, απώλεια θέσεων εργασίας και πιθανότατα υποβάθμιση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Είναι σαφές ότι η μηδενική λύση σε καμία περίπτωση δεν υπηρετεί τη βιώσιμη αειφόρο ανάπτυξη, τόσο στη βάση κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων όσο και στη βάση αμιγώς φυσικών-οικολογικών παραμέτρων. Περαιτέρω, η διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης στη μαρίνα δεν ανταποκρίνεται στο πρότυπο μίας εξαιρετικής ομορφιάς μητροπολιτικής ριβιέρας, όπως η αθηναϊκή. Αντίθετα, η μηδενική λύση θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στη συνολική εικόνα του παράκτιου μετώπου της Αττικής, τμήμα του οποίου αποτελεί η χερσόνησος του Λαιμού. Τέλος, η υφιστάμενη κατάσταση δεν συνάδει με τη δρομολογημένη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των λοιπών τουριστικών υποδομών της χερσονήσου του Λαιμού και ειδικότερα με τη δημιουργία ενός παγκόσμιας εμβέλειας πολυτελείας θέρετρου στον Αστέρα Βουλιαγμένης (βλ. παράγραφο Γ.4).

Η προβλεπόμενη εξέλιξη της Μαρίνας Βουλιαγμένης, χωρίς την εφαρμογή του νέου γενικού σχεδιασμού, είναι ιδιαίτερα σημαντική ως πλαίσιο αναφοράς για την εκτίμηση των εναλλακτικών δυνατοτήτων ανάπτυξης.

Εναλλακτική δυνατότητα 1

Η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει αφ' ενός την αναβάθμιση των υποδομών της θαλάσσιας ζώνης με κύριο χαρακτηριστικό τη διεύρυνση της λιμενολεκάνης και της θαλάσσιας εισόδου της μαρίνας και αφ' ετέρου την ήπια ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.

Συγκεκριμένα, η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τη διάκριση των ακόλουθων τριών τομέων χρήσεων και λειτουργιών (βλ. Σχήμα Ε 3 στην ενότητα Ε.2):

- Τομέας 1: Ο τομέας αυτός αφορά σε περιοχή προστασίας και αποκατάστασης του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο από 01.03.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004). Ο τομέας περιλαμβάνει τους υποτομείς 1α και 1β.

- Τομέας 2: Ο τομέας αυτός αφορά σε περιοχή (αστικού) πρασίνου, όπου προβλέπεται η διατήρηση της υφιστάμενης φυσικής βλάστησης από πεύκα.
- Τομέας 3: Ο τομέας αυτός θα αναπτυχθεί με χρήσεις τουρισμού – αναψυχής που σχετίζονται με τη λειτουργία της μαρίνας και την εξυπηρέτηση του κοινού. Ειδικότερα, για τον τομέα αυτό η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει την ανάπτυξη της με τα ακόλουθα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά:
 - Επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων:
 1. διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας [όπως κτίρια διοίκησης, πύργο ελέγχου, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, super market, χώρους υγιεινής, γραφεία, καταστήματα (εστίασης, εμπορικής χρήσης), αποθηκευτικούς χώρους, χώρους στάθμευσης κλπ.], και
 2. χρήσεις εξυπηρέτησης και αναψυχής κοινού (όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, χώρους πρασίνου, υπαίθριους χώρους περιπάτου – αναψυχής, χώρους στάθμευσης κλπ.).
 - Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση: 4.800 τ.μ.
 - Μέγιστο ποσοστό κάλυψης επί συνολικής επιφάνειας Τομέα 3: 25%
 - Συντελεστής δόμησης επί του συνόλου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας: 0,09

Όσον αφορά στη θαλάσσια ζώνη, η εναλλακτική δυνατότητα 1 προβλέπει την αναβάθμιση των υποδομών της θαλάσσιας ζώνης με κύριο χαρακτηριστικό τη διεύρυνση της λιμενολεκάνης και της θαλάσσιας εισόδου της μαρίνας, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η εξυπηρέτηση μεγάλων σκαφών (mega-yacht), καθώς και επαρκής αριθμός θέσεων ελλιμενισμού. Στα πλαίσια αυτά, η εναλλακτική δυνατότητα 1 προβλέπει την ανακατασκευή με μετατόπιση προς τη θάλασσα των δυτικών παραλιακών κρηπιδωμάτων, καθώς και την ανακατασκευή και επέκταση του προσήνεμου μώλου με νέα διάταξη, με ταυτόχρονη καθαίρεση τμήματος των υφιστάμενων λιμενικών έργων. Περαιτέρω, στην εναλλακτική δυνατότητα 1 προβλέπεται ο ελλιμενισμός κυρίως σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους, έτσι σε συνδυασμό με την περιγραφείσα ανωτέρω βελτιστοποιημένη διάταξη των λιμενικών έργων, η μαρίνα θα είναι σε θέση να ανταποκριθεί καλύτερα στις ανάγκες της αγοράς για θέσεις ελλιμενισμού όλο και μεγαλύτερου μεγέθους σκαφών.

Εναλλακτική δυνατότητα 2

Η εναλλακτική δυνατότητα 2 εξετάζει αφ' ενός την αναβάθμιση των υποδομών της θαλάσσιας ζώνης με κύριο χαρακτηριστικό τη διεύρυνση της λιμενολεκάνης και της

θαλάσσιας εισόδου της μαρίνας και αφ' ετέρου την εντατική ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.

Συγκεκριμένα, η εναλλακτική δυνατότητα 2 εξετάζει την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τη διάκριση των ακόλουθων τριών τομέων χρήσεων και λειτουργιών (βλ. Σχήμα Ε 3 στην ενότητα Ε.2):

- Τομέας 1: Ο τομέας αυτός αφορά σε περιοχή προστασίας και αποκατάστασης του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο από 01.03.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004). Ο τομέας περιλαμβάνει τους υποτομείς 1α και 1β.
- Τομέας 2: Ο τομέας αυτός αφορά σε περιοχή (αστικού) πρασίνου, όπου προβλέπεται η διατήρηση της υφιστάμενης φυσικής βλάστησης από πεύκα.
- Τομέας 3: Ο τομέας αυτός θα αναπτυχθεί με χρήσεις αφ' ενός τουρισμού – αναψυχής που σχετίζονται με τη λειτουργία της μαρίνας και την εξυπηρέτηση του κοινού και αφ' ετέρου κατοικίας. Ειδικότερα, για τον τομέα αυτό η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει την ανάπτυξή της με τα ακόλουθα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά:
 - Επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων:
 1. διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας (όπως κτίρια διοίκησης, πύργο ελέγχου, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, super market, χώρους υγιεινής, γραφεία, καταστήματα (εστίασης, εμπορικής χρήσης), αποθηκευτικούς χώρους, χώρους στάθμευσης κλπ.),
 2. χρήσεις εξυπηρέτησης και αναψυχής κοινού (όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, χώρους πρασίνου, υπαίθριους χώρους περιπάτου – αναψυχής, χώρους στάθμευσης κλπ.), και
 3. κατοικίας
 - Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση: 10.000 τ.μ.
 - Μέγιστο ποσοστό κάλυψης επί συνολικής επιφάνειας Τομέα 3: 40%
 - Συντελεστής δόμησης επί του συνόλου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας: 0,19

Επισημαίνεται ότι στην εναλλακτική δυνατότητα 2, με την προτεινόμενη ανάπτυξη της χρήσης κατοικίας στον Τομέα 3, διπλασιάζεται το μέγιστο ποσοστό κάλυψης επί της συνολικής επιφάνειας του Τομέα 3, με συνέπεια να περιορίζονται σημαντικά οι χώροι πρασίνου καθώς και οι ελεύθεροι χώροι αναψυχής και περιπάτου.

Όσον αφορά στη θαλάσσια ζώνη, η εναλλακτική δυνατότητα 2 προβλέπει, όπως και στην εναλλακτική δυνατότητα 1, την αναβάθμιση των υποδομών της θαλάσσιας ζώνης με κύριο χαρακτηριστικό τη διεύρυνση της λιμενολεκάνης και της θαλάσσιας εισόδου της μαρίνας, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η εξυπηρέτηση μεγάλων σκαφών (mega-yacht), καθώς και επαρκής αριθμός θέσεων ελλιμενισμού. Στα πλαίσια αυτά, η εναλλακτική δυνατότητα 2 όπως και η εναλλακτική δυνατότητα 1 προβλέπει την ανακατασκευή με μετατόπιση προς τη θάλασσα των δυτικών παραλιακών κρηπιδωμάτων, καθώς και την ανακατασκευή και επέκταση του προσήνεμου μώλου με νέα διάταξη, με ταυτόχρονη καθαίρεση τμήματος των υφιστάμενων λιμενικών έργων.

Στον πίνακα που ακολουθεί γίνεται συγκριτική παρουσίαση των εναλλακτικών δυνατοτήτων 1 και 2, καθώς και της μηδενικής λύσης. Από τα στοιχεία του πίνακα αυτού είναι προφανές ότι η εναλλακτική δυνατότητα 2 αφορά σε μεγαλύτερης κλίμακας χερσαία ανάπτυξη από ότι η δυνατότητα 1. Επίσης, η δυνατότητα 2 αφορά και σε χρήσεις 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. Και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες 1 και 2 αφορούν σε μεγαλύτερης κλίμακας χερσαία ανάπτυξη από ότι η μηδενική, καθώς και στην εξυπηρέτηση κυρίως μεγάλων σκαφών σε αντίθεση με την μηδενική όπου εξυπηρετούνται και μικρά σκάφη.

Συγκριτική παρουσίαση εναλλακτικών δυνατοτήτων ανάπτυξης Μαρίνας Βουλιαγμένης, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης.

	Μηδενική λύση	Εναλλακτική δυνατότητα 1	Εναλλακτική δυνατότητα 2
Τομείς χρήσεων και λειτουργιών χερσαίας ζώνης	<ul style="list-style-type: none"> Ζώνη 1α του από 01.03.2004 Π.Δ.: προστασία και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας Ζώνες 6δ και 2δ του από 01.03.2004 Π.Δ.: Μαρίνα Βουλιαγμένης 	<ul style="list-style-type: none"> Τομέας 1: προστασία και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας Τομέας 2: (αστικό) πράσινο Τομέας 3: Τουρισμός - αναψυχή 	<ul style="list-style-type: none"> Τομέας 1: προστασία και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας Τομέας 2: (αστικό) πράσινο Τομέας 3: Τουρισμός – αναψυχή και κατοικία
Επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων	<ul style="list-style-type: none"> χερσαίες εγκαταστάσεις υποστήριξης, όπως γραφείο διοίκησης, λιμενικό φυλάκιο, αναψυκτήριο – εστιατόριο, χώροι υγιεινής και υπαίθριοι χώροι στάθμευσης 	<ul style="list-style-type: none"> Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας Χρήσεις εξυπηρέτησης και αναψυχής κοινού 	<ul style="list-style-type: none"> Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας Χρήσεις εξυπηρέτησης και αναψυχής κοινού Κατοικία
Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση	1.328,46 τ.μ.	4.800 τ.μ.	10.000 τ.μ.
Μέγιστο ποσοστό κάλυψης επί της επιφάνειας του Τομέα 3	~6%*	25%	40%
Συντελεστής δόμησης επί του συνόλου της χερσαίας	0,03**	0,09	0,19

ζώνης της μαρίνας			
Θαλάσσια ζώνη	<ul style="list-style-type: none"> Διατήρηση των λιμενικών έργων και της διάταξης της λιμενολεκάνης ως έχουν σήμερα. Ελλιμενισμός σκαφών αναψυχής μεγέθους από 10m έως 50m μήκος 	<ul style="list-style-type: none"> Βελτιστοποίηση της γεωμετρίας της λιμενολεκάνης και διαπλάτυνση της θαλάσσιας εισόδου της. Ελλιμενισμός κυρίως σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους (mega-yachts) 	<ul style="list-style-type: none"> Βελτιστοποίηση της γεωμετρίας της λιμενολεκάνης και διαπλάτυνση της θαλάσσιας εισόδου της. Ελλιμενισμός κυρίως σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους (mega-yachts)

* Επιδιώκοντας τη συγκρισιμότητα των μεγεθών μεταξύ των εξετασθεισών εναλλακτικών, στην περίπτωση της μηδενικής λύσης, το μέγιστο ποσοστό κάλυψης εκτιμάται επί των ορίων του Τομέα 3 στην υφιστάμενη κατάσταση (χωρίς δηλαδή την μετατόπιση προς τη θάλασσα των δυτικών παραλιακών κρητιδωμάτων και με τον προσήνεμο και υπήνεμο μύλο στην υφιστάμενη κατάσταση).

** Στην περίπτωση της μηδενικής λύσης, ο συντελεστής δόμησης υπολογίζεται επί της σημερινής έκτασης της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.

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

Από τεχνικοοικονομικής άποψης η εναλλακτική δυνατότητα 2 χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερο μέγεθος κόστος υλοποίησης σε σχέση με τη δυνατότητα 1, λόγω της σαφώς μεγαλύτερης κλίμακας της ανάπτυξης (η δόμηση στη δυνατότητα 2 ανέρχεται 10.000 τ.μ. σε αντίθεση με αυτή των 4.800 τ.μ. στη δυνατότητα 1, ενώ και στις δύο δυνατότητες απαιτούνται ίδιας κλίμακας λιμενικά έργα), 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, σε αντίθεση με τη μηδενική λύση που η οικονομική της απόδοση είναι κατά πολύ χαμηλότερη. Εντούτοις, η εναλλακτική δυνατότητα 2 ενδέχεται να έχει πιο υψηλή οικονομική απόδοση λόγω των κατοικιών σε μία υψηλής αξίας τοποθεσία της Αττικής.

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 και του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (Ρ.Σ.Α.). Ειδικά σε ότι αφορά στο νέο Ρ.Σ.Α., η εναλλακτική δυνατότητα 1 ικανοποιεί σε μεγαλύτερο βαθμό από την δυνατότητα 2 τις κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α. για προσέλκυση θαλάσσιου τουρισμού υψηλού επιπέδου και ταυτόχρονα διατήρηση και ανάδειξη του

υπάρχοντος φυσικού κεφαλαίου, δεδομένου ότι στο χερσαίο χώρο η δυνατότητα 1 αφορά σε μικρότερης έντασης ανάπτυξη από ότι η δυνατότητα 2. Σε αντίθεση, η μηδενική λύση όχι μόνο δεν υποστηρίζει τους στόχους του ευρύτερου πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού, αλλά αποτελεί και εμπόδιο στην επίτευξή τους, κυρίως με την αδυναμία της, αφενός, να υποστηρίξει δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής οι οποίες θα προσελκύσουν υψηλού επιπέδου επισκέπτες, αφετέρου, να συμβάλει ουσιαστικά στην κάλυψη των αναγκών του θαλάσσιου τουρισμού με πολυτελείς θαλαμηγούς, με συνέπεια την υποβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της Αττικής και κατ' επέκταση της χώρας.

Όσον αφορά στη συμβατότητα των εναλλακτικών δυνατοτήτων με το από 1.3.2004 Π.Δ., και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες ικανοποιούν τους γενικούς στόχους που θέτει το εν λόγω Π.Δ. περί ανάδειξης και προστασίας του αττικού τοπίου και των ακτών και ανεμπόδιστης πρόσβασης του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο. Ειδικότερα, η προβλεπόμενη και από τις δύο εναλλακτικές δυνατότητες αναβάθμιση της αισθητικής των υποδομών της μαρίνας σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη συντήρηση, ανάδειξη, προστασία του περιβάλλοντος φυσικού τοπίου θα συμβάλει στην ενίσχυση και αναβάθμιση της αισθητικής του τοπίου της ευρύτερης περιοχής. Σε αντίθεση, η μηδενική λύση όχι μόνο δεν συμβάλει στην αναβάθμιση του παράκτιου τοπίου και χώρου γενικότερα, αλλά επιπροσθέτως σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν (βλ. παράγραφο Ε.2.1), σταδιακά θα οδηγήσει στην υποβάθμιση του, με αρνητικές συνέπειες για τη συνολική εικόνα του παράκτιου μετώπου της Αττικής.

Αναφορικά με τις προβλέψεις του από 1.3.2004 Π.Δ. ειδικά για την περιοχή της Μαρίνας Βουλιαγμένης (βλ. παράγραφο Ε.1), οι σχεδιαστικές επιλογές και των δύο εναλλακτικών δυνατοτήτων αποσκοπούν στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της μαρίνας έτσι ώστε αυτή να ανταποκρίνεται στις τάσεις της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού με πολυτελείς θαλαμηγούς και στη ζήτηση αυτής στην περιοχή της Αττικής, στόχος που δεν δύναται να ικανοποιηθεί με εφαρμογή των όρων και περιορισμών δόμησης του από 1.3.2004 Π.Δ. Κατά τούτο, η βιώσιμη ανάπτυξη της Μαρίνας, είτε μέσω της Εναλλακτικής 1 είτε μέσω της Εναλλακτικής 2, δεν μπορεί να επιτευχθεί με την αποκλειστική εφαρμογή των όρων και περιορισμών δόμησης του από 1.3.2004 Π.Δ. Βέβαια, στην περίπτωση της εναλλακτικής δυνατότητας 2, η προβλεπόμενη δόμηση είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από αυτή της εναλλακτικής δυνατότητας 1 και από την προβλεπόμενη στο από 1.3.2004 Π.Δ. Επίσης, στη δυνατότητα 2 η προβλεπόμενη χρήση κατοικίας δεν συνάδει με τις προβλέψεις του από 1.3.2004 Π.Δ., ενώ θα προκληθεί και αυξημένη μείωση των χώρων πρασίνου, γεγονός που αποκλίνει από τις κατευθύνσεις του από 1.3.2004 Π.Δ. Άλλωστε,

σημειώνεται ότι ακόμη και στην περίπτωση της μηδενικής λύσης, με τη διατήρηση δηλαδή της υφιστάμενης κατάστασης, η συνολική δόμηση ήδη υπερβαίνει την προβλεπόμενη από το από 1.3.2004 Π.Δ. δόμηση. Από τα ανωτέρω είναι προφανές ότι η προτεινόμενη ανάπτυξη είτε μέσω της Εναλλακτικής 1 είτε μέσω της Εναλλακτικής 2, παρά τις ανωτέρω αναγκαίες αποκλίσεις από το από 1.3.2004 Π.Δ. δεν επηρεάσει το χαρακτήρα του παράκτιου μετώπου της Αττικής, αντίθετα θα συμβάλει τοπικά στην αισθητική αναβάθμιση και ανάδειξή του.

Επιπλέον, η Εναλλακτική 1 υπερτερεί της Εναλλακτικής 2 και ως προς τη συμβατότητά τους με το από 1.3.2004 Π.Δ. Στην περίπτωση της εναλλακτικής δυνατότητας 1, η προβλεπόμενη δόμηση είναι κατά πολύ μικρότερη από αυτή της εναλλακτικής δυνατότητας 2. Επίσης, στην εναλλακτική δυνατότητα 1 δεν προβλέπεται η χρήση κατοικίας, η οποία δεν συνάδει με τις προβλέψεις του από 1.3.2004 Π.Δ. Τέλος, στην εναλλακτική 1 προβλέπονται και αυξημένοι χώροι πρασίνου σε σχέση με την εναλλακτική 2, γεγονός που συμβαδίζει με τις κατευθύνσεις του από 1.3.2004 Π.Δ.

Η εναλλακτική δυνατότητα 1 είναι σε απόλυτη ισορροπία με τις προβλέψεις για την περιοχή του ΕΣΧΑΔΑ Αστέρα Βουλιαγμένης (βλ. ενότητα Γ.4) και τη σχεδιαζόμενη σε αυτό ανάπτυξη, καθώς αφορούν σε διαφορετικές μεν αλλά συμβατές τουριστικές δραστηριότητες. Η δυνατότητα 1 προβλέπει μία ανάπτυξη που αφορά στην άρτια και υψηλού επιπέδου εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με πολυτελείς θαλαμηγούς, δραστηριότητα απολύτως συμβατή με την τουριστική ανάπτυξη υψηλού επιπέδου του Αστέρα Βουλιαγμένης που προσφέρει στην περιοχή συνολικά έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα. Αντίθετα, η εναλλακτική δυνατότητα 2, επιπροσθέτως της εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, προσβλέπει και στην οικιστική ανάπτυξη (αυξάνοντας σημαντικά και τη δόμηση), δραστηριότητα ανταγωνιστική προς τις προβλέψεις και τη σχεδιαζόμενη ανάπτυξη του Αστέρα Βουλιαγμένης. Ομοίως, η εναλλακτική δυνατότητα 2 έρχεται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του Γ.Π.Σ. Βουλιαγμένης για την ευρύτερη περιοχή της χερσονήσου του Λαιμού (βλ. παράγραφο ΣΤ.2.1), ακριβώς λόγω της οικιστικής δραστηριότητας. Αντίθετα, η δυνατότητα 1 περιορίζεται αποκλειστικά σε δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής. Η μηδενική λύση, εκτιμάται ότι έρχεται σε αντίθεση με τον χαρακτήρα που επιχειρεί να προσδώσει στην περιοχή η σχεδιαζόμενη ανάπτυξη του Αστέρα Βουλιαγμένης, ενώ είναι αναντίστοιχη του υψηλού επιπέδου της ευρύτερης περιοχής της Βουλιαγμένης.

Τέλος, οι εναλλακτικές δυνατότητες 1 και 2 ικανοποιούν τις προβλέψεις του Ν.2160/93 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Αντίθετα, η μηδενική λύση παρουσιάζει ελλείψεις ως προς τις αναγκαίες υποδομές μίας σύγχρονης μαρίνας, αποκλίνοντας από τις συνήθεις απαιτήσεις που οφείλουν να ικανοποιούνται κατά τη χωροθέτηση μαρινών στα πλαίσια της ανωτέρω νομοθεσίας.

Από περιβαλλοντική άποψη, όπως φαίνεται και από την ανάλυση που ακολουθεί (βλ. παράγραφο Ε.3.3), η εναλλακτική δυνατότητα 1 είναι σαφώς 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.3.3), η μηδενική λύση χαρακτηρίζεται από χαμηλή περιβαλλοντική επίδοση, γεγονός που σχετίζεται με την ανεπάρκεια της υφιστάμενης κατάστασης της Μαρίνας Βουλιαγμένης (σχεδιασμός που ανταποκρίνεται στα δεδομένα μίας άλλης εποχής, παλαιότητα υποδομών), καθώς και την αναδεικνυόμενη αναντιστοιχία της με το χαρακτήρα μίας μητροπολιτικής Ριβιέρας όπως η Αθηναϊκή.

Συμπερασματικά, και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες αποτελούν ρεαλιστικά πραγματοποιήσιμες προτάσεις ανάπτυξης της Μαρίνας Βουλιαγμένης με σημαντική αναπτυξιακή διάσταση και υψηλή περιβαλλοντική επίδοση. Αντίθετα, η μηδενική λύση προκαλεί υποβάθμιση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της Μαρίνας Βουλιαγμένης και καθιστά μειονεκτική την λειτουργία της εν λόγω λιμενικής υποδομής με ποικίλες και σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις για το φυσικό και κυρίως το ανθρωπογενές 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

Η Μαρίνα Βουλιαγμένης αναπτύσσεται κατά μήκος της νοτιοανατολικής ακτής της χερσονήσου του Λαιμού. Η χερσαία και κατ' αντιστοιχία θαλάσσια ζώνη της εκτείνεται σε σημαντικό μήκος θαλασσίου μετώπου. Εντούτοις, οι υποδομές που αφορούν στη μαρίνα και τη δραστηριότητα αυτής περιορίζονται σε κεντρικό τμήμα αυτής της περιοχής. Προς τα νότια, η χερσαία ζώνη της μαρίνας παραμένει ανεκμετάλλευτη, διατηρώντας το φυσικό της χαρακτήρα, ενώ προ αυτής έχει διαμορφωθεί τεχνητά παραλία η οποία φιλοξενεί μικρό αριθμό λουομένων της γύρω περιοχής. Στο βόρειο

τμήμα της μαρίνας, η χερσαία ζώνη της επίσης παραμένει ουσιαστικά ανεκμετάλλευτη, διατηρώντας το φυσικό της χαρακτήρα.

Η Μαρίνα Βουλιαγμένης κατασκευάστηκε τη δεκαετία του '60, παράλληλα με την σταδιακή ανάπτυξη του παρακείμενου ξενοδοχειακού συγκροτήματος και της πλαζ του Αστέρια Βουλιαγμένης. Η Μαρίνα Βουλιαγμένης κατασκευάστηκε για την εξυπηρέτηση των θαλαμηγών της εποχής που προσέγγιζαν στην Αθηναϊκή Ριβιέρα, ενώ μέχρι και σήμερα προσελκύει σκάφη αναψυχής που ελλιμενίζονται μόνιμα ή διέρχονται από την περιοχή.

Με βάση το σχεδιασμό της εποχής εκείνης, για την κάλυψη των αναγκών της μαρίνας σε χερσαίους χώρους έγιναν περιορισμένης έκτασης επιχώσεις επί θαλάσσιου χώρου προ της βραχύδους ακτής, γεγονός που εξηγεί το λοφώδες ανάγλυφο στο δυτικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Τα λιμενικά έργα κατασκευάστηκαν με τις τότε διαθέσιμες τεχνολογίες κατασκευής, ενώ η διάταξη τους εκμεταλλευόταν στο βαθμό του εφικτού την μορφολογία της περιοχής περιορίζοντας έτσι τις κατασκευαστικές εργασίες.

A.5 Εκτίμηση και αξιολόγηση Επιπτώσεων

Στα πλαίσια της ΣΜΠΕ, εκτιμώνται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από την εφαρμογή του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης. 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 στις 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 σχεδιασμού, σε συσχέτισμό με την «αξία -σπουδαιότητα» του περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής, όπως αυτή προκύπτει από τα φυσικά και ανθρωπογενή χαρακτηριστικά.

A.6 Κανονιστικές Διατάξεις

Γενικά:

- Αυστηρή εφαρμογή των προβλεπόμενων από την ευρωπαϊκή και εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία, όπως αυτή παρουσιάστηκε αναλυτικά στην ενότητα Γ5 και το Παράρτημα Ιβ.
- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων / συλλεγόμενων αποβλήτων από τις δραστηριότητες στη θαλάσσια αλλά και στη χερσαία ζώνη της μαρίνας. Στα πλαίσια αυτά, να καταρτιστούν και να εγκριθούν αρμοδίως κατά τη λειτουργία της μαρίνας το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης και το Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων.
- 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.
- Χωροθέτηση των επιμέρους ειδικών χρήσεων και εγκαταστάσεων (εντός του πλαισίου των προβλέψεων του γενικού σχεδιασμού) με τρόπο που να εξασφαλίζει:
 - ελαχιστοποίηση μορφολογικών οξύνσεων και βελτίωση της εικόνας του τοπίου
 - λειτουργική διασύνδεση υποδομών, δικτύων, κτιριακών συνόλων και ελεύθερων/ κοινόχρηστων χώρων
 - προσαρμογή έργων στο περιβάλλον
 - διασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο
- 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 θα αφορούν στην εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής και κυρίως mega-yacht, καθώς επίσης και ναυταθλητικών σκαφών.
- Επί των λιμενικών έργων της μαρίνας (εφ' όσον διαμορφωθεί η σχετική υποδομή) θα είναι δυνατή η προσέγγιση ελικοπτήρου.
- Στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της Μαρίνας Βουλιαγμένης, εντός της χωροθετημένης θαλάσσιας ζώνης της είναι δυνατόν να προβλεφθούν νέα συμπληρωματικά έργα (μόνιμοι προβλήτες, πλωτοί προβλήτες, έργα προστασίας

κλπ.), η εκβάθυνση του θαλάσσιου πυθμένα, έτσι ώστε να είναι δυνατή η προσέγγιση και πρόσδεση mega-yachts, καθώς και η διατήρηση, βελτίωση ή καθαίρεση υφιστάμενων.

Ανάπτυξη χερσαίας ζώνης:

- Αυστηρή τήρηση των προβλεπόμενων από τον παρόντα γενικό σχεδιασμό 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 και 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.
- Διατήρηση, και ανάδειξη των υφιστάμενων φυσικών περιοχών των Τομέων 1α, 1β και 2.
- Διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου σε επιλεγμένες θέσεις εντός του Τομέα 3.
- Αποφυγή αλλοίωσης ριζικά της τοπογραφίας και του ανάγλυφου της χερσαίας ζώνης, καθώς και πρόκλησης σημαντικών ανισοσταθμιών με την περιβάλλουσα περιοχή.
- Ορθολογική χρήση νερού με εφαρμογή μεθόδων αποτελεσματικής άρδευσης και αξιοποίησης ομβρίων υδάτων.
- Διαχείριση των αποβλήτων από εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις σε συμμόρφωση με τη σχετική νομοθεσία, επιδιώκοντας ταυτόχρονα τη μέγιστη δυνατή επαναξιοποίηση.
- Οι καθαιρέσεις των υφιστάμενων εγκαταστάσεων να σχεδιαστούν και να πραγματοποιηθούν με τρόπο που να ελαχιστοποιεί την εκπομπή σκόνης, να προωθεί την επιτόπου αξιοποίηση χρήσιμων υλικών και να διασφαλίζει τη διαχείριση των αποβλήτων που θα προκύψουν σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις.
- Διατήρηση της ποιότητας των υποδομών (μέσω συστηματικής συντήρησης), καθώς και των προσφερόμενων υπηρεσιών της μαρίνας.

Πράσινο:

- Διατήρηση, συντήρηση, ανάδειξη και εμπλουτισμός (βάσει φυτοτεχνικής μελέτης) των υφιστάμενων φυσικών περιοχών των Τομέων 1α, 1β και 2.
- Διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου και δενδροφύτευση σε επιλεγμένες θέσεις εντός του Τομέα 3. Κατάλληλη επιλογή των ειδών της χλωρίδας που θα φυτευθούν στους νέους χώρους πρασίνου, ώστε να μην επηρεαστεί αρνητικά η βιοποικιλότητα και να μην αλλοιώνεται η εικόνα του τοπίου.
- Τα νέα δένδρα που θα φυτευθούν να είναι ικανού μεγέθους (συγκρίσιμου με τα υφιστάμενα) στο μεγαλύτερο ποσοστό τους. Ακόμη, να υπάρξει μέριμνα για τη διατήρηση υφιστάμενων μεγάλων και υγιών δέντρων, είτε στη σημερινή τους θέση είτε με τη μεταφύτευσή τους σε νέα καταλληλότερη.
- Συστηματική συντήρηση (περιποίηση και άρδευση) των χώρων πρασίνου.

Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις - ναυσιπλοΐα:

- Κυκλοφοριακή αναβάθμιση (στο βαθμό του δυνατού) των εισόδων της μαρίνας.
- Στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης θα μελετηθεί το εσωτερικό οδικό δίκτυο της μαρίνας, το οποίο θα πρέπει να εξασφαλίζει άμεση πρόσβαση σε όλους τους επί μέρους τομείς της χερσαίας ζώνης.
- Στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης θα προβλεφθούν ικανής δυναμικότητας χώροι στάθμευσης σε επιλεγμένες θέσεις εντός του Τομέα 3.
- Διασφάλιση της δυνατότητας εισόδου και κυκλοφορίας εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ατόμων μειωμένης κινητικότητας (Α.Μ.Κ.).
- Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για την ασφαλή κυκλοφορία πεζών (πεζοδρόμια στο εσωτερικό οδικό δίκτυο της μαρίνας, χώροι περιπάτου, μονοπάτι πεζής πρόσβασης στη χερσαία ζώνη της μαρίνας).
- Εφαρμογή μέτρων για την αποφυγή επιβάρυνσης της ναυσιπλοΐας εντός του Όρμου Βουλιαγμένης και όχλησης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων του Ναυτικού Ομίλου Βουλιαγμένης (ιστιοπλοΐα τριγώνου, θαλάσσιο σκι κλπ.) στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή από τη λειτουργία της μαρίνας, ειδικά σε περιόδους αιχμής οπότε η κίνηση σκαφών αναψυχής είναι αυξημένη.

Ανταποδοτικά μέτρα:

- Διαμόρφωση προϋποθέσεων στο χώρο της μαρίνας που μπορούν να υπηρετήσουν κοινωνικής διάστασης δραστηριότητες (ναυταθλητισμός, κλπ.).
- Ανάπτυξη δράσεων εταιρικής κοινωνικής ευθύνης από το φορέα διαχείρισης της μαρίνας.
- Ορθός χρονικός προγραμματισμός υλοποίησης των έργων της μαρίνας, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής που προσεγγίζουν σήμερα στη μαρίνα.

A.7 Σύστημα Παρακολούθησης

Απαραίτητο στοιχείο για την επίτευξη υψηλής περιβαλλοντικής επίδοσης, αλλά και της βιωσιμότητας του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού 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).

A.8 Συνοδές μελέτες και έρευνες

Πριν από την έναρξη υλοποίησης του γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης, θα πρέπει να εκπονηθούν οι ακόλουθες βασικές μελέτες και έρευνες, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 31 του Ν.2160/93, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, για το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας και τις οριστικές κατασκευαστικές μελέτες:

- ✓ Φάκελος Έγκρισης Χωροθέτησης Μαρίνας Βουλιαγμένης
- ✓ Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
- ✓ Γεωτεχνική μελέτη και έρευνα
- ✓ Μελέτη λιμενικών έργων
- ✓ Μελέτη Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων μαρίνας
- ✓ Μελέτη κτιριακών εγκαταστάσεων (αρχιτεκτονική, στατική, Η/Μ)
- ✓ Αρχιτεκτονική μελέτη διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου και φυτοτεχνική μελέτη

B. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

B.1. Εισαγωγή

Η παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) αφορά στο νέο γενικό σχεδιασμό της Μαρίνας Βουλιαγμένης, η οποία βρίσκεται επί της νοτιοανατολικής ακτής της χερσονήσου του Λαιμού Βουλιαγμένης, στο παράκτιο μέτωπο της Αττικής.

Η χρήση και εκμετάλλευση της Μαρίνας Βουλιαγμένης έχει εκμισθωθεί στην Α.Ε.Α.Σ. «ΑΣΤΗΡ ΜΑΡΙΝΑ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ Α.Ε. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ», εγγυήτρια της οποίας είναι η ΑΣΤΗΡ ΠΑΛΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ Α.Ξ.Ε., μετά από σχετικό πλειοδοτικό διαγωνισμό που διενήργησε η Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα (ΕΤΑ) Α.Ε. Η σχετική σύμβαση παραχώρησης υπεγράφη με την ΕΤΑΔ στις 31.10.2012.

Το Υπουργείο Τουρισμού ενεργεί ως Αρχή Σχεδιασμού βάσει των διατάξεων του ν. 2160/1993.

Ο νέος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης αποσκοπεί στην συνολική αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών του τουριστικού λιμένα, έτσι ώστε αυτός να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής. Συγκεκριμένα, ο σχεδιασμός προβλέπει την πλήρη αξιοποίηση της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας, καθώς και την βέλτιστη ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της, με στόχο την διαμόρφωση μίας μαρίνας υψηλών προδιαγραφών και κορυφαίας ποιότητας και αισθητικής σύμφωνα με τα πλέον προηγμένα διεθνή πρότυπα, προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος. Ειδικότερα, στη θαλάσσια ζώνη προβλέπεται η διαμόρφωση μίας άρτια οργανωμένης λιμενολεκάνης με σύγχρονες παροχές προκειμένου να εξυπηρετήσει τον άνετο και ασφαλή ελλιμενισμό μεγάλων πολυτελών σκαφών. Στη χερσαία ζώνη, προβλέπεται η υλοποίηση υποδομών κατάλληλης κλίμακας και υψηλού επιπέδου, για την άρτια εξυπηρέτηση των επιβαιόντων στα σκάφη αλλά και των επισκεπτών της μαρίνας γενικότερα.

Ταυτόχρονα ο νέος αυτός σχεδιασμός εντάσσεται σε μια ολοκληρωμένη ανάπτυξη που περιλαμβάνει μία παγκόσμιας εμβέλειας μαρίνα-προορισμό σε συνέργεια με το κορυφαίας κλάσης ξενοδοχειακό τουριστικό συγκρότημα του Αστέρα Βουλιαγμένης. Στόχος της ολοκληρωμένης αυτής ανάπτυξης είναι η δημιουργία ενός μοναδικού πόλου τουρισμού και αναψυχής, αντάξιου μίας εξαιρετικής μητροπολιτικής ριβιέρας, όπως η Αθηναϊκή, ικανού να προσελκύσει τους κορυφαίους επισκέπτες σε διεθνές επίπεδο.

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε από το γραφείο μελετών MARNET Α.Τ.Ε. (Βενήρη 7, 115 28 Αθήνα, τηλ.: 2107222160, fax: 2107250320, www.marnet.gr).



Σχήμα Β.1: Μαρίνα Βουλιαγμένης (Πηγή υποβάθρου: Google Earth)

Β.2. Νομικό πλαίσιο – Αντικείμενο μελέτης

Σύμφωνα με το άρθρο 31 του Ν.2160/93, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, δεδομένου ότι η Μαρίνα Βουλιαγμένης βρίσκεται εντός της παραλιακής ζώνης της Αττικής, μερικώς εντός κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου και διαθέτει χερσαία ζώνη που υπερβαίνει τα 50.000 τ.μ., η χωροθέτησή της γίνεται σε δύο στάδια.

Στο πρώτο στάδιο χωροθέτησης 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 περιλαμβάνει 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.
4. Έγκριση των γενικών περιβαλλοντικών όρων για τη δημιουργία της μαρίνας, ύστερα από την υποβολή Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Όρων.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το Ν.2160/93 (άρθρο 31), 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.

Με την έκδοση του Π.Δ. χωροθέτησης της μαρίνας γίνεται και η έγκριση των γενικών περιβαλλοντικών όρων του γενικού σχεδιασμού της μαρίνας. Συναφώς, για την έκδοση του Π.Δ. απαιτείται η υποβολή Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.), καθώς και η σύνταξη Έκθεσης Χωροθέτησης (η οποία υποβάλλεται ως αυτοτελές παράρτημα της Σ.Μ.Π.Ε.), αναφορικά με τις βασικές χωροθετικές επιλογές του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού και τη συμβατότητά του προς τα δεδομένα του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου.

Στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα εγκρίνονται με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης οι προτεινόμενες λιμενικές και χερσαίες υποδομές, καθώς και οι περιβαλλοντικοί όροι υλοποίησης και λειτουργίας των έργων ανάπτυξής του.

Η ανωτέρω περιγραφείσα πρόβλεψη αναφορικά με τη χωροθέτηση μαρινών προέκυψε με την τροποποίηση του Ν.2160/93 μέσω των Ν.4179/2013 και Ν.4276/2014, στα πλαίσια της δημιουργίας ενός ευρύτερου νομοθετικού πλαισίου για

τη χωροθέτηση αναπτυξιακών σχεδίων. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και το κεφάλαιο Β' του Ν.3986/2011 περί «πολεοδομικής ωρίμανσης και επενδυτικής ταυτότητας δημόσιων ακινήτων και λοιπές ρυθμίσεις για την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας», όπου προβλέπεται η κατάρτιση των Ειδικών Σχεδίων Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων (Ε.Σ.Χ.Α.Δ.Α.) και η έγκρισή τους με Π.Δ. ύστερα από σύνταξη Σ.Μ.Π.Ε. Μέσω των προβλέψεων αυτών του Ν.3986/2011 εγκρίθηκε και το Ε.Σ.Χ.Α.Δ.Α. του Αστέρα Βουλιαγμένης.

Η παρούσα Σ.Μ.Π.Ε συντάχθηκε στα πλαίσια του πρώτου σταδίου χωροθέτησης του άρθρου 31 του Ν.2160/93 και αφορά στο νέο γενικό σχεδιασμό της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης της Μαρίνας Βουλιαγμένης.

Συγκεκριμένα, η Σ.Μ.Π.Ε. αφορά στον εντοπισμό, περιγραφή και αξιολόγηση των σημαντικών επιπτώσεων στο περιβάλλον από την εφαρμογή του προτεινόμενου νέου γενικού σχεδιασμού. 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. Σημειώνεται ότι η Σ.Μ.Π.Ε. περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες αναφορικά με το γενικό σχεδιασμό της Μαρίνας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις τόσο του άρθρου 31 του Ν. 2160/1993 όσο και της ΚΥΑ 107017/28-8-2006 (Φ.Ε.Κ. 1225/Β/05-09-2006). Πληροφορίες οι οποίες απαιτούνται κατά το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης του άρθρου 31 του Ν. 2160/1993 και αφορούν ειδικότερα την υλοποίηση συγκεκριμένων έργων, θα εξεταστούν κατά την εκπόνηση του Φακέλου Έγκρισης Χωροθέτησης και της αντίστοιχης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Η εκπόνηση της Σ.Μ.Π.Ε. του νέου γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης έγινε σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία (Ν. 2160/1993, Ν.4179/13, Φ.Ε.Κ. 175/Α/8.8.2013 και ΚΥΑ 107017/28-8-2006, Φ.Ε.Κ. 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.

Αρμόδια περιβαλλοντική αρχή για τη διαδικασία στρατηγικής περιβαλλοντικής αδειοδότησης του νέου γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης είναι η

Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙ.Π.Α.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

B.3. Ομάδα Μελέτης

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας μελέτης απαρτίστηκε από τους παρακάτω:

- Νικόλαο Φλώριο, Ναυπηγό Μηχανικό – Περιβαλλοντολόγο, M.Sc.
- Βασιλική Τζανετάτου, Δρ Μηχανικό Περιβάλλοντος, η οποία ήταν υπεύθυνη για το συντονισμό της μελέτης
- Χαρίλαο Αντωνόπουλο, Δρ Πολιτικό Μηχανικό – Λιμενολόγο
- Σοφία Σκαμνάκη, Αρχιτέκτονα Μηχανικό
- Αθανάσιο Παπαθανασίου, Δρ Μηχανολόγο Μηχανικό
- Βασίλειο Τσελέντη, Καθηγητή Θαλασσίου Περιβάλλοντος Πανεπιστημίου Πειραιώς
- Κάρολος Ελευθεράκος, Βιολόγος
- Αγγελική Χιώνη, Πολιτικό Μηχανικό, M.Sc.
- Κωνσταντίνα Παπάζογλου, Πολιτικό Μηχανικό

Ειδικά για θέματα κυκλοφοριακών επιπτώσεων, στην ομάδα μελέτης συμμετείχαν από την εταιρία «ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ Ε.Π.Ε.» και οι παρακάτω:

- Μιχαήλ Ζέκκο, Πολιτικό Μηχανικό, Συγκοινωνιολόγο, M.Sc.
- Θεοδώρα Μπάρτζη, Αγρονόμο & Τοπογράφο Μηχανικό

Γ. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Γ.1. Θαλάσσιος τουρισμός τάσεις και δεδομένα

Γ.1.1. Θαλάσσιος τουρισμός και μαρίνες στη Μεσόγειο και την Ελλάδα

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες υπήρξε ραγδαία ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού σε ολόκληρη την Ευρώπη και κυρίως στο μεσογειακό χώρο και δη στην Ανατολική Μεσόγειο, με το μερίδιο της Μεσογείου στην παγκόσμια αγορά ναύλωσης σκαφών να ανέρχεται σε περίπου 70%. Η ανάπτυξη αυτή προκάλεσε την τεράστια αύξηση ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.

Στις χώρες της δυτικής και κεντρικής Μεσογείου, όπου ο θαλάσσιος τουρισμός έχει ήδη αναπτυχθεί σημαντικά από τη δεκαετία του '60, παρατηρείται κορεσμός στις υπάρχουσες μαρίνες. 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.

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. 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 (mega-yacht), ο αριθμός των οποίων αυξάνεται συνεχώς, με τον μέσο όρο παγκοσμίως παράδοσης θαλαμηγών κατά την τελευταία πενταετία να ανέρχεται σε 187 νέες θαλαμηγούς ετησίως².

Στα πλαίσια αυτά, όπως παρουσιάζεται στη συνέχεια, παρατηρείται συστηματική προσπάθεια αύξησης των θέσεων ελλιμενισμού σε οργανωμένες μαρίνες στις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου (Ιταλία, Κροατία, Μαυροβούνιο, Τουρκία, Κύπρο) είτε με την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό υφιστάμενων μαρινών (όπως στην Ιταλία και

² Waterfront Auckland, Analysis of the global superyacht market and its potential for New Zealand's refit sector, Auckland, 2014

την Κροατία), είτε με τη δημιουργία νέων μαρινών (όπως στην Τουρκία, το Μαυροβούνιο και την Κύπρο). Επιπροσθέτως, στα πλαίσια μιας βιώσιμης ανάπτυξης, όπως άλλωστε αυτή αποτυπώνεται στις προοπτικές της διεθνούς αγοράς μαρινών, αλλά και εμμέσως στη βιβλιογραφία³, η ανάπτυξη κυρίως των νέων μαρινών συνδυάζεται και με αξιόλογη χερσαία ανάπτυξη. Η χερσαία ανάπτυξη, σημαντικής κλίμακας τις περισσότερες φορές, αφορά σε υποδομές τουρισμού και αναψυχής (ξενοδοχεία, χώροι εστίασης, καταστήματα κλπ.) αλλά και κατοικίες (παραθεριστικές ή ακόμη και μόνιμες). Η ανάπτυξη αυτή αποσκοπεί αφ' ενός στην παροχή ένας πλήρους φάσματος υπηρεσιών στους ιδιοκτήτες και τους χρήστες των σκαφών, και αφ' ετέρου στην προσέλκυση επισκεπτών και πελατών που δεν σχετίζονται άμεσα με την ιδιοκτησία σκάφους. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται μεγιστοποίηση των εσόδων από τη λειτουργία της μαρίνας και ταυτόχρονα δημιουργείται ένας ολοκληρωμένος πόλος τουρισμού και αναψυχής για το ευρύ κοινό προσφέροντας στο παράκτιο μέτωπο ένα πολύ-λειτουργικό χαρακτήρα που δεν περιορίζεται αποκλειστικά στη λιμενική δραστηριότητα και τον ελλιμενισμό σκαφών.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται ορισμένα στοιχεία αναφορικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ανατολικής Μεσογείου και της Τουρκίας.

Ελλάδα

Η Ελλάδα, χάρη στην κεντροβαρή της θέση στη λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου και τα δύο αρχιπελάγη της, το Αιγαίο και το Ιόνιο Πέλαγος, αποτελεί ένα ιδανικό πόλο ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής. Με 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, πάνω από 1.600 όρμους και κολπίσκους και περίπου 3.000 νησιά, αποτελεί σήμερα ένα καθιερωμένο παγκόσμιας εμβέλειας κέντρο yachting. Στην Ελλάδα, υπάρχουν σήμερα 38 μαρίνες σε λειτουργία, με συνολική δυναμικότητα περίπου 11.500 θέσεις ελλιμενισμού, καθώς και πολλές άλλες μικρότερες εγκαταστάσεις υποδοχής σκαφών αναψυχής που προσφέρουν περίπου άλλες 5.000 θέσεις ελλιμενισμού. Ενδεικτικό του χαμηλού αριθμού θέσεων ελλιμενισμού που προσφέρει η Ελλάδα, είναι ότι οι θέσεις ελλιμενισμού ανά Km ακτογραμμής είναι 0,5 για την Ελλάδα, ενώ ο μέσος όρος των χωρών της Μεσογείου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Τουρκίας είναι 8,9⁴.

³ Favro S., Kovacic M., Grzetic Z. (2008). «Nautical tourism the basis of the systematic development». Pomorstvo, god. 22, br. 1(2008), pp. 31-51.

Adie, D.W. (1984). «Marinas, a working guide to their development and design». 3rd edition. The Architectural Press Ltd, London.

⁴ Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012). «Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία». Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

Στην Ελλάδα, προ 15ετίας διακρίθηκαν 9 Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (ΖΝΑ)⁵, με πλέον δραστήριες και δημοφιλείς τις Σαρωνικός-Αργολικός (Ζ.Ν.Α. 8), Κυκλάδες (Ζ.Ν.Α. 6) και το Ιόνιο Πέλαγος (Ζ.Ν.Α. 9). Ιδιαίτερα η Ζώνη της Αττικής λόγω του μητροπολιτικού χαρακτήρα της χαρακτηρίζεται από αυξημένη παρουσία σκαφών αναψυχής και ζήτηση για μόνιμο ελλιμενισμό. Αλλά και λόγω των τοπιολογικών και κλιματικών της χαρακτηριστικών (όμορφο παράκτιο τοπίο σε μικρή απόσταση από τα νησιά του Σαρωνικού και τις ακτές της Κορίνθου και της Αργολίδας με εξαιρετικά ιστορικά και πολιτιστικά στοιχεία, ήπιες καιρικές συνθήκες κατά τη θερινή περίοδο), στη Ζώνη θαλάσσιου τουρισμού Αττικής-Σαρωνικού παρατηρείται και αυξημένη παρουσία διερχόμενων σκαφών αναψυχής. Τέλος, ακριβώς λόγω του μητροπολιτικού της χαρακτήρα και της εξυπηρέτησής της από διεθνές αεροδρόμιο και διεθνείς λιμένες (Πειραιάς, Ελευσίνα, Ραφήνα, Λαύριο), οι τουριστικοί λιμένες της Αττικής αποτελούν και βάση (home port) για κρουαζιέρες yachting όχι μόνο στο Σαρωνικό, αλλά και στη Ζώνη των Κυκλάδων.

Στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής λειτουργεί σημαντικός αριθμός μαρινών, γεγονός που συνάδει με την αυξημένη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού. Μεταξύ αυτών, οι μαρίνες Φλοίσβου, Athens Marina (ΣΕΦ) και Βουλιαγμένης αποτελούν τουριστικούς λιμένες mega-yacht, ενώ και οι μαρίνες Ζέας και Αγίου Κοσμά (Ολυμπιακή Μαρίνα 2004) ομοίως εξυπηρετούν κυρίως μεγαλύτερα σκάφη. Οι υπόλοιπες μαρίνες Αλίου, Γλυφάδας και Olympic Marina στο Λαύριο, καθώς και το καταφύγιο τουριστικών σκαφών στην περιοχή του Λιμένα Ελευσίνας καλύπτουν σε σημαντικό βαθμό τις ανάγκες ελλιμενισμού των μικρότερων σκαφών αναψυχής. Είναι επίσης χαρακτηριστικό ότι την τελευταία δεκαετία, με κύριο βέβαια κινητήριο μοχλό τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας 2004, οι μαρίνες της Αττικής σταδιακά αναβαθμίζονται και εκσυγχρονίζονται έτσι ώστε να είναι σε θέση να παρέχουν τις υψηλού επιπέδου παροχές μίας σύγχρονης μαρίνας. Πλέον χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι μαρίνες Φλοίσβου και Athens Marina, επιπροσθέτως η Μαρίνα Αγίου Κοσμά κατασκευάσθηκε ακριβώς για τις ανάγκες των αγωνισμάτων της ιστιοπλοΐας κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, ενώ σταδιακά αναπτύσσεται σε μαρίνα σύμφωνα με την προβλεπόμενη μετα-ολυμπιακή της χρήση. Ακόμη, έχουν ήδη δρομολογηθεί μέσω της έκδοσης Προεδρικού Διατάγματος σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία, οι διαδικασίες για τη σύγχρονη ανάπτυξη, την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της Μαρίνας Αλίου. Αντίθετα, οι μαρίνες Βουλιαγμένης και Γλυφάδας παρουσιάζουν ελλείψεις σε υποδομές, ενώ χρήζουν ανάγκης αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού. Τέλος, ορισμένες φορές παρατηρείται η χρήση από σκάφη αναψυχής και μικρών λιμενίσκων μικτής χρήσης (δηλαδή

⁵ Global View, Μουτζούρης Κ.Ι. (Απρίλιος 2001). «Μελέτη Ανάπτυξης Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής – Ε.ΣΥ.Λ.Α.», Γ' φάση. Υπουργείο Ανάπτυξης, Ε.Ο.Τ.

ελλιμενισμού αλιευτικών σκαφών, μικρών λέμβων και άλλων σκαφών) που απαντώνται κατά θέσεις στις ακτές της ευρύτερης περιοχής της Αττικής (όπως στην Πάχη, Νέα Πέραμο κλπ.). Ωστόσο οι προσφερόμενες σε αυτούς εξυπηρετήσεις είναι υποτυπώδεις και οι διαθέσιμοι χώροι ελλιμενισμού περιορισμένοι.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στοιχεία δυναμικότητας των κυριότερων μαρινών της Αττικής.

Πίνακας Γ- 1: Μαρίνες σκαφών αναψυχής Αττικής – Στοιχεία δυναμικότητας (Πηγή στοιχείων: επίσημες ιστοσελίδες μαρινών)

A/A	Όνομα/Τοποθεσία	Θέσεις ελλιμενισμού	Μέγιστο μήκος εξυπηρετούμενου σκάφους (m)
1	Μαρίνα Αλίμου, Άλιμος	1.080	50
2	Μαρίνα Άγιου Κοσμά (Ολυμπιακή Μαρίνα 2004), Ελληνικό	337	90
3	Μαρίνα Βουλιαγμένης, Βουλιαγμένη	103	50
4	Μαρίνα Ζέας, Πειραιάς	670	80
5	Μαρίνα Φλοίσβου, Αθήνα	303	70
6	Athens Marina (ΣΕΦ), Π. Φάληρο	130	130
7	Olympic Marine, Λαύριο	680	40
8	Μαρίνα Γλυφάδας, Γλυφάδα	810	-

Μαυροβούνιο

Το Μαυροβούνιο εξελίσσεται ταχύτατα σε έναν δημοφιλή προορισμό για τον θαλάσσιο τουρισμό με σκάφη αναψυχής. Υπάρχουν πέντε οργανωμένες μαρίνες κατά μήκος της ακτογραμμής των 100 χιλιομέτρων της χώρας, προσφέροντας περίπου 2.000 θέσεις ελλιμενισμού.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα των υψηλών προδιαγραφών και υπηρεσιών που παρέχονται στις μαρίνες του Μαυροβουνίου αποτελεί η μαρίνα «Porto Montenegro», η οποία παρέχει πλήρεις υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Η μαρίνα βρίσκεται στον κόλπο του Κότορ, όπου κατά το παρελθόν υπήρχε μια ναυτική βάση. Λειτουργεί από το 2010 και διαθέτει συνολική δυναμικότητα 450 θέσεων ελλιμενισμού για σκάφη

μέχρι 150 μέτρα μήκος, πολυτελείς κατοικίες, ξενοδοχείο, καταστήματα, υπηρεσίες επισκευών και διαμορφώσεων για τα σκάφη, εγκαταστάσεις για το προσωπικό των σκαφών, 24ωρη φύλαξη και υποστήριξη κ.ά. Η χερσαία ανάπτυξη της μαρίνας είναι ιδιαίτερα εκτεταμένη και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων ξενοδοχείο και συγκροτήματα κατοικιών (βλ. ενότητα Γ.1.2). Η μεγάλη επιτυχία του «Porto Montenegro» αναμένεται να δώσει περαιτέρω ώθηση στην ανάπτυξη του yachting στο Μαυροβούνιο και μπορεί να επηρεάσει θετικά τον θαλάσσιο τουρισμό και για τις γειτονικές περιοχές. Χαρακτηριστικό της θετικής ώθησης στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού στην περιοχή από την επιτυχημένη λειτουργία και το πρότυπο ανάπτυξης της εν λόγω μαρίνας, αποτελεί αφ' ενός η ήδη δρομολογημένη επέκταση των χερσαίων υποδομών της μαρίνας καθώς και ο διπλασιασμός των θέσεων ελλιμενισμού της (σε 850 θέσεις), αφ' ετέρου η δημιουργία μίας νέας μαρίνας στο Portonovi, η οποία αναμένεται να λειτουργήσει το 2018. Πρόκειται για την «Portonovi Village Resort Marina» με δυναμικότητα 220 θέσεων ελλιμενισμού για σκάφη μέχρι 80 μέτρα μήκος και χερσαίες εγκαταστάσεις που περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων 290 πολυτελείς κατοικίες (βίλλες και μεγάλα διαμερίσματα με θέα) και ξενοδοχείο 5*.

Κροατία

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μία από τις πιο ανεπτυγμένες μορφές τουρισμού στην Κροατία, καθώς αυτή η περιοχή των χιλίων νησιών και της όμορφης και γραφικής ακτογραμμής είναι ένας «παράδεισος» για τους λάτρεις της θάλασσας. Η ακτογραμμή της Αδριατικής με τις καθαρές θάλασσες, το ήπιο κλίμα το καλοκαίρι, τα γραφικά χωριά και τις ιστορικές πόλεις, συνθέτουν μια μαγευτική περιοχή για θαλάσσιο τουρισμό. Η αλληλουχία των νησιών και νησίδων προσφέρει πολλά αγκυροβόλια και φυσικά λιμάνια, τα οποία αποτελούν καταφύγιο για τα σκάφη κατά μήκος των 5.000 χιλιομέτρων που καταλαμβάνει η ακτογραμμή της χώρας. Ιστορικές πόλεις, όπως Ντουμπρόβνικ, Σπλιτ, Ζαντάρ και Πούλα, κάνουν τις ακτές της Κροατίας πολύ ελκυστικές για τους ιστιοπλόους.

Η Κροατία διαθέτει 55 τουλάχιστον μαρίνες, με χωρητικότητα περίπου 14.000 θέσεις ελλιμενισμού και 4.500 θέσεις χερσαίας απόθεσης. Οι μαρίνες αυτές προσφέρουν μέσω των υποδομών και των εγκαταστάσεών τους πληθώρα υπηρεσιών για τα σκάφη και τους επιβαίνοντες σε αυτά (νερό και ηλεκτρικό ρεύμα, ναυτιλιακά είδη, ναυπηγοεπισκευή, ανέλκυση και συντήρηση σκαφών, ανεφοδιασμό καυσίμων, καταστήματα, εστίαση, διαμονή, χώρους στάθμευσης, χώρους υγιεινής, 24-ωρη φύλαξη κ.α.).

Οι μαρίνες της Κροατίας φιλοξενούν σκάφη αναψυχής υπό πολλές διαφορετικές σημαίες και με ιδιοκτήτες διαφόρων εθνικοτήτων. Οι ιδιοκτήτες των σκαφών, πλην

αυτών που προορίζονται για ναύλωση, προέρχονται κυρίως από χώρες της κεντρικής Ευρώπης, καθώς οι ακτές της Κροατίας βρίσκονται πολύ κοντά σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις (λίγες ώρες οδήγησης). Ως εκ τούτου, οι ιδιοκτήτες των σκαφών, εκτός από την περίοδο των καλοκαιρινών τους διακοπών, μπορούν να περάσουν μερικά σαββατοκύριακα στο σκάφος τους και κατά την υπόλοιπη διάρκεια του έτους. Η αγορά των σκαφών αναψυχής προς ναύλωση είναι επίσης πολύ αναπτυγμένη κατά μήκος της ακτογραμμής της Κροατίας, τόσο στις Δαλματικές ακτές όσο και στην περιοχή της Ίστριας. Πολλές εταιρείες ναύλωσης έχουν τις βάσεις τους στις μαρίνες της Κροατίας, κυρίως στις περιοχές γύρω από το Σπλιτ και το Τρογκίρ και την ευρύτερη περιοχή των Ζαντάρ και Μπίογκραντ. Ως εκ τούτου, ένας σημαντικός αριθμός από σκάφη αναψυχής προς ναύλωση είναι μόνιμα αγκυροβολημένα σε μαρίνες στις παραπάνω περιοχές.

Εκτός από τις προαναφερθείσες περιοχές, υπάρχουν μεγάλες και σύγχρονες μαρίνες στο σύνολο σχεδόν της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών της Κροατίας.

Ιταλία

Ο θαλάσσιος τουρισμός κατά μήκος των ακτών της Ιταλίας στην Αδριατική πηγαίνει πίσω στην δεκαετία του '60, όταν οι πρώτοι τουριστικοί λιμένες ("porto turistico" ή "porticciolo", στα ιταλικά) είχαν κατασκευαστεί για να καλύψουν τις ανάγκες των σκαφών αναψυχής εκείνη τη χρονική περίοδο. Στις μέρες μας, εκατοντάδες λιμένες αναψυχής, οποιοδήποτε είδους (ιδιωτικές μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια σε όρμους, λιμένες αναψυχής στο εσωτερικό εμπορικών λιμένων, λιμάνια σε κανάλια ή δέλτα ποταμών) και μεγέθους απαντώνται κατά μήκος της ανατολικής ακτής της Ιταλίας, προσφέροντας πάνω από 11.000 χιλιάδες θέσεις ελλιμενισμού.

Οι περισσότερες από αυτές τις θέσεις ελλιμενισμού είναι συγκεντρωμένες κατά μήκος της ακτής των δύο ιταλικών περιφερειών στο βόρειο άκρο της Αδριατικής (Veneto και Friuli-Venezia-Giulia), καθώς οι περιοχές αυτές είναι πολύ κοντά στα μεγάλα βιομηχανικά και οικονομικά κέντρα της Βόρειας Ιταλίας και της Κεντρικής Ευρώπης (Αυστρία, Γερμανία, Ελβετία). Ως εκ τούτου, ένα σημαντικό μέρος της πελατείας προέρχεται από τις χώρες αυτές.

Επίσης, πληθώρα τουριστικών λιμένων υπάρχει και στις κεντρικές ανατολικές ακτές της Ιταλίας, στην περιφέρεια της Απουλίας, καθώς αποτελούν τον κοντινότερο προορισμό για τα σκάφη αναψυχής που έχουν κατεύθυνση από τις θάλασσες του Ιονίου προς αυτές της Αδριατικής και αντίστροφα, τα οποία αναζητούν ασφαλή αγκυροβόλια για στάση και ανεφοδιασμό. Η ιταλική περιφέρεια της Απουλίας βρίσκεται απέναντι από την αλβανική ακτή. Στην Απουλία, υπάρχουν 65 τουριστικοί λιμένες κάθε είδους κατά μήκος της ακτής, 40 από τους οποίους βρίσκονται μεταξύ

του Promontorio del Gargano (Porto di Vieste) και το νότιο άκρο της χερσονήσου της Απουλίας (Porto di Santa Maria di Leuca).

Κύπρος

Στην Κύπρο γίνεται μία έντονη προσπάθεια τα τελευταία χρόνια για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και την προσέλκυση σκαφών αναψυχής από την ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, δεδομένου ότι οι μεγάλες αποστάσεις από τις γειτονικές δημοφιλείς τουριστικά παράκτιες περιοχές της Ελλάδας και της Ιταλίας σε συνδυασμό με την κατοχή του βόρειου τμήματος της μεγαλονήσου αποτελούν εμπόδια στην προσπάθεια αυτή.

Σήμερα, οι υποδομές θαλάσσιου τουρισμού στην Κύπρο περιορίζονται σε τέσσερις μεγάλες μαρίνες: η Μαρίνα Λεμεσού, η Μαρίνα Αγίου Ραφαήλ, η Μαρίνα Λάρνακας και η Μαρίνα στο Λατσί, εκ των οποίων οι δύο τελευταίες χαρακτηρίζονται από την έλλειψη σύγχρονων εγκαταστάσεων και υποδομών. Συνολικά, οι μαρίνες αυτές προσφέρουν μόνο 1.520 θέσεις ελλιμενισμού και 310 θέσεις χερσαίας απόθεσης.

Σημείο αναφοράς για τον θαλάσσιο τουρισμό της Κύπρου, αλλά και παράδειγμα σύγχρονης μαρίνας αποτελεί η Μαρίνα Λεμεσού, η οποία έχει αναπτυχθεί στο παραλιακό μέτωπο της ομώνυμης πόλης και η κατασκευή ολοκληρώθηκε πρόσφατα. Η μαρίνα προσφέρει περίπου 650 θέσεις ελλιμενισμού, με μέγιστο μήκος σκαφών 100 m. Υπάρχει επίσης μιας μικρής κλίμακας περιοχή χερσαίας απόθεσης σκαφών, με χωρητικότητα 50 σκάφη έως 50 m μήκος. Η μαρίνα, εκτός από το κτίριο διοίκησης και άλλα κτίρια και εγκαταστάσεις που απαιτούνται για τη λειτουργία της, περιλαμβάνει οικιστικές και εμπορικές κτιριακές υποδομές συνολικής επιφάνειας 40.000 m². Επιπλέον, διαθέτει έναν πολυώροφο χώρο στάθμευσης.

Η Μαρίνα του Αγίου Ραφαήλ βρίσκεται στα προάστια της Λεμεσού. Η μαρίνα κατασκευάστηκε και λειτουργεί ως μέρος ενός αναπτυξιακού σχεδίου, που περιλαμβάνει ξενοδοχείο και άλλες οικιστικές αναπτύξεις, εξυπηρετώντας κυρίως τις ανάγκες της εν λόγω επένδυσης. Η μαρίνα έχει χωρητικότητα 220 σκαφών, με μέγιστο μήκος 30 m και προσφέρει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών στα σκάφη. Η μαρίνα διαθέτει επίσης εστιατόριο, μπαρ και εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας.

Τέλος, όσον αφορά τα κατεχόμενα εδάφη της Κύπρου, μια νεόκτιστη μαρίνα με την επωνυμία Karpatz Gate Marina λειτουργεί στη βορειοανατολική ακτή του νησιού, μεταξύ της Γιαλούσας και του Ριζοκάρπασου. Η εν λόγω μαρίνα έχει χωρητικότητα περίπου 300 σκάφη μήκους έως 55 m. Επιπροσθέτως, διαθέτει μεγάλη χερσαία

έκταση, στην οποία εκτός από χώρο απόθεσης και συντήρησης σκαφών, έχουν διαμορφωθεί καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και εμπορικά καταστήματα, ενώ σχεδιάζεται και η ανέγερση ξενοδοχείου.

Στο πλαίσιο της προαναφερθείσας επιχειρούμενης ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού στην Κύπρο, βρίσκεται υπό κατασκευή η Μαρίνα Αγίας Νάπας, σχεδιάζεται η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός της Μαρίνα Λάρνακας, ενώ δρομολογείται και η ανάπτυξη της Μαρίνας Πάφου και της Μαρίνας Παραλιμνίου. Είναι χαρακτηριστικό ότι προκειμένου για τη βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών αυτών, έχουν θεσμοθετηθεί κυβερνητικά κίνητρα που αφορούν κυρίως στην ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης των μαρίνων και περιλαμβάνουν υψηλούς συντελεστές δόμησης για εμπορικές και οικιστικές χρήσεις.

Τουρκία

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής στην Τουρκία γνωρίζει μεγάλη ανάπτυξη τις τρεις τελευταίες δεκαετίες και ευνοείται κυρίως από τις ακτές της και τα νησιά του Αιγαίου Πελάγους. Οι περισσότερες μαρίνες βρίσκονται γύρω από την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη, στις δύο μεγαλύτερες πόλεις της χώρας, όπου η οικονομική δραστηριότητα επικεντρώνεται στον τουρισμό, αλλά και κατά μήκος των ακτών της Μικράς Ασίας. Η ανάπτυξη μαρίνων στη χώρα, καθώς και ολόκληρου του τουριστικού τομέα, ενισχύθηκε στα τέλη της δεκαετίας του '80 και του '90 με την ίδρυση μιας εξειδικευμένης τράπεζας («TURBAN»), η οποία χρηματοδότησε έργα με προσανατολισμό στην ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος. Σήμερα, η ανάπτυξη και λειτουργία των μαρίνων στην Τουρκία κυριαρχείται κυρίως από ιδιωτικά εταιρικά σχήματα, όπως η D-Marin (ομάδα Dogus) και η Setur Servis Turistik A.S. (Koc Holding), αλλά και μη τούρκους επενδυτές, καθώς θεωρούν τις μαρίνες ως μια ελκυστική επένδυση που ενισχύει το επιχειρηματικό τους προφίλ. Οι μαρίνες προσφέρουν σύγχρονες υποδομές και εγκαταστάσεις, καθώς και εκτεταμένες χερσαίες υποδομές, προσφέροντας ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών για τα σκάφη και τους ιδιοκτήτες τους.

Οι κυριότερες τουρκικές μαρίνες είναι οι εξής:

- Turgutreis (550 θέσεις ελλιμενισμού)
- Didim (660 θέσεις ελλιμενισμού, συμπεριλαμβανομένων των 90 αγκυροβολίων για megayachts)
- Gocek (380 θέσεις ελλιμενισμού)
- Kalamis Fenerbahce (1.290 θέσεις ελλιμενισμού)
- Antalya (235 θέσεις ελλιμενισμού)
- Yalova (240 θέσεις ελλιμενισμού)

- Ayvalik (200 θέσεις ελλιμενισμού)
- Cesme (180 θέσεις ελλιμενισμού)
- Kusadasi (450 θέσεις ελλιμενισμού)
- Kas (472 θέσεις ελλιμενισμού)
- Finike (320 θέσεις ελλιμενισμού)
- Gokova Oren (416 θέσεις ελλιμενισμού)
- Netsel Marmaris (700 θέσεις ελλιμενισμού)
- Cesme Marina
- Kemer Turkiz Marina
- Palmarina Bodrum Marina
- Milta Bodrum Marina
- Marti Marina

Η συνεχώς αυξανόμενη αυτή ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, σε συνδυασμό με τη δημιουργία νέων τουριστικών λιμένων και την προσπάθεια αύξησης των θέσεων ελλιμενισμού που πραγματοποιείται σε όλες τις γειτονικές μας χώρες της Ανατολικής Μεσογείου (Ιταλία, Κροατία, Μαυροβούνιο, Τουρκία, Κύπρο) αυξάνει περαιτέρω την ανάγκη για την ανάπτυξη ικανού αριθμού θέσεων ελλιμενισμού για όλες τις κατηγορίες σκαφών σε σύγχρονες υποδομές στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, προκειμένου η Ελλάδα να διατηρήσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που της προσφέρει η πλούσια τοπιολογικά ακτογραμμή της, ο πολιτισμός της και ο νησιωτικός χαρακτήρας της, καλείται να αναπτύξει σύγχρονες μαρίνες έτσι ώστε να συγκρατήσει αλλά και να προσελκύσει ελληνικά και αλλοδαπή σκάφη για μόνιμο ελλιμενισμό, αλλά και τα διερχόμενα σκάφη που με αυξανόμενους ρυθμούς επιλέγουν τις ελληνικές θάλασσες για κρουαζιέρα.

Ειδικότερα για την Αττική, η ανάγκη αυτή είναι εντονότερη. Η Αττική εκτός από τα τοπιολογικά και κλιματικά πλεονεκτήματά της που προαναφέρθηκαν, βρίσκεται σε κεντροβαρή θέση, όχι μόνο ως προς τις ελληνικές Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής αλλά και ως προς τη σύνδεση του Αιγαίου Πελάγους με την Αδριατική Θάλασσα (μέσω του Ισθμού της Κορίνθου και του Ιονίου Πελάγους), δηλαδή των δύο σημαντικότερων περιοχών yachting της Ανατολικής Μεσογείου.

Γ.1.2. Επιτυχημένες πρακτικές στο χώρο των μαρινών

Στη συνέχεια παρουσιάζονται ενδεικτικά ορισμένες επιτυχημένες πρακτικές ανάπτυξης μαρινών στην Ανατολική Μεσόγειο αλλά και το διεθνή χώρο, καθώς επίσης ορισμένες από τις πλέον επιτυχημένες λειτουργούσες μαρίνες στην Ελλάδα.

Γ.1.2.1. Επιτυχημένες πρακτικές στην Ανατολική Μεσόγειο και το διεθνή χώρο

Porto Montenegro - Tivat, Montenegro

Η Μαρίνα “Porto Montenegro” βρίσκεται στο εσωτερικό του κόλπου Κότορ, στην πόλη Τιβάτ, στο βορειοδυτικό Μαυροβούνιο.

Η μαρίνα διαθέτει 450 θέσεις ελλιμενισμού (μελλοντικά προβλέπεται η δημιουργία 400 επιπλέον θέσεων), με δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών από 12m έως 250m, παρέχοντας όλες τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις σε σκάφη και επιβαίνοντες.

Η χερσαία ανάπτυξη της μαρίνας γίνεται σε μια έκταση 240.000m² (μελλοντικά προβλέπεται η ανάπτυξη επιπλέον 280.000m²) και περιλαμβάνει μέχρι στιγμής επτά κτιριακά συγκροτήματα. Το ένα από αυτά αποτελείται από ένα ξενοδοχείο και 51 πολυτελείς κατοικίες, ενώ τα άλλα έξι είναι συγκροτήματα κατοικιών, με συνολικά 176 πολυτελή διαμερίσματα. Η ανάπτυξη των κατοικιών συνεχίζεται, καθώς αυτή τη περίοδο είναι σε εξέλιξη η κατασκευή ενός ακόμη συγκροτήματος πολυτελών κατοικιών. Η μαρίνα διαθέτει εμπορικά καταστήματα, πληθώρα χώρων εστίασης, διασκέδασης και αναψυχής (εστιατόρια, μπαρ, καφετέριες κ.α.), συνεδριακούς χώρους, γυμναστήρια και σπα, ναυτικό μουσείο και σχολείο.



Limassol Marina – Limassol, Cyprus

Η Μαρίνα Λεμεσού “Limassol Marina” βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο της πόλης της Λεμεσού, στη νότια Κύπρο.

Η μαρίνα διαθέτει 650 θέσεις ελλιμενισμού, με δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών έως 110m, παρέχοντας όλες τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις σε σκάφη και επιβαίνοντες.

Η χερσαία ανάπτυξη της μαρίνας γίνεται σε μια έκταση 100.000m². Περιλαμβάνει 152 πολυτελή διαμερίσματα και 75 βίλλες, οι οποίες διαθέτουν ιδιωτικές θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη αναψυχής έως και 60m, με τη συνολική δομημένη επιφάνειά τους να ανέρχεται σε 34.000m². Η μαρίνα διαθέτει επίσης περί τις 6.000m² εμπορικά καταστήματα, χώρους εστίασης, διασκέδασης και αναψυχής (εστιατόρια, μπαρ, καφετέριες κ.α.). Επίσης διαθέτει πολιτιστικό/συνεδριακό κέντρο και συγκρότημα γυμναστηρίου και spa.



Setur Cesme Marina – Cesme, Turkey

Η Μαρίνα “Setur Cesme Marina” βρίσκεται στα παράλια της Μικράς Ασίας, στα ανατολικά της ομώνυμης πόλης Τσεσμέ.

Η μαρίνα διαθέτει 180 θέσεις ελλιμενισμού, με δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών έως 25m, παρέχοντας όλες τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις σε σκάφη και επιβαίνοντες.

Η χερσαία ανάπτυξη της μαρίνας περιλαμβάνει ένα ξενοδοχειακό συγκρότημα, το οποίο διαθέτει ένα ξενοδοχείο 423 κλινών και 42 παραλιακές κατοικίες. Οι λοιπές υποδομές περιλαμβάνουν συνεδριακό κέντρο, συγκρότημα γυμναστηρίου και σπα, εμπορικά καταστήματα, χώρους εστίασης και αναψυχής κ.α.



D-Marin Didim Marina – Didim, Turkey

Η Μαρίνα “D-Marin Didim” βρίσκεται στα παράλια της Μικράς Ασίας, νότια της ομώνυμης πόλης Ντιντίμ.

Η μαρίνα διαθέτει 576 θέσεις ελλιμενισμού, με δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών έως 70m, παρέχοντας όλες τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις σε σκάφη και επιβαίνοντες.

Η χερσαία ανάπτυξη της μαρίνας περιλαμβάνει συγκρότημα κτιρίων όλων των υπηρεσιών, όπως εμπορικά καταστήματα, χώρους εστίασης (καφέ, μπαρ, εστιατόρια), χώρους αναψυχής κ.α., καθώς και 14 δωμάτια για την φιλοξενία των επισκεπτών.



Portomaso Marina – Valetta, Malta

Η Μαρίνα “Portomaso Marina” βρίσκεται στην Βαλέτα, πρωτεύουσα της Μάλτας, και πιο συγκεκριμένα στη συνοικία *Paceville*, στον όρμο *St. Julian*.

Η μαρίνα διαθέτει 110 θέσεις ελλιμενισμού, με δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών έως 16m, παρέχοντας όλες τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις σε σκάφη και επιβαίνοντες.

Η χερσαία ανάπτυξη περιμετρικά της μαρίνας καταλαμβάνει συνολικά μια έκταση 130.000m². Περιλαμβάνει το ξενοδοχείο Χίλτον, το καζίνο *Portomaso*, τον πύργο *Portomaso Business Tower*, συγκροτήματα κατοικιών (420 διαμερίσματα), συνεδριακό κέντρο, υπόγειους χώρους στάθμευσης, εμπορικά καταστήματα, χώρους εστίασης, διασκέδασης και αναψυχής (καφέ, μπαρ, εστιατόρια), γυμναστήρια, σπα κ.α.



Ocean Village Marina – Southampton, UK

Η Μαρίνα “Ocean Village Marina” βρίσκεται στην ομώνυμη συνοικία, στο Σαουθάμπτον της νότιας Αγγλίας. Η μαρίνα διαθέτει 375 θέσεις ελλιμενισμού, με δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών έως 90m, παρέχοντας όλες τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις σε σκάφη και επιβαίνοντες.

Η χερσαία ανάπτυξη γίνεται στο χώρο περιμετρικά της μαρίνας. Περιλαμβάνει διοικητικά κτίρια, εμπορικά καταστήματα, χώρους εστίασης, διασκέδασης και αναψυχής (καφέ, μπαρ, εστιατόρια), κινηματογράφους, χώρους στάθμευσης, υγιεινής κ.α. Ακόμη, αυτή την περίοδο είναι σε φάση ολοκλήρωσης δύο μεγάλα κτιριακά συγκροτήματα. Το ξενοδοχειακό συγκρότημα (Alexandra Wharf) διαθέτει 85 δωμάτια και 12 πολυτελείς ιδιωτικές κατοικίες, καθώς και μια αυτοτελή μονάδα 82

διαμερισμάτων. Το συγκρότημα κατοικιών (Admirals Quay), που αναπτύσσεται δίπλα από το ξενοδοχειακό συγκρότημα, διαθέτει 300 διαμερίσματα.



Yarra's Edge (YE) Marina, Μελβούρνη, Αυστραλία

Η Μαρίνα “Yarra’s Edge (YE) Marina” βρίσκεται στο κέντρο της Μελβούρνης, στις παλιές αποβάθρες του ποταμού Γιάρρα (south wharf).

Η μαρίνα διαθέτει 170 θέσεις ελλιμενισμού, με δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών έως 30m, παρέχοντας όλες τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις σε σκάφη και επιβαίνοντες.

Η χερσαία ανάπτυξη γίνεται στο χώρο περιμετρικά της μαρίνας. Περιλαμβάνει 5 πολυώροφα κτίρια (ουρανοξύστες), τα οποία έχουν πολλαπλές χρήσεις (γραφεία, ξενοδοχεία, διαμερίσματα κ.α.), διοικητικά κτίρια, εμπορικά κέντρα, χώρους εστίασης, διασκέδασης και αναψυχής (καφέ, μπαρ, εστιατόρια), χώρους στάθμευσης, υγιεινής κ.α.



Bahia Mar and Yachting Center, Φλόριντα, ΗΠΑ

Η Μαρίνα “Bahia Mar and Yachting Center” βρίσκεται στην περιοχή *Fort Lauderdale*, στη Φλόριντα των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής.

Η μαρίνα διαθέτει 250 θέσεις ελλιμενισμού, με δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών έως 90m, παρέχοντας όλες τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις σε σκάφη και επιβαίνοντες.

Η χερσαία ανάπτυξη του συγκροτήματος αποτελείται από πληθώρα εγκαταστάσεων και υποδομών. Ανάμεσα σε άλλα, περιλαμβάνει το πολυτελές ξενοδοχείο Χίλτον, διοικητικά κτίρια, εμπορικά καταστήματα, χώρους εστίασης, διασκέδασης και αναψυχής (καφέ, μπαρ, εστιατόρια), χώρους στάθμευσης, χώρους υγιεινής, γυμναστήρια και σπα, γήπεδα τένις, κ.α.



Montauk Yacht Club and Resort Marina, Νέα Υόρκη, ΗΠΑ

Η Μαρίνα “Montauk Yacht Club and Resort ” βρίσκεται στην περιοχή *Montauk*, στη Νέα Υόρκη των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής.

Η μαρίνα διαθέτει 232 θέσεις ελλιμενισμού, με δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών έως 67m, παρέχοντας όλες τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις σε σκάφη και επιβαίνοντες.

Η χερσαία ανάπτυξη του συγκροτήματος περιλαμβάνει ξενοδοχείο 107 δωματίων, διοικητικά κτίρια, εμπορικά καταστήματα, χώρους εστίασης, διασκέδασης και αναψυχής (καφέ, μπαρ, εστιατόρια), χώρους στάθμευσης, χώρους υγιεινής, γυμναστήριο και σπα, πισίνα, κ.α.



Γ.1.2.2. Επιτυχημένες λειτουργούσες μαρίνες στην Ελλάδα

Στη συνέχεια παρατίθεται συνοπτική παρουσίαση ορισμένων από τις πλέον επιτυχημένες λειτουργούσες μαρίνες στην Ελλάδα. Σημειώνεται ότι η κάτωθι λίστα δεν είναι εξαντλητική, ενώ υπάρχουν και μικρότεροι τουριστικοί λιμένες (καταφύγια τουριστικών σκαφών) που παρέχουν υψηλού επιπέδου παροχές σε σκάφη αναψυχής. Μάλιστα, η λειτουργία αυτών συχνά συνδυάζεται με παρακείμενες τουριστικές υποδομές, όπως ξενοδοχεία και οργανωμένες αναπτύξεις παραθεριστικών κατοικιών.

Μαρίνα Φλοίσβου:

Η Μαρίνα Φλοίσβου που βρίσκεται στην περιοχή του Παλαιού Φαλήρου Αττικής, αποτελεί μια σύγχρονη λιμενική υποδομή εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους (mega-yachts). Μετά από την ολοκλήρωση των έργων επέκτασης και εκσυγχρονισμού της μαρίνας Φλοίσβου το 2005, σήμερα, ύστερα από ένδεκα χρόνια λειτουργίας, η μαρίνα έχει αναδειχθεί σε μία από τις σημαντικότερες υποδομές θαλάσσιου τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, αναβαθμίζοντας καθοριστικά τις παρεχόμενες υπηρεσίες προς mega-yachts στην περιοχή της πρωτεύουσας. Επιπροσθέτως, η άρτια οργάνωση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας σε συνδυασμό με τις δραστηριότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας που αυτή υποστηρίζει σε ένα σύγχρονο και ποιοτικό περιβάλλον, έχουν αναδείξει τη Μαρίνα Φλοίσβου σε έναν από τους πλέον δημοφιλείς πόλους αναψυχής του παραλιακού μετώπου της πρωτεύουσας.

Έχει δυναμικότητα 330 θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής διαφόρων μεγεθών και διαθέτει όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των

ελλιμενιζόμενων σκαφών και των επιβαινόντων σε αυτά. Η θαλάσσια ζώνη της μαρίνας προσφέρεται για τον άνετο και ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής μήκους από 15 m έως και μεγαλύτερων των 70 m (mega-yachts). Τα κρηπιδώματα και οι προβλήτες διαθέτουν όλα τα αναγκαία μέσα για την εξυπηρέτηση των σκαφών (δέστρες, πυργίσκοι παροχών κλπ.). Η μαρίνα διαθέτει επίσης σταθμό ανεφοδιασμού των σκαφών με καύσιμα και εγκαταστάσεις παραλαβής λυμάτων και ελαιωδών καταλοίπων από τα σκάφη.

Στη χερσαία ζώνη της μαρίνας έχουν αναπτυχθεί όλες οι αναγκαίες κτιριακές και λοιπές υποδομές για την εξυπηρέτηση των χρηστών και των επισκεπτών της μαρίνας (διοίκηση, υπηρεσίες, πρακτορεία ενοικίασης σκαφών, χώροι υγιεινής, αποθηκευτικοί χώροι, στάθμευση οχημάτων κλπ.), καθώς και υποδομές αναψυχής (καταστήματα, χώροι εστίασης και αναψυκτήρια, υπαίθριοι χώροι αναψυχής που περιλαμβάνουν παιδότοπους και παιδική χαρά, ζώνες περιπάτου, στάθμευση οχημάτων κλπ.). Η συνολική επιφάνεια των κτιριακών αυτών υποδομών ανέρχεται σε 3.800 m² περίπου.

Στο ανατολικό τμήμα της μαρίνας υφίσταται οριοθετημένη προστατευόμενη περιοχή πράσινου (σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Ν. 3207/2003), η οποία συντηρείται συστηματικά. Επίσης, εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας έχει διατεθεί διακριτός χώρος για ναυταθλητικές εγκαταστάσεις, όπου σήμερα φιλοξενείται ο Ναυτικός Όμιλος Παλαιού Φαλήρου (Ν.Ο.Π.Φ.).

Μαρίνα Λευκάδας:

Η Μαρίνα Λευκάδας αναπτύχθηκε προ τμήματος του αδιαμόρφωτου παραλιακού μετώπου και σε συνέχεια του λιμένα και της πόλης της Λευκάδας, όπου και λειτουργεί από το 2001. Η μαρίνα ύστερα από 16 χρόνια επιτυχούς λειτουργίας σε μία περιοχή με υψηλό δυναμικό στο χώρο του yachting αποτελεί πλέον βάση του θαλάσσιου τουρισμού στην περιοχή του κεντρικού Ιονίου Πελάγους, με προφανείς θετικές επιπτώσεις για την τοπική κοινωνία και οικονομία. Η Μαρίνα Λευκάδας αναβάθμισε ουσιαστικά την ποιότητα του τουριστικού προϊόντος του νησιού και ταυτόχρονα αναβάθμισε την αισθητική της περιοχής και πρόσφερε νέες ευκαιρίες αναψυχής στους κατοίκους και επισκέπτες της ευρύτερης περιοχής.

Η Μαρίνα Λευκάδας έχει δυναμικότητα 609 σκαφών για σκάφη μήκους έως 25m, και επιπλέον διαθέτει και 285 θέσεις χερσαίας απόθεσης για συντήρηση/επισκευή και διαχείριση σκαφών. Η μαρίνα εκτός από ασφαλή αγκυροβολία, προσφέρει παροχές ηλεκτρικού, νερού και τηλεφώνου στα ελλιμενισμένα σκάφη, ανεφοδιασμό καυσίμων,

παραλαβή λυμάτων και ελαίων και εύκολη ανέλκυση/καθέλκυση των σκαφών μέσω του travelift και της ράμπας.

Η χερσαία ζώνη της μαρίνας εκτός από το χώρο χερσαίας απόθεσης σκαφών, περιλαμβάνει και όλες τις απαραίτητες κτιριακές και λοιπές εγκαταστάσεις για την πλήρη εξυπηρέτηση των επιβαινόντων στα σκάφη και των επισκεπτών της μαρίνας [όπως γραφεία διοίκησης, ιατρείο, γραφεία πληροφοριών, υποκαταστήματα τραπεζών, εμπορικά καταστήματα (ναυτιλιακών ειδών, προμηθειών κ.ά.), πρακτορεία ενοικίασης σκαφών, εστιατόρια και αναψυκτήρια με στεγασμένους και υπαίθριους χώρους, μικρό ξενοδοχείο, συγκροτήματα λουτρών και αποχωρητηρίων, καθώς και επαρκείς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και τρέιλερ]. Η επιφάνεια του συνόλου των κτιριακών εγκαταστάσεων ανέρχεται σε 7.000 m² περίπου.

Μαρίνα Γουβιών:

Η Μαρίνα Γουβιών, που βρίσκεται στη βορειοανατολική ακτή της νήσου Κέρκυρας, είναι μία από τις μεγαλύτερες εγκαταστάσεις υποδοχής τουριστικών σκαφών στην Ελλάδα και στην ανατολική Μεσόγειο. Ύστερα από 20 χρόνια λειτουργίας, η Μαρίνα Γουβιών, έχει αναδειχθεί σε μία από τις σημαντικότερες υποδομές θαλάσσιου τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή του Ιονίου, προσελκύοντας κάθε χρόνο μεγάλο αριθμό σκαφών αναψυχής διαφόρων κατηγοριών, συμβάλλοντας έτσι ουσιαστικά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και στην αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος στην περιοχή του Ιονίου.

Η μαρίνα διαθέτει συνολικά 1.068 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής για σκάφη μήκους έως 50 m, καθώς και 600 θέσεις χερσαίας απόθεσης σκαφών. Τα κρηπιδώματα και οι προβλήτες διαθέτουν όλα τα αναγκαία μέσα για την εξυπηρέτηση των σκαφών (δέστρες, πυργίσκοι παροχών κλπ.). Η μαρίνα διαθέτει επίσης σταθμό ανεφοδιασμού των σκαφών με καύσιμα και εγκαταστάσεις παραλαβής λυμάτων και ελαιωδών καταλοίπων από τα σκάφη.

Στη χερσαία ζώνη εκτός από την εκτεταμένη χερσαία ζώνη απόθεσης σκαφών, έχουν αναπτυχθεί όλες οι αναγκαίες κτιριακές και λοιπές υποδομές για την εξυπηρέτηση των χρηστών και των επισκεπτών της μαρίνας (διοίκηση, υπηρεσίες, ταξιδιωτικό πρακτορείο, κατάστημα ναυτιλιακών ειδών, χώροι υγιεινής, ελαφρά συντήρηση σκαφών, στάθμευση οχημάτων κλπ.). Επίσης, η μαρίνα διαθέτει και υποδομές αναψυχής, όπως καταστήματα, χώρους εστίασης και αναψυκτήρια-café, και άλλες εγκαταστάσεις αναψυχής, όπως π.χ. πισίνα για το κοινό, γήπεδο κρίκετ και άλλα. Οι υφιστάμενες κτιριακές υποδομές της μαρίνας ανέρχονται σε 4.300m² περίπου, ενώ προβλέπεται και η κατασκευή επιπλέον πρόσθετων χερσαίων υποδομών επιφάνειας

2.400m² για χρήσεις τουρισμού & αναψυχής (καταστήματα, χώροι εστίασης, ξενοδοχείο, χώροι πολιτιστικών δραστηριοτήτων, αθλητικές εγκαταστάσεις).

Μαρίνα στο Σάννη Χαλκιδικής:

Η Μαρίνα “Sani Marina” βρίσκεται στη Σάννη Χαλκιδικής και έχει αναπτυχθεί σε συνδυασμό με το ξενοδοχειακό συγκρότημα Sani Resort.

Η μαρίνα διαθέτει 215 θέσεις ελλιμενισμού, με δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών έως 26m, παρέχοντας όλες τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις σε σκάφη και επιβαίνοντες.

Η χερσαία ανάπτυξη γίνεται σε μια μικρή ζώνη περιμετρικά της μαρίνας. Ωστόσο, περιλαμβάνει πληθώρα κτιρίων και παρέχει το σύνολο των υπηρεσιών σε επιβαίνοντες και επισκέπτες. Ανάμεσα σε άλλα περιλαμβάνονται διοικητικά κτίρια, εμπορικά καταστήματα, χώροι εστίασης, διασκέδασης και αναψυχής (καφέ, μπαρ, εστιατόρια), χώροι στάθμευσης, υγιεινής κ.α.

Ακόμη χαρακτηριστικά παραδείγματα σχεδιαζόμενης ανάπτυξης νέων μαρινών και εκσυγχρονισμού υφιστάμενων, αποτελούν τα ακόλουθα:

Μαρίνα Αλίου:

Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. έχει δρομολογήσει την αδειοδότηση του νέου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου, στα πλαίσια των διατάξεων του Ν.2160/93 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Συγκριμένα, η αδειοδότηση του εν λόγω Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου βρίσκεται στο πρώτο στάδιο χωροθέτησης που προβλέπεται από τον Ν.2160/93. Πρόκειται για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό μίας από τις μεγαλύτερες μαρίνες της Ελλάδας, αλλά και της Ανατολικής Μεσογείου.

Το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίου προβλέπει την αξιοποίηση της λιμενικής υποδομής της μαρίνας, καθώς και την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της, με στόχο την διαμόρφωση μίας υψηλής ποιότητας σύγχρονης υποδομής για την 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 ταυτόχρονα ενός σύγχρονου και ποιοτικού πόλου τουρισμού, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Η θαλάσσια ζώνη της Μαρίνας Αλίμου έχει συνολική επιφάνεια 428 στρεμμάτων περίπου και σήμερα ελλιμενίζονται σε αυτή 1.080 σκάφη αναψυχής διαφόρων κατηγοριών και μήκους έως 50m.



Σχήμα Γ 1: Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Μαρίνας Αλίμου. Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης. (Πηγή: Σ.Μ.Π.Ε. Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Αλίμου, 2013)

Η χερσαία ζώνη της μαρίνας, συνολικής επιφάνειας 210 στρεμμάτων περίπου, εκτείνεται παράλληλα με την τροχιολωρίδα του τραμ και την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος. Η ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προβλέπει πέντε (5) τομείς χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη εκμετάλλευση στο σύνολο των ζωνών αυτών ανέρχεται σε 18.520 m² (που αντιστοιχεί σε συντελεστή δόμησης 9%) 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 αθλητικές και εμπορικές χρήσεις (όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώρους αναψυχής, αθλητικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχείο, εκθεσιακό - συνεδριακό κέντρο, εμπορικά καταστήματα κλπ.). Επίσης, προβλέπεται χώρος χερσαίας απόθεσης σκαφών αναψυχής και άλλων σκαφών ή πλωτών μέσων που τυχόν θα εξυπηρετούνται στη μαρίνα με προβλέψεις για την αναγκαία κτιριακή υποδομή. Ακόμη, σε συγκεκριμένη

ζώνη προβλέπονται χρήσεις ναυταθλητισμού. Οι ζώνες της μαρίνας περιλαμβάνουν ακόμη διαμορφωμένες υπαίθριες εγκαταστάσεις, πεζοδρόμους, χώρους στάθμευσης και χώρους αστικού πρασίνου.

Μαρίνα Χίου:

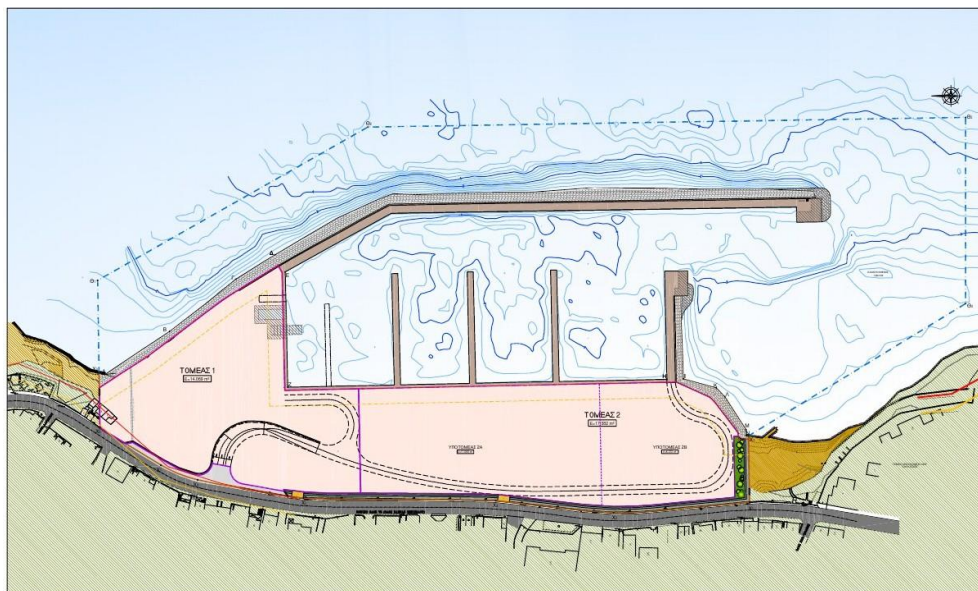
Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. έχει δρομολογήσει την αδειοδότηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Χίου στη θέση Καστέλο, στα πλαίσια των διατάξεων του Ν.2160/93 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Συγκριμένα, η αδειοδότηση του εν λόγω Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου βρίσκεται στο πρώτο στάδιο χωροθέτησης που προβλέπεται από τον Ν.2160/93. Πρόκειται για την αξιοποίηση και περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών της μοναδικής χωροθετημένης μαρίνας στο νησί της Χίου, η οποία σήμερα δεν λειτουργεί και παραμένει ημιτελής.

Το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Χίου προβλέπει την αξιοποίηση της υφιστάμενης λιμενικής υποδομής της μαρίνας, καθώς και στην ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της, με στόχο αφ' ενός την υψηλών προδιαγραφών εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής που ταξιδεύουν στην περιοχή του βορειοανατολικού Αιγαίου και αφ' ετέρου τη διαμόρφωση ενός ποιοτικού παρακτίου χώρου αναψυχής που θα αποτελεί πόλο έλξης για τους κατοίκους της ευρύτερης οικιστικής περιοχής της πόλης της Χίου.

Η θαλάσσια ζώνη της Μαρίνας Χίου έχει συνολική επιφάνεια 79 στρεμμάτων περίπου και εκτιμάται ότι έχει τη δυνατότητα να προσφέρει ελλιμενισμό σε 200 σκάφη περίπου διαφόρων κατηγοριών και μήκους έως 25m.

Η χερσαία ζώνη της μαρίνας, συνολικής επιφάνειας 35 στρεμμάτων περίπου, εκτείνεται παράλληλα με την Εθνική Οδό 75 (οδός Έλενας Βενιζέλου). Η ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προβλέπει δύο (2) τομείς χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη εκμετάλλευση στο σύνολο των τομέων αυτών ανέρχεται σε 6.900 m² (που αντιστοιχεί σε συντελεστή δόμησης 19,6%) 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, εμπορικά καταστήματα, χώρους συνάθροισης κοινού κλπ.). Επίσης, προβλέπονται χρήσεις

χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών με την αναγκαία κτιριακή υποδομή, καθώς και χρήσεις ναυταθλητισμού. Οι τομείς της μαρίνας περιλαμβάνουν ακόμη διαμορφωμένες υπαίθριες εγκαταστάσεις, πεζοδρόμους, χώρους στάθμευσης και χώρους πρασίνου.



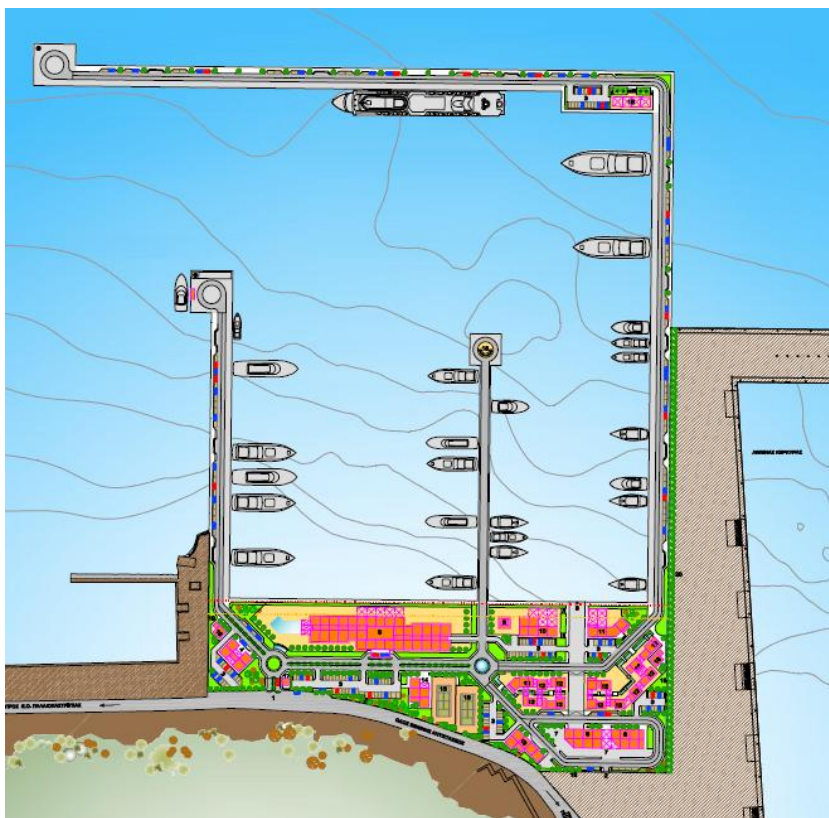
Σχήμα Γ 2: Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Μαρίνας Χίου. Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης. (Πηγή: Σ.Μ.Π.Ε. Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Μαρίνας Χίου, 2014)

Μαρίνα Λιμένα Κέρκυρας:

Στην περιοχή «Κεφαλομάντουκο», στο δυτικό άκρο του Λιμένα Κέρκυρας και σε επαφή με τον υφιστάμενο προβλήτα κρουαζιερόπλοιων, έχει χωροθετηθεί από το Υπουργείο Τουρισμού για λογαριασμό του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας μαρίνα όπου θα ελλιμενίζονται πολυτελείς θαλαμηγοί μεγάλου μεγέθους (mega-yachts). Στη λιμενολεκάνη της μαρίνας, συνολικής επιφάνειας 125.000 m^2 , προβλέπονται 96 θέσεις για πρυμνοδέτηση θαλαμηγών μήκους από 30 έως 70 m, ενώ θα υπάρχουν και δύο πρόσθετες θέσεις πλαγιοδέτησης θαλαμηγών μήκους έως 140 m (giga-yachts).

Επίσης η μαρίνα θα διαθέτει χερσαία ζώνη συνολικής επιφάνειας 39.400 m^2 . Η υφιστάμενη χερσαία έκταση είναι 19.650 m^2 , ενώ ακόμα 19.750 m^2 θα αποκτηθούν με επιχώσεις. Στη χερσαία ζώνη θα αναπτυχθούν οι κτιριακές εγκαταστάσεις, συνολικής επιφάνειας 7.800 m^2 (πραγματοποιούμενος συντελεστής δόμησης 20%), καθώς και οι υπόλοιποι απαραίτητοι για την εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας στεγασμένοι ή υπαίθριοι χώροι. Συγκεκριμένα οι λειτουργίες και χρήσεις της χερσαίας ζώνης της μαρίνας θα περιλαμβάνουν πύργο ελέγχου, κτίριο διοίκησης και

υπηρεσιών, ξενοδοχείο 5* με πισίνα, πολυτελές εστιατόριο με υπαίθριους χώρους, αναψυκτήρια με υπαίθριους χώρους, καταστήματα (ναυτιλιακών ειδών, εμπορικά κλπ.), γυμναστήριο, super market, συγκρότημα συντήρησης/επισκευής μικρών σκαφών, αποθήκες, χώρους υγιεινής (WC, ντους, πλυντήρια), σταθμό καυσίμων με υπόγειες δεξαμενές, θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων, υπαίθριες διαμορφώσεις (πεζόδρομοι, πέργκολες, διακοσμητικά στοιχεία με νερό) και χώρους πρασίνου κλπ.



Σχήμα Γ 3: Μαρίνα Λιμένα Κέρκυρας (Πηγή: Φάκελος Έγκρισης Χωροθέτησης Μαρίνας Λιμένα Κέρκυρα, 2007)

Γ.1.2.3. Χωροθέτηση και αδειοδότηση λειτουργίας τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα

Τέλος, σημειώνεται ότι η χωροθέτηση και αδειοδότηση της λειτουργίας τουριστικών λιμένων διέπεται από τις διατάξεις του Ν.2160/93 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Αρμόδια για την εφαρμογή του Ν.2160/93 είναι η Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού και Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Τουρισμού. Στα πλαίσια των προβλέψεων του ανωτέρω νόμου έχει εκδοθεί η υπ' αριθμ. 11214/06.08.2012 Απόφαση Υπουργού Τουρισμού (με ΑΔΑ Β4ΘΒΟΟ-96Ψ), σύμφωνα με την οποία οι κατ' ελάχιστον απαιτήσεις μίας μαρίνας είναι οι εξής:

- εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του λιμένα συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων άλλων συναφών αρχών,
- θέση πρόσδεσης σκάφους του λιμενικού σώματος,
- εγκατάσταση σταθμού πρώτων βοηθειών (γραφείο κλπ.),
- δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών κλπ.),
- εγκαταστάσεις συλλογής προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και των πετρελαιοειδών – ελαιωδών καταλοίπων,
- χώροι στάθμευσης,
- εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Μ.Ε.Α.,
- συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια της ζώνης του λιμένα, συστήματα επίβλεψης των εγκαταστάσεων κλπ.),
- εγκαταστάσεις αποθηκών, και
- καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

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 (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) (Απόφαση αριθ. 6876/4871, Φ.Ε.Κ. 128/Α/03.07.2008),
- το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (Φ.Ε.Κ. 1138/Β/11.06.2009), με το οποίο συμπληρώνονται και εξειδικεύονται οι κατευθύνσεις του ΓΠΣΧΑΑ ως προς τον τουρισμό, 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 (Ρ.Σ.Α.) (Φ.Ε.Κ.156/Α/01.08.2014).

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» (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004), που έχει συνταχθεί από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (Ο.Ρ.Σ.Α.).

Γ.2.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Σκοπός του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. (Φ.Ε.Κ. 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 Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α., η Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας, όπου βρίσκεται και η Μαρίνα Βουλιαγμένης, 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 ανάδειξη 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 Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. 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. Προβλέψεις για τον Τουρισμό

Μέσω του πλαισίου επιδιώκεται η «διευθέτηση συγκρούσεων χρήσεων γης και στη διασφάλιση προϋποθέσεων συνύπαρξης δραστηριοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη τη μοναδικότητα και διαθεσιμότητα των πόρων για την ανάπτυξη κάθε παραγωγικής δραστηριότητας και τη στάθμιση κόστους – ωφέλειας σε κοινωνικό – οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Για το σκοπό αυτόν, κατά το σχεδιασμό, επιδιώκεται να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του χώρου και να ενσωματώνεται η περιβαλλοντική διάσταση σε κάθε τομεακή πολιτική.»

Οι παραγωγικοί τομείς που εξετάζονται είναι ο Αγροτικός τομέας (γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία), η Βιομηχανία (εξόρυξη – μεταποίηση) και τέλος ο Τουρισμός. Όσον αφορά στον τομέα του τουρισμού επιδιώκονται:

«– Ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη του τομέα του τουρισμού στο πλαίσιο της αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας (...).

– Βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του τομέα με την προσαρμογή και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος και του σχεδιασμού στα νέα δεδομένα και τάσεις της τουριστικής αγοράς.(...)

– Περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος.

– Εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των πόρων.»

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων προτείνεται η ανάληψη ενεργειών και υιοθέτηση δράσεων που αφορούν κυρίως στα εξής:

«– Αναβάθμιση της εικόνας των τουριστικών προορισμών προκειμένου να καταστούν ελκυστικότεροι και ασφαλέστεροι, με την ανάδειξη στοιχείων ταυτότητας και αναγνωρισιμότητας, την αναβάθμιση και την αποκατάσταση του δομημένου χώρου, την οργάνωση του, ατύπως διαμορφωμένου οικιστικά, εξωαστικού χώρου, κ.ά..

– Προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος και του τοπίου (προστασία φυσικού περιβάλλοντος (...)).(...)

– Εμπλουτισμό και αναβάθμιση των κοινωνικών, τεχνικών και ειδικών υποδομών (υγεία, μεταφορές, πληροφόρηση κ.ά.) στην κατεύθυνση της διεύρυνσης των τουριστικών προορισμών αλλά και της καλύτερης εξυπηρέτησης, θωράκισης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του συνόλου των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος.

– Βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών.

- Απόσυρση καταλυμάτων και οχλούντων κτιρίων ή/ και προώθηση προγραμμάτων ανάπλασης για την περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος, κατά προτεραιότητα στις ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές.
- Επιτάχυνση του ρυθμού ανανέωσης της τουριστικής προσφοράς στην κατεύθυνση της αναβάθμισης, της χωρικής και χρονικής διεύρυνσης και του εμπλουτισμού της τουριστικής δραστηριότητας, καθώς και της εξαρχής ανάπτυξης επιλεγμένων ειδικών μορφών τουρισμού με ηπιότερα κατά κύριο λόγο χαρακτηριστικά τόσο λόγω του βαθμού ωρίμανσης του τουριστικού προϊόντος στη χώρα όσο και του διεθνούς ανταγωνισμού.(...)
- Διαρκής παρακολούθηση, εξειδίκευση και αναπροσαρμογή, όπου είναι απαραίτητο, των στόχων, κατευθύνσεων και προτεραιοτήτων της αναπτυξιακής νομοθεσίας και των αντίστοιχων κινήτρων για την καλύτερη εξυπηρέτηση του τομέα.»

Γ.2.1.1. Χωρική Διάθρωση 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 Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. 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 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.
 - 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 υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Γ.2.1.2. Χωρική Οργάνωση και Ανάπτυξη του Παράκτιου 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 γεινίαση 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 τού 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.2.1.4. Οι προβλέψεις του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης

Ως προς τη χωρική θεώρηση του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α., η Μαρίνα Βουλιαγμένης εντάσσεται στο πλαίσιο των κατευθύνσεων για τη Μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, ενώ συμπληρωματικά λαμβάνονται υπ' όψη και οι κατευθύνσεις για τη χωρική ανάπτυξη του παράκτιου χώρου. Περαιτέρω, λόγω του τουριστικού εξ' ορισμού χαρακτήρα της Μαρinas Βουλιαγμένης λαμβάνονται υπ' όψη και οι κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του τουρισμού.

Ορισμένοι από τους κύριους στόχους που θέτει το Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. για το Μητροπολιτικό Κέντρο της Αθήνας είναι η βελτίωση της ελκυστικότητάς της με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος και ταυτόχρονα η ενίσχυση δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας, καθώς και η ανάδειξη της σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας με πολυσχιδή ταυτότητα ενισχύοντας μεταξύ άλλων και τις δυνατότητες παραθεριστικού τουρισμού στις παράλιες περιοχές της Αττικής.

Η υπό εξέταση σχεδιαζόμενη ανάπτυξη και αναβάθμιση της Μαρinas Βουλιαγμένης, που αποτελεί ένα από τα παλιότερα (ήδη από τη δεκαετία του '60) σημεία αναφοράς της Αθηναϊκής Ριβιέρας, ανταποκρίνεται ουσιαστικά στους στόχους αυτούς, καθώς σε συνδυασμό με τη δρομολογημένη ανάπτυξη των παρακείμενων τουριστικών υποδομών του Αστέρια Βουλιαγμένης, θα καταστήσει και πάλι την περιοχή του Λαιμού Βουλιαγμένης έναν υψηλού επιπέδου τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας, προσφέροντας ταυτόχρονα ένα υψηλής ποιότητας ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον.

Ειδικότερα σε ότι αφορά στην επίτευξη των στόχων του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. για τον τουρισμό, που περιλαμβάνουν τη βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του τουρισμού με την προσαρμογή και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος και του σχεδιασμού στα νέα δεδομένα και τάσεις της τουριστικής αγοράς, καθώς και την περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος, η προτεινόμενη ανάπτυξη της Μαρinas Βουλιαγμένης εμπίπτει στις ακόλουθες προβλεπόμενες από το Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. ενέργειες:

- Η προτεινόμενη ανάπτυξη, σε συνδυασμό με τη δρομολογημένη ανάπτυξη των παρακείμενων τουριστικών υποδομών του Αστέρια Βουλιαγμένης, θα αναβαθμίσει

- ουσιαστικά τη εικόνα της Αθηναϊκής Ριβιέρας που αποτελεί ένα από τους πλέον δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς υψηλού επιπέδου της χώρας, καθιστώντας έτσι την ευρύτερη περιοχή ελκυστικότερη.
- Η υπό εξέταση σχεδιαζόμενη αναβάθμιση της Μαρίνας Βουλιαγμένης θα εκσυγχρονίσει τις υποδομές της υφιστάμενης μαρίνας, και θα βελτιώσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες, σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα της εποχής ευθυγραμμιζόμενη με τις τάσεις της αγοράς στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής.
 - Η προτεινόμενη ανάπτυξη θα αναβαθμίσει την αισθητική της υφιστάμενης μαρίνας, ενώ ταυτόχρονα μεριμνά για την ανάδειξη και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου με τη διατήρηση και περιποίηση των φυσικών εκτάσεων και του αδιαμόρφωτου παράκτιου χώρου που περιλαμβάνονται στη χερσαία ζώνη της.

Επιπροσθέτως, η προτεινόμενη ανάπτυξη της Μαρίνας Βουλιαγμένης συμβάλει έμμεσα και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής εντός του αστικού δικτύου ως εξής:

- με την εξοικονόμηση ενέργειας, την προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον πηγών ενέργειας και την ορθολογική διαχείριση των αποβλήτων και απορριμμάτων, μέσω της εφαρμογής πολιτικών που απαιτεί η σύγχρονη λειτουργία της μαρίνας,
- με την αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου της πόλης, την ενίσχυση των ζωνών πρασίνου και την αναβάθμιση της αισθητικής του χώρου, μέσω της βελτίωσης της ποιότητας των υποδομών της μαρίνας αλλά και των παρεχόμενων υπηρεσιών και κατ' επέκταση την υψηλή αισθητική του χώρου της μαρίνας,
- με την ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος των ακτών, μέσω της διατήρησης και περιποίησης των φυσικών εκτάσεων και του αδιαμόρφωτου παράκτιου χώρου που περιλαμβάνονται στη χερσαία ζώνη της μαρίνας.

Τέλος, στα πλαίσια των κατευθύνσεων του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. για τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του παράκτιου χώρου, είναι ουσιαστικής σημασίας το γεγονός ότι η προβλεπόμενη ανάπτυξη αφορά στην αναβάθμιση των υφιστάμενων τουριστικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών στην περιοχή της χερσονήσου του Λαιμού Βουλιαγμένης, όπου προβλέπονται κατ' εξοχήν δραστηριότητες τουρισμού. Έτσι, η προτεινόμενη ανάπτυξη δεν ασκεί πιέσεις αλλαγής χρήσεων γης, αντίθετα διατηρεί την υφιστάμενη συμβατότητα, συμπληρωματικότητα και συνεργασία των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων στο παράκτιο μέτωπο της Αττικής.

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

Γ.2.2.1. Γενικά

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α.) για τον Τουρισμό εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 24208/04.06.2009 Απόφαση της Επιτροπής Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον Τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης (Φ.Ε.Κ. 1138/Β/11.06.2009). Στη συνέχεια το Ε.Π. Τουρισμού τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. 67659/09.12.2013 απόφαση της Επιτροπής Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον Τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης (Φ.Ε.Κ. 3155/Β/12.12.2013). Εντούτοις, η εν λόγω τροποποίηση ακυρώθηκε με την υπ. αριθ. 3632/2015 απόφαση του ΣτΕ. Επιπροσθέτως, στην υπ' αριθ. 519/2017 απόφαση του ΣτΕ αναφέρεται ότι «η ακύρωση της ως άνω νεώτερης αποφάσεως και του εγκριθέντος με αυτήν νέου Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό [δηλαδή του τροποποιημένου Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. - Φ.Ε.Κ. 3155/Β/12.12.2013] με την απόφαση της Ολομέλειας του Δικαστηρίου δεν έχει ως συνέπεια την αναβίωση της προσβαλλόμενης με την κρινόμενη αίτηση πράξεως και του εγκριθέντος σε αυτήν Πλαισίου [δηλαδή του αρχικού Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. - Φ.Ε.Κ. 1138/Β/11.06.2009]». Επίσης αναφέρεται ότι η ανωτέρω ακύρωση έχει ως συνέπεια «την υποχρέωση της Διοικήσεως να προβεί σε έγκριση νέου Ειδικού Πλαισίου μετά από τήρηση της νόμιμης διαδικασίας». Στα πλαίσια αυτά και μέχρι έκδοσης νέου Ειδικού Πλαισίου για τον Τουρισμό, παρατίθενται ενδεικτικά οι προβλέψεις του αρχικώς συνταχθέντος Ε.Π. Τουρισμού (Φ.Ε.Κ. 1138/Β/11.06.2009) για την περιοχή μελέτης.

Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με την ίδια απόφαση του ΣτΕ, μέχρι την έγκριση νέου Ειδικού Πλαισίου «εξακολουθεί να είναι δυνατή η ανάπτυξη τουριστικής δραστηριότητας στη χώρα, με βάση τις προβλέψεις που τυχόν υπάρχουν σε υφιστάμενα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια (πρβλ. ΣτΕ 3043/2011), καθώς και στα κατωτέρω ιεραρχικώς επιπέδου σχεδιασμού, σε σχέση με τα περιφερειακά χωρικά σχέδια».

Ακολουθεί ενδεικτικά παράθεση των κατευθύνσεων του αρχικώς συνταχθέντος Ε.Π. Τουρισμού (Φ.Ε.Κ. 1138/Β/11.06.2009) αναφορικά με την περιοχή μελέτης και τον θαλάσσιο τουρισμό.

Γ.2.2.2. Κατηγορίες Περιοχών Ε.Π. Τουρισμού 2009

Λαμβάνοντας υπόψη την ένταση και το είδος τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται σε κάθε περιοχή, τη γεωμορφολογία και την ευαισθησία των πόρων της, ο εθνικός χώρος έχει διακριθεί σε επιμέρους κατηγορίες ως εξής:

- (Α) Αναπτυγμένες τουριστικά περιοχές
- (Β) Αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές
- (Γ) Περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος με μειονεκτικά χαρακτηριστικά και κυρίαρχες χρήσεις άλλες από τον τουρισμό
- (Δ) Μητροπολιτικές περιοχές
- (Ε) Παράκτιες περιοχές και Νησιά
- (ΣΤ) Ορεινές περιοχές
- (Ζ) Πεδινές και ημιορεινές περιοχές
- (Η) Περιοχές του Δικτύου Φύση 2000 και λοιπές περιοχές περιβαλλοντικής ευαισθησίας
- (Θ) Παραδοσιακοί οικισμοί
- (Ι) Αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία

Η περιοχή μελέτης εμπίπτει στις Μητροπολιτικές Περιοχές (Δ) δεδομένου ότι χωροθετείται εντός των ορίων του μητροπολιτικού συμπλέγματος της Αθήνας, αλλά και στην κατηγορία Νησιά και Παράκτιες Περιοχές (Ε).

Γ.2.2.3. Κατευθύνσεις Χωρικής Οργάνωσης Ε.Π. Τουρισμού 2009

Οι βασικές κατευθύνσεις για τις Μητροπολιτικές Περιοχές (κατηγορία Δ) και συγκεκριμένα για την περιοχή της Αττικής είναι οι εξής:

«- *Επιτάχυνση των ρυθμών ανάπτυξης του ιστορικού κέντρου και του θαλασσιού μετώπου της Αθήνας.*

- *Προστασία, ανάδειξη και συνδυασμένη προβολή των πόρων του ευρύτερου περιαστικού τους χώρου (ορεινοί όγκοι, κ.α.).*

- *Παροχή κινήτρων για απόσυρση παλαιών κτιρίων, που προσβάλλουν 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.»

Επίσης, για την κατηγορία Δ ισχύουν ορισμένες από τις κατευθύνσεις της κατηγορίας Α (Αναπτυγμένες τουριστικά περιοχές):

«- Ανάδειξη στοιχείων ταυτότητας και αναγνωρισιμότητας της περιοχής.

(...)

- 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.

(...)

- Παροχή κινήτρων για ολοκληρωμένο εκσυγχρονισμό τουριστικών υποδομών.

(...)

- 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.

(...)

- Ανάπτυξη τοπικών προγραμμάτων με στόχο τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών με παράλληλη παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής τους.»

Οι βασικές κατευθύνσεις για τα Νησιά και της Παράκτιες Περιοχές (κατηγορία Ε) είναι οι εξής:

Πρόκειται για παράκτιες περιοχές του ηπειρωτικού χώρου συμπεριλαμβανομένης της νήσου Ευβοίας και για νησιά συγκεκριμένων κατηγοριών. Για τις περιοχές αυτές «διακρίνεται ζώνη υψηλής ανταγωνιστικότητας διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων, η οποία εκτείνεται σε απόσταση 350 μ. από τον αιγιαλό και έχει ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη του τουρισμού. Στη ζώνη αυτή που παρατηρείται υψηλός ανταγωνισμός χρήσεων γης και δραστηριοτήτων όλων των ειδών, με άμεση ή έμμεση επίπτωση στον τουρισμό, δίδονται οι παρακάτω κατευθύνσεις:

- Ο περιορισμός της δημιουργίας νέων εγκαταστάσεων – χρήσεων μη συμβατών με την τουριστική δραστηριότητα (ιδίως βιομηχανικές / βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου, εμπορικές εκθέσεις, κτίρια και γήπεδα αποθήκευσης, γραφεία, κτίρια περίθαλψης, πρατήρια καυσίμων) ιδιαίτερα στις περιοχές που χαρακτηρίζονται ως ανεπτυγμένες τουριστικά. Κατ' εξαίρεση είναι δυνατή η χωροθέτηση βιομηχανικών δραστηριοτήτων, που έχουν ανάγκη θαλάσσιου μετώπου και εξυπηρετούν άμεσες τοπικές ανάγκες ή είναι σημαντικές για την εθνική οικονομία, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Ειδικού Πλαισίου για τη Βιομηχανία ύστερα από συνεκτίμηση κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων και στα τμήματα των περιοχών αυτών που παρουσιάζουν μειωμένο τουριστικό ενδιαφέρον. Στις υπόλοιπες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος (περιοχές υπό στοιχεία Β και Δ του άρθρου 4) η χωροθέτηση άλλων χρήσεων επιτρέπεται σε τμήματα τους που δεν παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον είτε μεμονωμένα είτε σε οργανωμένους υποδοχείς.
- Η κατά προτεραιότητα προώθηση δράσεων αποκατάστασης της αισθητικής του τοπίου και αναβάθμισης της λειτουργίας του χώρου.
- Η διατήρηση των φυσικών χαρακτηριστικών της ζώνης υψηλής ανταγωνιστικότητας σε ορισμένα τμήματα της ακτογραμμής».

Γ.2.2.4. Ειδικές Μορφές Τουρισμού στο Ε.Π. Τουρισμού 2009

Στο αρχικώς συνταχθέν Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. για τον Τουρισμό, αναφέρονται και προωθούνται δράσεις για την ανάπτυξη των παρακάτω ειδικών μορφών:

- (Α) Συνεδριακός τουρισμός
- (Β) Αστικός Τουρισμός
- (Γ) Θαλάσσιος Τουρισμός
- (Δ) Πολιτισμικός Τουρισμός
- (Ε) Αθλητικός Τουρισμός
 - (Ε.1) Άλλες μορφές αθλητικού τουρισμού
 - (Ε.1.1) Γκολφ
 - (Ε.1.2) Χιονοδρομικός τουρισμός
 - (Ε.1.3) Καταδυτικός Τουρισμός
 - (Ε.1.4) Αθλητικές δραστηριότητες του ορεινού χώρου
- (ΣΤ) Ιαματικός και θεραπευτικός τουρισμός
- (Ζ) Τουρισμός φύσης (οικοτουρισμός – αγροτουρισμός)
- (Η) Γεωτουρισμός
- (Θ) Άλλες ειδικές μορφές τουρισμού

Για την περιοχή μελέτης και λόγω της φύσης του έργου εξετάζεται ο θαλάσσιος τουρισμός. Συγκεκριμένα για τον θαλάσσιο τουρισμό και την ανάπτυξη αυτού προβλέπεται η δημιουργία έντεκα (11) ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού και ενός ή δύο κέντρων υποστήριξης αυτού σε κάθε ενότητα. Τα κέντρα «θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες, κ.λπ. (...) θα εξυπηρετούν το μεγαλύτερο δυνατό συνδυασμό θαλάσσιων δραστηριοτήτων του τουρισμού. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και η γειτνίαση με αεροδρόμιο».

Η Μαρίνα Βουλιαγμένης χωροθετείται εντός της ενότητας θαλάσσιου τουρισμού, που ορίζεται με κέντρο το Λαύριο και περιλαμβάνει μια ζώνη με όλους τους 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 4).

«Ακόμη προκρίνονται τα εξής:

- Η πύκνωση του δικτύου των τουριστικών λιμένων κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργική συνοχή του δικτύου κάθε επιμέρους ενότητας θαλάσσιου τουρισμού.
- Η βελτίωση των υποδομών των σημείων ελλιμενισμού (μαρίνες, αγκυροβόλια) και η εποχική αύξηση της χωρητικότητάς τους (ειδικά στο Ιόνιο, τις Κυκλάδες και τις Σποράδες).
- Η ανάπτυξη «πράσινων υποδομών» (ενέργεια, διαχείριση απορριμμάτων κ.λπ.).
- Η ανάπτυξη και λειτουργία συστημάτων ηλεκτρονικής ενημέρωσης για διαθεσιμότητα θέσης, κόστος κ.λπ.».

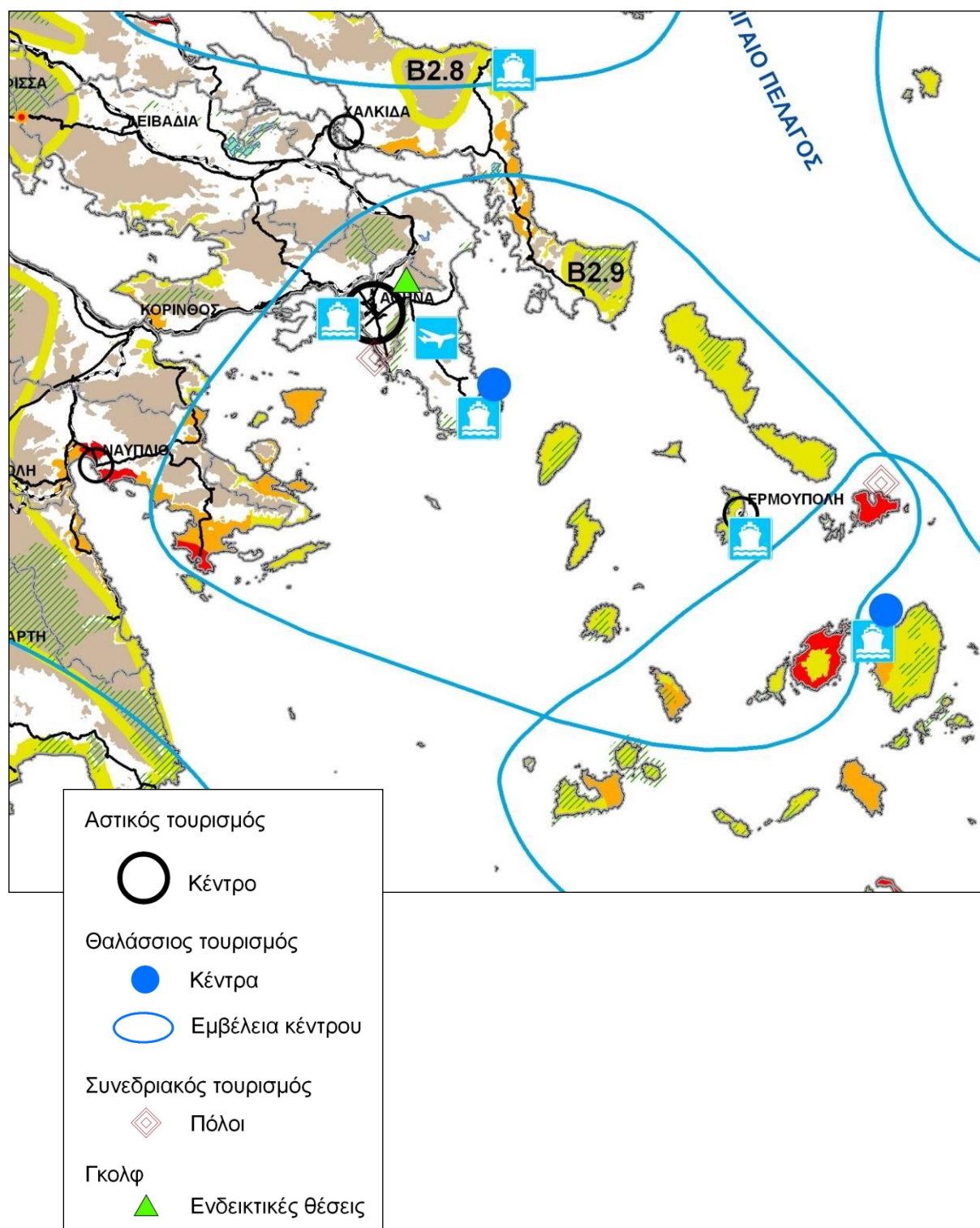
Γ.2.2.5. Οι προβλέψεις του Ε.Π. Τουρισμού 2009 σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης

Όπως προαναφέρθηκε οι προβλέψεις του Ε.Π. Τουρισμού (Φ.Ε.Κ. 1138/Β/11.06.2009) παρατίθενται ενδεικτικά. Συνεπώς, δεν εξετάζεται η συμβατότητα του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού με αυτό.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η Μαρίνα Βουλιαγμένης αποτελεί μία υποδομή που αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού, ο εκσυγχρονισμός της

οποίας θα συμβάλει σε συνδυασμό με τις λοιπές τουριστικές αναπτύξεις στην περιοχή, στην ολοκληρωμένη διαχείριση και ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου της Βουλιαγμένης και στην περαιτέρω βελτίωση της αισθητικής του παράκτιου τοπίου. Παράλληλα η μαρίνα αποτελεί σημαντικό πόλο αναψυχής του παραλιακού μετώπου της Αττικής και μία εναλλακτική διέξοδο (πέραν των παραλιών λουομένων) προς το θαλάσσιο μέτωπο για τους κατοίκους του Δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης.

Επίσης, το Ε.Π. Τουρισμού αναφέρεται στην ανάπτυξη αθλητικού τουρισμού. Η Μαρίνα Βουλιαγμένης θα μπορούσε να λειτουργήσει ενισχυτικά σε τέτοιου είδους διοργανώσεις δεδομένης της γειτνιάσής της με τις αθλητικές εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Βουλιαγμένης. Οι υποδομές της μαρίνας θα μπορούσαν να αποτελέσουν ορμητήριο για τα συμμετέχοντα σκάφη σε αθλητικές εκδηλώσεις, όπως αγώνες ιστιοπλοΐας.



Σχήμα Γ 4: Απόσπασμα χάρτη του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (Φ.Ε.Κ. 1138/Β'/11.06.2009)

Γ.2.3. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας

Γ.2.3.1. Γενικά

Αρχικά, το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (Ρ.Σ.Α.) θεσμοθετήθηκε με το Ν.1515/1985 (Φ.Ε.Κ. 18/Α'/18.2.1985). Πρόσφατα, με το Ν.4277/2014 θεσμοθετήθηκε το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής (Φ.Ε.Κ.156/Α/01.08.2014), το οποίο αναφέρεται στο σύνολο της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 3 του Ν. 3852/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, καθώς και στη νήσο Μακρόνησο της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (άρθρο 1, παρ.2).

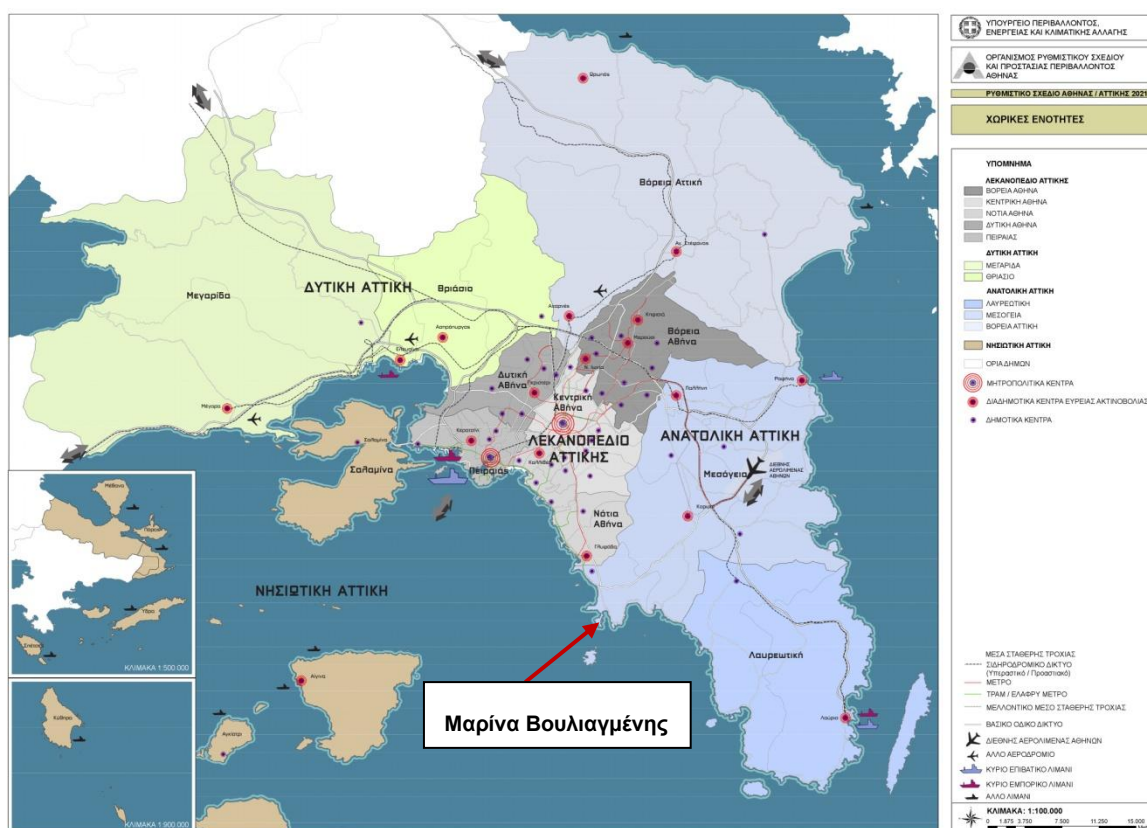
Στη συνέχεια παρατίθενται οι στόχοι και οι γενικές κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α., καθώς και οι ειδικότερες κατευθύνσεις και οι προβλέψεις του σχεδίου που σχετίζονται με την περιοχή μελέτης της Δ.Ε. Βουλιαγμένης, το παράκτιο περιβάλλον και το χαρακτήρα της υπό εξέταση ανάπτυξης της μαρίνας (θαλάσσιος τουρισμός, αναψυχή).

Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής (νέο Ρ.Σ.Α.) είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που είναι αναγκαία για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Το σχέδιο περιλαμβάνει κατευθύνσεις και ρυθμίσεις που ενισχύουν και συμπληρώνουν τον εθνικό αναπτυξιακό προγραμματισμό για την Αττική και που αφορούν στον προσδιορισμό του ρόλου της στο εθνικό επίπεδο και στο ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο.

Βασικός στρατηγικός στόχος του σχεδίου είναι η ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας – Αττικής, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, η αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων. Η ενδυνάμωση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας συναρτάται στρατηγικά με την οικονομική ανάπτυξη και προς αυτή την κατεύθυνση στοχεύει μεταξύ άλλων η αύξηση της ελκυστικότητας της Αθήνας- Αττικής ως τουριστικού προορισμού με διεθνή ακτινοβολία. Η ελκυστικότητα της Αθήνας- Αττικής επιτυγχάνεται με την ενίσχυση της τουριστικής υποδομής, τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, την επέκταση της τουριστικής περιόδου και τη δικτύωση των πολιτιστικών πόλων και του φυσικού περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με το πρότυπο χωρικής οργάνωσης που διαμορφώνεται (άρθρο 7), ο αστικός χώρος αποτελεί ιεραρχημένο πολυκεντρικό σύστημα σαφώς οριοθετημένων αστικών συγκεντρώσεων, ο εξωαστικός χώρος συγκροτείται ως ενιαία αυτόνομη οντότητα και προστατεύεται ως ζωτικός χώρος, αλλά και ως συγκριτικό αναπτυξιακό πλεονέκτημα που βελτιώνει την ελκυστικότητά της Αττικής. Σύμφωνα με τη χωροταξική οργάνωση του νέου Ρ.Σ.Α. (άρθρο 8), καθορίζονται τέσσερις χωρικές ενότητες με διάκριση σε επιμέρους υποενότητες για τη βέλτιστη διάκριση σε επιμέρους Χωρικές Υποενότητες, για τη βέλτιστη χωροταξική οργάνωση, με βάση τη γεωγραφική διάρθρωση και τα επιμέρους φυσιογνωμικά τους χαρακτηριστικά, λαμβάνοντας υπόψη τη νέα διοικητική διάρθρωση.

Η περιοχή μελέτης της Μαρίνας Βουλιαγμένης, εντάσσεται στη χωρική ενότητα Ανατολικής Αττικής (βλ. Σχήμα Γ 5), η οποία αποτελείται από τις Χωρικές Υποενότητες Μεσογείων, Λαυρεωτικής και Βόρειας Αττικής. Η Χωρική Υποενότητα Μεσογείων περιλαμβάνει τους Δήμους Ραφήνας – Πικερμίου, Παλλήνης, Παιανίας, Σπάτων – Αρτέμιδας, Κρωπίας, Μαркоπούλου Μεσογαίας και Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης. Εντούτοις, σύμφωνα με το νέο Ρ.Σ.Α., ο Δήμος Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης αποτελεί λειτουργικά τμήμα της χωρικής υποενότητας Νότιας Αθήνας με τα ίδια χαρακτηριστικά με αυτή και κατ' επέκταση με τις ίδιες κατευθύνσεις. Συγκεκριμένα, για τη χωρική υποενότητα Νότιας Αθήνας και συνεπώς και για τον Δήμο Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης, *«διατηρείται ο χαρακτήρας της κυρίως ως περιοχής κατοικίας, αλλά και τουρισμού, αναψυχής και εμπορίου. Κατεύθυνση αποτελεί η πολεοδομική οργάνωση των περιοχών, κυρίως με τον έλεγχο των χρήσεων μέσω των υποκείμενων επιπέδων σχεδιασμού, προς την κατεύθυνση της εξισορρόπησης των συγκρούσεων χρήσεων γης, κυρίως όσον αφορά την κατοικία και την αναψυχή»* (άρθρο 9).

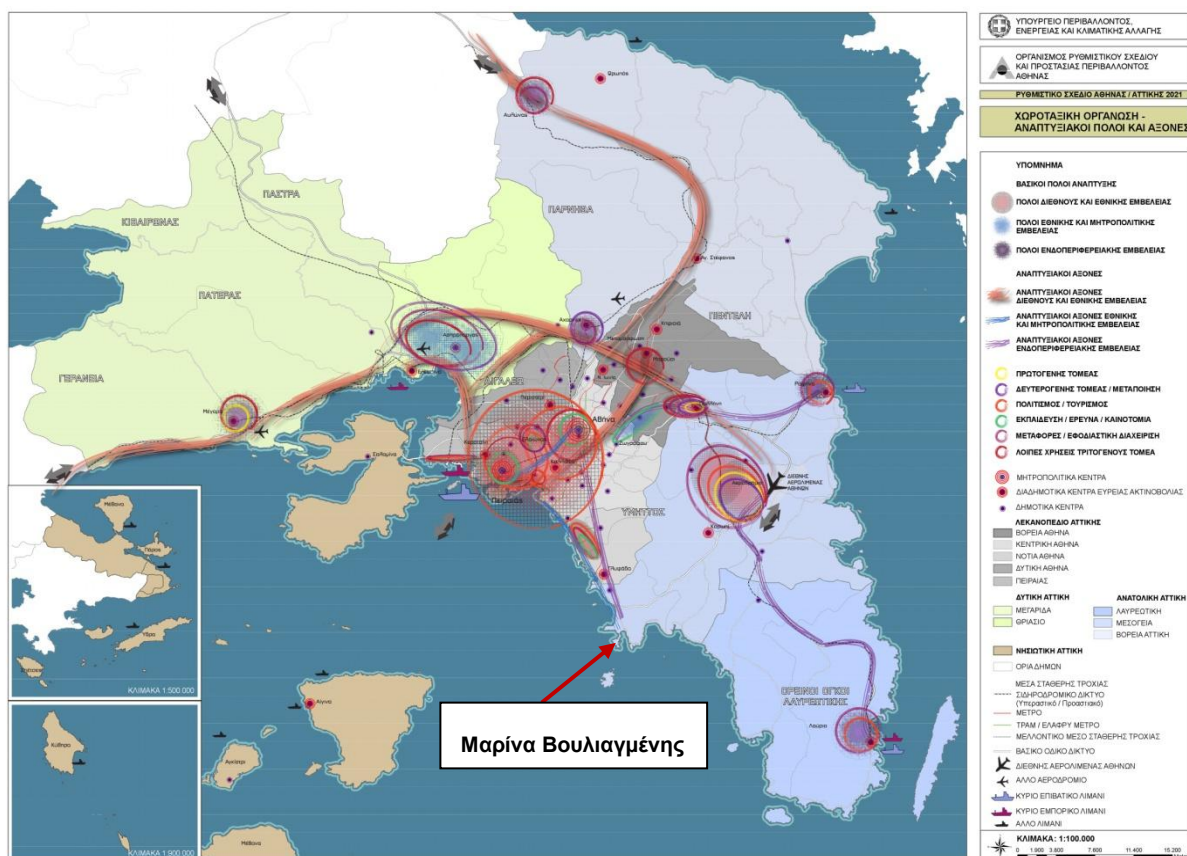


Σχήμα Γ 5: Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Χάρτης Νο2: Χωρικές Ενότητες (Φ.Ε.Κ. 156/Α/2014)

Όσον αφορά την οργάνωση των αξόνων και των πόλων ανάπτυξης, στο άρθρο 11 του ν.4277/2014 για το νέο Ρ.Σ.Α., αναφέρεται η συγκρότηση και ενίσχυση πλέγματος «αναπτυξιακών αξόνων και πόλων με στρατηγικό χαρακτήρα που εκτείνεται σε όλες τις Χωρικές Ενότητες, το οποίο αποτελεί το βασικό σκελετό για τη χωρική διάρθρωση των οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων και επιδιώκεται να λειτουργήσει ως κινητήρια δύναμη για την ολοκληρωμένη χωρική και οικονομική ανάπτυξη της Περιφέρειας Αττικής».

Το πλέγμα των αναπτυξιακών αξόνων (βλ. Σχήμα Γ 5 Σχήμα Γ 6) διαρθρώνεται ως εξής:

1. Διεθνούς και εθνικής εμβέλειας
2. Μητροπολιτικής ακτινοβολίας
3. Ενδοπεριφερειακής σημασίας



Σχήμα Γ 6: Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Χάρτης Νο3: Χωροταξική Οργάνωση-Αναπτυξιακοί Πόλοι και Άξονες (Φ.Ε.Κ. 156/Α/2014)

Όσον αφορά τους αναπτυξιακούς άξονες και πόλους (άρθρο 11), την ευρύτερη περιοχή της Βουλιαγμένης αφορά ο άξονας μητροπολιτικής ακτινοβολίας «Άξονας Θαλάσσιου Μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, από το Φαληρικό όρμο μέχρι τη Βουλιαγμένη, του οποίου ο βασικός προσανατολισμός συνίσταται στην εξασφάλιση του ανοίγματος του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας προς το παραλιακό μέτωπο και της λειτουργικής διασύνδεσης με αυτό, με την ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού μητροπολιτικής εμβέλειας, καθώς και στη διασφάλιση της συνέχειας και της προσπελασιμότητας της παράκτιας ζώνης για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης». Μέσω του σχεδίου επιδιώκεται η ανάδειξη του άξονα αυτού ως βασικού στοιχείου της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης ως διεθνούς πολιτιστικής και τουριστικής μητρόπολης.

Εκτός αυτού στην περιοχή καταλήγει ο ενδοπεριφερειακής σημασίας «Άξονας Λ. Βουλιαγμένης», ο οποίος αποτελεί τη σύνδεση της κεντρικής περιοχής της Αθήνας με το Ελληνικό και τη Βουλιαγμένη.

Για την υλοποίηση των σκοπών του άρθρου 11 στα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού, στους αναπτυξιακούς άξονες και στους αναπτυξιακούς πόλους, μερικοί από τους βασικούς όρους που τίθενται είναι:

- Η εναρμόνιση των χρήσεων γης και όρων δόμησης με το στρατηγικό αναπτυξιακό ρόλο αυτών των αξόνων και πόλων.
- Η ενίσχυση της λειτουργικής εξειδίκευσης των επιμέρους τμημάτων τους, με περιορισμό των επιτρεπόμενων χρήσεων σε εκείνες που συνάδουν με τον κυρίαρχο αναπτυξιακό προσανατολισμό τους, και με αντίστοιχη διαφοροποίηση, κατά χρήση, των όρων δόμησης για την επίτευξη της επιθυμητής μίξης χρήσεων.
- Η προώθηση προγραμμάτων στρατηγικών παρεμβάσεων μητροπολιτικού χαρακτήρα στις περιοχές όπου απαιτείται αναβάθμιση για λόγους προβολής της μητροπολιτικής «εικόνας» και στις περιοχές που μπορούν να λειτουργήσουν ως εστίες διάχυσης της αναβάθμισης και ανάπτυξης.

Επίσης, σύμφωνα με το ίδιο άρθρο του νέου Ρ.Σ.Α., είναι δυνατή η κατ' εξαίρεση επέκταση, η κατ' εξαίρεση εντοπισμένη, σημειακή αναθεώρηση του καθεστώτος των υφιστάμενων θεσμοθετημένων επιχειρηματικών υποδοχέων και των ακινήτων τα οποία διαχειρίζονται φορείς του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως και των όμορων αυτών ακινήτων, στους αναπτυξιακούς πόλους για την εγκατάσταση σημαντικών μονάδων του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα στους τομείς συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Αττικής, με τη μόνη προϋπόθεση ότι η χρήση περιλαμβάνεται στον αναπτυξιακό προσανατολισμό του κατά περίπτωση πόλου και προκύπτει η αναγκαιότητά εγκατάστασής της.

Η αξιολόγηση της αναγκαιότητας γίνεται βάσει κριτηρίων ανάλογων με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 10 του ν. 3908/2011 (Φ.Ε.Κ.88/Α/2011) και ειδικότερα: ως προς τη βιωσιμότητα και αποδοτικότητα του επενδυτικού φορέα, ως προς την προώθηση τεχνολογικής ανάπτυξης, καινοτομίας και νέων προϊόντων και υπηρεσιών, και ως προς τη συμβολή της επένδυσης στην οικονομία και στην περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς και ως προς την προστασία του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος. Επίσης, απαιτείται η υποχρεωτική εξασφάλιση των απαιτούμενων κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών υποδομών από τον επενδυτή.

Στο άρθρο 16 του νέου Ρ.Σ.Α. προβλέπονται ειδικές κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση του παράκτιου χώρου ως εξής:

«1. Ο παράκτιος χώρος της Αττικής αποτελεί συγκριτικό της πλεονέκτημα και ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός του πρόκειται να μεγιστοποιήσει τα οφέλη, οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά, που προκύπτουν από την αξιοποίησή του [...].

2. Οι στόχοι και κατευθύνσεις γενικά για τον παράκτιο χώρο είναι οι εξής:

- α) Αξιοποίηση, προκειμένου να συμβάλει στην ανάδειξη της Αθήνας Αττικής σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας, με δραστηριότητες Τουρισμού και αναψυχής.
- β) Προστασία, διατήρηση και αποκατάσταση του τοπίου, των αρχαιολογικών και ιστορικών τόπων και εξυγίανση των παράκτιων οικοσυστημάτων, θαλάσσιων και χερσαίων.
- γ) Διεύρυνση και ενίσχυση του δημόσιου, κοινόχρηστου χαρακτήρα της παράκτιας ζώνης με ελεύθερη πρόσβαση στη ζώνη αιγιαλού και παραλίας, εξασφάλιση της συνέχειας και βελτίωση των προσβάσεων στην ακτή από την ενδοχώρα.
- δ) Θεσμική και λειτουργική οργάνωση του συστήματος των λιμένων.
- ε) Ενιαία διαχείριση της παράκτιας ζώνης στο θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα της και τις λεκάνες απορροής που καταλήγουν σε αυτήν.
- στ) Συντονισμός προγραμμάτων δράσεων των εμπλεκόμενων ανά ζώνη φορέων, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους.

3. Εκπονείται από τον Οργανισμό Αθήνας Σχέδιο - Πλαίσιο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Ακτών της Αττικής (Σ.Ο.Δ.Α.Α.), το οποίο μπορεί να αναφέρεται είτε στη στενή ζώνη δημόσιου χαρακτήρα (κρίσιμη ζώνη), είτε σε ευρύτερες ζώνες επιρροής του παράκτιου χώρου (δυναμική ζώνη), είτε και στις δύο. Τα Σ.Ο.Δ.Α.Α. εκπονούνται κατά Χωρικές Ενότητες, περιέχουν κατευθύνσεις προς τα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού.»

Μάλιστα για την εξειδίκευση των στόχων, αρχών και κατευθύνσεων του Σ.Ο.Δ.Α.Α. διακρίνονται κατ' ελάχιστο οι ακόλουθες κατηγορίες περιοχών (Παραρτήματα II και VI νέου Ρ.Σ.Α.):

- Ι. Ζώνες συγκέντρωσης αναπτυξιακών οικονομικών δραστηριοτήτων, οι οποίες περιλαμβάνουν τις λιμενικές ζώνες εμπορικού, επιβατικού ή ναυπηγοεπισκευαστικού χαρακτήρα, τις περιοχές υφιστάμενων βιομηχανικών συγκεντρώσεων κλάδων που εξαρτώνται από τις θαλάσσιες μεταφορές, τις περιοχές διέλευσης δικτύων υποδομής και εν γένει περιοχές εντατικών

αναπτυξιακών χρήσεων, των οποίων είναι αναγκαία η χωροθέτηση σε παράκτια ζώνη, βάσει ειδικής τεκμηρίωσης.

II. Πόλοι σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής που περιλαμβάνουν πυρήνες τουριστικής υποδομής, όπως είναι μαρίνες και ξενοδοχεία και άλλες συμβατές με την ακτή χρήσεις υπερτοπικής αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού, όπως ο ναυταθλητισμός και το ενυδρείο. Μάλιστα, για την κατηγορία αυτή οι κατευθύνσεις του σχεδίου περιλαμβάνουν τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των υποδομών των υφιστάμενων μαρίνων με έλεγχο των τάσεων εντατικοποίησης της χρήσης, μετά από εκτίμηση της φέρουσας ικανότητας της περιοχής και με μέριμνα να μην υποθηκεύονται οι στόχοι του παρόντος για τις περιβάλλουσες αστικές περιοχές. Επίσης, πρέπει να διασφαλίζεται η πρόσβαση του κοινού και ο κοινόχρηστος χαρακτήρας της ζώνης αιγιαλού και παραλίας.

III. Ζώνες ήπιας αναψυχής τουρισμού και παραθερισμού, στις οποίες επιδιώκονται η οργάνωση των τουριστικών υποδομών, όπως μαρινών και ξενοδοχείων, με περιορισμό στις απολύτως αναγκαίες και με λήψη μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας και αναβάθμισης για το θαλάσσιο περιβάλλον και τον παρακείμενο αστικό ιστό, καθώς και η εφαρμογή ήπιων τεχνικών για τα λιμενικά έργα σε συνάρτηση με τη θαλάσσια δυναμική. Οι ζώνες αυτές περιλαμβάνουν περιοχές Α και Β κατοικίας, με τις περιβάλλουσες ζώνες αστικού πρασίνου, ακτές κολύμβησης, αστικές παράκτιες ζώνες με τάσεις αποβιομηχάνισης ή ζώνες απελευθερούμενες από λιμενικές δραστηριότητες. Οι ειδικότεροι στόχοι του σχεδίου για αυτή την κατηγορία περιοχής περιλαμβάνουν:

- Διεύρυνση και ενίσχυση του δημοσίου, κοινόχρηστου χαρακτήρα της κρίσιμης παράκτιας ζώνης για όσο το δυνατόν περισσότερες και πολυπληθέστερες ομάδες χρηστών (υπερτοπική εμβέλεια παράκτιας ζώνης).
- Ανάπτυξη τμημάτων της παράκτιας ζώνης ως πόλων ήπιας ανάπτυξης, πολιτισμού και αθλητισμού με ανάπτυξη, αναβάθμιση, συμπλήρωση, εξυγίανση των ήδη υπάρχουσών δραστηριοτήτων χωρίς αλλοίωση του φυσικού χαρακτήρα του παράκτιου δημόσιου χώρου.
- Αύξηση της προσπελασιμότητας, βελτίωση ή εξασφάλιση κάθετων προσβάσεων σύνδεσης με τον παρακείμενο αστικό ιστό και πριμοδότηση μετακινήσεων με θαλάσσια μαζική συγκοινωνία όπου αυτό είναι εφικτό. Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση με την οργάνωση προσελεύσεων με δημόσια συγκοινωνία, αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ με πρόβλεψη

χώρων στάθμευσης σε απόσταση από την ακτή και ειδική τιμολογιακή πολιτική.

- Εξασφάλιση της συνέχειας της ζώνης θαλάσσιου μετώπου και περιορισμός της επέκτασης της οικιστικής ζώνης σε βάρος της παράκτιας με σχεδιαστικά εργαλεία, φυσικά εμπόδια και διαμορφώσεις και κατάλληλη θεσμοθέτηση μέσω των Πολεοδομικών Μελετών, όπως γραμμική ανάπτυξη συνεχόμενων ζωνών περιπάτου, ποδηλάτου.
- Περιορισμός της δόμησης σε επίπεδο «οικιστικού συνεχούς» με την παρεμβολή ευρέων ζωνών πρασίνου, και τη διασύνδεσή τους με το δίκτυο πρασίνου του αστικού ιστού στο λεκανοπέδιο και εκτός αυτού.
- Απομάκρυνση ασυμβίβαστων με την ακτή και τον κοινόχρηστο χαρακτήρα της δραστηριοτήτων και αποσυμφόρηση της από εντατικές – αποκλειστικές χρήσεις.
- Οργάνωση των τουριστικών υποδομών, όπως μαρίνες και ξενοδοχεία, με περιορισμό στις απολύτων αναγκαίες και λήψη μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας και αναβάθμισης για το θαλάσσιο περιβάλλον και τον παρακείμενο αστικό ιστό.
- Εφαρμογή ήπιων τεχνικών για τα λιμενικά έργα, σε συνάρτηση με τη θαλάσσια δυναμική.
- Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας και αισθητικής αστικού περιβάλλοντος και τοπίου, με τον έλεγχο των κατασκευών και της ηχορύπανσης στο δημόσιο και τον ιδιωτικό χώρο, τήρηση ειδικών προδιαγραφών για τη φύτευση, διατήρηση και ανάδειξη μνημείων νεότερης αρχιτεκτονικής, κλπ.
- Επανάχρηση μνημείων βιομηχανικής αρχαιολογίας με στόχο την ανάδειξη της τοπικής ιστορίας και ταυτότητας ως χωρικό κεφάλαιο της Αττικής.

IV. Ζώνες προστασίας και ανάδειξης φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, που περιλαμβάνουν ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές, εκβολές ρεμάτων και υδροβιότοπους, δασικές εκτάσεις, βραχώδεις παράκτιους φυσικούς σχηματισμούς, εκτάσεις γεωργικής γης σε ακτίνα δύο (2) χιλιομέτρων από την ακτογραμμή και λοιπούς αστικούς και περιαστικούς ελεύθερους χώρους, όπως άλση, πάρκα και πλατείες. Για τη ζώνη αυτή βασική είναι η προστασία, διατήρηση και αποκατάσταση των χερσαίων μεταβατικών και θαλάσσιων οικοσυστημάτων της παράκτιας ζώνης και η ολοκληρωμένη διαχείρισή τους, ως ενιαίου μετώπου εξασφάλισης της απαιτούμενης ισορροπίας σε μακροπρόθεσμη προοπτική βιώσιμης ανάπτυξης.

V. Δημόσια ακίνητα του παράκτιου χώρου, που αναπτύσσονται κατά προτεραιότητα ως υποδοχείς σύνθετων χρήσεων τουρισμού, αναψυχής και

κατοικίας. Οι ειδικότεροι στόχοι του σχεδίου για αυτή την κατηγορία περιοχής περιλαμβάνουν:

- Προώθηση προγραμμάτων αξιοποίησης με τη μορφή οργανωμένων υποδοχέων ανάπτυξης.
- Ανάπλαση, εξυγίανση, αναβάθμιση, εκσυγχρονισμός και συμπλήρωση υφιστάμενων τουριστικών εγκαταστάσεων και υποδομών με στόχο την προσέλκυση τουρισμού υψηλού επιπέδου και τη δημιουργία θυλάκων τουριστικής καινοτομίας και πρότυπης αναψυχής σε συνδυασμό με κατοικία.
- Προώθηση νέων μορφών θεματικού τουρισμού με συνδυασμό υποδομών, εγκαταστάσεων και δράσεων τουρισμού, αναψυχής, αθλητισμού και πολιτισμού και εξασφάλιση κατασκευών και εγκαταστάσεων υψηλής ποιότητας και αισθητικής με ένταξη στον περιβάλλοντα χώρο και το τοπίο και με ειδική μέριμνα για την ανάδειξη, προβολή και διατήρηση του υπάρχοντος φυσικού και πολιτιστικού κεφαλαίου.

Όσον αφορά στις περιβαλλοντικές πολιτικές που προβλέπεται να εφαρμόζονται από το νέο Ρ.Σ.Α., η αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος (άρθρο 17) επιδιώκεται με:

- «α) τη μείωση των περιβαλλοντικών πιέσεων
- β) τη διατήρηση, οικολογική διαχείριση και ανάδειξη των προστατευόμενων φυσικών περιοχών ως πυρήνων βιοποικιλότητας,
- γ) τη δημιουργία συνεκτικής οικολογικής υποδομής,
- δ) τη διαμόρφωση εντός του αστικού ιστού ενός δικτύου κοινόχρηστων χώρων πρασίνου,
- ε) τη διασφάλιση της προστασίας και αιεφόρου χρήσης των διαθέσιμων υδάτινων πόρων και την ανάδειξη της περιβαλλοντικής και πολιτιστικής διάστασης των υδάτινων οικοσυστημάτων ως αναπόσπαστου στοιχείου του αστικού και εξωαστικού χώρου, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο ν. 3199/2003 (Α' 280) όπως ισχύει και το π.δ. 51/2007 (Α' 54),
- στ) την επίτευξη και διατήρηση καλής περιβαλλοντικής κατάστασης για το θαλάσσιο περιβάλλον της Αττικής, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στους νόμους 3199/2003 (Α' 280) και 3983/2011 (Α' 144) και στο π.δ. 51/2007 (Α' 54).»

Ο σχεδιασμός και η διαχείριση των κοινόχρηστων ή άλλων ελεύθερων χώρων πρασίνου στον αστικό και περιαστικό χώρο αποτελούν δομικό στοιχείο για την οργάνωση και ανασυγκρότηση του αστικού χώρου. Για το λόγο αυτό το νέο Ρ.Σ.Α.

περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τις εξής προβλέψεις για την οργάνωση του πλέγματος πρασίνου:

«2. Στο δίκτυο αστικού – περιαστικού πρασίνου, εντάσσονται κατά το δυνατόν όλοι οι αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικοί τόποι, ιστορικά κέντρα, μνημεία, τοπία, ευαίσθητες περιοχές, σημαντικά ρέματα, ακτές, μητροπολιτικά πάρκα και χώροι πολιτισμού και αθλητισμού.

3. Στο δίκτυο πρασίνου ενσωματώνονται υφιστάμενοι φυσικοί σχηματισμοί, αλλά και δυνάμει νέοι υπό διαμόρφωση χώροι, με την ανάδειξη υποβαθμισμένων φυσικών στοιχείων, με κατάλληλες παρεμβάσεις, όπως συμπληρωματικές φυτεύσεις, αλλαγή χρήσης, απομάκρυνση υπαίθριων καταλήψεων, αναδιαμορφώσεις με αλλαγή υλικών, παρουσία υγρού στοιχείου. Στο δίκτυο πρασίνου εντάσσονται οργανικά οι κοινόχρηστοι χώροι και οι ακάλυπτοι χώροι δημόσιων ή ιδιωτικών κτηρίων, των οποίων επιδιώκεται η φύτευση.

4. Για την υλοποίηση του «πράσινου τόξου» τα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού, καταγράφουν, αξιολογούν και προστατεύουν τις περιοχές και τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος που μπορούν να αποτελέσουν δίκτυο κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, τα οποία συνδέουν τους κοινόχρηστους ελεύθερους χώρους μητροπολιτικού ή υπερτοπικού επιπέδου, δασικού ή μη χαρακτήρα, με τους μικρότερους, δημοτικού ή συνοικιακού επιπέδου, κοινόχρηστους ή ιδιωτικούς ελεύθερους χώρους.»

Στον τομέα της διαχείρισης υδάτων και συγκεκριμένα σε ό,τι αφορά στα παράκτια ύδατα (άρθρο 20) προβλέπεται η εκπόνηση προγράμματος «εξειδικευμένων δράσεων για την επίτευξη και διατήρηση καλής περιβαλλοντικής κατάστασης για το θαλάσσιο περιβάλλον της Περιφέρειας, με ενιαία αντιμετώπιση παράκτιων και θαλάσσιων υδάτων, στα οποία περιλαμβάνονται ο πυθμένας και το υπέδαφός τους, στο πλαίσιο των Σχεδίων Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών των υδατικών διαμερισμάτων Αττικής, Ανατολικής Πελοποννήσου και Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας και των διαδικασιών που προβλέπονται στο ν. 3983/2011 και στην κοινή υπουργική απόφαση με αριθμό ΗΠ 8600/416/Ε103/2009 (Β'356)». Επίσης, υπάρχει πρόβλεψη για την εκπόνηση εξειδικευμένου προγράμματος δράσεων για την ελαχιστοποίηση κατανάλωσης υδατικών πόρων, την ελαχιστοποίηση αποβλήτων, την εξοικονόμηση, επεξεργασία και επαναχρησιμοποίηση υδάτων.

Όσον αφορά στις περιβαλλοντικές υποδομές (άρθρο 21), μεταξύ άλλων μέτρων που αναφέρονται στον τομέα αυτόν, δίνεται προτεραιότητα στην κάλυψη με αποχετευτικό δίκτυο όλων των εντός σχεδίου περιοχών. Κύριος στόχος της πολιτικής για τα στερεά απόβλητα είναι η μείωση της παραγωγής αποβλήτων μέσω της πρόληψης και η

μείωση της χρήσης φυσικών πόρων μέσω της επαναχρησιμοποίησης και της ανακύκλωσης των αποβλήτων ως πρώτων ή βοηθητικών υλών. Επιπροσθέτως, το ενεργειακό σύστημα της Πρωτεύουσας οργανώνεται με στόχο την αποδοτικότερη χρήση της ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος και προωθούνται μέτρα για την ανακαίνιση υφιστάμενων κτηρίων με στόχο την ενεργειακή τους αναβάθμιση και μέτρα για την κατασκευή κτηρίων χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης.

Τέλος, δίνεται προτεραιότητα στην οριοθέτηση και προστασία των παράκτιων, νησιωτικών και θαλάσσιων τοπίων της Αττικής.

Εξετάζοντας τις παραγωγικές δραστηριότητες και συγκεκριμένα τον τριτογενή τομέα παραγωγής και τη χωρική στρατηγική για την οικονομική ανάπτυξη της Περιφέρειας (άρθρο 24), το νέο Ρ.Σ.Α. αναφέρει ότι η Αττική αναδεικνύεται σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας με πολυσχιδή ταυτότητα, καθώς και με δυνατότητες παραθεριστικού τουρισμού σε παράλιες περιοχές της Αττικής και στα πλησίον αυτής νησιά. Βασικοί στόχοι για την ανάπτυξη του τουρισμού (άρθρο 28) είναι:

- «α) Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας της Αθήνας – Αττικής ως ευρωπαϊκού μητροπολιτικού τουριστικού προορισμού με διεθνή και εθνική ακτινοβολία.
- β) Εδραίωση του ρόλου της Αθήνας – Αττικής ως «Πόλης – Πύλης» σε επίπεδο χώρας για τον τουρισμό και συγκράτηση κατά το δυνατόν της τουριστικής κίνησης με συγκρότηση αναγνωρίσιμης τουριστικής ταυτότητας.
- γ) Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη με στόχους την οικονομική ευημερία, την κοινωνική και ενδοπεριφερειακή συνοχή και την περιβαλλοντική προστασία.»

Επιπροσθέτως, τίθενται επιμέρους στόχοι για την ανάπτυξη του τομέα τουρισμού, οι βασικότεροι εκ των οποίων είναι οι εξής:

- Η εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των φυσικών πόρων και περιβαλλοντική αναβάθμιση περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος.
- Η ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος και η προώθηση του εκσυγχρονισμού και της αναβάθμισης των υφιστάμενων καταλυμάτων, καθώς και της ανάπτυξης νέων με όρους «πράσινης ανάπτυξης».
- Η βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του τομέα στην Αττική, με την προσαρμογή και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος.
- Η ορθολογική οργάνωση και η ανάπτυξη του τομέα, βάσει των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και χαρακτηριστικών των περιοχών, στα πλαίσια των επιμέρους χωρικών ενοτήτων.
- Η ανάπτυξη στην Αττική ειδικών και εναλλακτικών νέων μορφών τουρισμού, όπως ο θαλάσσιος τουρισμός.

Οι κατευθύνσεις του χωρικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του τουρισμού περιλαμβάνουν την προώθηση της χωρικής διαφοροποίησης της τουριστικής προσφοράς, ανάλογα με τον χαρακτήρα και τις δυνατότητες κάθε χωροταξικής ενότητας, όπως και την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της υφιστάμενης τουριστικής υποδομής.

Ειδικότερα σε ότι αφορά στον τουρισμό (Παράρτημα XIII του νέου Ρ.Σ.Α.), προωθούνται υποδομές κατά προτεραιότητα για την ανάπτυξη μορφών τουρισμού, μεταξύ των οποίων και ο θαλάσσιος (σκαφών αναψυχής, κρουαζιέρας). Επίσης, οι τουριστικές υποδομές λειτουργούν συμπληρωματικά και δημιουργούν συνέργιες με τις υποδομές αναψυχής και αθλητισμού. Συγκεκριμένα, για το θαλάσσιο τουρισμό και αναψυχή προβλέπεται η ολοκλήρωση του προγράμματος έργων τουριστικών λιμένων, η συμπλήρωση, αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων καθώς και η δημιουργία νέων τουριστικών λιμένων.

Στο νέο Ρ.Σ.Α. ενσωματώνεται περαιτέρω η περιβαλλοντική διάσταση (άρθρο 38) με τον καθορισμό όρων, περιορισμών και κατευθύνσεων για την προστασία και διαχείριση του περιβάλλοντος, μεταξύ των οποίων:

- Κατά το σχεδιασμό των έργων επιδιώκεται η βελτιστοποίηση του σχεδιασμού τους ώστε να διασφαλίζονται κατά το δυνατόν οι φυσικές διεργασίες, η αποδοτικότητα των φυσικών πόρων, η ισορροπία και η εξέλιξη των οικοσυστημάτων, καθώς και η ποικιλομορφία, ιδιαιτερότητα ή μοναδικότητά τους. Επίσης, επιδιώκεται η προστασία και διατήρηση της βιοποικιλότητας, όπως και η πρόληψη της περιβαλλοντικής ζημίας, προκειμένου να αποφεύγεται η υποβάθμιση του περιβάλλοντος.
- Για την προστασία της βιοποικιλότητας των φυσικών οικοτόπων και της άγριας χλωρίδας και πανίδας ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στην ελαχιστοποίηση της κατάληψης αδόμητου χώρου για την επέκταση ή ανάπτυξη νέων οικιστικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων, ενώ ενθαρρύνεται και η εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης.
- Για την προστασία των εδαφών σε προστατευόμενες ή μη περιοχές και την αποφυγή της απώλειας, ρύπανσης ή υποβάθμισής τους, για τις προβλεπόμενες στο νέο Ρ.Σ.Α. χρήσεις, όπως οικιστικές, βιοτεχνικές – βιομηχανικές και τουριστικές κατά τη χωροθέτησή τους λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να αποφεύγονται οποιοδήποτε είδους αστοχίες. Όσον αφορά στα στερεά απόβλητα, θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για τη διαχείριση των

επικίνδυνων αποβλήτων σύμφωνα με το αντίστοιχο Εθνικό Σχέδιο και την ασφαλή διαχείριση των υγρών αποβλήτων.

- Για την ορθολογική διαχείριση των υδάτινων πόρων προωθούνται προτάσεις που στοχεύουν στη μείωση της κατανάλωσης «φρέσκου νερού», στη διαχείριση των υγρών αποβλήτων και στη χρήση τεχνολογιών ανακύκλωσης και εξοικονόμησης νερού. Επίσης, εφαρμόζονται οι βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές σε έργα και δραστηριότητες για την ελαχιστοποίηση των υγρών αποβλήτων που παράγονται.
- Για την προστασία του τοπίου λαμβάνονται μέτρα αποκατάστασής του, όπου αυτό απαιτείται.
- Για την προστασία του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας επιδιώκεται η λήψη μέτρων για να ελαχιστοποιηθεί η περιβαλλοντική όχληση που προκαλείται από την παραγωγή κάθε είδους αποβλήτων, ενώ παράλληλα ενθαρρύνεται η εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης. Επίσης, κατά την εκπόνηση του Σχεδίου – Πλαισίου Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Ακτών της Αττικής (Σ.Ο.Δ.Α.Α.) καταβάλλεται προσπάθεια για το διαχωρισμό των χρήσεων και την εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στις ακτές.
- Οι δράσεις που αφορούν στην υλοποίηση λιμενικών υποδομών εντάσσονται αρμονικά στο περιβάλλον, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης.
- Τα δημόσια ακίνητα του παράκτιου χώρου αναπτύσσονται κατά προτεραιότητα ως υποδοχείς σύνθετων χρήσεων τουρισμού, αναψυχής και κατοικίας. Οι ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις πολιτικής για τα δημόσια ακίνητα του παράκτιου χώρου περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:
 - την προώθηση προγραμμάτων αξιοποίησης με τη μορφή οργανωμένων υποδοχέων ανάπτυξης
 - την ανάπτυξη, εξυγίανση, αναβάθμιση, τον εκσυγχρονισμό και τη συμπλήρωση τουριστικών εγκαταστάσεων και υποδομών που ήδη υπάρχουν, με στόχο την προσέλκυση τουρισμού υψηλού επιπέδου και τη δημιουργία θυλάκων τουριστικής καινοτομίας και πρότυπης αναψυχής, σε συνδυασμό με κατοικία.

Γ.2.3.2. Οι προβλέψεις του νέου Ρ.Σ.Α. σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης

Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με το νέο Ρ.Σ.Α., ο Δήμος Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης, όπου η θέση της Μαρinas Βουλιαγμένης, αν και εμπίπτει στην χωρική υποενοότητα Μεσογείων της ενότητας Ανατολικής Αττικής αποτελεί λειτουργικό τμήμα της χωρικής υποενοότητας Νότιας Αθήνας με χαρακτήρα οικιστικό, τουριστικό,

αναψυχής και εμπορίου. Ταυτόχρονα η περιοχή της Βουλιαγμένης αποτελεί την απόληξη του μητροπολιτικής ακτινοβολίας άξονα θαλασσίου μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθήνας που θεωρεί την ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού μητροπολιτικής εμβέλειας με στόχο την ανάδειξή του σε βασικό στοιχείο της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης ως διεθνούς πολιτιστικής και τουριστικής μητρόπολης.

Περαιτέρω, το νέο Ρ.Σ.Α. προσβλέπει στον παράκτιο χώρο της Αττικής ένα συγκριτικό πλεονέκτημα, καθώς η ολοκληρωμένη και βιώσιμη αξιοποίηση του μέσω δραστηριοτήτων τουρισμού και αναψυχής θα συμβάλλει στην ανάδειξη της Αθήνας - Αττικής σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας. Στα πλαίσια αυτά, οι βασικοί στόχοι του νέου Ρ.Σ.Α. για την ανάπτυξη του τουρισμού περιλαμβάνουν την ενδυνάμωση της ελκυστικότητας της Αττικής, τη συγκρότηση αναγνωρίσιμης τουριστικής ταυτότητας και τις αρχές της βιωσιμότητας, ενώ κύρια κατεύθυνση αποτελεί και η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης τουριστικής υποδομής. Ειδικότερα το νέο Ρ.Σ.Α. υπογραμμίζει την ανάγκη ανάπτυξης ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο θαλάσσιος (σκαφών αναψυχής και κρουαζιέρας), και στα πλαίσια αυτά προωθεί τις υποδομές που σχετίζονται με αυτόν, όπως οι μαρίνες. Συγκεκριμένα, το νέο Ρ.Σ.Α. προβλέπει την ολοκλήρωση του προγράμματος έργων τουριστικών λιμένων, τη συμπλήρωση, αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων καθώς και τη δημιουργία νέων τουριστικών λιμένων.

Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) του Ρ.Σ.Α. 2021 περιλαμβάνει τη Μαρίνα Βουλιαγμένης στις λειτουργούσες μαρίνες της Αττικής⁶, και ως τέτοια θα πρέπει να πληροί τους προαναφερθέντες στόχους και τις κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α. αναφορικά με το θαλάσσιο τουρισμό.

Είναι προφανές ότι η υπό εξέταση σχεδιαζόμενη ανάπτυξη και αναβάθμιση της Μαρίνας Βουλιαγμένης επιτελεί αυτούς ακριβώς τους στόχους, με κυριότερο την καθοριστικής σημασίας συνδρομή της στην ανάπτυξη και προσέλκυση του θαλάσσιου τουρισμού στον τομέα των μεγάλων πολυτελών σκαφών που γνωρίζει ιδιαίτερα ανοδική τάση τα τελευταία χρόνια (βλ. παράγραφο Γ.1). Παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στον τομέα αυτό, η Μαρίνα Βουλιαγμένης θα συμβάλει στην ποιοτική αναβάθμιση και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος της Αττικής, στην προσέλκυση τουρισμού υψηλού επιπέδου και κατ' επέκταση στην ανάδειξη της Αθήνας- Αττικής σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας.

⁶ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ (2011). «Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας - Αττικής 2021». Σύμβουλοι: ΘΥΜΙΟΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ και ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΑΕΜ – ενότητα «3.7.3.6 Λιμενική υποδομή»

Ταυτόχρονα η σχεδιαζόμενη αυτή ανάπτυξη ικανοποιεί απόλυτα την κατεύθυνση του νέου Ρ.Σ.Α. για συμπλήρωση, αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων, ενώ επιτυγχάνει την περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση μίας από τις διαχρονικά σημαντικότερες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος της Αττικής.

Επιπροσθέτως, η Μαρίνα Βουλιαγμένης αποτελεί μία από τις κύριες τουριστικές υποδομές, μαζί με τις υψηλού επιπέδου τουριστικές υποδομές του Αστέρα Βουλιαγμένης, της χερσονήσου του Λαιμού. Συνεπώς, εντάσσεται στην κατηγορία παράκτιας περιοχής «πόλοι σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής» των Παραρτημάτων II και VI του νέου Ρ.Σ.Α., δεδομένου ότι η χερσόνησος του Λαιμού αποτελεί ήδη από τη δεκαετία του '60 πυρήνα τουριστικής υποδομής (που περιλαμβάνει ξενοδοχείο και μαρίνα) υπερτοπικής σημασίας. Όπως προαναφέρθηκε για την κατηγορία αυτή περιοχής, οι κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α. περιλαμβάνουν τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των υποδομών των υφιστάμενων μαρίνων με έλεγχο των τάσεων εντατικοποίησης της χρήσης μετά από εκτίμηση της φέρουσας ικανότητας της περιοχής και με μέριμνα να μην υποθηκεύονται οι στόχοι του παρόντος για τις περιβάλλουσες αστικές περιοχές. Πράγματι η υπό εξέταση σχεδιαζόμενη ανάπτυξη και αναβάθμιση της Μαρίνας Βουλιαγμένης συνάδει απόλυτα με αυτές τις κατευθύνσεις, καθώς:

- Αφορά εξ ορισμού σε εκσυγχρονισμό και βελτίωση των υποδομών της υφιστάμενης μαρίνας.
- Ταυτόχρονα η νέα χρήση της μαρίνας δεν προσβλέπει σε εντατικοποίηση της λιμενικής δραστηριότητας, αντίθετα αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση λιγότερων και μεγαλύτερων σκαφών σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση, αναβαθμίζοντας έτσι και τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Όσον αφορά στην ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης, αν και πιο εντατική σε σχέση με την υφιστάμενη (λόγω αύξησης της δόμησης), οι προβλεπόμενες χρήσεις και τα μεγέθη αυτών θα λειτουργούν σε συνέργια και κατ' αναλογία με την προαναφερθείσα λιμενική δραστηριότητα. Συνεπώς, συνολικά οι τάσεις εντατικοποίησης της χρήσης θα είναι ασθενείς.
- Η φέρουσα ικανότητα της περιοχής, λαμβάνοντας υπ' όψη κατ' αρχήν το υψηλό δυναμικό των υποδομών συνολικά του Αστέρα Βουλιαγμένης (ξενοδοχεία και μαρίνα) και κατά δεύτερον την γεωγραφική απομόνωσή της από την γεινιάζουσα αστική περιοχή, είναι ιδιαίτερα μεγάλη σε ότι αφορά την εξεταζόμενη εξυπηρέτηση μεγάλων πολυτελών σκαφών.

Πέραν της κατάταξης της περιοχής της χερσονήσου του Λαιμού στην κατηγορία παράκτιας περιοχής «πόλοι σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής», ακόμα και αν θεωρηθεί ότι η μαρίνα ως τέτοια (υποδομή στην περιοχή του αιγιαλού) υπάγεται και στην κατηγορία «δημόσια ακίνητα_του παράκτιου χώρου», ενώ αναπτύσσεται ως υποδοχέας χρήσεων τουρισμού και αναψυχής, και πάλι η σχεδιαζόμενη ανάπτυξη και αναβάθμιση της Μαρίνας Βουλιαγμένης συνάδει απόλυτα με τις κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α. για τη συγκεκριμένη κατηγορία περιοχής, Αυτό συμβαίνει γιατί πρόκειται για αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό υφιστάμενης υποδομής με στόχο την προσέλκυση θαλάσσιου τουρισμού υψηλού επιπέδου (μεγάλα πολυτελή σκάφη αναψυχής), ενώ ταυτόχρονα υπάρχει μέριμνα για τη διατήρηση και ανάδειξη του υπάρχοντος φυσικού κεφαλαίου (μέσω διατήρησης, συντήρησης και εμπλουτισμού του κύριου όγκου του φυσικού πρασίνου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, περιορισμό και έλεγχο της επιβάρυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα σκάφη αναψυχής).

Περαιτέρω ο υπό εξέταση νέος σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης ικανοποιεί και τους ακόλουθους ειδικότερους στόχους και κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α.:

- Διασφαλίζει την πρόσβαση του κοινού στη ζώνη αιγιαλού και παραλίας, καθώς όχι μόνο δεν αποτρέπει την πρόσβαση του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο, αλλά αντίθετα προβλέπει την βελτίωση των συνθηκών πρόσβασης (βελτίωση της κατάστασης των υφιστάμενων οδών πρόσβασης, διαμόρφωση μονοπατιού για την είσοδο των πεζών/περιπατητών από την παραλιακή λεωφόρο Απόλλωνος - βλ. παράγραφο Δ.3.2.5) και παρέχει χώρους περιπάτου.
- Κινητοποιεί μία μεγάλης κλίμακας επένδυση, η οποία θα συμβάλει ουσιαστικά στην οικονομία της Αττικής, αλλά και της χώρας συνολικά.
- Ο χαρακτήρας του νέου σχεδιασμού σε συνδυασμό με τα μέτρα που αυτός υιοθετεί μεριμνά για την προστασία του χερσαίου και θαλάσσιου περιβάλλοντος (χωρικός περιορισμός της ανάπτυξης με ταυτόχρονη διατήρηση, συντήρηση και εμπλουτισμό του κύριου όγκου του φυσικού πρασίνου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, δημιουργία νέων χώρων πρασίνου, συλλογή και διάθεση υγρών και στερεών αποβλήτων βάσει Σχεδίου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τη νομοθεσία και με εφαρμογή των πλέον σύγχρονων μεθόδων, περιορισμό του αριθμού των εξυπηρετούμενων σκαφών και παράλληλα εξυπηρέτηση μεγαλύτερων και τεχνολογικά πιο εξελιγμένων σκαφών αναψυχής).
- Η προβλεπόμενη από το νέο σχεδιασμό ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας θα αναβαθμίσει ουσιαστικά την ποιότητα και την αισθητική του

ανθρωπογενούς τοπίου, ενώ και με τη συντήρηση και τον εμπλουτισμό του φυσικού πρασίνου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, θα υπάρξει ουσιαστική συμβολή στην αποκατάσταση και βελτίωση της «εικόνας» του τοπίου στην περιοχή της μαρίνας.

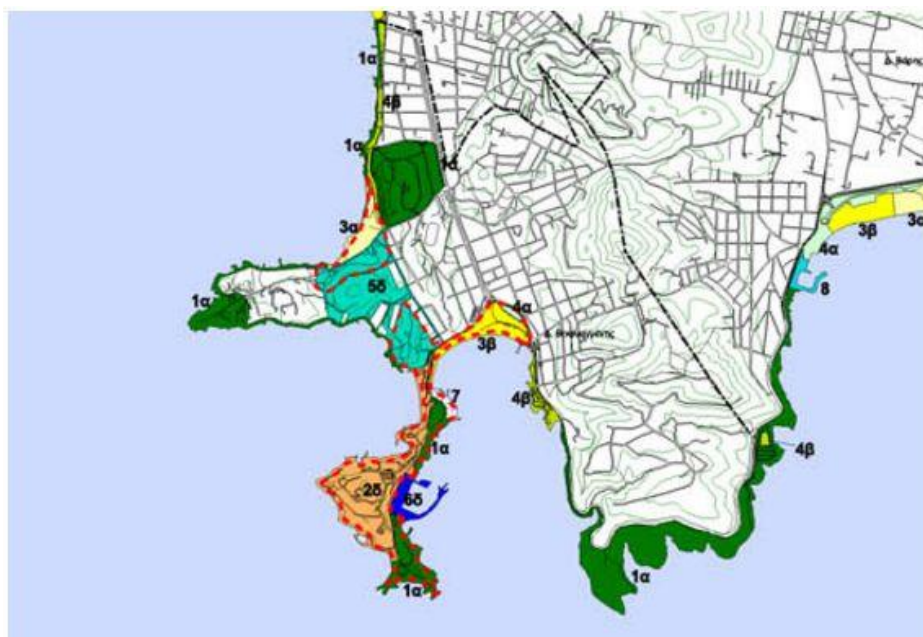
- Ο νέος σχεδιασμός ενσωματώνει σε τοπική κλίμακα, στο δίκτυο πρασίνου της Αττικής τους υφιστάμενους και νέους χώρους πρασίνου με την ανάδειξη του φυσικού και κατά θέσεις υποβαθμισμένου πρασίνου της χερσαίας ζώνης, με συμπληρωματικές φυτεύσεις, απομάκρυνση υφιστάμενων εντός της πευκόφυτης περιοχής της χερσαίας ζώνης κτιρίου, κλπ. - βλ. παράγραφο Δ.3.2.7).
- Ο νέος σχεδιασμός της μαρίνας οριοθετεί το παράκτιο φυσικό τοπίο που βρίσκεται εντός των ορίων της μαρίνας και υιοθετεί μέτρα για την προστασία του (περιορισμός της λιμενικής δραστηριότητας και της κατασκευής νέων λιμενικών έργων στο ήδη κρηπιδωμένο παράκτιο μέτωπο, διατήρηση της φυσικής κατάστασης της ακτογραμμής της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και προστασία των παράκτιων οικοσυστημάτων αυτής με την «απομόνωσή» τους από τη λιμενική δραστηριότητα της μαρίνας).
- Ο νέος σχεδιασμός της μαρίνας επιδιώκει την προστασία και διατήρηση της βιοποικιλότητας, όπως και τον περιορισμό στο ελάχιστο της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος (μέσω της διατήρησης και αποκατάστασης ζωνών φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας, διατήρησης και εμπλουτισμού της υφιστάμενης πευκόφυτης περιοχής της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, περιορισμού της λιμενικής δραστηριότητας στο ήδη κρηπιδωμένο παράκτιο μέτωπο με παράλληλη διατήρηση της φυσικής κατάστασης της ακτογραμμής της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και των παράκτιων οικοσυστημάτων αυτής – βλ. παράγραφο Δ.3.2.1).
- Ο νέος σχεδιασμός της μαρίνας υιοθετεί μέτρα για την ελαχιστοποίηση κατανάλωσης υδατικών πόρων, την ελαχιστοποίηση αποβλήτων, την αποδοτικότερη χρήση της ενέργειας, την κατασκευή κτηρίων χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, την αποφυγή όχλησης του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος από πηγές θορύβου και άλλες πηγές ρύπανσης (βλ. παράγραφο Ζ.3)
- Η προβλεπόμενη από το νέο σχεδιασμό της μαρίνας υλοποίηση νέων λιμενικών έργων με ταυτόχρονη καθαίρεση υφιστάμενων περιορίζεται χωρικά εντός της ήδη καθορισμένης θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας και προ του ήδη κρηπιδωμένου παραλιακού μετώπου αυτής, σύμφωνα και με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης (αξιοποίηση της υφιστάμενης υποδομής με στόχο την προσέλκυση ποιοτικού τουρισμού υψηλού επιπέδου).

Συνολικά, η υπό εξέταση σχεδιαζόμενη ανάπτυξη και αναβάθμιση της Μαρίνας Βουλιαγμένης, σε συνδυασμό με την δρομολογημένη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των λοιπών τουριστικών υποδομών της χερσονήσου του Λαιμού, αποτελεί μία στρατηγικής σημασίας παρέμβαση μητροπολιτικού χαρακτήρα που θα λειτουργήσει ως εστία για την ώθηση της ανάπτυξης του συνόλου του παραλιακού μετώπου της Αττικής, υπηρετώντας έτσι σε μεγάλο βαθμό τους σκοπούς που θέτει το νέο Ρ.Σ.Α.

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 Κρωπίας»

Γ.2.4.1 Γενικά

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 Κρωπίας» (Φ.Ε.Κ. 254/Δ'5.3.2004, βλ. Παράρτημα Ιγ) συντάχθηκε από τον Ο.Ρ.Σ.Α. για τον παράκτιο χώρο του ανατολικού Σαρωνικού. Με το συγκεκριμένο Π.Δ. επιδιώκεται η προστασία και η διαχείριση του θαλάσσιου μετώπου και συγχρόνως επιχειρείται η αναβάθμιση και αναζωογόνηση του νότιου παράκτιου μετώπου της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας.



Σχήμα Γ 7: Τμήμα Συνοδού χάρτη του από 1.3.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ'5.3.2004):
Καθορισμός ζωνών προστασίας και χρήσεων γης
(Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου 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 (Καποδιστριακών) Δήμων Πειραιά, Μοσχάτου, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας, Βούλας, Βουλιαγμένης, Βάρης και Κρωπίας.

Λαμβάνοντας υπ' όψη τα όρια της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης της Μαρίνας Βουλιαγμένης, αυτή εμπίπτει εντός των ακόλουθων ζωνών του από 01.03.2004 Π.Δ.:

Ζώνη 1α

«α. Πρόκειται για περιοχές αποκατάστασης φυσικού τοπίου αττικής χλωρίδας και πανίδας στα όρια των δήμων Αλίμου, Βουλιαγμένης, Βάρης και Κρωπίας.

β. Εντός των περιοχών αυτών διατηρείται το φυσικό ανάγλυφο και απαγορεύεται κάθε δόμηση. Επιτρέπονται διαμορφώσεις διαδρόμων περιπάτου και ποδηλάτου και υπαίθρια καθιστικά με σκίαστρα μέγιστου ύψους δύο και μισού (2,50) μέτρων.

γ. Επιτρέπεται επίσης, μετά από γνώμη της Δ/σης Μελετών Έργων Οδοποιίας (Δ.Μ.Ε.Ο.), η δημιουργία χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων σε τμήματα της ζώνης που βρίσκονται σε επαφή με την παραλιακή λεωφόρο ύστερα από τη μελέτη διαμόρφωσης, σύμφωνα με το άρθρο 11 του παρόντος, χωρίς την κοπή δέντρων.

δ. Στην περιοχή του ρέματος του δήμου Βάρης που εμπίπτει στη ζώνη 1α, επιτρέπονται μόνο έργα διευθέτησης και επιβάλλεται η διατήρηση αυτού ανοικτού, με παρόχθια φύτευση κατάλληλων φυτών, χωρίς μεγάλα τεχνικά έργα πλην μιας αναγκαίας για την οριζόντια επικοινωνία οδικής γέφυρας και πεζογεφυρών.

ε. Στα σημεία της ζώνης αυτής με την ένδειξη Κ επιτρέπεται η εγκατάσταση κινητής καντίνας εξυπηρέτησης, μέγιστης επιφάνειας 12 τ.μ. , μετά από έγκριση της Δ.Μ.Ε.Ο.

στ. Νομίμως υφιστάμενα κτίρια και εγκαταστάσεις που λειτουργούν νόμιμα και βρίσκονται σε τμήματα της ζώνης πάνω από τη Λεωφ. Βουλιαγμένης – Σουνίου και η χρήση τους δεν επιτρέπεται από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος διατηρούνται στο γήπεδο, οι οποίοι έχουν αναγερθεί και δύνανται να επισκευάζονται για λόγους χρήσης και υγιεινής.

Ειδικά για τα εστιατόρια και αναψυκτήρια που βρίσκονται επί της παραλιακής λεωφόρου στα όρια του δήμου Βάρης και Κρωπίας, πριν την ανανέωση της άδειας λειτουργίας τους, επιβάλλεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης για όσες θέσεις απαιτούνται σύμφωνα με την προσέλευση του κοινού σε περιόδους αιχμής (Σαββατοκύριακα).

ζ. Στο χώρο του λατομείου στο λόφο Μπαράκου του δήμου Βάρης επιτρέπεται η κατασκευή υπαίθριου θεάτρου με μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση 200τ.μ. για τους βοηθητικούς χώρους, με προϋπόθεση την αποκατάσταση του περιβάλλοντος του

λατομείου σύμφωνα με μελέτη αποκατάστασης που εγκρίνεται από την Εκτελεστική Επιτροπή του Οργανισμού Αθήνας.

η. Για τις περιοχές που εμπίπτουν στη ζώνη αυτή δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του από 27.5.1978 Π.Δ/τος (Δ' 263), όπως τροποποιήθηκε με το από 8.3.1985 Π.Δ. (Δ' 90)».

Ζώνη 2δ

«α. Πρόκειται για περιοχή προστασίας φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων και ανάπτυξης υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων στον Αστέρα Βουλιαγμένης.

β. Στη ζώνη αυτή επιτρέπεται:

- η ανακαίνιση νομίμως υφιστάμενων τουριστικών εγκαταστάσεων.

(...)

- η κατασκευή νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης εντός των ορίων της μέγιστης επιτρεπόμενης κάλυψης.

γ. Ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,20, ο οποίος υπολογίζεται σε όλη την ιδιοκτησία του «Αστέρα Βουλιαγμένης». Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι όροι δόμησης που καθορίστηκαν με το από 22.12.1975 Π.Δ. (Δ' 41/1976).

δ. Για τις νέες υπόγειες κτιριακές εγκαταστάσεις απαιτείται σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας δασικής υπηρεσίας».

Ζώνη 6δ

«α. Πρόκειται για το λιμένα αναψυχής Βουλιαγμένης.

β. Στη ζώνη αυτή επιτρέπονται χειρσαίες εγκαταστάσεις υποστήριξης, όπως γραφείο διοίκησης, λιμενικό φυλάκιο, αναψυκτήριο – εστιατόριο, χώροι υγιεινής και υπαίθριοι χώροι στάθμευσης.

γ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης καθορίζονται ως εξής:

- Συντελεστής δόμησης ένα εκατοστό (0,01) με μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση 350τ.μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησομένων κτιρίων: τέσσερα μέτρα και μισό (4,50)

Ελάχιστη απόσταση των κτιρίων από τη γραμμή αιγιαλού: πέντε (5,00) μέτρα»

Επιπροσθέτως, βάσει των προβλεπόμενων στο άρθρο 10 του από 01.03.2004 Π.Δ. επισημαίνονται τα εξής:

- Στην περιοχή εφαρμογής του εν λόγω Π.Δ. «απαγορεύεται οποιαδήποτε κατάτμηση των υφιστάμενων ιδιοκτησιών και ορίζεται ως αρτιότητα των γηπέδων η έκταση της κάθε υφιστάμενης ιδιοκτησίας» (παρ. 1 του άρθρου 10).
- Βασική μερίμνα των μελλοντικών παρεμβάσεων διαμόρφωσης σε κάθε επί μέρους περιοχή 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).

- Σε συγκεκριμένες περιοχές του Π.Δ. (ήτοι 3, 6α, 6β, 6δ και 7), μεταξύ αυτών και στη ζώνη 6δ «(...) 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 υπόλοιπες περιοχές που ορίζονται με το Π.Δ., σε γενικές γραμμές απαγορεύεται η περίφραξη (παρ. 6 του άρθρου 10).
- «Κάθε δραστηριότητα ή έργο στην περιοχή που ρυθμίζεται με το παρόν διάταγμα και στη θαλάσσια ζώνη που την περιβρέχει σε απόσταση μέχρι 1 ναυτικό μίλι από την ακτή διέπεται από τις διατάξεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Π.Δ. 55/1998-Α' 58) για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης (Ν. 2252/1994-Α' 192) και το Ν. 1269/1982. Κατά τη διάρκεια κατασκευής όλων των επιτρεπόμενων έργων τηρούνται οι όροι και κατευθύνσεις που θέτει σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις η αρμόδια λιμενική αρχή. Οι εκάστοτε διαχειριστές της έκτασης είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή τους.» (παρ. 12 του άρθρου 10).
- «Στις ζώνες 6,7 και 8 (λιμενικές ζώνες) επιτρέπεται η ανέγερση λιμενικού φυλακίου, του οποίου το μέγεθος προσδιορίζεται στη μελέτη διαμόρφωσης, σύμφωνα με τους καθοριζόμενους σε κάθε ζώνη όρους δόμησης. Επίσης επιτρέπονται τα απαραίτητα έργα για την ασφαλή ναυσιπλοΐα» (παρ. 13 του άρθρου 10).
- Στο σύνολο της περιοχής που ρυθμίζεται με το Π.Δ. «επιτρέπεται η κατασκευή υπόγειων υποσταθμών ή αντλιοστασίων εξυπηρέτησης δικτύων υποδομής» (παρ. 14 του άρθρου 10).

Γ.2.4.2. Οι προβλέψεις του από 01.03.2004 Π.Δ. περί «καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής» σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης

Σύμφωνα με το από 01.03.2004 Π.Δ., η δραστηριότητα της Μαρίνας Βουλιαγμένης που σχετίζεται με την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού χωροθετείται στη Ζώνη 6δ. Ενώ το βόρειο και νότιο τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας κατατάσσονται στη Ζώνη 1α απολύτου προστασίας που αφορά στην αποκατάσταση του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας (βλ. Σχήμα Ε-1). Επίσης, ένα μικρής έκτασης τμήμα της μαρίνας (βόρεια της Ζώνης 6δ) κατατάσσεται στη Ζώνη 2δ ανάπλασης των υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων του Αστέρα Βουλιαγμένης.

Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης σέβεται απολύτως την ανωτέρω προβλεπόμενη από το από 01.03.2004 Π.Δ. ζωνοποίηση εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, καθώς περιορίζει τη δραστηριότητα της μαρίνας εντός της Ζώνης 6δ (βλ. Τομέα 3 στην ενότητα Δ.3.2 και στο συνημμένο Σχέδιο 378-ΣΜΠΕ-1) και υιοθετεί ως προβλέπονται από το εν λόγω Π.Δ. τα όρια και τις προβλέψεις για τη Ζώνη 1α απολύτου προστασίας. Μάλιστα, περιορίζει περαιτέρω χωρικά εντός της Ζώνης 6δ την περιοχή ανάπτυξης της δραστηριότητας θαλάσσιου τουρισμού με την εξαίρεση από αυτή της έκτασης που καλύπτεται από φυσική βλάστηση πεύκης και εκτείνεται παράλληλα με την οδό Απόλλωνος (βλ. Τομέα 2 στην ενότητα Δ.3.2 και στο συνημμένο Σχέδιο 378-ΣΜΠΕ-1). Αναφορικά με το μικρό τμήμα της Ζώνης 2δ ανάπλασης των υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων του Αστέρα Βουλιαγμένης που εμπίπτει εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, αυτό κατά κύριο λόγο καλύπτεται από φυσική βλάστηση πεύκης και επομένως σύμφωνα με τον προτεινόμενο γενικό σχεδιασμό διατηρείται ως έχει (ένα μικρό μόνο τμήμα της, της τάξης των 600 m², ενσωματώνεται στη Ζώνη 6δ).

Περαιτέρω, ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός υιοθετεί εντός του Τομέα 3 χρήσεις γης αντίστοιχου χαρακτήρα με τις προβλεπόμενες για τη Ζώνης 6δ του από 01.03.2004 Π.Δ. Ειδικότερα, ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός περιλαμβάνει χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας μαρίνας και εξυπηρέτησης και αναψυχής κοινού, που ουσιαστικά αντιστοιχούν σε χρήσεις-λειτουργίες λιμένα αναψυχής (άρθρο 7, εδάφιο 4, παρ. α του από 01.03.2004 Π.Δ.). Όσον αφορά αποκλίσεις στην εξειδίκευση των προαναφερθέντων κατηγοριών χρήσεων γης (π.χ. σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων από τα σκάφη, αποθηκευτικοί χώροι, χώροι εξυπηρέτησης προσωπικού μαρίνας, εμπορικά καταστήματα, χώροι πολιτιστικών δραστηριοτήτων, αθλητικές εγκαταστάσεις κλπ. τα οποία δεν

αναφέρονται στο άρθρο 7, εδάφιο 4, παρ. β του από 01.03.2004 Π.Δ.), οι επιπρόσθετες εγκαταστάσεις που προβλέπονται από τον παρόντα γενικό σχεδιασμό αφορούν σε αναγκαίες υποδομές για τη λειτουργία μίας σύγχρονης μαρίνας, καθώς και σε υποδομές που ενισχύουν τον κοινωνικό χαρακτήρα ενός πόλου αναψυχής. Συνεπώς, οι αποκλίσεις αυτές δεν επιφέρουν αλλαγή του χαρακτήρα της Ζώνης 6δ – Λιμένας Αναψυχής Βουλιαγμένης, αντίθετα τον ενισχύουν και τον εκσυγχρονίζουν σύμφωνα και με τις γενικές κατευθύνσεις του από 01.03.2004 Π.Δ.

Ακόμη, αναφορικά με τους όρους και περιορισμούς δόμησης, η προτεινόμενη από τον γενικό σχεδιασμό αυξημένη δόμηση στον Τομέα 3 σε σχέση με τις προβλέψεις για τη Ζώνη 6δ του από 01.03.2004 Π.Δ. (άρθρο 7, εδάφιο 4, παρ. γ του από 01.03.2004 Π.Δ.), προκύπτει από την ανάγκη εκσυγχρονισμού της μαρίνας Βουλιαγμένης έτσι ώστε αυτή να αποτελεί μία σύγχρονη και αυτόνομη εγκατάσταση εξυπηρέτησης του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής. Συνεπώς, στα πλαίσια του προδιαγεγραμμένου από το από 01.03.2004 Π.Δ. χαρακτήρα της Ζώνης 6δ – Λιμένας Αναψυχής Βουλιαγμένης, εκτιμάται ότι η αυξημένη αυτή δόμηση είναι απαραίτητη. Επιπλέον, όπως θα αναφερθεί αναλυτικά στην ενότητα εξέτασης των εναλλακτικών λύσεων, η αύξηση της δόμησης περιορίζεται στο απολύτως αναγκαίο μέτρο με την υιοθέτηση της εναλλακτικής δυνατότητας 1 έναντι της εναλλακτικής δυνατότητας 2.

Επίσης, τα προτεινόμενα στον παρόντα γενικό σχεδιασμό ύψη κτιρίων (που διαφέρουν από τα προβλεπόμενα από το από 01.03.2004 Π.Δ. για τη Ζώνη 6δ) απορρέουν από την ανωτέρω αυξημένη δόμηση, προκειμένου να αποφευχθεί η εκτεταμένη κάλυψη ελεύθερων χώρων από κτίρια, δεδομένης και της επιμήκους μορφής του Τομέα 3, αλλά και της τήρησης ικανής απόστασης από τη γραμμή αιγιαλού. Αλλά ακόμη και στην περίπτωση αυτή ο παρών γενικός σχεδιασμός προβλέπει στην πλειοψηφία της δόμησης χαμηλό επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων (5,5 m).

Περαιτέρω, η προβλεπόμενη από τον παρόντα γενικό σχεδιασμό αναβάθμιση της αισθητικής των υποδομών της μαρίνας σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη συντήρηση, ανάδειξη, προστασία του περιβάλλοντος φυσικού τοπίου (Ζώνη 1α απολύτου προστασίας και φυσική βλάστηση πεύκης εντός της Ζώνης 6δ του από 01.03.2004 Π.Δ.) θα συμβάλει στην ενίσχυση και αναβάθμιση της αισθητικής του τοπίου της περιοχής της μαρίνας.

Τέλος, η προβλεπόμενη από τον γενικό σχεδιασμό διαμόρφωση συνθηκών περίπατου και αναψυχής στο εσωτερικό της μαρίνας, εξασφαλίζουν την ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στον αιγιαλό και την παραλία, που αποτελεί βασικό στόχο του από 01.03.2004 Π.Δ.

Συνολικά, ο σχεδιαζόμενος εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη των υποδομών της Μαρίνας Βουλιαγμένης επικαιροποιεί τις προβλέψεις του από 01.03.2004 Π.Δ. αναφορικά με τις αναγκαίες υποδομές και τη λειτουργία της μαρίνας, προσαρμοζόμενος ταυτόχρονα στο γενικότερο πλαίσιο του εν λόγω Π.Δ., δεδομένου μάλιστα ότι συμβάλλει στην αναβάθμιση και αναζωογόνηση του νότιου παράκτιου μετώπου της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας.

Γ.3 Γ.Π.Σ. Δήμου Βουλιαγμένης (νυν Δημοτικής Ενότητας Βουλιαγμένης)

Γ.3.1 Γενικά

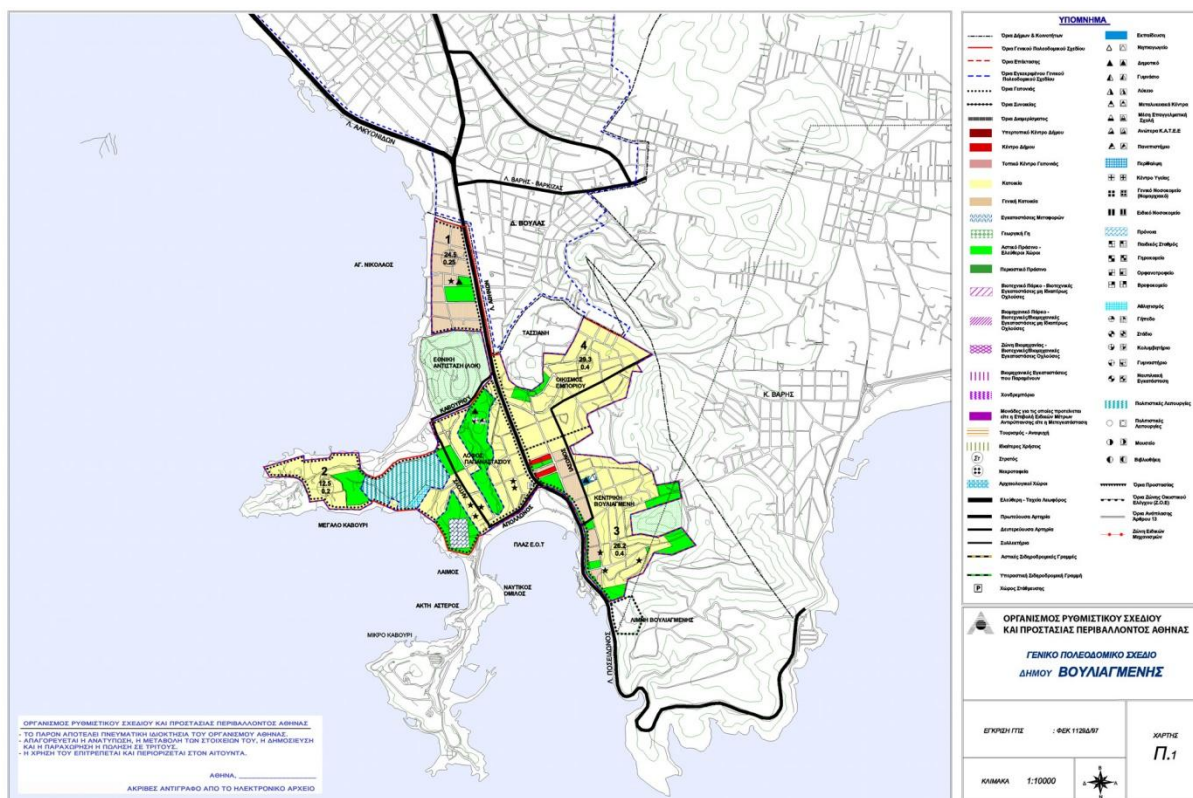
Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του πρώην Καποδιστριακού Δήμου Βουλιαγμένης, εγκρίθηκε αρχικά το 1989 με την υπ' αριθ. ΚΥΑ 48660/2862/1989 (Φ.Ε.Κ. 419/Δ/1989), τροποποιήθηκε το 1991 με την ΥΑ ΠΕΧΩΔΕ 96418/6397/1991 (Φ.Ε.Κ. 857/Δ/1991). Τέλος, το Γ.Π.Σ. του τ. Δήμου (νυν Δ.Ε.) Βουλιαγμένης εγκρίθηκε εκ νέου με την υπ' αριθμ. 35254/7224/1997 Απόφαση Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ και Γεωργίας (Φ.Ε.Κ. 1129/Δ/1997, του οποίου σφάλμα διορθώθηκε με το Φ.Ε.Κ.193/Δ/26.3.1998).

Σε αυτό το πλέον πρόσφατα εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. (1997), εξετάζεται η πολεοδομική οργάνωση του Δήμου για πληθυσμό 3.230 κατοίκων με την δημιουργία τεσσάρων πολεοδομικών ενοτήτων-γειτονιών, τον Άγιο Νικόλαο, το Μεγάλο Καβούρι, την Κεντρική Βουλιαγμένη και το Συνοικισμό του Εμπορίου. Επίσης, στη χερσόνησο του Μικρού Καβουριού (Λαιμού Βουλιαγμένης) προβλέπονται χρήσεις «τουρισμού-αναψυχής», σύμφωνα με τις διατάξεις του από 23.2/6.3.1987 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 166/Δ/1987). Τέλος, το Γ.Π.Σ. (1997) εκτός των άλλων, επιτρέπει τη δυνατότητα εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων ξενοδοχειακών και τουριστικών εγκαταστάσεων.

Τέλος, η ευρύτερη περιοχή της δημοτικής ενότητας Βουλιαγμένης βάσει εγκεκριμένων Γ.Π.Σ. έχει χρήσεις γενικής κατοικίας, αμιγούς κατοικίας, πρόνοιας, πολεοδομικού κέντρου, τουρισμού-αναψυχής και ελεύθερους χώρους αστικού

Γ.3.2 Οι προβλέψεις του Γ.Π.Σ. Βουλιαγμένης σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης

Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με το ισχύον Γ.Π.Σ. Βουλιαγμένης, στη χερσόνησο του Μικρού Καβουριού (Λαιμού Βουλιαγμένης), όπου βρίσκεται και η Μαρίνα Βουλιαγμένης, προβλέπονται χρήσεις «τουρισμού-αναψυχής», δηλαδή απολύτως συμβατές με τον χαρακτήρα ενός τουριστικού λιμένα. Περαιτέρω, η περιοχή της μαρίνας δεν ρυθμίζεται ειδικώς από το ανωτέρω Γ.Π.Σ.



Σχήμα Γ 8: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Βουλιαγμένης (Φ.Ε.Κ.1129/Δ/24.12.1997, όπως διορθώθηκε με το Φ.Ε.Κ.193/Δ/26.3.1998) (Πηγή: Ο.Ρ.Σ.Α.)

Γ.4. Η Τουριστική Ανάπτυξη της Περιοχής Βουλιαγμένης – Ε.ΣΧ.Α.Δ.Α. Αστέρα Βουλιαγμένης

Το συγκρότημα του Αστέρα Βουλιαγμένης, βρίσκεται σε περιοχή εντός του σχεδίου πόλεως, με ισχύ ειδικών και συγκεκριμένων χρήσεων γης και όρων – περιορισμών δόμησης, όπως αυτοί καθορίστηκαν με το από 30.9.2016 ΠΔ «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίου Ακινήτου και τροποποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως Βουλιαγμένης Αττικής στην έκταση του «Αστέρα Βουλιαγμένης» και καθορισμός χρήσεων γης και όρων δόμησης» (Φ.Ε.Κ. 191/ΑΑΠ/4-10-2016). Οι ρυθμίσεις του παραπάνω ΠΔ παρουσιάζονται αναλυτικά στα αμέσως ακόλουθα υποκεφάλαια (βλ. Σχήμα Γ 9).

Ειδικότερα στη συνολική έκταση του Αστέρα Βουλιαγμένης (συνολικής επιφανείας 301.864,99 m²) έχουν καθοριστεί συντελεστής δόμησης 0,2 και μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση 56.500 m² συντελεστής κάλυψης 0,1(10%), καθώς και χρήσεις γης και όροι δόμησης κατά ζώνες, όπως αυτές αναλυτικά φαίνονται στο συνοδευτικό του παραπάνω ΠΔ τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:5.000 που θεωρήθηκε με την 27234/2016 Πράξη του Προϊσταμένου της Δ/σης Τοπογραφικών Εφαρμογών & Γεωχωρικών Πληροφοριών του ΥΠΕΝ.

Συγκεκριμένα καθορίστηκαν πέντε (5) ζώνες / υποζώνες, εκ των οποίων η Ζώνη Ι (με 2 υποζώνες ΙΑ και ΙΒ) και η Ζώνη ΙΙ ως προστατευόμενες Ζώνες με περιορισμούς δόμησης και χρήσεων, και η Ζώνη ΙΙΙ (με 2 υποζώνες ΙΙΙΑ και ΙΙΙΒ) ως η Ζώνη υποδοχής της προαναφερθείσας επιτρεπόμενης δόμησης του ακινήτου για τις χρήσεις «τουρισμού – αναψυχής-παραθεριστικής κατοικίας» σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19 του Ν. 4269/2014 και όπως αυτές διατηρήθηκαν σε ισχύ μεταβατικά, βάσει των διατάξεων του άρθρου 238 παράγραφος 2 του Ν. 4389/2016 «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις» (Α' 94).

Ως προς τις χρήσεις γης, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι, επιπλέον της μεταβατικής ισχύος του άρθρου 19 του Ν.4269/2014 (μετά την κατάργησή του στο πλαίσιο κατάργησης των άρθρων 14 έως και 33 του Ν.4269/2014 – Α'142, με το προαναφερθέν άρθρο 238 παράγραφος 1 του Ν.4389/2016 - Α'94), οι συγκεκριμένες χρήσεις που καθορίστηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 1 παρ. 2.δ. του από 30.9.2016 ΠΔ έγκρισης του ΕΣΧΑΔΑ (Φ.Ε.Κ. 191/ΑΑΠ/4-10-2016) στο ακίνητο του Αστέρα, δηλαδή, «τα ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις, με τις συνοδές χρήσεις αυτών: αθλητικές εγκαταστάσεις εκτός μεγάλων αθλητικών εγκαταστάσεων,

πολιτιστικές εγκαταστάσεις, χώροι συνάθροισης κοινού, εμπορικά καταστήματα, εστίαση, σνακ μπαρ, αναψυκτήρια και γενικά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος στο χώρο της εστίασης-αναψυχής, στάθμευση, για την εξυπηρέτηση των τουριστικών εγκαταστάσεων» στην υποζώνη IIIA και «Κατοικία» στην υποζώνη IIIB, προβλέπονται και είναι επιτρεπόμενες και από το άρθρο 8 «Τουρισμός – Αναψυχή» του από 23.2/6.3.1987 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ.166Δ'/1987) «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης», δηλαδή, τις διατάξεις που επανήλθαν και είναι οι ισχύουσες σήμερα. Αναλυτικότερα κατά ζώνη / υποζώνη προβλέπονται τα εξής:

Ζώνη ΙΑ: Περιοχή αποκατάστασης φυσικού τοπίου (άρθρο 1, παρ. 2α)

Στην περιοχή αυτή επιφανείας 61.505 m², εκ των οποίων 9.170 m² εμπίπτουν και στη Ζώνη II, απαγορεύεται η δόμηση και επιτρέπονται μόνο οι χρήσεις που ορίζονται στο άρθρο 2 παρ. 1 του από 1/5.3.2004 ΠΔ «Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας» (Δ' 254)». Επιτρέπεται η διατήρηση, ανακαίνιση, και αποκατάσταση των υφιστάμενων νόμιμων κατασκευών εντός του κελύφους αυτών, χωρίς την αύξηση δόμησης, κάλυψης και όγκου. Η υφιστάμενη ιδιωτική οδός εντός της ζώνης αυτής πεζοδρομείται και εξασφαλίζεται με την μελέτη του άρθρου 13 του Ν. 3986/2011, που θα ακολουθήσει ο κοινόχρηστος χαρακτήρας της.

Ζώνη ΙΒ: Περιοχή προστασίας φυσικού τοπίου (άρθρο 1 παρ. 2β)

Στην περιοχή αυτή επιφανείας 156.236,55 m², εντάσσονται τα τμήματα της έκτασης του Αστέρα Βουλιαγμένης τα οποία δεν εμπίπτουν στις Ζώνες II και III (βλέπε υποζώνες IIIA και IIIB). Επίσης, διατηρείται και προστατεύεται το φυσικό ανάγλυφο και απαγορεύεται κάθε νέα δόμηση. Επιτρέπονται:

- Η κατασκευή μέχρι τριών (3) εγκαταστάσεων εισόδου στα αντίστοιχα σημεία εισόδων- εξόδων του ακινήτου, με μέγιστη δόμηση 15,00 m², έκαστη και μέγιστο ύψος 3,50 m².
- Η διατήρηση, η βελτίωση της χάραξης ή η αντικατάσταση των υφιστάμενων εσωτερικών δικτύων (οχημάτων, πεζών, και δικτύων τεχνικών υποδομών), ύστερα από την έγκριση χωροθέτησής τους σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν. 3986/2011 (Α' 152). Στην περίπτωση κατάργησης υφιστάμενων δικτύων και διαμορφώσεων, το τοπίο αποκαθίσταται υποχρεωτικά. Οι υπόλοιπες κατασκευές απομακρύνονται ή καθαίρονται.
- Η διατήρηση της υπόγειας δεξαμενής πυρόσβεσης.
- Η διατήρηση, αναβάθμιση και συντήρηση του υφιστάμενου ελικοδρομίου για την εξυπηρέτηση του υφιστάμενου ελικοδρομίου προς εξυπηρέτηση των εγκαταστάσεων του συγκροτήματος.

- Όσοι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης υπογειοποιούνται αποκαθίστανται και φυτεύονται.

Ζώνη II: Ζώνη Α΄ απόλυτης προστασίας αρχαιολογικού χώρου (άρθρο 1 παρ. 2γ)

Στην περιοχή αυτή επιφανείας 10.256 m², εκ των οποίων 9.170 m² εμπίπτουν και στη Ζώνη ΙΑ η οποία αποτελεί τμήμα της Ζώνης Α΄ του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου Αστέρα Βουλιαγμένης, απαγορεύεται η δόμηση.

Ισχύουν οι όροι προστασίας που καθορίζονται στις:

- Υπ' αριθμ. ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/Φ26/113248/58371/7755/3741/04.09.2013
«**Κήρυξη και οριοθέτηση αρχαιολογικού χώρου** στην περιοχή της Βουλιαγμένης, Δήμου Βούλας - Βάρης - Βουλιαγμένης, Περιφέρειας Αττικής» (ΑΑΠ΄ 350) και
- Υπ' αριθμόν ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/Φ43/211149/113904/13939/6398/13-11-2013 απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού «**Καθορισμός Ζωνών Προστασίας** αρχαιολογικού χώρου στην περιοχή της Βουλιαγμένης, Δήμου Βούλας-Βάρης-Βουλιαγμένης, Περιφέρειας Αττικής» (ΑΑΠ΄ 402).

Σύμφωνα με τις ανωτέρω επιτρέπεται η διατήρηση των νομίμως υφισταμένων κτηρίων και άλλων κατασκευών, η συντήρηση, επισκευή και ανακαίνισή τους, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην ως άνω απόφαση. Η διενέργεια ανασκαφών και αρχαιολογικών ερευνών από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Σε κάθε περίπτωση εξασφαλίζεται η ακώλυτη πρόσβαση στον προϊστορικό οικισμό και την εγκατάσταση Ελληνιστικών χρόνων και η απρόσκοπτη συνέχιση της ανασκαφικής έρευνας.

Ζώνη III: Περιοχή τουρισμού-αναψυχής-παραθεριστικής κατοικίας (άρθρο 1 παρ. 2δ)

Α) Στην περιοχή αυτή, επιφανείας 83.037,44 m², καθορίζονται Περιοχές Ανάπτυξης (ΠΑΝ) με οικοδομική γραμμή, με γενικό προορισμό τη χρήση τουρισμού-αναψυχής-παραθεριστικής κατοικίας του άρθρου 19 του Ν. 4269/2014 (Α΄ 142).

Η ζώνη αυτή υποδιαιρείται στις δύο υποζώνες που παρουσιάζονται στα παρακάτω υποκεφάλαια.

Ζώνη IIIΑ: Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις (άρθρο 1 παρ 2 δ περ. αα)

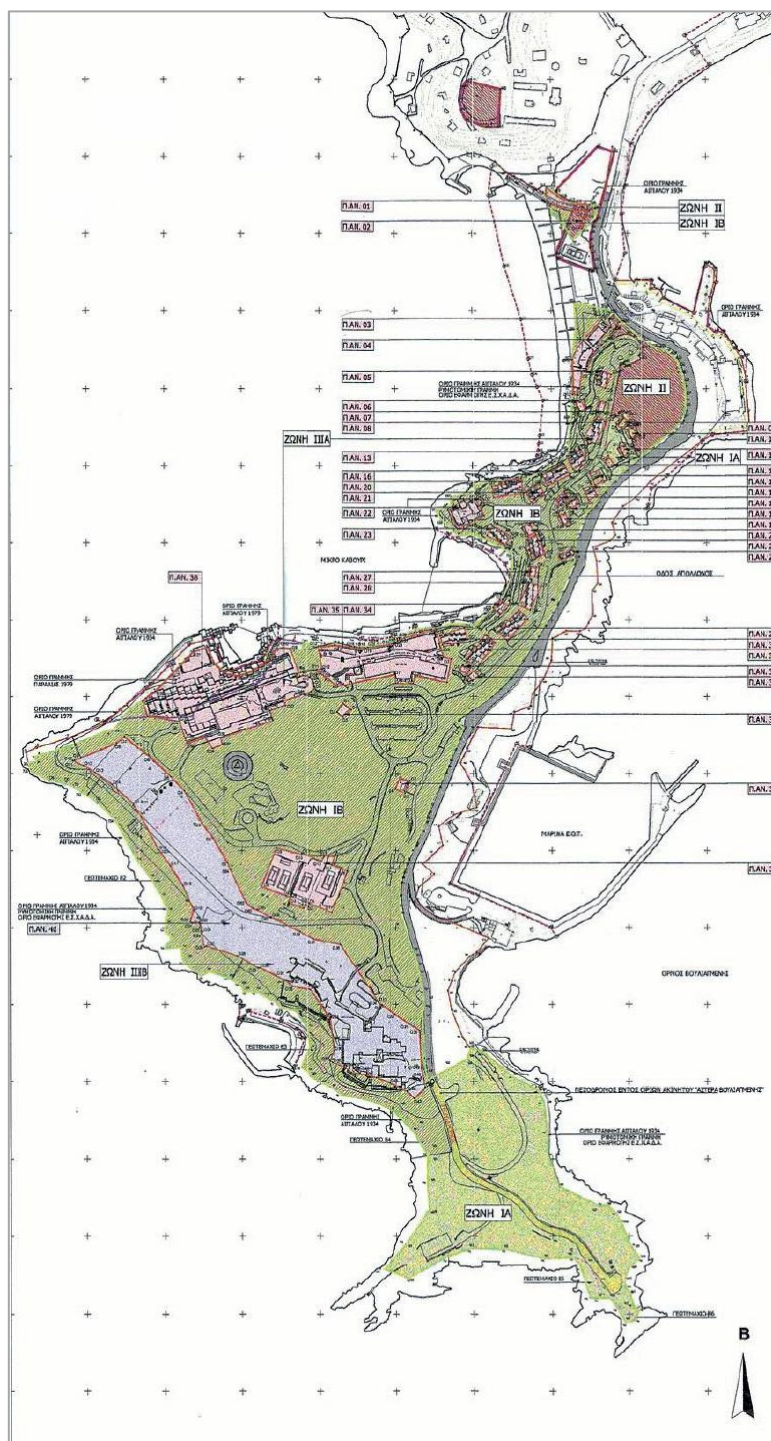
Η ζώνη αυτή οριοθετείται από τα περιτυπώματα των υφιστάμενων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων και αποτελείται από τις υπ' αριθμ. 1 έως 39 ΠΑΝ. Καθορίζεται χρήση τουρισμού-αναψυχής-παραθεριστικής κατοικίας του άρθρου 19 του Ν. 4269/2014 (Α΄ 142), και ειδικότερα επιτρεπόμενη χρήση τα ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές

εγκαταστάσεις, με τις συνοδές χρήσεις αυτών: αθλητικές εγκαταστάσεις εκτός μεγάλων αθλητικών εγκαταστάσεων, πολιτιστικές εγκαταστάσεις, χώροι συνάθροισης κοινού, εμπορικά καταστήματα, εστίαση, σνακ μπαρ, αναψυκτήρια και γενικά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος στο χώρο της εστίασης-αναψυχής, στάθμευση, για την εξυπηρέτηση των τουριστικών εγκαταστάσεων. Επιτρέπονται, μετά την έκδοση των απαιτούμενων αδειών κατά τις κείμενες διατάξεις, τα ακόλουθα: διατήρηση, ανακαίνιση, αποκατάσταση, ανακατασκευή, εξυγίανση, εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων εγκαταστάσεων εντός εγκεκριμένου όγκου και κάλυψης αυτών. Επίσης, επιτρέπεται η κατεδάφιση (μερική ή ολική) των υφιστάμενων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων για την κατασκευή προσθηκών στα υφιστάμενα κτήρια ή για τη δημιουργία νέων.

Ορίζεται μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος τα 19,00 m για τα ξενοδοχεία (ΠΑΝ 35 και ΠΑΝ 38), τα 3,50 m για τις καμπάνες πλησίον της Ζώνης Α΄ Απόλυτης Προστασίας (ΠΑΝ 05-15 και 17-19) και τα 7,50 m για τις υπόλοιπες ΠΑΝ στη ζώνη αυτή. Στο πλαίσιο των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων επιτρέπονται τα ειδικότερα προβλεπόμενα για τη λειτουργία των εγκαταστάσεων αυτών με βάση την ισχύουσα νομοθεσία και τις προδιαγραφές του ΕΟΤ.

Ζώνη IIIB: Κατοικία (άρθρο 1 παρ. 2 δ περ. ββ)

Καθορίζεται η υπ' αριθμ. 40 ΠΑΝ, με χρήση τουρισμού αναψυχής-παραθεριστικής κατοικίας του άρθρου 19 του Ν. 4269/2014 (Α΄ 142), και ειδικότερα επιτρεπόμενη χρήση την κατοικία. Στη ζώνη αυτή επιτρέπεται η ανέγερση μέχρι δεκαπέντε (15) κατοικιών, σε δεκατρείς (13) κατά μέγιστο κτιριακές μονάδες. Καθορίζεται μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος τα 7,50 m, μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση τα 15.000,00 m², μέγιστη επιτρεπόμενη επιφάνεια κάλυψης τα 8.000,00 m². και ελάχιστη απόσταση μεταξύ κτηρίων τα 15,000 m. Επιβάλλεται η φύτευση σε ποσοστό 75% της μη καλυπτόμενης επιφάνειας της Ζώνης αυτής. Η ανάπτυξη των κατοικιών γίνεται με βάση τα σύγχρονα πρότυπα βιοκλιματικού σχεδιασμού, με χρήση συστημάτων εξοικονόμησης ενεργειακής κατανάλωσης, όπως ειδικότερα προβλέπεται στο άρθρο 2 της Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Χωρικής Ανάπτυξης (Φ.Ε.Κ. 191 ΑΑΠ/04.10.2016). Επιτρέπεται, κατά τις κείμενες διατάξεις, η σύσταση διηρημένων ιδιοκτησιών, οριζοντίων και καθέτων, επί των κτιρίων και εγκαταστάσεων της ζώνης αυτής, ύστερα από έγκριση της χωροθέτησης του οικείου επενδυτικού σχεδίου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 13 του Ν. 3986/2011.



Σχήμα Γ 9: ΕΣΧΑΔΑ Αστέρα Βουλιαγμένης – Απόσπασμα Φ.Ε.Κ. 191/ΑΑΠ/4-10-2016

Επίσης, ορίζονται περιορισμοί σχετικά με τις επιμέρους χωροθετήσεις χρήσεων ως εξής: Στη ζώνη IIIA, για τη χρήση ξενοδοχείων και τουριστικών εγκαταστάσεων, δόμηση τουλάχιστον 41.455,00 m², καθώς και οι γενικές διατάξεις του Ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79).

Σημειώνεται ότι, κατά τη χωροθέτηση του οικείου επενδυτικού σχεδίου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 13 του Ν. 3986/2011, θα εξασφαλίζεται η ελεύθερη πρόσβαση όλων των πολιτών στην παραλία και τον αιγιαλό μέσω κοινόχρηστου οδικού δικτύου ή πεζόδρομου.

Γ.5. Αρχαιολογικός χώρος στην περιοχή της Βουλιαγμένης

Γ.5.1. Γενικά

Η ευρύτερη περιοχή της Βουλιαγμένης, και ιδίως οι χερσόνησοι του Λαιμού Βουλιαγμένης και του Μεγάλου Καβουριού, παρουσιάζει ιδιαίτερο αρχαιολογικό ενδιαφέρον λόγω των σημαντικών μνημείων που απαντώνται κατά θέσεις σε αυτή. Μάλιστα, με την υπ' αριθμ. ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/Φ26/113248/58371/7755/3741 Απόφαση Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού (Φ.Ε.Κ. 350/ΑΑΠ/04.10.2013) κηρύχθηκε και οριοθετήθηκε αρχαιολογικός χώρος στην περιοχή της Βουλιαγμένης του Δήμου Βούλας – Βάρης – Βουλιαγμένης «για λόγους προστασίας των σημαντικών μνημείων και των άλλων αρχαίων καταλοίπων και συγκεκριμένα:

1. Στην περιοχή του «Λαιμού», του ναού του Απόλλωνος Ζωστήρα του τέλους του 6ου αι. π.Χ. στην παραλία του Αστέρα Βουλιαγμένης, του Βωμού της Αρτέμιδος μπροστά από το σηκό του ναού, καθώς και της δεξαμενής-κρήνης των αρχαϊκών χρόνων (η οποία διατηρείται σε κατάχωση βόρεια του ναού).
2. Της ιερατικής οικίας του τέλους του 6ου αι. π.Χ., η οποία βρίσκεται στα βορειοανατολικά του ναού.
3. Των δύο πύργων του 5ου αι. π.Χ., στην παραλία της Ωκεανίδας και στο λόφο του Ορφανοτροφείου αντίστοιχα, καθώς και τα αρχιτεκτονικά κατάλοιπα στο μικρό ακρωτήριο, δυτικά του τελευταίου πύργου.
4. Των οικιστικών καταλοίπων στη χερσόνησο της Βουλιαγμένης, που χρονολογείται από τους προϊστορικούς έως και τους ελληνιστικούς χρόνους.
5. Των καταλοίπων του αρχαίου κτηρίου και δρόμου στην παραλία του μεγάλου Καβουριού, που χρονολογούνται στους κλασικούς χρόνους.
6. Των κτηριακών και ταφικών καταλοίπων, τα οποία χρονολογούνται στους προϊστορικούς και στους ρωμαϊκούς χρόνους, εντός του σύγχρονου οικισμού του Καβουριού».

Στη συνέχεια με την υπ' αριθ. ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/Φ43/211149/113904/13939/6398 Απόφαση Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού (Φ.Ε.Κ. 402/ΑΑΠ/13-11-2013) καθορίστηκαν και οριοθετήθηκαν εντός του αρχαιολογικού αυτού χώρου οι ακόλουθες «Ζώνες Α' Απολύτου Προστασίας»:

1. Ζώνη Α.1 Απολύτου Προστασίας, η οποία περιλαμβάνει το Ναό του Απόλλωνος Ζωστήρος, το βωμό του, την κρήνη – δεξαμενή στα βόρεια, μνημεία τα οποία βρίσκονται εντός του ακινήτου του «Αστήρ Παλλάς», και την Ιερατική Οικία στα ΒΑ, η οποία βρίσκεται σε διαμορφωμένο χώρο πρασίνου επί της οδού Απόλλωνος, καθώς πρόκειται για μνημεία ενός ενιαίου συνόλου.
2. Ζώνη Α.2 Απολύτου Προστασίας εντός του ακινήτου του «Αστήρ Παλλάς», και συγκεκριμένα στην περιοχή των «Καμπανών», στο λοφίσκο δυτικά της πισίνας του Ν.Ο. Βουλιαγμένης, όπου έχει εντοπιστεί ελληνιστικό κτήριο και προϊστορική εγκατάσταση.
3. Ζώνη Α.3 Απολύτου Προστασίας στο έξαρμα όπου βρίσκεται ο ΒΔ πύργος και τα κατάλοιπα των προσκτισμάτων του, στην περιοχή του Εκκλησιαστικού Ορφανοτροφείου».

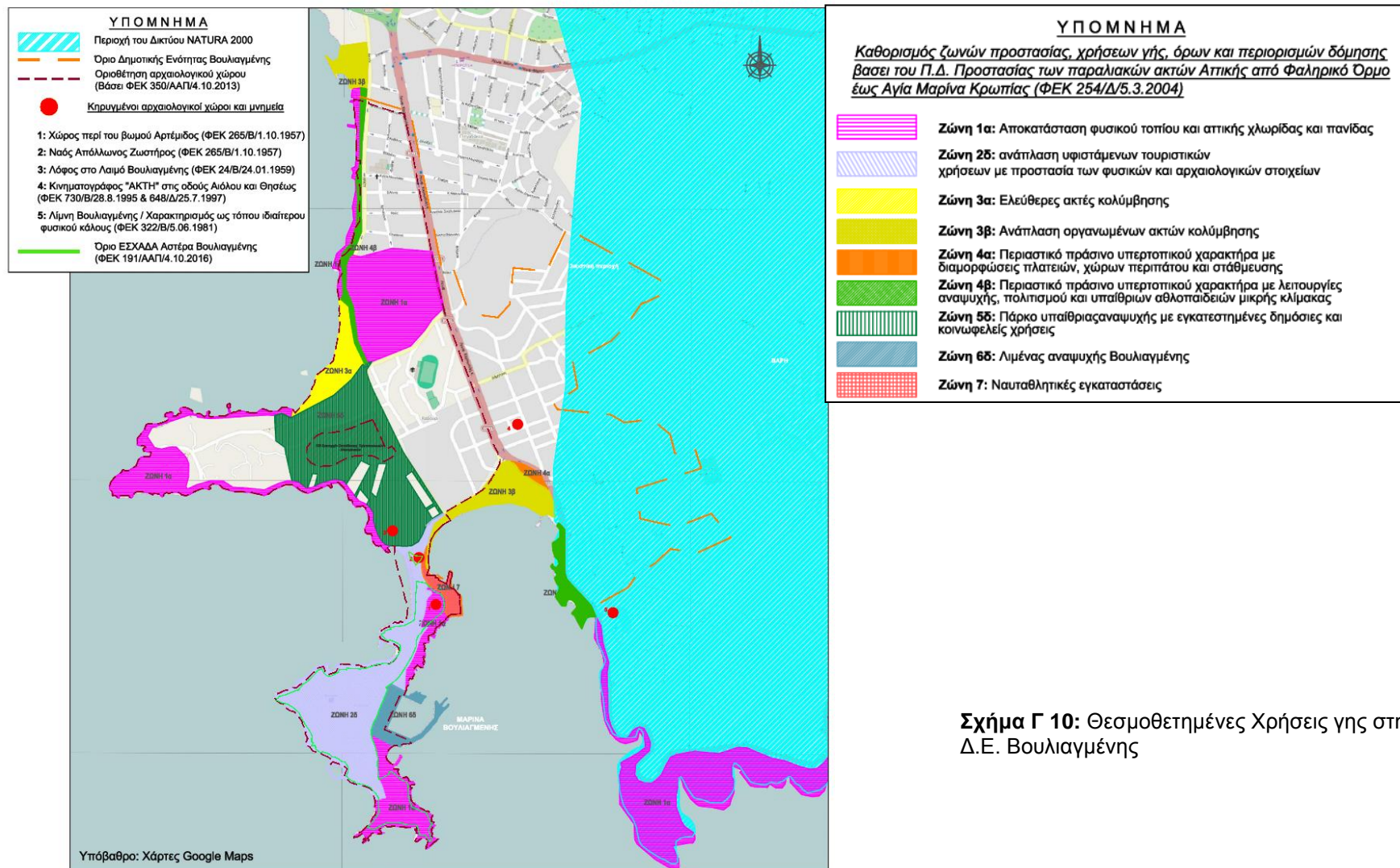
Ο εν λόγω αρχαιολογικός χώρος στην περιοχή της Βουλιαγμένης, που καταλαμβάνει συνολικά έκταση 2.000 στρεμμάτων περίπου, εκτείνεται από την οργανωμένη πλαζ «Ακτή Βουλιαγμένης» στο νότο μέχρι την πλαζ του Μικρού Καβουριού στο βορρά και περιλαμβάνει τις χερσονήσους του Λαιμού Βουλιαγμένης και του Μεγάλου Καβουριού (με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις της αεροπορίας στο κεντρικό τμήμα της χερσονήσου).

Γ.5.2. Ο αρχαιολογικός χώρος σε σχέση με τη Μαρίνα Βουλιαγμένης

Ο κηρυγμένος αυτός αρχαιολογικός χώρος της Βουλιαγμένης εκτείνεται και στο μεγαλύτερο τμήμα της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Βουλιαγμένης. Συγκεκριμένα, εντός των ορίων του αρχαιολογικού χώρου εμπίπτει το βόρειο και το νότιο τμήμα της χερσαίας ζώνης (Τομείς 1α και 1β του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού, βλ. ενότητα Δ.3.2.3), καθώς και η περιοχή με βλάστηση πεύκης που εκτείνεται παράλληλα με την οδό Απόλλωνος (Τομέας 2 του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού, βλ. ενότητα Δ.3.2.3). Σύμφωνα με τον παρόντα γενικό σχεδιασμό, οι περιοχές αυτές προβλέπεται να διατηρηθούν ως έχουν και επομένως οποιαδήποτε αλληλεπίδραση των μελλοντικών υποδομών του νέου σχεδιασμού με τυχόν αρχαιολογικά ευρήματα ουσιαστικά εκλείπει.

Σημειώνεται ότι οι περιοχές αυτές αφορούν στο κυρίως τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που εμπίπτει εντός του αρχαιολογικού χώρου. Όσον αφορά στην περιοχή όπου προβλέπεται να αναπτυχθούν οι χρήσεις τουρισμού και αναψυχής (Τομέας 3 του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού, βλ. ενότητα Δ.3.2.3) και εμπίπτει εντός του αρχαιολογικού χώρου, πρόκειται για μικρής επιφάνειας έκταση που κατά κύριο λόγο έχει διαμορφωθεί στο παρελθόν με επιχώσεις θαλασσίου χώρου (βλ. ενότητα ΣΤ.4.1.1). Συνεπώς και στην περίπτωση αυτή εκτιμάται ότι δεν θα υπάρξει αλληλεπίδραση των μελλοντικών υποδομών του νέου σχεδιασμού με αρχαιολογικά ευρήματα. Προς την κατεύθυνση αυτή συντελεί και το γεγονός ότι στην περιοχή δεν υπάρχει κηρυγμένος ενάλιος αρχαιολογικός χώρος.

Τέλος, σημειώνεται ότι η χερσαία ζώνη της μαρίνας δεν εμπίπτει εντός των Ζωνών Α' Απολύτου Προστασίας που έχουν καθοριστεί εντός του εν λόγω αρχαιολογικού χώρου.



Σχήμα Γ 10: Θεσμοθετημένες Χρήσεις γης στη Δ.Ε. Βουλιαγμένης

Γ.6. Περιβαλλοντικοί Στόχοι

Γ.6.1. 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 «Ατζέντα 2030» που υιοθετήθηκε από τους Αρχηγούς Κρατών το Σεπτέμβριο του 2015 στο πλαίσιο ειδικής Συνόδου της Γενικής Συνέλευσης Ηνωμένων Εθνών και αφορά στη βιώσιμη ανάπτυξη.
- Η διεθνής συμφωνία του Παρισιού (Απόφαση 2016/1841/ΕΕ), που έχει ως στόχο να αντιμετωπίσει την απειλή της κλιματικής αλλαγής στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης και των προσπάθειών για την εξάλειψη της φτώχειας.
- 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.6.2. 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 διεθνή 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

Σήμερα, πολλές από τις προκλήσεις παραμένουν και πρέπει να αντιμετωπιστούν από κοινού και με δομημένο τρόπο. Για το λόγο αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση στις 20 Νοεμβρίου του 2013 με την Απόφαση Νο.1386/2013/ΕΕ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ενέκρινε το 7ο Πρόγραμμα Δράσης για το

Περιβάλλον (Π.Δ.Π.) για την καθοδήγηση της Ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής πολιτικής μέχρι το 2020.

Το 7ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον (ΠΔΠ) αξιοποιεί τα σημαντικά επιτεύγματα των 40 ετών της περιβαλλοντικής πολιτικής της Ε.Ε. και βασίζεται σε μια σειρά πρόσφατων στρατηγικών πρωτοβουλιών στον τομέα του περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένης της Χάρτας Αποδοτικότητας των Πόρων, της Στρατηγικής για τη Βιοποικιλότητα 2020, της Ανακήρυξης για τη βελτίωση της παροχής των οφελών από τις περιβαλλοντικές υπηρεσίες της Ε.Ε. και της Χάρτας για μια Οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Επίσης, εξασφαλίζει τη δέσμευση των θεσμικών οργάνων της Ε.Ε., των κρατών μελών, των περιφερειακών και τοπικών διοικήσεων και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων για την ανάληψη δράσης σε μια κοινή ατζέντα περιβαλλοντικής πολιτικής μέχρι το 2020.

Για να δοθεί ωστόσο μια περισσότερο μακροπρόθεσμη κατεύθυνση, καθορίζεται ένα όραμα πέρα από το ορόσημο του 2020, για το πού θέλει η Ένωση να βρίσκεται το 2050:

«Το 2050, ζούμε καλά, εντός των οικολογικών ορίων του πλανήτη. Ευημερία και υγιές περιβάλλον προέρχονται από μια καινοτόμο, κυκλική οικονομία, όπου τίποτα δεν πάει χαμένο και όπου οι φυσικοί πόροι διαχειρίζονται με βιώσιμο τρόπο και η βιοποικιλότητα προστατεύεται, αποτιμάται και αποκαθίσταται με τρόπους που ενισχύουν την συνεκτικότητα της κοινωνίας. Η ανάπτυξη με χαμηλές εκπομπές άνθρακα έχει από καιρό αποσυνδεθεί από τη χρήση των πόρων, δίνοντας το ρυθμό για μια ασφαλή και βιώσιμη παγκόσμια κοινωνία.»

Για το λόγο αυτό προσδιορίζονται τρεις βασικοί στόχοι:

- για την προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου της Ένωσης,
- για να μετατραπεί η Ένωση σε μια αποδοτική στην χρήση πόρων, πράσινη, και ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και
- για την προστασία των πολιτών της Ένωσης από τις πιέσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον και τους κινδύνους για την υγεία και την ευεξία

Οι τέσσερις λεγόμενοι «κινητήριοι μοχλοί» που θα βοηθήσουν την Ευρώπη να ανταποκριθεί στους στόχους αυτούς είναι οι εξής:

- καλύτερη εφαρμογή της νομοθεσίας,
- καλύτερη πληροφόρηση μέσω της βελτίωσης της γνωστικής βάσης,

- όλο και πιο σοφή επένδυση για το περιβάλλον και την κλιματική πολιτική και
- πλήρους ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών απαιτήσεων και θεωρήσεων σε άλλες πολιτικές.

Δύο επιπλέον στόχοι οριζόντιας προτεραιότητας για την ολοκλήρωση του προγράμματος είναι οι παρακάτω:

- να γίνουν οι πόλεις της Ένωσης πιο βιώσιμες και
- να βοηθηθεί η Ένωση να αντιμετωπιστεί η διεθνής περιβαλλοντική και κλιματική πρόκληση πιο αποτελεσματικά.

Το 7ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2014. Η εφαρμογή του και η κάλυψη των στόχων προτεραιότητας που καθορίζονται σε αυτό μέχρι το 2020 εναπόκειται στα θεσμικά όργανα της Ε.Ε. και στα κράτη μέλη.

Άλλη μια σημαντική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κλίμα που έχει ορίζοντα το 2030 είναι η «Πράσινη Βίβλος», με αναφορές στο κλίμα και στην ενέργεια. Βασιζόμενη στα σημαντικά βήματα που έχουν γίνει μέχρι τώρα στην κοινότητα, η «Πράσινη Βίβλος» έρχεται να αξιοποιήσει αυτό το κεφάλαιο και να προτείνει νέα μέτρα και πολιτικές σε ένα μεσο-μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα.

Στον πίνακα Γ-2 αναφέρονται οι πλέον σημαντικές Κοινοτικές Οδηγίες, ενώ στο Παράρτημα Ιβ επισυνάπτεται αναλυτικός πίνακας με τις οδηγίες που αφορούν στην προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος, καθώς και η ενσωμάτωση τους στην Ελληνική Νομοθεσία.

Πίνακας Γ- 2: Σημαντικές Κοινοτικές Οδηγίες για την προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος

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 (Φ.Ε.Κ. 645/Β/08)
1999/31	Οδηγία περί χώρων υγειονομικής ταφής	ΚΥΑ 29407/3508/2002 (Φ.Ε.Κ. 1572/Β/02)
2000/60	Οδηγία – Πλαίσιο για την κοινοτική δράση στον τομέα των υδάτων	Ν. 3199/2003 (Φ.Ε.Κ. 280/Α/03)
2001/42	Οδηγία για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων - Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση	ΚΥΑ 107017 (Φ.Ε.Κ. 1225/Β/06)
2001/1411	Οδηγία σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας για την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης σε αστικό περιβάλλον	
2002/49	Οδηγία για την αξιολόγηση και διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου	ΚΥΑ 13586/724 (Φ.Ε.Κ. 384/Β/06)
2006/118	Οδηγία σχετικά με την προστασία των υπόγειων υδάτων από τη ρύπανση και την υποβάθμιση	Υ.Α. 39626/2208/Ε.130/2009 (Φ.Ε.Κ. 2057/Β/09)
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 (Φ.Ε.Κ. 24/Α/12)
2009/147	Οδηγία περί διατηρήσεως των άγριων πτηνών (κωδικοποίηση της Οδηγίας της 79/409/ΕΟΚ)	(Φ.Ε.Κ. 1495/Β/10) (Φ.Ε.Κ. 415/Β/12)
2010/75	Οδηγία περί βιομηχανικών εκπομπών - ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχος της ρύπανσης (Κατάργηση των Οδηγιών 2008/1, 2000/76, 1999/13, 78/176, 82/883, 92/112)	
2010/631	Σύμβαση της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου	
2011/92	Οδηγία για την Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων ή ιδιωτικών έργων (κωδικοποίηση της Οδηγίας 85/337 και τροποποίηση των Οδηγιών 97/11, 2003/35 και 2009/31)	
2014/89	Οδηγία περί της θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό	
2016/2284	Οδηγία σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων (τροποποίηση της Οδηγίας 2003/35 και κατάργηση της Οδηγίας 2001/81)	

Γ.6.3. 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 N.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 (Φ.Ε.Κ. 645/Β/2008). 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» (Φ.Ε.Κ. 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).

Τέλος, ιδιαίτερα μεγάλης σημασίας είναι και οι άξονες και στόχοι που θέτει η Εθνική Στρατηγική και το Σχέδιο Δράσης για τη Βιοποικιλότητα στην Ελλάδα, τα οποία

εγκρίθηκαν με την υπ' αριθ. 40332/26.08.2014 Απόφαση Υπουργού Π.Ε.Κ.Α. (Φ.Ε.Κ. 2383/Β/08.09.2014). Η Εθνική Στρατηγική είναι ιδιαίτερης βαρύτητας καθώς ενσωματώνει τις προτάσεις και απόψεις Υπουργείων, Πανεπιστημίων, της Εθνικής Επιτροπής ΦΥΣΗ 2000 (περιόδου 2010-2013), Μη Κυβερνητικών Περιβαλλοντικών Οργανώσεων και άλλων εμπλεκόμενων Φορέων.

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-3 αναφέρονται ορισμένες βασικές γενικές νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν στο περιβάλλον παράκτιων αστικών περιοχών, ενώ στο Παράτημα Ιβ επισυνάπτεται αναλυτικός πίνακας με εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία στους προαναφερθέντες επιμέρους σημαντικούς τομείς.

Πίνακας Γ- 3: **Βασικές γενικές εθνικές νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν στο περιβάλλον**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	
Π.Δ. 1180/81 (Φ.Ε.Κ. 293/Α/1981)	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/1986)	Για την προστασία του περιβάλλοντος.
Κ.Υ.Α. 69269/6367/90 (Φ.Ε.Κ. 678/Β/1990)	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/2001)	Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις.
Ν. 3028/2002 (ΦΕΚ 153/Α/2002)	Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς.
Ν. 3022/2002 (ΦΕΚ 144/Α/2002)	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/2003)	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. υπ' αριθ. 475/2002/03 (ΦΕΚ 208/Β/2003)	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/2011)	Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου περιβάλλοντος

Υ.Α. υπ' αριθ. οικ. 48963 (Φ.Ε.Κ 2703/Β/2012)	Προδιαγραφές περιεχομένου Αποφάσεων Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Α.Ε.Π.Ο.) για έργα και δραστηριότητες κατηγορίας Α' της υπ' αριθμ. 1958/13-1-2012 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Β' 21), όπως ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 7 του Ν. 4014/2011 (Α' 209).
Υ.Α. υπ' αριθμ. 52983/1952 (Φ.Ε.Κ 2436/Β/2013)	Προδιαγραφές της Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης για έργα και δραστηριότητες της κατηγορίας Β του άρθρου 10 του Ν. 4014/2011 (Φ.Ε.Κ Α' 209) «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής».
Υ.Α. υπ' αριθμ. Οικ.: 1649/45 (Φ.Ε.Κ 45/Β/2014)	Εξειδίκευση των διαδικασιών γνωμοδοτήσεων και τρόπου ενημέρωσης του κοινού και συμμετοχής του ενδιαφερόμενου κοινού στη δημόσια διαβούλευση κατά την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων της Κατηγορίας Α' της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής υπ' αριθμ. 1958/2012 (Φ.Ε.Κ/Α'/21), σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 19 παράγραφος 9 του ν. 4014/2011 (Φ.Ε.Κ/Α'/209), καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας.
Υ.Α. υπ' αριθμ. Οικ.: 170225 (Φ.Ε.Κ 135/Β/2014)	Εξειδίκευση των περιεχομένων των φακέλων περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων της Κατηγορίας Α' της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με αρ. 1958/2012 (Β' 21) όπως ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 11 του ν. 4014/2011 (Α' 209), καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας.

Γ.7. Σκοπιμότητα και στόχοι του νέου γενικού σχεδιασμού της Μαρίας Βουλιαγμένης

Η περιοχή της Βουλιαγμένης και ιδιαιτέρα οι υποδομές της χερσονήσου του Λαιμού Βουλιαγμένης αποτελούν έναν από τους πλέον δημοφιλείς υψηλού επιπέδου προορισμούς της Αττικής, αλλά και της Ελλάδας. Οι υποδομές του Αστέρια Βουλιαγμένης αποτελούν ήδη από τη δεκαετία του '60 το κόσμημα της Αθηναϊκής Ριβιέρας και προσελκύουν, συστηματικά και σε σημαντικό αριθμό, υψηλού επιπέδου και μεγάλης οικονομικής επιφάνειας τουρισμό.

Η Μαρίνα Βουλιαγμένης αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα των τουριστικών αυτών υποδομών της χερσονήσου του Λαιμού. Κατασκευάστηκε τη δεκαετία του '60 για την εξυπηρέτηση των θαλαμηγών της εποχής που προσέγγιζαν στην Αθηναϊκή Ριβιέρα, ενώ μέχρι και σήμερα προσελκύει πολυτελή σκάφη αναψυχής που ελλιμενίζονται μόνιμα ή διέρχονται από την περιοχή. Εντούτοις, οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις της μαρίνας ανταποκρίνονται στα λειτουργικά δεδομένα μίας άλλης εποχής, ενώ αδυνατούν να ικανοποιήσουν τις σημερινές ανάγκες της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού με πολυτελή σκάφη αναψυχής, όχι μόνο ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες αλλά και ως προς το μέγεθος των σκαφών που δύνανται να εισπλεύσουν σε αυτή.

Είναι προφανές λοιπόν η ανάγκη εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης των λιμενικών και χερσαίων υποδομών της μαρίνας έτσι ώστε αυτή να ανταποκρίνεται στα σύγχρονα πρότυπα και κατ' επέκταση να είναι αντίστοιχη μίας μητροπολιτικής ριβιέρας, όπως η αθηναϊκή. Στα πλαίσια άλλωστε αυτά, η μαρίνα καλείται να συμβαδίζει με τη δρομολογημένη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των λοιπών τουριστικών υποδομών της χερσονήσου του Λαιμού και ειδικότερα με τη δημιουργία ενός παγκόσμιου επιπέδου πολυτελείας σύγχρονου θέρετρου στον Αστέρα Βουλιαγμένης.

Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης αποσκοπεί ακριβώς σε αυτή την αναβίωση των υποδομών της Αθηναϊκής Ριβιέρας με την προσέλκυση και εξυπηρέτηση υψηλού επιπέδου τουρισμού στα πλαίσια μίας βιώσιμης ανάπτυξης. Στην κατεύθυνση αυτή, ο παρών γενικός σχεδιασμός καλείται να ικανοποιήσει τους ακόλουθους στόχους:

- Εκσυγχρονισμός της μαρίνας και των παρεχόμενων σε αυτή υπηρεσιών

Βασικός στόχος της προτεινόμενης ανάπτυξης της μαρίνας είναι η δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών μεγάλου μεγέθους και η παροχή ενός πλήρους φάσματος υπηρεσιών στα πολυτελή αυτά σκάφη, έτσι ώστε η μαρίνα να ανταποκριθεί στις τάσεις της αγοράς για περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού όλο και μεγαλύτερου μεγέθους σκαφών (mega-yacht) σε σύγχρονες υποδομές.

Στα πλαίσια αυτά απαιτείται η αναδιάταξη της λιμενολεκάνης και της θαλάσσιας εισόδου της μαρίνας έτσι ώστε να μπορούν να προσεγγίσουν σε αυτή μεγάλα σκάφη, δεδομένου ότι σήμερα η μαρίνα δύναται να εξυπηρετήσει σκάφη μόνο έως 50m. Επίσης, απαιτείται η αποκατάσταση των λειτουργικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα η μαρίνα (ανεπαρκής υφιστάμενη θωράκιση του

προσήνεμου μώλου, απουσία σταθμού ανεφοδιασμού καυσίμων) και ο εκσυγχρονισμός των ηλεκτρομηχανολογικών δικτύων παροχών στα σκάφη.

Επιπροσθέτως, επιβάλλεται η ριζική αναδιάρθρωση και αναβάθμιση των χερσαίων υποδομών της μαρίνας, έτσι ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των χρηστών της μαρίνας (ιδιοκτητών και επιβαινόντων στα σκάφη). Οι υφιστάμενες χερσαίες υποδομές της μαρίνας, πέραν της παλαιότητάς τους παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις αδυνατώντας να προσφέρουν ακόμη και τις βασικές υπηρεσίες που οφείλει να παρέχει μία μαρίνα (ασφαλή συλλογή βιολογικών και πετρελαιοειδών-ελαιωδών καταλοίπων, καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης, επαρκείς χώρους υγιεινής, επαρκείς αποθηκευτικούς χώρους κλπ.).

- Ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης της μαρίνας - Διαμόρφωση ενός πόλου τουρισμού και αναψυχής

Η αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας 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 (με εξαίρεση το εστιατόριο Mooring's).

Η οικονομική βιωσιμότητα μιας μαρίνας στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην απόδοση των χερσαίων λειτουργιών (εμπορικές δραστηριότητες, υπηρεσίες εστίασης και αναψυχής κλπ.). Οι διεθνείς επιτυχημένες πρακτικές στο χώρο των μαρινών μάλιστα αποδεικνύουν ότι σε πολλές περιπτώσεις η συνεισφορά των υπηρεσιών της χερσαίας ζώνης υπερτερεί σε σχέση με την εκμετάλλευση της θαλάσσιας ζώνης.

Η ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών εστίασης και αναψυχής, σε συνδυασμό με ένα ευχάριστο περιβάλλον περιπάτου, συμβάλουν ουσιαστικά αφ' ενός στην ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των επιβαινόντων στα σκάφη (σε συμπλήρωση των βασικών παρεχόμενων υπηρεσιών, όπως οι υποδομές υγιεινής, φύλαξης, αποθήκευσης, στάθμευσης, εφοδιασμού, παροχής νερού και ρεύματος στα σκάφη κλπ.) και αφ' ετέρου στην προσέλκυση ενός ευρύτερου κοινού που δεν σχετίζεται με τα σκάφη αναψυχής, αλλά εντούτοις επιλέγει τη μαρίνα σαν ένα ιδανικό τόπο επαφής με το θαλάσσιο στοιχείο, ξεκούρασης, αναψυχής κλπ.

Ταυτόχρονα η ανάπτυξη αυτή της χερσαίας ζώνης, συμβάλλει στη διαμόρφωση ενός πόλου τουρισμού και αναψυχής που συνάδει απόλυτα με τους διακηρυγμένους και θεσμοθετημένους στόχους σε σχέση με την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου μετώπου της πρωτεύουσας και τη συνεισφορά του στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

- Διατήρηση και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου - Αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης της μαρίνας

Ιδιαίτερα σημαντικό πλεονέκτημα της Αθηναϊκής Ριβιέρας, και ιδιαίτερα της περιοχής του Λαιμού, είναι το εξαιρετικής ομορφιάς παράκτιο αττικό τοπίο. Συνεπώς, η ενσωμάτωση της διατήρησης και ανάδειξης του τοπίου στην προτεινόμενη ανάπτυξη, εκτός από τη μεγάλη σημασία που έχει για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, συμβάλλει καθοριστικά και στην υψηλή ποιότητα του παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος.

Έχει άλλωστε επιβεβαιωθεί από διεθνή παραδείγματα⁷, αλλά και από παραδείγματα στον Ελλαδικό χώρο (με χαρακτηριστικότερο τις Κυκλάδες), ότι η υποβάθμιση της ποιότητας του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος επιδρά αρνητικά στην ποιότητα του τουριστικού προϊόντος και κατ' επέκταση στην ποιότητα και το επίπεδο των τουριστών, καθώς και το οικονομικό αποτέλεσμα. Αλλά και αντιστρόφως, η αυξημένη τουριστική πίεση χαμηλού επιπέδου υποβαθμίζει την ποιότητα του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Στα πλαίσια αυτά επιβάλλεται και η αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης, που σήμερα, λόγω της παλαιότητας των υποδομών της και της άναρχης - μεταγενέστερα του αρχικού σχεδιασμού και της κατασκευής της- χωροθέτησης και κατασκευής υποδομών, παρουσιάζει σε πολλά σημεία της εικόνα υποβάθμισης. Παράλληλα η σημερινή αισθητική της χερσαίας ζώνης της μαρίνας δεν συνάδει με τη σχεδιαζόμενη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των λοιπών τουριστικών υποδομών της χερσονήσου του Λαιμού.

Η διατήρηση και ανάδειξη του φυσικού τοπίου σε συνδυασμό με την αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης είναι συνεπώς μεγάλης σημασίας σε πολλαπλά επίπεδα, σχετιζόμενα με την ίδια τη μαρίνα, το ευρύτερο περιβάλλον, αλλά και γενικότερα την τουριστική ανάπτυξη της Χώρας.

⁷ LOCAL AGENDA 21, Calvià, Mallorca

- Συμβατότητα με τους γενικούς άξονες και στόχους του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου

Η ικανοποίηση των κατευθύνσεων του ευρύτερου πλαισίου εθνικού χωρικού σχεδιασμού και 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 φυσικές εκτάσεις 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 σχεδιασμού 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.

Δ. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΝΕΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΜΑΡΙΝΑΣ

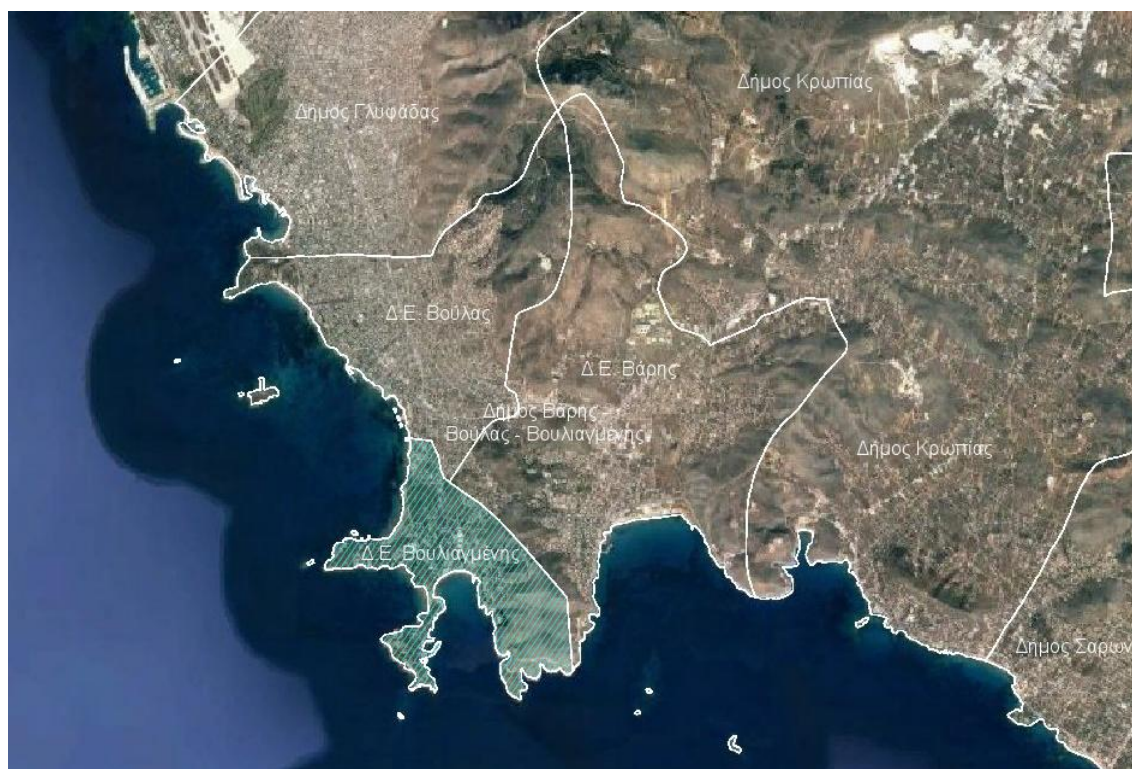
Δ.1. Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

Η Μαρίνα Βουλιαγμένης βρίσκεται στις ανατολικές ακτές του Σαρωνικού Κόλπου, επί του θαλασσίου μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας και ειδικότερα στο νότιο τμήμα αυτού προ του Δήμου Βουλιαγμένης. Αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς λιμένες του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας.

Συγκεκριμένα, η Μαρίνα Βουλιαγμένης βρίσκεται στον ομώνυμο Όρμο, επί της νοτιοανατολικής ακτής της χερσονήσου του Λαιμού, πλησίον των εγκαταστάσεων του Αστέρα Βουλιαγμένης. Η χερσαία ζώνη της μαρίνας εκτείνεται σε άμεση επαφή με την οδό Απόλλωνος που διατρέχει την χερσόνησο.

Η μαρίνα απέχει 20 km περίπου από το κέντρο της Αθήνας, με το οποίο συνδέεται μέσω της Λεωφόρου Συγγρού και εν συνεχεία της Λεωφόρου Ποσειδώνος και 27 km περίπου από το Διεθνές Αεροδρόμιο “Ελευθέριος Βενιζέλος”, με το οποίο συνδέεται μέσω της Λεωφόρου Βάρης - Κορωπίου.

Η Δημοτική Ενότητα Βουλιαγμένης, στο παραλιακό μέτωπο της οποίας βρίσκεται η Μαρίνα Βουλιαγμένης, υπάγεται στο Δήμο Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης της Περιφερειακής Ενότητας Ανατολικής Αττικής της Περιφέρειας Αττικής. Ο Δήμος Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης συνορεύει προς τα βόρεια με το Δήμο Γλυφάδας και προς τα ανατολικά και νότια με το Δήμο Κρωπίας (βλ. Σχήμα Δ 1).



Σχήμα Δ 1: Θέση Μαρinas Βουλιαγμένης και όρια Δήμων ευρύτερης περιοχής

Δ.1.1. Οριοθέτηση περιοχής Γενικού σχεδιασμού

Η παρούσα επαναχωροθέτηση της Μαρinas Βουλιαγμένης υιοθετεί τα όρια της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης της Μαρinas, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 1 «Β' Μαρίνα Βουλιαγμένης» του Κεφαλαίου Δεύτερου της υπ' αριθμ. 509169/ειδ.αριθ.35/21.03.1986 Απόφασης Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας περί έγκρισης του Παραρτήματος αριθμ. 14 του Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας Μαρινών του ΕΟΤ (Φ.Ε.Κ. 200/Β/17.04.1986), ήτοι:

«1. Η Μαρίνα Βουλιαγμένης ευρίσκεται στη νοτιοανατολική ακτή του Μικρού Καβουριού Αττικής και περιλαμβάνει το θαλάσσιο και περίφρακτο χερσαίο χώρο, όπως φαίνεται στο αριθ. 673/39/23486/6.7.70 σχεδιάγραμμα των Τεχνικών Υπηρεσιών του ΕΟΤ με της πάσης φύσης κατασκευές που ευρίσκονται μέσα σε αυτούς τους χώρους.

2. Στο θαλάσσιο χώρο δικαιοδοσίας της Μαρinas ανήκει και η εξωτερική θαλάσσια ζώνη που περιβάλλει τον κυρίως λιμένα προσδιοριζόμενη κατά τη νοητή προέκταση

των ακραίων χερσαίων ορίων της Μαρίνας προς τη θάλασσα και σε απόσταση από την ακτή ή των λιμενικών εγκαταστάσεων μέχρι 200μ».

Επιπροσθέτως, στα πλαίσια του παρόντος προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού της μαρίνας, καθορίζεται και το «εσωτερικό» όριο μεταξύ θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης, βάσει του αναγκαίου για τη βιώσιμη ανάπτυξη της μαρίνας διαμορφούμενου χερσαίου χώρου καθώς και της αναγκαίας διαμορφούμενης λιμενολεκάνης.

Τα όρια της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Βουλιαγμένης παρουσιάζονται στο συνημμένο Σχέδιο 378-A-1.

Οριοθέτηση θαλάσσιας ζώνης

Το όριο της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας που σημειώνεται με τα στοιχεία X1Θ2Θ1X14X15...X24ABΓΔΕ...ΦΧΨΩX25X26...X31X1 στο συνημμένο Σχέδιο 378-A-1 προκύπτει ως εξής:

- Στο τμήμα X1Θ2Θ1X14, το όριο της θαλάσσιας ζώνης ταυτίζεται με το αντίστοιχο όριο που αποτυπώνει η ΕΤΑΔ Α.Ε. (τ. ΕΤΑ Α.Ε.) στα σχέδια της⁸ σε εφαρμογή των προβλεπόμενων στην προαναφερθείσα υπ' αριθμ. 509169/ειδ.αριθ.35/21.03.1986 Κοινή Υπουργική Απόφαση.
- Στο τμήμα X14X15...X23X24A, το όριο της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στην υφιστάμενη ακτογραμμή.
- Στο τμήμα ABΓΔΕ...ΦΧΨΩ, το όριο της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στο μέτωπο όπισθεν του οποίου διαμορφώνεται η χερσαία ζώνη επί επιχώσεων.
- Στο τμήμα ΩX25X26...X31X1, το όριο της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στην υφιστάμενη ακτογραμμή.

Οριοθέτηση χερσαίας ζώνης

Το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που σημειώνεται με τα στοιχεία X1X2X3...X24ABΓΔΕ...ΦΧΨΩX25X26...X31X1 στο συνημμένο Σχέδιο 378-A-1 προκύπτει ως εξής:

⁸ Σχέδιο υπ' αριθμ. 607/19.07.2011 με τίτλο «Μαρίνα Βουλιαγμένης – Τοπογραφικό Διάγραμμα» σε κλίμακα 1:1.000, της ΕΤΑ Α.Ε.

- Στο τμήμα Χ1Χ2Χ3...Χ13Χ14, το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ταυτίζεται με την υφιστάμενη περιήφραξη που οδεύει εν μέρει παράλληλα με το ανατολικό όριο της οδού Απόλλωνος, σε συμφωνία με τα οριζόμενα στην προαναφερθείσα υπ' αριθμ. 509169/ειδ.αριθ.35/21.03.1986 Κοινή Υπουργική Απόφαση. Η εν λόγω υφιστάμενη περιήφραξη (όπως εμφανίζεται στο τοπογραφικό διάγραμμα που συντάχθηκε για τις ανάγκες της επαναχωροθέτησης και αποτυπώνεται στο συνημμένο Σχέδιο 378-A-1) ταυτίζεται με αυτή που απεικονίζεται στο υπ' αριθμ. 673/39/23486/6.7.70 σχεδιάγραμμα⁹ των Τεχνικών Υπηρεσιών του ΕΟΤ (οι παρατηρούμενες μικρο-αποκλίσεις αποδίδονται στην παλαιότητα του σχεδίου του ΕΟΤ).
- Στο τμήμα Χ14Χ15...Χ23Χ24Α, το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στην υφιστάμενη ακτογραμμή.
- Στο τμήμα ΑΒΓΔΕ...ΦΧΨΩ, το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στο μέτωπο όπισθεν του οποίου διαμορφώνεται η χερσαία ζώνη επί επιχώσεων.
- Στο τμήμα ΩΧ25Χ26...Χ31Χ1, το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στην υφιστάμενη ακτογραμμή.

Εντός της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Βουλιαγμένης, οι οριογραμμές αιγιαλού και παραλίας έχουν καθοριστεί με την υπ' αριθμ. 32844/25256/17.06.2014-sic2013-Απόφαση Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής (Φ.Ε.Κ. 296/Δ/03.07.2014). Επίσης, εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας καθορίζεται και η οριογραμμή παλαιού αιγιαλού, σύμφωνα με την ανωτέρω υπ' αριθμ. 32844/25256/17.06.2014 Απόφαση «στην ίδια θέση που είχε διαπιστωθεί από την επιτροπή την 07-08-1923 το όριο του χειμέριου κύματος στην περιοχή αυτή». Οι εν λόγω οριογραμμές αποτυπώνονται στο συνημμένο Σχέδιο 378-A-1.

Δεδομένης της ανωτέρω νέας οριοθέτησης του προς τη θάλασσα ορίου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, προκύπτει η ανάγκη εκ νέου χάραξης των οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας. Οι προτεινόμενες νέες οριογραμμές αιγιαλού και παραλίας, που χαράσσονται σε απόσταση 2m και 12m από το νέο μέτωπο οριοθέτησης της χερσαίας ζώνης, παρατίθενται στο συνημμένο σχέδιο 378-A-2.

Δ.2. Υφιστάμενη κατάσταση

Η Μαρίνα Βουλιαγμένης αναπτύσσεται κατά μήκος της νοτιοανατολικής ακτής της χερσονήσου του Λαιμού. Η χερσαία και κατ' αντιστοιχία θαλάσσια ζώνη της εκτείνεται σε σημαντικό μήκος θαλασσίου μετώπου. Εντούτοις, οι υποδομές που αφορούν στη

⁹ Βλ. και Σχέδιο υπ' αριθμ. 673/41/23486/6.7.70 με τίτλο «Μαρίνα Βουλιαγμένης – Κατασκευής Τοπογραφικών» σε κλίμακα 1:500.

μαρίνα και τη δραστηριότητα αυτής περιορίζονται σε κεντρικό τμήμα αυτής της περιοχής. Προς τα νότια, η χερσαία ζώνη της μαρίνας παραμένει ανεκμετάλλευτη, διατηρώντας το φυσικό της χαρακτήρα, ενώ προ αυτής έχει διαμορφωθεί τεχνητά παραλία η οποία φιλοξενεί μικρό αριθμό λουομένων της γύρω περιοχής. Στο βόρειο τμήμα της μαρίνας, η χερσαία ζώνη της επίσης παραμένει ουσιαστικά ανεκμετάλλευτη, διατηρώντας το φυσικό της χαρακτήρα.

Η Μαρίνα Βουλιαγμένης που κατασκευάστηκε τη δεκαετία του '60, παράλληλα με την σταδιακή ανάπτυξη του παρακείμενου ξενοδοχειακού συγκροτήματος και της πλαζ του Αστέρια Βουλιαγμένης, αποτελεί ουσιαστικά την πρώτη υποδομή ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής στη Ελλάδα. Η Μαρίνα Βουλιαγμένης κατασκευάστηκε για την εξυπηρέτηση των ελληνικών ιστιοπλοϊκών σκαφών, καθώς και των θαλαμηγών, της εποχής που προσέγγιζαν στην Αθηναϊκή Ριβιέρα, ενώ μέχρι και σήμερα προσελκύει σκάφη αναψυχής που ελλιμενίζονται μόνιμα ή διέρχονται από την περιοχή.

Με βάση το σχεδιασμό της εποχής εκείνης, για την κάλυψη των αναγκών της μαρίνας σε χερσαίους χώρους έγιναν περιορισμένης έκτασης επιχώσεις επί θαλάσσιου χώρου προ της βραχώδους ακτής, γεγονός που εξηγεί το λοφώδες ανάγλυφο στο δυτικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Τα λιμενικά έργα κατασκευάστηκαν με τις τότε διαθέσιμες τεχνολογίες κατασκευής, ενώ η διάταξη τους εκμεταλλευόταν στο βαθμό του εφικτού την μορφολογία της περιοχής περιορίζοντας έτσι τις κατασκευαστικές εργασίες.

Δ.2.1. Υφιστάμενη οργάνωση θαλάσσιας ζώνης

Στην υφιστάμενη κατάσταση, η Μαρίνα Βουλιαγμένης δύναται να εξυπηρετήσει στη λιμενολεκάνη της 100 περίπου σκάφη αναψυχής μήκους έως 50m. Η λιμενολεκάνη της μαρίνας οριοθετείται σήμερα από τα παραλιακά κρηπιδώματα στα δυτικά και νοτιοδυτικά, από τον προσήνεμο μώλο στα ανατολικά και τον υπήνεμο μώλο στα βόρεια. Ο ελλιμενισμός των σκαφών γίνεται κατά μήκος των παραλιακών κρηπιδωμάτων και στην εσωτερική πλευρά του προσήνεμου και υπήνεμου μώλου που είναι διαμορφωμένη με κατακόρυφο μέτωπο. Η θαλάσσια είσοδος στη μαρίνα γίνεται από το βορρά. Το άνοιγμα της εισόδου της μαρίνας είναι περιορισμένο λόγω των βραχιδών σχηματισμών που υφίστανται στο άκρο του υπήνεμου μώλου και του προσήνεμου μώλου.

Επίσης, η μαρίνα διαθέτει μόνιμα αγκυροβόλια και παροχή νερού και ρεύματος στα σκάφη.

Το περιορισμένο άνοιγμα της εισόδου της μαρίνας σε συνδυασμό με τη διάταξη του προσήνεμου μώλου αποτελεί ένα από τους κύριους παράγοντες περιορισμού της δυναμικότητας της μαρίνας αλλά και του μέγιστου μεγέθους σκάφους που δύναται να εξυπηρετηθεί εντός της υφιστάμενης λιμενολεκάνης.

Επιπροσθέτως, στην υφιστάμενη κατάσταση πέραν του σχεδιασμού που ανταποκρίνεται στα δεδομένα μίας άλλης εποχής, καθώς και της παλαιότητας των λιμενικών υποδομών, η θαλάσσια ζώνη της μαρίνας αντιμετωπίζει και τα ακόλουθα βασικά λειτουργικά προβλήματα:

- Η υφιστάμενη θωράκιση του προσήνεμου μώλου είναι ανεπαρκής με αποτέλεσμα να μην παρέχεται ικανή προστασία στη λιμενολεκάνη από την έντονη κυματική δράση που παρατηρείται στην περιοχή (δεδομένου ότι η περιοχή είναι εκτεθειμένη στου κυματισμούς του νότιου τομέα). Συνεπώς, όχι μόνο δεν είναι ευχάριστες οι συνθήκες για τους επιβαίνοντες στα σκάφη κατά την παραμονή τους στη μαρίνα λόγω της διαβροχής τους από τα κύματα, αλλά τίθεται και θέμα ασφαλείας των ελλιμενιζόμενων σκαφών.
- Τα ωφέλιμα βάθη στο εσωτερικό της μαρίνας είναι κατά τόπους ακατάλληλα, με αποτέλεσμα να περιορίζεται ο αριθμός των μεγάλων σκαφών αναψυχής (mega-yachts) που δύναται να ελλιμενιστεί στη μαρίνα.
- Η μαρίνα δεν διαθέτει σταθμό ανεφοδιασμού των σκαφών με καύσιμα, υποδομή απαραίτητη στις σύγχρονες μαρίνες, δεδομένου μάλιστα ότι στην άμεση περιοχή της μαρίνας δεν απαντάται άλλη λιμενική υποδομή που να διαθέτει κατάλληλο σταθμό καυσίμων.

Τεχνική περιγραφή υφιστάμενων λιμενικών έργων μαρίνας

Ο προσήνεμος μώλος της Μαρίνας Βουλιαγμένης, κεκαμένου σχήματος, έχει συνολικό μήκος περί τα 300m και φέρει θωράκιση από φυσικούς ογκολίθους μέγιστου βάρους 2-2,5 τόνων, σε ένα μήκος 200m περίπου. Ένας φυσικός βραχώδης σχηματισμός, μήκους 90m περίπου, στα βόρεια-βορειοανατολικά της θωράκισης, συμπληρώνει την προστασία της λιμενολεκάνης της μαρίνας. Λόγω της παράσυρσης μέρους των φυσικών ογκολίθων του μώλου από τους κυματισμούς, η κλίση του πρανούς της θωράκισης έχει φτάσει σήμερα σε οριακά επίπεδα 1(οριζ.):1(κατακ.). Εσωτερικά ο προσήνεμος μώλος είναι κρηπιδωμένος σε μήκος

245m περίπου, όπου πρυμνοδετούν τα σκάφη αναψυχής. Η στάθμη της ανωδομής των κρηπιδωμάτων είναι +1,40m (από Μ.Σ.Θ.).

Ο υπήνεμος μώλος της Μαρίνας, μήκους περί τα 100m, έχει κατασκευαστεί με ενσωμάτωση σε αυτόν ενός μικρού βραχώδους σχηματισμού που προϋπήρχε εκεί. Εσωτερικά ο υπήνεμος μώλος είναι κρηπιδωμένος σε όλο το μήκος του και εκεί πρυμνοδετούν σκάφη αναψυχής.

Τα περιμετρικά (παραλιακά) κρηπιδώματα της Μαρίνας έχουν σχήμα σε κάτοψη Γ και συνολικό μήκος περί τα 320m. Η στάθμη της ανωδομής τους κυμαίνεται από +1,25 έως +1,40m (από Μ.Σ.Θ.).

Τέλος, περιμετρικά της λιμενολεκάνης της Μαρίνας υπάρχει το κανάλι διέλευσης των δικτύων. Πρόκειται για ανοικτό κανάλι που καλύπτεται από πλάκες σκυροδέματος.

Δ.2.2. Υφιστάμενη οργάνωση χερσαίας ζώνης

Όπως προαναφέρθηκε, αν και η χερσαία ζώνη της Μαρίνας Βουλιαγμένης έχει σημαντική έκταση, οι υποδομές που αφορούν στη μαρίνα και τη δραστηριότητα αυτής περιορίζονται σε ένα μικρό μόνο τμήμα της και συγκεκριμένα σε μία επιμήκη ζώνη κατά μήκος των παραλιακών κρηπιδωμάτων. Ειδικότερα, οι κύριες κτιριακές υποδομές της μαρίνας περιορίζονται στη διαμορφωμένη χερσαία έκταση που εκτείνεται όπισθεν των νότιων παραλιακών κρηπιδωμάτων, ενώ το στενό τμήμα χερσαίου χώρου που έχει διαμορφωθεί επί επιχώσεων όπισθεν των ανατολικών παραλιακών κρηπιδωμάτων χρησιμοποιείται κυρίως για τη στάθμευση και εξυπηρέτηση των επιβαινόντων στα σκάφη, ενώ υπάρχουν και μικρότερης κλίμακας κτιριακές υποδομές.

Η μαρίνα σήμερα διαθέτει τις ακόλουθες κτιριακές υποδομές:

- Κτίριο γραφείων διοίκησης, το οποίο περιλαμβάνει τα γραφεία διοίκησης της μαρίνας, τα WC και τα ντους κοινού, αποθηκευτικό χώρο, μηχανοστάσιο και καταστήματα.
- Εστιατόριο Moorings, στο οποίο εκτός από τους κύριους και βοηθητικούς χώρους του εστιατορίου περιλαμβάνεται και χώρος καταστήματος.
- Κτιριακό συγκρότημα υποσταθμού και αποθηκών, στο οποίο στεγάζεται ο υποσταθμός της ΔΕΗ, οι Η/Μ εγκαταστάσεις της μαρίνας, αποθηκευτικοί χώροι και γραφείο τεχνικών της μαρίνας.
- Αποθήκη
- Κτίριο Λιμεναρχείου

- Αντλιοστάσιο
- Αποθήκη σωστικών μέσων

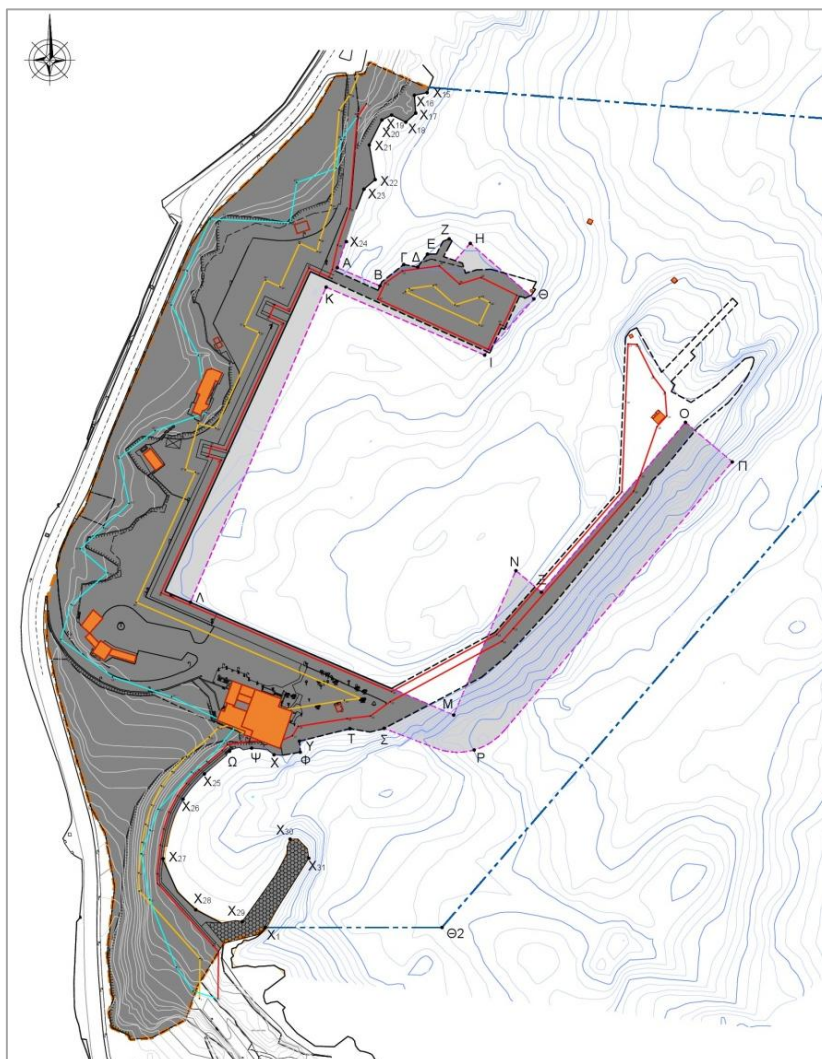
Σύμφωνα με τις υπ' αριθμ. 505337/14.02.1995 και 509134/30.07.2013 Διαπιστωτικές Πράξεις Νομιμότητας του Ε.Ο.Τ., η συνολική επιφάνεια των ανωτέρω κτηριακών υποδομών ανέρχεται σε 1.328,46 m².

Σημειώνεται ότι για το εστιατόριο Moorings έχουν εκδοθεί και οι με αριθμ.8/2004 και 31/2013 άδειες οικοδομής.

Στη μαρίνα επίσης υπάρχουν και δύο βοηθητικοί λυόμενοι χώροι, με χώρους υγιεινής και γραφείο προσωπικού παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

Η θέση των υφιστάμενων κτιριακών υποδομών της μαρίνας αποτυπώνεται στο Σχήμα Δ 2.

Οι υφιστάμενες αυτές κτιριακές υποδομές, πέραν της παλαιότητάς τους (με εξαίρεση το εστιατόριο Moorings που είναι προσφάτως ανακαινισμένο) είναι ανεπαρκείς σε μέγεθος και υποδομές για τις ανάγκες μίας σύγχρονης μαρίνας mega-yacht. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι δεν υπάρχει επαρκής κτιριακή υποδομή για τη στέγαση υπηρεσιών (όπως τράπεζα, ταχυδρομείο, ενοικιάσεις σκαφών/οχημάτων κλπ.) και των αναγκαίων καταστημάτων (όπως mini-market, ναυτιλιακών ειδών), ενώ οι χώροι στερούνται σύγχρονων Η/Μ υποδομών και δυνατότητα πρόσβασης απόμων με περιορισμένη κινητικότητα.



Σχήμα Δ 2: Σκαρίφημα με τις υφιστάμενες κτιριακές υποδομές (με πορτοκαλί χρώμα) της Μαρίνας Βουλιαγμένης

Το μεγαλύτερο τμήμα της διαμορφωμένης έκτασης της χερσαίας ζώνης της μαρίνας είναι ασφαλτοστρωμένο και καταλαμβάνεται από το εσωτερικό οδικό δίκτυο και τις θέσεις στάθμευσης. Ο περιβάλλων χώρος των ανωτέρω κτιριακών υποδομών έχει διαμορφωθεί με πλακόστρωση. Επίσης, υπάρχουν φυτεμένα παρτέρια με χαμηλή βλάστηση. Η λειτουργική οργάνωση του χερσαίου αυτού χώρου της μαρίνας δεν ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στις ανάγκες μίας σύγχρονης μαρίνας, ενώ παρουσιάζει ορισμένες ελλείψεις όπως ανάγκη ορθότερης διευθέτησης των χώρων στάθμευσης, σύγχρονο φωτισμό, ευκρινή σήμανση κλπ.

Δ.2.3. Υφιστάμενη Κίνηση μαρίνας

Στους Πίνακες Δ.1 και Δ.2 παρουσιάζεται, με βάση τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία, η κίνηση της Μαρίνας Βουλιαγμένης για τα έτη 2014, 2015 και 2016, με βάση την κατηγορία τους (συνολικό μήκος) και τον τύπο τους (μηχανοκίνητα / ιστιοπλοϊκά). Συγκεκριμένα, παρατίθενται στοιχεία για τα μόνιμα ελλιμενιζόμενα σκάφη (Πίνακας Δ.1) και τα διερχόμενα σκάφη, δηλαδή τα σκάφη που προσεγγίζουν τη μαρίνα για ολιγοήμερη μόνο παραμονή (Πίνακας Δ.2).

Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, κατά μέσο όρο ο αριθμός των μόνιμα ελλιμενιζόμενων σκαφών είναι της τάξης των 83 σκαφών, σε συντριπτική πλειοψηφία μηχανοκίνητα σκάφη και με πλέον δημοφιλείς τις κατηγορίες V και VI (σκάφη 20-25m και 25-30m) που αφορούν στο 40% της κίνησης της μαρίνας. Είναι επίσης χαρακτηριστικό ότι τα μεγαλύτερα σκάφη (με μήκος μεγαλύτερο των 20m) καταλαμβάνουν το 80% περίπου της επιφάνειας της λιμενολεκάνης. Αντίθετα τα μικρότερα σκάφη καταλαμβάνουν μόλις το 20% της επιφάνειάς της.

Όσον αφορά στα διερχόμενα σκάφη, ο συνολικός αριθμός τους ανέρχεται σε 190 σκάφη περίπου ετησίως (ανεξαρτήτως χρόνου παραμονής στη μαρίνα) και αφορά κυρίως σε σκάφη μικρότερου μεγέθους (έως 20m μήκος). Ωστόσο, το συντριπτικό ποσοστό των σκαφών αυτών επισκέπτονται τη μαρίνα κατά την περίοδο αιχμής Μαΐου-Οκτωβρίου, με μηνιαίο μέσο όρο για το χρονικό αυτό διάστημα 28 σκάφη.

Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει πως τα ελλιμενιζόμενα σκάφη στη Μαρίνα Βουλιαγμένης αφορούν κατά κύριο λόγο σκάφη μεγαλύτερα των 20m (κατηγορίες V έως VIII) με το ποσοστό των διερχόμενων σκαφών να είναι ιδιαίτερα μικρό.

Πίνακας Δ.1: Αριθμός μόνιμα ελλιμενιζόμενων σκαφών αναψυχής στη Μαρίνα Βουλιαγμένης για τα έτη 2014, 2015 και 2016

Έτος	2014				2015				2016			
Τύπος	Μηχαν.	ιστιοπλ.			μηχαν.	ιστιοπλ.			μηχαν.	ιστιοπλ.		
Κατηγορία (m)	αριθμός σκαφών	%*	%**		αριθμός σκαφών	%*	%**		αριθμός σκαφών	%*	%**	
I (0.01 - 10.00m)	117	8	12.7	2.6	116	8	12.0	2.5	105	0	10.8	2.1
II (10.01 - 12.00m)	96	0	9.8	2.8	102	0	9.9	2.8	108	0	11.1	3.0
III (12.01 - 15.00m)	76	18	9.6	3.8	88	18	10.3	4.1	62	0	6.4	2.4
IV (15.01 - 20.00m)	124	8	13.4	8.7	124	8	12.8	8.3	109	12	12.4	7.6
V (20.01 - 25.00m)	197	0	20.0	20.6	196	0	19.0	19.5	187	0	19.2	18.7
VI (25.01 - 30.00m)	199	0	20.2	27.4	235	0	22.8	30.9	247	0	25.3	32.6
VII (30.01 - 40.00m)	92	12	10.6	22.3	89	12	9.8	20.7	96	13	11.2	22.4
VIII (40.01 - 50.00m)	36	0	3.7	11.8	36	0	3.5	11.3	36	0	3.7	11.3
Αθροισμα	937	46	100	100	986	46	100	100	950	25	100	100
Σύνολο έτους	983				1032				975			
Μηνιαίος Μ.Ο.	82				86				81			

*Ποσοστό επί του συνολικού αριθμού σκαφών **Ποσοστό καταλαμβανόμενης επιφάνειας επί της λιμενολεκάνης

Πίνακας Δ.2: Αριθμός διερχόμενων ελλιμενιζόμενων σκαφών αναψυχής στη Μαρίνα Βουλιαγμένης για τα έτη 2014, 2015 και 2016

Έτος	2014			2015			2016		
Τύπος	μηχαν.	ιστιοπλ.		μηχαν.	ιστιοπλ.		μηχαν.	ιστιοπλ.	
Κατηγορία (m)	αριθμός σκαφών		%*	αριθμός σκαφών		%*	αριθμός σκαφών		%*
0.01 - 10.00	31	5	19.4	15	10	12.5	32	4	19.6
10.01 - 12.00	11	19	16.1	15	16	15.5	13	7	10.9
12.01 - 15.00	16	13	15.6	24	17	20.5	14	8	12.0
15.01 - 20.00	15	9	12.9	22	5	13.5	23	8	16.8
20.01 - 25.00	19	2	11.3	28	2	15.0	20	5	13.6
25.01 - 30.00	15	1	8.6	13	2	7.5	19	1	10.9
30.01 - 40.00	20	3	12.4	22	6	14.0	21	2	12.5
40.01 - 50.00	7	0	3.8	3	0	1.5	7	0	3.8
Αθροισμα	134	52	100	142	58	100	149	35	100
Σύνολο έτους	186			200			184		
Μηνιαίος περιόδου Οκτωβρίου	27			30			28		
Μ.Ο. Μαΐου-									

*Ποσοστό επί του συνολικού αριθμού σκαφών

Δ.3. Αναλυτική περιγραφή γενικού σχεδιασμού

Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης προβλέπει τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους (mega-yachts). Με την παρούσα επαναχωροθέτηση, η συνολική επιφάνεια της θαλάσσιας ζώνης της Μαρίνας Βουλιαγμένης ανέρχεται σε 110 στρέμματα περίπου και περιλαμβάνει το θαλάσσιο χώρο (λιμενολεκάνη) που θα διαμορφωθεί πλήρως στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης για τον ελλιμενισμό των σκαφών αναψυχής. Η λιμενολεκάνη οριοθετείται από το μέτωπο όπισθεν του οποίου διαμορφώνεται η χερσαία ζώνη επί επιχώσεων, τον προσήνεμο και τον υπήνεμο μώλο. Η είσοδος σε αυτή θα γίνεται όπως και σήμερα από τα βόρεια.

Η χερσαία ζώνη της μαρίνας, συνολικής επιφάνειας 52 στρεμμάτων περίπου σύμφωνα με την παρούσα επαναχωροθέτηση, εκτείνεται μεταξύ της οδού Απόλλωνος στα δυτικά, της Ζώνης ΙΑ αποκατάστασης φυσικού τοπίου του Ε.Σ.Χ.Α.Δ.Α. «Αστέρα Βουλιαγμένης» στα νότια και έκτασης φυσικού πρασίνου στα βόρεια. Η οδική πρόσβαση και η πρόσβαση πεζών στη χερσαία ζώνη θα γίνεται από τις υφιστάμενες δύο εισόδους (μία στο βόρειο και μία στο νότιο άκρο της), μέσω της οδού Απόλλωνος, ενώ προβλέπεται και η δυνατότητα υπόγειας σύνδεσης απευθείας μέσω των τουριστικών υποδομών του παρακείμενου Ε.Σ.Χ.Α.Δ.Α. «Αστέρα Βουλιαγμένης».

Με την προβλεπόμενη αναδιάταξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, διακρίνονται σε αυτή τρεις (3) τομείς χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Οι δύο εξ αυτών των τομέων αφορούν σε εκτάσεις φυσικής βλάστησης που διατηρούνται ουσιαστικά ως έχουν, με την πρόβλεψη εντός αυτών να αποκατασταθεί και να συντηρηθεί το φυσικό τοπίο. Στον τρίτο τομέα προβλέπεται το σύνολο της μέγιστης επιτρεπόμενης εκμετάλλευσης της μαρίνας, που ανέρχεται σε 4.800 m² και περιλαμβάνει χρήσεις σχετικές με τη λειτουργία και διοίκηση της μαρίνας (όπως κτίριο διοίκησης, πύργο ελέγχου, εντευκτήριο μελών, χώρους υγιεινής, κατάστημα ναυτιλιακών ειδών, αποθηκευτικούς χώρους και άλλους βοηθητικούς χώρους κλπ.), χρήσεις αναψυχής και εστίασης, καθώς και εμπορικές χρήσεις (όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, χώρους περιπάτου κλπ.). Επίσης, προβλέπονται χρήσεις ναυταθλητισμού (που αφορούν σε υποδομές για την εξυπηρέτηση και ανάπτυξη του ναυταθλητισμού όπως υπόστεγο φύλαξης μικρών αθλητικών σκαφών, αποδυτήρια, χώρος διδασκαλίας, υπαίθριος χώρος παραμονής και προετοιμασίας των αθλητικών σκαφών κλπ.). Στη χερσαία ζώνη της μαρίνας περιλαμβάνονται ακόμη εσωτερικό οδικό δίκτυο, διαμορφωμένες υπαίθριες εγκαταστάσεις, πεζοδρόμοι, χώροι στάθμευσης και χώροι αστικού πρασίνου.

Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης, στα πλαίσια της επαναχωροθέτησης της, παρουσιάζεται στο συνημμένο Σχέδιο 378-A-2.

Όπως προαναφέρθηκε, η χερσαία και κατ' αντιστοιχία θαλάσσια ζώνη της Μαρίνας Βουλιαγμένης εκτείνεται σε σημαντικό μήκος θαλασσίου μετώπου. Εντούτοις, οι υποδομές που αφορούν στη μαρίνα και τη δραστηριότητα αυτής περιορίζονται σε κεντρικό τμήμα αυτής της περιοχής. Προς τα νότια, η χερσαία ζώνη της μαρίνας παραμένει ανεκμετάλλευτη, διατηρώντας το φυσικό της χαρακτήρα. Στο βόρειο τμήμα της μαρίνας, η χερσαία ζώνη της επίσης παραμένει ουσιαστικά ανεκμετάλλευτη, διατηρώντας το φυσικό της χαρακτήρα.

Όπως αναλύεται στη συνέχεια, ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της μαρίνας υιοθετεί την ανωτέρω χωρική ανάπτυξη και την εξειδικεύει περαιτέρω.

Δ.3.1 Θαλάσσια Ζώνη

Σύμφωνα με τον προτεινόμενο γενικό σχεδιασμό, η θαλάσσια ζώνη της Μαρίνας Βουλιαγμένης, τα όρια της οποίας σημειώνονται με τα στοιχεία Χ1Θ2Θ1Χ14Χ15...Χ24ΑΒΓΔΕ...ΦΧΨΩΧ25Χ26...Χ31Χ1 στο συνημμένο Σχέδιο 378-A-1, έχει επιφάνεια 110.013 m².

Δ.3.1.1. Αναβάθμιση της οργάνωσης της θαλάσσιας ζώνης

Ο νέος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης επιβάλλει τη διαμόρφωση μίας άρτια οργανωμένης λιμενολεκάνης με σύγχρονες παροχές προκειμένου για τον άνετο και ασφαλή ελλιμενισμό μεγάλων πολυτελών σκαφών (mega-yachts). Προκειμένου για την άρτια οργάνωση της λιμενολεκάνης, έτσι ώστε αυτή να πληροί τις ανάγκες του νέου γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης, απαιτείται:

- Η βελτιστοποίηση της γεωμετρίας της λιμενολεκάνης, έτσι ώστε να δημιουργούνται οι συνθήκες για τον ασφαλή ελλιμενισμό των mega-yachts, καθώς επίσης και επαρκής χώρος για τους άνετους ελιγμούς των εν λόγω μεγάλου μεγέθους σκαφών, και ταυτόχρονα να εξασφαλίζεται επαρκής προστασία αυτής από τη κυματική δράση.
- Η διαμόρφωση θαλάσσιας εισόδου ικανού πλάτους έτσι ώστε να διασφαλίζεται ο ασφαλής είσπλους και έκπλους των μεγάλων σκαφών.
- Η διασφάλιση του αναγκαίου ωφέλιμου βάθους εντός της λιμενολεκάνης, καθώς και κατά τον είσπλου/έκπλου από τη μαρίνα.
- Η εξασφάλιση ικανού χερσαίου χώρου στην άμεση γειτονία των θέσεων ελλιμενισμού τόσο στο δυτικό όσο και στο ανατολικό τμήμα της λιμενολεκάνης, προκειμένου αφ' ενός για την κάλυψη των αναγκών της μαρίνας σε χερσαίους χώρους και κτιριακές

υποδομές και αφ' ετέρου για την διαμόρφωση της παραλιακής ζώνης εξυπηρέτησης των σκαφών, όπου τοποθετούνται οι απαραίτητοι πυργίσκοι παροχών (ηλεκτρικού, νερού, επικοινωνίας/data) και οι δέστρες, ενώ είναι δυνατή και η προσωρινή στάθμευση των οχημάτων των ιδιοκτητών και επιβαινόντων στα σκάφη, καθώς και των οχημάτων τροφοδοσίας των σκαφών. Επισημαίνεται ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την άρτια λειτουργία της μαρίνας και την ποιοτική εξυπηρέτηση των επιβαινόντων σε πολυτελή σκάφη, οι υποστηρικτικές κτιριακές υποδομές της μαρίνας (όπως για παράδειγμα, αποθηκευτικοί χώροι, χώροι υγιεινής, υποσταθμοί κλπ.) να βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τις θέσεις ελλιμενισμού.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, όπως αυτός τροποποιήθηκε με την παράγραφο στ, του άρθρου 10, του Ν. 4179/2013 και ισχύει, η μελέτη και έγκριση των συγκεκριμένων λιμενικών έργων που απαιτούνται για την υλοποίηση των ανωτέρω προβλέψεων του γενικού σχεδιασμού πραγματοποιείται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησής της.

Έτσι, στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της Μαρίνας Βουλιαγμένης, εντός της χωροθετημένης θαλάσσιας ζώνης της είναι δυνατόν να προβλεφθούν νέα συμπληρωματικά έργα (μόνιμοι προβλήτες, πλωτοί προβλήτες, έργα προστασίας κλπ.), η εκβάθυνση του θαλάσσιου πυθμένα έτσι ώστε να είναι δυνατή η προσέγγιση και πρόσδεση mega-yachts, καθώς και η διατήρηση, βελτίωση ή καθαίρεση υφιστάμενων. Αντίστοιχα, προβλέψεις οι οποίες αφορούν την ειδικότερη υλοποίηση συγκεκριμένων λιμενικών έργων, εντάσσονται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης του άρθρου 31 του Ν. 2160/1993 και, συνεπώς, εξετάζονται κατά την εκπόνηση της αντίστοιχης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Στα πλαίσια αυτά, ο νέος γενικός σχεδιασμός της μαρίνας προβλέπει ορισμένες βασικές παρεμβάσεις στη θαλάσσια ζώνη της μαρίνας, και επιπλέον θέτει τις βάσεις για την περαιτέρω ολοκληρωμένη διαμόρφωση της θαλάσσιας ζώνης κατά το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης (βλ. συνημμένα σχέδια 378-ΣΜΠΕ-1 και 378-ΣΜΠΕ-2). Σημειώνεται ότι οι βασικές παρεμβάσεις στη θαλάσσια ζώνη που προβλέπονται στον παρόντα γενικό σχεδιασμό σχετίζονται άμεσα και με τη διαμόρφωση της αναγκαίας χερσαίας ζώνης της μαρίνας, συνεκτιμώντας και την μορφή που έχει αυτή σήμερα.

Διαμόρφωση νέας χερσαίας ζώνης κατά μήκος του κρηπιδωμένου δυτικού τμήματος της μαρίνας με την αναδιάταξη των δυτικών παραλιακών κρηπιδωμάτων

Προβλέπεται η μετατόπιση κατά 11m (στο σημείο Κ) έως 15m (στο σημείο Λ) προς τη θάλασσα του μετώπου των δυτικών παραλιακών κρηπιδωμάτων ΛΚ, με σκοπό τη διαμόρφωση 2.470m² επιπρόσθετου χερσαίου χώρου στο κεντρικό τμήμα της μαρίνας.

Τα λιμενικά έργα που απαιτούνται για την επίτευξη αυτής της πρόβλεψης, σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν, μελετούνται και εγκρίνονται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της Μαρίνας Βουλιαγμένης. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Η μετατόπιση προς τη θάλασσα του μετώπου των δυτικών παραλιακών κρηπιδωμάτων ΑΚ δύναται αν επιτευχθεί με την κατασκευή νέου κρηπιδότοιχου και την πλήρωση με υλικά επίχωσης του χώρου μεταξύ υφιστάμενου και νέου κρηπιδότοιχου.
- Το ωφέλιμο βάθος προ του νέου κρηπιδότοιχου δεν θα είναι μεγαλύτερο από -8 m και σε κάθε περίπτωση θα προσδιοριστεί με βάση το μέγεθος των μεγάλων σκαφών αναψυχής που θα δένουν στο τμήμα αυτό σύμφωνα με την τελική κατανομή των θέσεων ελλιμενισμού.
- Ενδεικτικές τεχνολογίες κατασκευής του νέου κρηπιδότοιχου δύναται να είναι η κατασκευή με τεχνητούς ογκολίθους από σκυρόδεμα ή/και η κατασκευή με αλληλοτεμνόμενους πασσάλους. Σε κάθε περίπτωση η τεχνολογία κατασκευής που τελικά θα εφαρμοστεί θα επιλεγεί με βάση τα γεωτεχνικά χαρακτηριστικά της περιοχής ύστερα από εκπόνηση Γεωτεχνικής Έρευνας και Μελέτης (βλ. κεφάλαιο Ι), λαμβάνοντας υπ' όψη το επιθυμητό ωφέλιμο βάθος, την υφιστάμενη βυθομετρία και αποφεύγοντας τη διατάραξη της ευστάθειας του υφιστάμενου κρηπιδότοιχου.
- Τα οριστικά τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του νέου κρηπιδότοιχου καθορίζονται στα πλαίσια των μελετών του κεφαλαίου Ι που θα εκπονηθούν πριν από την έγκριση κατασκευής του έργου.

Με την εν λόγω μετατόπιση προς τη θάλασσα του μετώπου των δυτικών παραλιακών κρηπιδωμάτων επιτυγχάνεται η διαμόρφωση 2.470m² επιπρόσθετου χερσαίου χώρου στο κεντρικό τμήμα της μαρίνας, ο οποίος είναι αναγκαίος για την ανάπτυξη των κτιριακών και υπαίθριων διαμορφώσεων της μαρίνας στα πλαίσια μίας άρτιας χωρικής οργάνωσης της χερσαίας ζώνης (βλ. παραγράφους Δ.3.2.1 και Δ.3.2.2). Επιπροσθέτως, η ανακατασκευή των δυτικών παραλιακών κρηπιδωμάτων της μαρίνας είναι απαραίτητη προκειμένου για την αύξηση του ωφέλιμου βάθους προ αυτών. Σημειώνεται ότι το ωφέλιμο βάθος προ των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων είναι ανεπαρκές, ενώ λόγω της παλαιότητας του έργου δεν είναι δυνατή η εκβάθυνση προ του υφιστάμενου μετώπου διότι θα τεθεί σε κίνδυνο η ευστάθεια του έργου.

Αναδιάταξη του προσήνεμου μώλου και της χερσαίας ζώνης επ' αυτού

Προβλέπεται η ριζική αναδιαμόρφωση του προσήνεμου μώλου με νέα διάταξη, έτσι ώστε να βελτιστοποιηθεί η γεωμετρία της λιμενολεκάνης και να διευρυνθεί η θαλάσσια είσοδος της μαρίνας και ταυτόχρονα να διαμορφωθεί ικανός χερσαίος χώρος. Συγκεκριμένα προβλέπεται η καθαίρεση (στο βαθμό που αυτό θα απαιτηθεί) του υφιστάμενου προσήνεμου μώλου,

συμπεριλαμβανομένου του επιμήκους βραχώδους σχηματισμού που βρίσκεται στην κεφαλή αυτού (βλ. παράγραφο ΣΤ.4.1.1) και η δημιουργία νέου.

Το κύριο τμήμα του νέου προσήνεμου μώλου θα αποτελείται από την περιοχή ΣΡΜΜ1Σ σε επέκταση των υφιστάμενων νότιων παραλιακών κρηπιδωμάτων ΛΜ1 της μαρίνας και κάθετα σε αυτό την περιοχή ΡΠΟΞΝΜΡ. Το κύριο αυτό τμήμα του νέου προσήνεμου μώλου θα προσφέρει ωφέλιμο χερσαίο χώρο συνολικής επιφάνειας 8.075 m² περίπου, εκ των οποίων 1.950 m² αφορούν σε επιφάνεια που καταλαμβάνεται σήμερα από τον υφιστάμενο προσήνεμο μώλο.

Τα λιμενικά έργα που απαιτούνται για την αναδιάταξη του προσήνεμου μώλου, σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν, μελετούνται και εγκρίνονται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της Μαρίνας Βουλιαγμένης. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Το τμήμα ΣΡΜΜ1Σ θα έχει κατ' ελάχιστο πλάτος 20 m και μήκος 45 m περίπου. Το τμήμα ΡΠΟΞΝΜΡ, επιμήκους σχήματος, θα έχει κατ' ελάχιστο πλάτος 33 m και μήκος 205 m, και θα φέρει τριγωνική προεξοχή στο σημείο Ξ με ελάχιστες διαστάσεις πλάτος ΞΝ 18 m και μήκος ΜΝ 85 m.
- Θα είναι δυνατή η κατάλληλη διαμόρφωση της κεφαλής του προσήνεμου μώλου, αλλά και επέκταση αυτού με κατάλληλης γεωμετρίας και διάταξης λιμενικό έργο, το οποίο θα πρέπει να αναπτύσσεται εντός των ορίων της θαλάσσιας ζώνης. Ο σχεδιασμός της ενδεχόμενης αυτής επέκτασης του προσήνεμου μώλου, που πραγματοποιείται κατά το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας, θα λάβει υπ' όψη τις ανάγκες της μαρίνας σε θέσεις ελλιμενισμού ανά κατηγορία σκάφους, καθώς και την προστασία των θέσεων ελλιμενισμού από την κυματική δράση.
- Η εσωτερική πλευρά του προσήνεμου θα διαμορφωθεί με κατακόρυφο μέτωπο έτσι ώστε να είναι δυνατή σε αυτό η πρόσδεση σκαφών. Το ωφέλιμο βάθος προ αυτής δεν θα είναι μεγαλύτερο από -8 m και σε κάθε περίπτωση θα προσδιοριστεί με βάση το μέγεθος των μεγάλων σκαφών αναψυχής που θα δένουν στο τμήμα αυτό, σύμφωνα με την τελική κατανομή των θέσεων ελλιμενισμού.
- Ενδεικτική τεχνολογία κατασκευής του νέου προσήνεμου μώλου δύναται να είναι η κατασκευή με τεχνητούς ογκολίθους από σκυρόδεμα, συμπαγείς ή κυψελωτούς. Σε κάθε περίπτωση η τεχνολογία κατασκευής που τελικά θα εφαρμοστεί θα επιλεγεί με βάση τα γεωτεχνικά χαρακτηριστικά της περιοχής ύστερα από εκπόνηση Γεωτεχνικής Έρευνας και Μελέτης (βλ. κεφάλαιο Ι), λαμβάνοντας υπ' όψη το επιθυμητό ωφέλιμο βάθος και την υφιστάμενη βυθομετρία.
- Στο σύνολό του ο νέος προσήνεμος μώλος θα φέρει εξωτερικά θωράκιση από φυσικούς ή τεχνητούς ογκολίθους σκυροδέματος. Επισημαίνεται ότι η θωράκιση του τμήματος ΣΡΜΜ1Σ θα απολήγει επί του υφιστάμενου βραχώδους τμήματος ΩΨΧΦΥΤΣ της ακτής. Η διαστασιολόγηση της θωράκισης του προσήνεμου μώλου θα γίνει στα πλαίσια των

μελετών του κεφαλαίου I που θα εκπονηθούν πριν από την έγκριση κατασκευής του έργου.

- Τα οριστικά τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του νέου προσήνεμου μώλου καθορίζονται στα πλαίσια των μελετών του κεφαλαίου I που θα εκπονηθούν πριν από την έγκριση κατασκευής του έργου.
- Η καθαίρεση (στο βαθμό που αυτό θα απαιτηθεί) του υφιστάμενου προσήνεμου μώλου, συμπεριλαμβανομένου του επιμήκους βραχώδους σχηματισμού που βρίσκεται στην κεφαλή αυτού, θα γίνει με μηχανικά μέσα, χωρίς χρήση εκρηκτικών, προκειμένου να προκληθεί η μικρότερη δυνατή όχληση στο θαλάσσιο περιβάλλον και να αποφευχθεί η πρόκληση σοβαρών βλαβών στα οικοσυστήματα αυτού. Η καθαίρεση του υφιστάμενου προβλήτα δύναται να γίνει σταδιακά και παράλληλα με την κατασκευή του νέου, έτσι ώστε να μην διακοπεί η λειτουργία της μαρίνας. Τα δε υλικά καθαίρεσης θα αξιοποιηθούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό στην κατασκευή των νέων έργων της μαρίνας, ενώ η περίσσεια αυτών που αφορά σε φυσικά υλικά (υλικά καθαίρεσης βραχώδους σχηματισμού) θα διατεθεί σε κατάλληλη θαλάσσια περιοχή τηρουμένων βέβαια των προβλεπόμενων από τη νομοθεσία.

Με την αναδιάταξη του προσήνεμου μώλου και την ταυτόχρονη καθαίρεση (στο βαθμό που αυτό θα απαιτηθεί) του υφιστάμενου μώλου, σε συνδυασμό με την προαναφερθείσα μετατόπιση προς τη θάλασσα των δυτικών παραλιακών κρηπιδωμάτων, επιτυγχάνεται η βελτιστοποίηση της γεωμετρίας της λιμενολεκάνης της μαρίνας έτσι ώστε να είναι εφικτός ο ασφαλής ελλιμενισμός των mega-yachts, καθώς και οι άνετοι ελιγμοί αυτών. Επιπροσθέτως, με την ανακατασκευή του προσήνεμου μώλου και ενίσχυση της θωράκισής του, εξασφαλίζεται προστασία από τους κυματισμούς του N-NA τομέα, δεδομένου ότι στην υφιστάμενη κατάσταση ο μώλος δεν παρέχει επαρκή προστασία με αποτέλεσμα όχι μόνο να μην είναι ευχάριστη η διαμονή στα σκάφη αλλά και να υπάρχει κίνδυνος πρόκλησης ζημιών σε αυτά, λόγω της υπερπήδησης του μώλου από τους κυματισμούς. Επίσης, με την καθαίρεση της κεφαλής του υφιστάμενου προσήνεμου μώλου και του βραχώδους σχηματισμού στη θέση αυτή, επιτυγχάνεται η διεύρυνση της θαλάσσιας εισόδου της μαρίνας έτσι ώστε να είναι δυνατός ο είσπλους/έκπλους στη λιμενολεκάνη των πλέον μεγάλου μεγέθους mega-yachts που πλέουν στη Μεσόγειο. Τέλος, με τη νέα διάταξη του κυρίως τμήματος του προσήνεμου μώλου επιτυγχάνεται η διαμόρφωση 8.075 m² ωφέλιμου χερσαίου χώρου στο ανατολικό τμήμα της μαρίνας, ο οποίος είναι αναγκαίος για την ανάπτυξη των κτιριακών και υπαίθριων διαμορφώσεων της μαρίνας που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση των mega-yachts που θα ελλιμενίζονται στο τμήμα αυτό της μαρίνας (βλ. παραγράφους Δ.3.2.1 και Δ.3.2.2).

Αναδιάταξη του υπήνεμου μώλου

Προβλέπεται η αναδιάταξη του υπήνεμου μώλου, έτσι ώστε να βελτιστοποιηθεί η γεωμετρία της λιμενολεκάνης. Συγκεκριμένα προβλέπεται η αναδιαμόρφωση των νότιων, ανατολικών και εν μέρει των βόρειων κρηπιδωμάτων του υπήνεμου μώλου (ενώ διατηρείται η φυσική ακτογραμμή προς τα βόρεια), καθώς και η δυνατότητα επέκτασής του. Με την αναδιάταξη αυτή του υπήνεμου μώλου, ο ωφέλιμος χερσαίος χώρος επ' αυτού θα έχει συνολική επιφάνεια 3.280m^2 περίπου, εκ των οποίων 2.640m^2 αφορούν σε επιφάνεια που καταλαμβάνεται και σήμερα από τον υφιστάμενο υπήνεμο μώλο.

Τα λιμενικά έργα που απαιτούνται για την αναδιάταξη του υπήνεμου μώλου, σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν, μελετούνται και εγκρίνονται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της Μαρίνας Βουλιαγμένης. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Η ανακατασκευή των κρηπιδωμάτων δύναται να επιτευχθεί με την κατασκευή νέου κρηπιδότοιχου προ του υφιστάμενου και την πλήρωση όπου αυτό απαιτείται με υλικά επίχωσης του χώρου μεταξύ υφιστάμενου και νέου κρηπιδότοιχου ή την καθαίρεση όπου αυτό απαιτείται τμήματος κρηπιδώματος ή βραχώδους ακτής.
- Το νέο νότιο κρηπίδωμα ΚΙ θα έχει κατ' ελάχιστο μήκος 93 m, το ανατολικό ΙΘ 40 m, και τα βόρεια ΑΒ 25 m και ΘΗ 45 m αντίστοιχα. Το νέο κρηπίδωμα ΘΗ θα διαμορφωθεί προ της βραχώδους στη θέση αυτή ακτογραμμής.
- Το ωφέλιμο βάθος προ των νέων κρηπιδωμάτων ΚΙ, ΙΘ και ΘΗ δεν θα είναι μεγαλύτερο από -8,0 m και σε κάθε περίπτωση θα προσδιοριστεί με βάση το μέγεθος των σκαφών αναψυχής που θα δένουν στο τμήμα αυτό σύμφωνα με την τελική κατανομή θέσεων ελλιμενισμού. Το ωφέλιμο βάθος προ του νέου κρηπιδότοιχου ΑΒ θα είναι μικρότερο και αντίστοιχο του υφιστάμενου φυσικού βάθους στη θέση αυτή, δεδομένου ότι στο κρηπίδωμα αυτό δεν θα ελλιμενίζονται mega-yachts.
- Ενδεικτικές τεχνολογίες κατασκευής των νέων κρηπιδότοιχων ΚΙ, ΙΘ, ΘΗ και ΑΒ δύναται να είναι η κατασκευή με τεχνητούς ογκολίθους από σκυρόδεμα, συμπαγείς ή κυψελωτούς. Σε κάθε περίπτωση η τεχνολογία κατασκευής που τελικά θα εφαρμοστεί θα επιλεγεί με βάση τα γεωτεχνικά χαρακτηριστικά της περιοχής ύστερα από εκπόνηση Γεωτεχνικής Έρευνας και Μελέτης (βλ. κεφάλαιο Ι), λαμβάνοντας υπ' όψη το επιθυμητό ωφέλιμο βάθος, την υφιστάμενη βυθομετρία και αποφεύγοντας τη διατάραξη της ευστάθειας του υφιστάμενου κρηπιδότοιχου.
- Θα είναι δυνατή η επέκταση του υπήνεμου μώλου με κατάλληλης γεωμετρίας και διάταξης λιμενικό έργο, το οποίο θα πρέπει να αναπτύσσεται εντός των ορίων της θαλάσσιας ζώνης. Ο σχεδιασμός της ενδεχόμενης αυτής επέκτασης του υπήνεμου μώλου, που πραγματοποιείται κατά το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας, θα λάβει υπ' όψη τις ανάγκες της μαρίνας σε θέσεις ελλιμενισμού ανά κατηγορία σκάφους, καθώς και τη διάταξη του νέου προσήνεμου μώλου και της ενδεχόμενης επέκτασης

αυτού. Η τεχνολογία κατασκευής που θα εφαρμοστεί στην επέκταση του υπήνεμου μώλου θα επιλεγεί με βάση τα γεωτεχνικά χαρακτηριστικά της περιοχής ύστερα από εκπόνηση Γεωτεχνικής Έρευνας και Μελέτης (βλ. κεφάλαιο Ι), λαμβάνοντας υπ' όψη το επιθυμητό ωφέλιμο βάθος και την υφιστάμενη βυθομετρία.

- Τα οριστικά τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά των νέων λιμενικών έργων καθορίζονται στα πλαίσια των μελετών του κεφαλαίου Ι που θα εκπονηθούν πριν από την έγκριση κατασκευής του έργου. Επίσης, στα πλαίσια των μελετών του κεφαλαίου Ι που θα εκπονηθούν πριν από την έγκριση κατασκευής του έργου, θα υπάρξει μέριμνα για την διατήρηση ή/και αναβάθμιση των ανοιγμάτων ανανέωσης υδάτων του κρηπιδώματος ΑΒ.

Στο βόρειο τμήμα του υπήνεμου μώλου ΑΗ δεν προβλέπεται η πρόσδεση σκαφών. Η θαλάσσια αυτή περιοχή βόρεια του υπήνεμου μώλου θα προσφέρεται για την πρόσβαση των ναυταθλητικών σκαφών στις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις της μαρίνας. Για το σκοπό αυτό στη θέση αυτή θα υπάρχει η δυνατότητα διαμόρφωσης ράμπας για την ανέλκυση/καθέλκυση μικρών σκαφών.

Με την αναδιάταξη του υπήνεμου μώλου ολοκληρώνεται η βελτιστοποίηση της γεωμετρίας της λιμενολεκάνης της μαρίνας. Επίσης, με την ανακατασκευή του κρηπιδώματος ΑΒ και του προς δυσμάς τμήματος του κρηπιδώματος ΚΙ επιτυγχάνεται αφ' ενός η αποκατάσταση του υφιστάμενου στη θέση αυτή γεφυρώματος και αφ' ετέρου η διαπλάτυνση του «λαιμού» του υπήνεμου μώλου καθιστώντας έτσι ανετότερη και ασφαλέστερη την πρόσβαση των οχημάτων στον υπήνεμο μώλο.

Δ.3.1.2. Χρήσεις εντός θαλάσσιας ζώνης

Αναφορικά με τις χρήσεις εντός της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας, προβλέπονται τα εξής:

- Οι θαλάσσιες υποδομές της μαρίνας θα αφορούν στην εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής και κυρίως mega-yacht, καθώς επίσης και ναυταθλητικών σκαφών.
- Επί των λιμενικών έργων της μαρίνας (εφ' όσον διαμορφωθεί η σχετική υποδομή) θα είναι δυνατή η προσέγγιση ελικοπτέρου.

Δ.3.2 Χερσαία Ζώνη

Σύμφωνα με τον προτεινόμενο γενικό σχεδιασμό, η χερσαία ζώνη της Μαρίνας Βουλιαγμένης, τα όρια της οποίας σημειώνονται με τα στοιχεία Χ1Χ2Χ3...Χ24ΑΒΓΔΕ...ΦΧΨΩΧ25Χ26...Χ31Χ1 στο συνημμένο Σχέδιο 378-Α-1 έχει επιφάνεια 51.955 m². Η χερσαία αυτή ζώνη αποτελείται από φυσικό τμήμα ακτής, επιχώσεις θαλασσίου χώρου που πραγματοποιήθηκαν στο παρελθόν, καθώς και τις προβλεπόμενες νέες επιχώσεις θαλασσίου χώρου.

Η χερσαία ζώνη εκτείνεται μεταξύ της οδού Απόλλωνος στα δυτικά, της Ζώνης ΙΑ αποκατάστασης φυσικού τοπίου του Ε.Σ.Χ.Α.Δ.Α. «Αστέρα Βουλιαγμένης» στα νότια και έκτασης φυσικού πρασίνου στα βόρεια. Προς την πλευρά της θάλασσας οριοθετείται από το μέτωπο όπισθεν του οποίου προβλέπεται να διαμορφωθεί η χερσαία ζώνη επί επιχώσεων, τμήμα της οποίας σχηματίζει τον κύριο όγκο του προσήνεμου και του υπήνεμου μώλου της μαρίνας.

Δ.3.2.1. Κύρια στοιχεία χωρικής ανάπτυξης χερσαίας ζώνης

Η ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Βουλιαγμένης αποσκοπεί στην διαμόρφωση ενός άρτια λειτουργούντος χώρου που θα καλύπτει τις ανάγκες των ιδιοκτητών και επιβαινόντων στα σκάφη και ταυτόχρονα θα προσφέρεται για αναψυχή και περίπατο, ενσωματώνοντας τον στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής. Στα πλαίσια αυτά, ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός βασίζεται στους ακόλουθους άξονες σχεδιασμού:

- Βασικό στόχο αποτελεί ο σεβασμός και, πάντως, η σε όσο το δυνατόν μικρότερο βαθμό αλλοίωση του τοπίου της περιοχής, κατ' επέκταση δε και η διατήρηση των περιοχών φυσικού πρασίνου. Στα πλαίσια αυτά, διατηρείται το ανάγλυφο και η βλάστηση στα «φυσικά» τμήματα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, ενώ οι υποδομές της μαρίνας περιορίζονται στο υπόλοιπο τμήμα αυτής (υφιστάμενες και νέες επιχώσεις). Ως «φυσικά» νοούνται τα τμήματα της παράκτιας ζώνης που προϋφίσταντο της κατασκευής της μαρίνας και διαφοροποιούνται από τα τμήματα της χερσαίας ζώνης που διαμορφώθηκαν στο παρελθόν επί επιχώσεων και σήμερα η επιφάνεια τους είναι διαμορφωμένη για τις ανάγκες της μαρίνας (βλ. ενότητα ΣΤ.4.1.1). Επίσης, η προτεινόμενη αναδιάταξη του προσήνεμου μώλου ακολουθεί τον προσανατολισμό του υφιστάμενου, μη μεταβάλλοντας έτσι την γενική εικόνα του τοπίου της περιοχής. Τέλος, οι απαιτούμενες νέες επιχώσεις για τη διαμόρφωση της αναγκαίας χερσαίας ζώνης περιορίζονται στην περιοχή των υφιστάμενων έργων και επιχώσεων και δεν προκαλούν αλλοίωση των παρακείμενων φυσικών ακτών.

- Για την άρτια λειτουργία της μαρίνας και την ενσωμάτωση των υποδομών της στο περιβάλλον οι υποδομές της μαρίνας συγκεντρώνονται στο ήδη διαμορφωμένο τμήμα της ακτής. Μάλιστα, η στάθμη κυκλοφορίας του τμήματος αυτού είναι χαμηλότερη από τη γύρω περιοχή ευνοώντας την ενσωμάτωση στο τοπίο (δεν προκαλείται αισθητή αλλαγή στο ανάγλυφο και τη θέα της περιοχής).
- Η κατανομή των χρήσεων διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας στη χερσαία ζώνη εξασφαλίζει την γειτονία αυτών με τα μέτωπα πρόσδεσης της λιμενολεκάνης με τρόπο τέτοιο που να εξυπηρετείται το σύνολο της λιμενολεκάνης (η περιοχή ανάπτυξης της χερσαίας ζώνης περιβάλλει τη λιμενολεκάνη).
- Η οδική πρόσβαση στη μαρίνα εξασφαλίζεται με τη διατήρηση των δύο υφιστάμενων εισόδων, μία στο νοτιοδυτικό όριο και μία στο βόρειο άκρο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, οι οποίες βρίσκονται σε άμεση επικοινωνία με την οδό Απόλλωνος.
- Η πρόσβαση των πεζών στη μαρίνα είναι δυνατή κατ' αρχήν μέσω των δύο εισόδων της μαρίνας που προαναφέρθηκαν. Επιπροσθέτως, κατά μήκος του δυτικού ορίου της μαρίνας προβλέπεται η διαμόρφωση μονοπατιού (με σκαλιά) για την πεζή περιπατητική πρόσβαση από την οδό Απόλλωνος στο παράκτιο μέτωπο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Ακόμη, θα είναι δυνατή η διαμόρφωση μονοπατιού στο νότιο «φυσικό» τμήμα της μαρίνας για την πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο και την παραλία που υφίσταται στη θέση αυτή. Οι είσοδοι αυτές εξασφαλίζουν την ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο.

Δ.3.2.2. Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης

Η χερσαία ζώνη της Μαρίνας Βουλιαγμένης διαμορφώνεται σε τομείς χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Συγκεκριμένα, προβλέπονται οι ακόλουθοι 3 (τρεις) τομείς χρήσεων και λειτουργιών, οι οποίοι αποτυπώνονται στο Σχέδιο 378-A-2:

Τομέας 1: Ο τομέας αυτός αφορά σε περιοχή προστασίας και αποκατάστασης του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο από 01.03.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004). Ο τομέας περιλαμβάνει τους τομείς 1α και 1β.

Ο Τομέας 1α εκτείνεται στο βόρειο τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και ταυτίζεται με τμήμα της «Ζώνης 1α» του από 01.03.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004) που εκτείνεται νοτιοανατολικά του Λαιμού Βουλιαγμένης και που εμπίπτει εντός των ορίων της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.

Ο Τομέας 1β καταλαμβάνει το νότιο τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και ταυτίζεται με τμήμα της «Ζώνης 1α» του από 01.03.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004) που εκτείνεται στο νότιο – νοτιοανατολικό τμήμα της χερσονήσου του Λαιμού και που εμπίπτει εντός των ορίων της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.

Τομέας 2: Ο τομέας αυτός αφορά σε περιοχή (αστικού) πρασίνου. Εκτείνεται μεταξύ του δυτικού ορίου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και της οριογραμμής του παλαιού αιγιαλού.

Τομέας 3: Ο τομέας σε χρήσεις τουρισμού – αναψυχής που σχετίζονται με τη λειτουργία της μαρίνας και την εξυπηρέτηση του κοινού. Καταλαμβάνει το κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και αναπτύσσεται σε συνέχεια του Τομέα 2 προς τη θάλασσα.

Ο προσδιορισμός των κατηγοριών των επιτρεπόμενων χρήσεων, καθώς και οι όροι και περιορισμοί δόμησης για κάθε τομέα χρήσεων και λειτουργιών δίνονται στις παραγράφους 6.4.2.3 και 6.4.2.4 που ακολουθούν.

Δ.3.2.3. Χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης ανά τομέα χερσαίας ζώνης

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

- προστασία και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας σύμφωνα με τα οριζόμενα στο από 01.03.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004),
- (αστικό) πράσινο, και
- τουρισμός – αναψυχή.

Οι κατηγορίες αυτές χρήσεων γης είναι απολύτως συμβατές με τον χαρακτήρα της Μαρίνας Βουλιαγμένης, εξυπηρέτησης θαλάσσιου τουρισμού σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους (mega-yachts). Επιπροσθέτως, οι κατηγορίες χρήσεων που προτείνεται να αναπτυχθούν στη χερσαία ζώνη της μαρίνας συνάδουν με τη θέση της στην τουριστικά ανεπτυγμένη χερσόνησο του Λαιμού, που βρίσκεται στην πλέον δημοφιλή παραθεριστική παράκτια περιοχή της Αττικής.

Στη συνέχεια προσδιορίζονται οι επιμέρους κατηγορίες των επιτρεπόμενων χρήσεων γης της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ανά τομέα χρήσεων και λειτουργιών.

Τομείς 1α και 1β:

Οι κατηγορίες χρήσεων γης καθώς και οι όροι και περιορισμοί δόμησης που αφορούν στην «προστασία και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας» προσδιορίζονται κατ' εφαρμογή των προβλέψεων της παρ. 1 του άρθρου 2 του από 01.03.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004). Ειδικότερα, εντός των Τομέων 1α και 1β της μαρίνας:

- διατηρείται το φυσικό ανάγλυφο,
- απαγορεύεται νέα δόμηση,
- είναι δυνατή η διαμόρφωση:
 - διαδρομών περιπάτου και ποδηλάτου,
 - μονοπατιού για την πρόσβαση μέσω της οδού Απόλλωνος στο θαλάσσιο μέτωπο και την παραλία που υφίσταται στη θέση αυτή,
 - υπαίθριων καθιστικών με σκίαστρα μέγιστου ύψους 2,5 μ., και
- διατηρείται η υφιστάμενη βοηθητική είσοδος και οδός πρόσβασης από την οδό Απόλλωνος στη χερσαία ζώνη της μαρίνας και είναι δυνατή (εφ' όσον κριθεί αναγκαία για την ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων) η βελτίωση των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών και της χάραξής της χωρίς αύξηση του ωφέλιμου πλάτους κυκλοφορίας της.

Τομέας 2:

Οι κατηγορίες χρήσεων γης καθώς και οι όροι και περιορισμοί δόμησης που αφορούν στο «(αστικό) πράσινο» του Τομέα 2 προσδιορίζονται ως ακολούθως:

- διατηρείται το φυσικό πράσινο,
- είναι δυνατός ο εμπλουτισμός της υφιστάμενης βλάστησης μέσω της φύτευσης χαμηλού ή υψηλού πρασίνου κατάλληλων ειδών χλωρίδας ώστε να μην προκληθεί αλλοίωση του οικολογικού χαρακτήρα του φυσικού πρασίνου,
- είναι δυνατή η διαμόρφωση:
 - διαδρομών περιπάτου,
 - υπαίθριων καθιστικών,
 - σκίαστρων μέγιστου ύψους 2,5 μ.,
- διατηρείται η υφιστάμενη κύρια είσοδος και οδός πρόσβασης από την οδό Απόλλωνος στη χερσαία ζώνη της μαρίνας, και είναι δυνατή (εφ' όσον κριθεί αναγκαία για την ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων) η βελτίωση των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών και της χάραξής της χωρίς αύξηση του ωφέλιμου πλάτους κυκλοφορίας της,
- διατηρείται ο υφιστάμενος υπόγειος χώρος δεξαμενών και αντλιοστασίου στο νοτιοδυτικό άκρο του Τομέα 2 παρά την οδό Απόλλωνος, καθώς επίσης και η υφιστάμενη περίφραξή του για λόγους ασφαλείας,

- επιτρέπεται η τοποθέτηση προκατασκευασμένου/ων φυλακίων / οικίσκων (συνολικού μέγιστου εμβαδού 10 τ.μ. και μέγιστου ύψους 2,5 μ.) για τον έλεγχο εισόδου των οχημάτων πλησίον της κύριας και της βοηθητικής εισόδου της μαρίνας, και
- είναι δυνατή η κατασκευή περιπτέρου – σημείου belvedere στη θέση και εντός του σημερινού περιγράμματος του υφιστάμενου κτιρίου, με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 2,5 μ.

Τομέας 3:

Οι κατηγορίες χρήσεων γης «τουρισμού – αναψυχής» του Τομέα 3 της μαρίνας προσδιορίζονται σύμφωνα με τις προβλέψεις της παρ. 1 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, και εξειδικεύονται ως ακολούθως:

- χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας, οι οποίες δύνανται να περιλαμβάνουν:
 - κτίριο διοίκησης, συμπεριλαμβανομένων γραφείων διοίκησης, λιμεναρχείου, τελωνείου, ιατρείου κλπ.
 - πύργο ελέγχου
 - φυλάκια εισόδου
 - καταστήματα παροχής υπηρεσιών (τραπεζών, ταχυδρομείου, ενοικίασης οχημάτων / σκαφών, πώλησης ειδών πρώτης ανάγκης, κυλικείου κλπ.)
 - εντευκτήριο
 - αναψυκτήριο
 - κατάστημα ναυτιλιακών ειδών
 - super market (μέγιστης επιφάνειας 150 τ.μ.)
 - χώρους υγιεινής, συμπεριλαμβανομένων WC, ντους, πλυντηρίων – στεγνωτήριων κλπ.
 - χώρους εξυπηρέτησης προσωπικού μαρίνας
 - αποθηκευτικούς χώρους
 - σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων από τα σκάφη
 - χώροι ηλεκτρομηχανολογικών (Η/Μ) εγκαταστάσεων
 - εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση ναυταθλητικής δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένων γραφείου, χώρου διδασκαλίας, βιβλιοθήκης, ιατρείου, αποδυτηρίων, υπόστεγου φύλαξης/ αποθήκευσης/ συντήρησης μικρών σκαφών, υπαίθριου χώρου παραμονής και προετοιμασίας των αθλητικών σκαφών
 - χώρους στάθμευσης (γήπεδα, υπόγειοι χώροι)
 - ελικοδρόμιο
 - διάδρομοι κοινού (π.χ. δρόμοι, πεζόδρομοι)
 - παραλιακή ζώνη εξυπηρέτησης σκαφών (για την τοποθέτηση των παροχών στα σκάφη, για τον ανεφοδιασμό τους και την άνετη και ασφαλή πρόσβαση σε αυτά)
 - 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.).

- χρήσεις εξυπηρέτησης και αναψυχής κοινού, οι οποίες δύνανται να περιλαμβάνουν:
 - εστιατόρια
 - αναψυκτήρια
 - εμπορικά καταστήματα
 - αθλητικές εγκαταστάσεις και κέντρα ευεξίας (spa)
 - χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων
 - ναΐσκοι (παρεκκλήσι)
 - παιδικές χαρές – παιδότοπους
 - χώροι ηλεκτρομηχανολογικών (Η/Μ) εγκαταστάσεων
 - χώρους πρασίνου
 - υπαίθριους χώρους περιπάτου – αναψυχής
 - χώρους στάθμευσης (γήπεδα, υπόγειοι χώροι)
 - διάδρομοι κοινού (π.χ. δρόμοι, πεζόδρομοι).

Οι χώροι Η/Μ εγκαταστάσεων της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν υποσταθμούς, αντλιοστάσια, εγκαταστάσεις πυρόσβεσης, χώρους φύλαξης αντιρρυπαντικού εξοπλισμού, αποθηκευτικούς χώρους και κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη λειτουργία των Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων της μαρίνας. Επίσης, οι χώροι αυτοί δύνανται να περιλαμβάνουν μονάδα αφαλάτωσης για τις ανάγκες υδροδότησης της μαρίνας και κυρίως των σκαφών. Στην περίπτωση επιλογής υλοποίησης μίας τέτοιας μονάδας, αυτή θα μελετηθεί και εγκριθεί ως προς τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας.

Όσον αφορά στους όρους και περιορισμούς δόμησης του Τομέα 3, αυτοί προσδιορίζονται ως ακολούθως:

Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση:

4.700 τ.μ.

Μέγιστο ποσοστό κάλυψης:

25% (επί συνολικής επιφάνειας Τομέα 3)

Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων:

- 5,0 μ. + ύψος στέγης (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες), με δυνατότητα προσαύξησης σε 8,5 μ. + ύψος στέγης (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες) για το 35% της μέγιστης εκμετάλλευσης,
- ειδικά για τον πύργο ελέγχου το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος ορίζεται σε 15,0 μ.

Χώροι στάθμευσης:

- Προβλέπεται η δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης σε ποσοστό 25% της συνολικής επιφάνειας του Τομέα 3, η οποία μπορεί να εκτείνεται είτε κάτωθεν κτιρίων, είτε κάτωθεν περιβάλλοντος χώρου.

- Προβλέπεται η δημιουργία υπόσκαφων χώρων στάθμευσης σε θέσεις όπου το επιτρέπει το φυσικό ανάγλυφο, με μέγιστο καθαρό ύψος 2,50m με την προϋπόθεση φύτευσης της οροφής.
- Προβλέπεται η διαμόρφωση υπαίθριων χώρων στάθμευσης σε κατάλληλα επιλεγμένες θέσεις.

Εκτός τομέων:

Εκτός τομέων και επί λιμενικών έργων προβλέπονται υποδομές και χρήσεις αναγκαίες για τη λειτουργία της μαρίνας. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων σκαφών,
- ελικοδρόμιο,
- βοηθητικές Η/Μ εγκαταστάσεις,
- αποθήκευση αντιρρυπαντικού εξοπλισμού,
- υπαίθριοι χώροι στάθμευσης,
- οδοί, χώροι περιπάτου,
- παραλιακή ζώνη εξυπηρέτησης σκαφών (για την τοποθέτηση των παροχών στα σκάφη, για τον ανεφοδιασμό τους και την άνετη και ασφαλή πρόσβαση σε αυτά)
- φυτεύσεις.

Η μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση για τις ανωτέρω υποδομές εκτός τομέων ανέρχεται σε 90 τ.μ. με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων 4,0 μ.

Δ.3.2.4. Χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης Μαρίνας Βουλιαγμένης

Στον πίνακα χωροταξικής οργάνωσης της μαρίνας που ακολουθεί (βλ. Πίνακα Δ.3) συνοψίζονται οι όροι και περιορισμοί δόμησης για κάθε τομέα χρήσης και λειτουργίας, μαζί με τις χρήσεις που επιτρέπεται αυτός να περιλαμβάνει. Ειδικότερα στις στήλες του πίνακα αυτού αναγράφονται κατά σειρά ο α/α του τομέα, το εμβαδόν του τομέα, το μέγιστο ποσοστό κάλυψης, η μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση, το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων και οι επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων γης.

Επιπλέον, στον εν λόγω πίνακα αναγράφονται και οι ειδικές χρήσεις που είναι δυνατόν να χωροθετηθούν εκτός τομέων (επί λιμενικών έργων). Οι χρήσεις αυτές, απαραίτητες για την άρτια λειτουργία της μαρίνας, χωροθετούνται και εκτός τομέων 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 τη συνολική μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση εντός της μαρίνας (εντός και εκτός τομέων), προκύπτει ο συντελεστής δόμησης επί της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ο οποίος έχει ως εξής:

Συνολικό εμβαδόν χερσαίας ζώνης μαρίνας : 51.955 m²

Μέγιστο συνολικό εμβαδόν επιτρεπόμενης εκμετάλλευσης / δόμησης: 4.800 m²

Συντελεστής δόμησης επί του συνόλου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας:

$$4.800 / 51.955 = \underline{\underline{0,09}}$$

Πίνακας Δ.3: Χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης Μαρίνας Βουλιαγμένης

ΤΟΜΕΑΣ		ΕΜΒΑΔΟΝ (τ.μ.)	ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ (%)	ΜΕΓΙΣΤΗ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ (τ.μ.)	ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΥΨΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ (μ.)	ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΤΟΜΕΑΣ 1	1α	1.971	-	-	-	Προστασία και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας κατά τα οριζόμενα στο από 01.03.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004)
	1β	10.225				
ΤΟΜΕΑΣ 2		6.880	2	10	2,5 μ.	Αστικό πράσινο Φυλάκια εισόδου
ΤΟΜΕΑΣ 3		32.879	25	4.700	<ul style="list-style-type: none"> • 5,5 μ. + ύψος στέγης • προσαύξηση σε 8,5 μ. + ύψος στέγης για το 35% της μέγιστης εκμετάλλευσης • πύργος ελέγχου: 15,0 μ. (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες) 	Τουρισμός – αναψυχή <ul style="list-style-type: none"> • διοίκηση και λειτουργία μαρίνας • εξυπηρέτηση και αναψυχή κοινού
ΕΚΤΟΣ ΤΟΜΕΩΝ		- (επί λιμενικών έργων)	-	90	4,0 μ.	Αναγκαίες υποδομές για τη λειτουργία της μαρίνας
ΣΥΝΟΛΟ Χ.Ζ.		51.955		4.800		
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ Χ.Ζ. ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ: Σ.Δ. = 4.800 / 51.955 = 0,09						

Επιπλέον αναφορικά με τους ειδικούς όρους δόμησης της χερσαίας ζώνης, αν τα κτίρια που πρόκειται να ανεγερθούν φέρουν στέγη τότε το ύψος αυτής να μην υπερβαίνει το 1,50m. Επίσης, επιτρέπεται η φύτευση της στέγης των κτιρίων. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα από τον κτιριοδομικό κανονισμό, όπως αυτός ισχύει.

Δ.3.2.5. Πρόσβαση και είσοδος, οδική κυκλοφορία στη μαρίνα - Περίφραξη

Όπως προαναφέρθηκε, η οδική πρόσβαση στη μαρίνα εξασφαλίζεται από τις δύο υφιστάμενες εισόδους, μία κύρια στο νοτιοδυτικό όριο και μία βοηθητική στο βόρειο άκρο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, οι οποίες βρίσκονται σε άμεση επικοινωνία με την οδό Απόλλωνος.

Οι εισοδοί αυτές συνδέουν την οδό Απόλλωνος με τον Τομέα 3 μέσω των δύο υφιστάμενων οδών του εσωτερικού οδικού δικτύου της μαρίνας, δηλαδή της κύριας οδού πρόσβασης στο νότιο τμήμα του Τομέα 3 και της βοηθητικής οδού πρόσβασης εντός του Τομέα 1α. Οι δύο αυτές οδοί διατηρούνται ως έχουν, ενώ συνιστάται (εφ' όσον κριθεί αναγκαία για την ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων) η βελτίωση των γεωμετρικών τους χαρακτηριστικών και της χάραξής τους χωρίς αύξηση του ωφέλιμου πλάτους κυκλοφορίας τους. Επίσης, συνιστάται η αναβάθμιση και διαμόρφωση κατάλληλου πλάτους πεζοδρομίου κατά μήκος των δύο αυτών οδών, έτσι ώστε να είναι άνετη και ασφαλής η κυκλοφορία των πεζών.

Ακόμη, συνιστάται η κατάλληλη κυκλοφοριακή διαμόρφωση των εισόδων μέσω της αναβάθμισης των υφιστάμενων, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η άνετη και ασφαλής είσοδος/έξοδος των οχημάτων, χωρίς να παρεμποδίζεται η κυκλοφορία επί της οδού Απόλλωνος.

Επίσης, θετικά θα λειτουργήσει η διάνοιξη υπόγειας σήραγγας κάτω από την οδό Απόλλωνος, η οποία θα προσφέρει αποκλειστικά για πεζούς ή ελαφρά οχήματα (golf carts) σύνδεση της μαρίνας με τις παρακείμενες τουριστικές εγκαταστάσεις του Αστέρα Βουλιαγμένης. Εκτιμάται ότι η πλέον κατάλληλη θέση για τη διαμόρφωση της πρόσβασης αυτής είναι το βορειοδυτικό άκρο του Τομέα 2. Στο σημείο αυτό είναι δυνατή η συναρμογή της πρόσβασης αυτής με την βοηθητική οδό πρόσβασης της μαρίνας με την κατά το δυνατόν ελάχιστη επέμβαση στο ανάγλυφο. Στόχος της υπόγειας αυτής σήραγγας είναι ο περιορισμός της εγκάρσιας κυκλοφορίας επί της οδού Απόλλωνος, με προφανή οφέλη για την ανεμπόδιστη οδική κυκλοφορία επί της οδού Απόλλωνος και τον περιορισμό του κινδύνου ατυχημάτων.

Όπως προαναφέρθηκε, η πρόσβαση των πεζών στη μαρίνα είναι δυνατή κατ' αρχήν μέσω των δύο εισόδων της μαρίνας που προαναφέρθηκαν. Επιπροσθέτως, κατά μήκος του δυτικού ορίου της μαρίνας προβλέπεται η διαμόρφωση μονοπατιού (με σκαλιά) για την πεζή περιπατητική πρόσβαση από την οδό Απόλλωνος στο παράκτιο μέτωπο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Τέλος, προτείνεται και η διαμόρφωση μονοπατιού εντός του Τομέα 1β για την πρόσβαση μέσω της οδού Απόλλωνος στο θαλάσσιο μέτωπο και την παραλία που υφίσταται στη θέση αυτή. Οι εισοδοί αυτές εξασφαλίζουν την ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο.

Το εσωτερικό οδικό δίκτυο της μαρίνας μελετάται και εγκρίνεται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας, σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, όπως αυτός τροποποιήθηκε με την παράγραφο στ, του άρθρου 10, του Ν. 4179/2013 και ισχύει. Το εσωτερικό οδικό δίκτυο που θα διαμορφωθεί εντός του Τομέα 3 θα συνδέει τις δύο εισόδους της μαρίνας μέσω ενός κύριου οδικού άξονα. Επίσης, μέσω του κύριου οδικού άξονα και δευτερευόντων οδών θα είναι δυνατή η πρόσβαση στα παραλιακά κρηπιδώματα, τον υπήνεμο και τον προσήνεμο μώλο, καθώς και όλες τις προβλεπόμενες χερσαίες υποδομές της μαρίνας. Για την ομαλή κυκλοφορία οχημάτων στο εσωτερικό της μαρίνας είναι απαραίτητη η διαμόρφωση κατάλληλα χωροθετημένου ικανού αριθμού θέσεων στάθμευσης. Σημειώνεται ότι ο αναγκαίος αριθμός θέσεων στάθμευσης για την εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας καθώς και η χωροθέτηση αυτών εντός της χερσαίας ζώνης καθορίζεται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας βάσει κατάλληλης τεκμηρίωσης.

Περιμετρικά της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προβλέπεται η περίφραξη αυτής με τοίχιο σκυροδέματος και μεταλλικό κιγκλίδωμα απλής μορφής συνολικού ύψους 2m. Η περίφραξη αυτή προβλέπεται να διακόπτεται σε επιλεγμένα σημεία κυρίως για την απρόσκοπτη πρόσβαση των πεζών στο παραλιακό μέτωπο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Συγκεκριμένα:

- Κατά μήκος του ορίου του Τομέα 2 που βρίσκεται σε άμεση επαφή με την οδό Απόλλωνος, προβλέπονται «ανοίγματα» για τους πεζούς πλησίον της κύριας εισόδου και στο σημείο διαμόρφωσης του προαναφερθέντος μονοπατιού.
- Κατά μήκος του βορείου ορίου του Τομέα 1α της χερσαίας ζώνης, η περίφραξη θα ακολουθεί την οδό Απόλλωνος και εν συνεχεία θα κατευθύνεται κατά μήκος του ορίου της χερσαίας ζώνης και θα διακόπτεται στην γραμμή αιγιαλού, έτσι ώστε να μην υπάρχει εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία κατά μήκος της ακτής. Η περίφραξη θα διακόπτεται πλησίον της βοηθητικής εισόδου για την ελεύθερη πρόσβαση των πεζών.
- Κατά μήκος του ορίου του Τομέα 1β της χερσαίας ζώνης, η περίφραξη θα ακολουθεί την οδό Απόλλωνος και εν συνεχεία θα κατευθύνεται κατά μήκος του ορίου της χερσαίας

ζώνης και θα διακόπτεται στην γραμμή αιγιαλού, έτσι ώστε να μην υπάρχει εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία κατά μήκος της ακτής. Στην περίπτωση που διαμορφωθεί μονοπάτι για την πρόσβαση μέσω της οδού Απόλλωνος στο θαλάσσιο μέτωπο και την παραλία που υφίσταται προ του Τομέα 1β, θα προβλεφθεί και το σχετικό «άνοιγμα» κατά μήκος της περιφραξης.

Δ.3.2.6. Χώροι πρασίνου

Ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας, όπως προαναφέρθηκε, διατηρεί την υφιστάμενη βλάστηση στο μεγαλύτερο τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Συγκεκριμένα διατηρεί χωρίς καμία επέμβαση, παρά μόνο τη συντήρηση, την ανάδειξη και ενδεχομένως τον εμπλουτισμό (βάσει φυτοτεχνικής μελέτης), το υφιστάμενο πράσινο στους Τομείς 1α, 1β και 2, που αφορά σε έκταση 19 στρεμμάτων.

Επιπλέον, κατά την ανάπτυξη του Τομέα 3 θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για τη διατήρηση στο βαθμό του δυνατού (λαμβάνοντας υπ' όψη την επιμήκη μορφή του Τομέα 3 σε συνδυασμό με την κατάλληλη χωροθέτηση εντός αυτής κτιρίων, οδών και λοιπών χερσαίων υποδομών) του υφιστάμενου πρασίνου ή/και διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου σε νέα καταλληλότερη θέση εντός του Τομέα 3. Οι διαμορφούμενες νέες επιφάνειες πρασίνου θα περιλαμβάνουν:

- Συστάδες υψηλού πρασίνου
- Διαμορφώσεις χαμηλού πρασίνου
- Δενδροστοιχίες
- Παρτέρια
- Φύτευση οροφής κύριων και βοηθητικών κτιρίων

Θα πρέπει να γίνει κατάλληλη επιλογή των ειδών της χλωρίδας που θα φυτευθούν στους νέους χώρους πρασίνου, ώστε να μην επηρεαστεί αρνητικά η βιοποικιλότητα και να μην αλλοιώνεται η εικόνα του τοπίου. Επίσης, τα νέα δένδρα που θα φυτευθούν θα πρέπει να είναι ικανού μεγέθους (συγκρίσιμου με τα υφιστάμενα) στο μεγαλύτερο ποσοστό τους. Ακόμη, στα πλαίσια όσων προαναφέρθηκαν θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για τη διατήρηση υφιστάμενων μεγάλων και υγιών δέντρων, είτε στη σημερινή τους θέση είτε με τη μεταφύτευσή τους σε νέα καταλληλότερη.

Ε. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

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

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται οι λογικές εναλλακτικές δυνατότητες ανάπτυξης της Μαρίνας Βουλιαγμένης που εξετάσθηκαν στα πλαίσια της σύνταξης του νέου γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας, 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 χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα από το Ν.2160/93 (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 Γ.1).
- Ο σχεδιασμός περιορίζεται εντός των ισχυόντων σήμερα ορίων της χερσαίας ζώνης της μαρίνας (βλ. παράγραφο Δ.1.1)
- Ο σχεδιασμός αφορά στη διαμόρφωση της θαλάσσιας ζώνης και στη γενική χωροταξική οργάνωση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.

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 Βουλιαγμένης:

Η Μαρίνα Βουλιαγμένης αποτέλεσε μία από τις πρώτες μαρίνες του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), ο οποίος αποτέλεσε τον κύριο πυλώνα και αρωγό για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και τη δημιουργία των πρώτων τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα. Τη δεκαετία του '60, τη δημιουργία και λειτουργία της Μαρίνας Βουλιαγμένης από τον Ε.Ο.Τ. ακολούθησε η δημιουργία και λειτουργία των Μαρινών Ζέας, Αρετσού, Αλίμου και Γουβιών¹⁰. Στη συνέχεια, η Μαρίνα Βουλιαγμένης όπως και οι λοιπές προαναφερθείσες μαρίνες, περιήλθε στη διαχείριση της Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα (ΕΤΑ) Α.Ε. και σήμερα περιλαμβάνεται στα ακίνητα που διαχειρίζεται η Εταιρία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ) Α.Ε.

Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '60, η Μαρίνα Βουλιαγμένης χαρακτηρίζεται ως «λιμενίσκος θαλαμηγών» στο υπ' αριθμ. 572/1963 Β.Δ. περί χαρακτηρισμού ως τουριστικών δημόσιων κτημάτων εκτάσεων επί της ακτής του Σαρωνικού Κόλπου (Φ.Ε.Κ. 160/Α/27.07.1963). Μεταξύ αυτών βρίσκεται και έκταση στην περιοχή της Βουλιαγμένης, η οποία αφορά στο «*τμήμα του αιγιαλού το διηκόν από της προ του Εκκλησιαστικού Ορφανοτροφείου Βουλιαγμένης ακτής μέχρι της λίμνης, μετά των κατά την είσοδον του λιμενισκού θαλαμηγών Μικρού Καβουρίου βραχονησίδων*».

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 509169/ειδ.αριθ.35 έγκριση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας (Φ.Ε.Κ. 200/Β/14.04.1986) της κωδικοποίησης των κανονισμών Λειτουργίας των Μαρίνων του Ε.Ο.Τ. (Παράρτημα αριθ. 14 του Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας Μαρίνων), η Μαρίνα Βουλιαγμένης «χωροθετείται» ως ακολούθως:

- «1. Η Μαρίνα Βουλιαγμένης ευρίσκεται στη νοτιοανατολική ακτή του Μικρού Καβουριού Αττικής και περιλαμβάνει το θάλασσιο και περίφρακτο χερσαίο χώρο, όπως φαίνεται στο αριθ. 673/39/23486/6.7.70 σχεδιάγραμμα των Τεχνικών Υπηρεσιών του ΕΟΤ με της πάσης φύσης κατασκευές που ευρίσκονται μέσα σε αυτούς τους χώρους.
2. Στο θαλάσσιο χώρο δικαιοδοσίας της Μαρίνας ανήκει και η εξωτερική θαλάσσια ζώνη που περιβάλλει τον κυρίως λιμένα προσδιοριζόμενη κατά τη νοητή προέκταση των ακραίων χερσαίων ορίων της Μαρίνας προς τη θάλασσα και σε απόσταση από την ακτή ή των λιμενικών εγκαταστάσεων μέχρι 200 μέτρα.»

Μέσω της ανωτέρω αυτής εγκριτικής διάταξης, όπως άλλωστε επιβεβαιώνεται και από το υπ' αριθμ. 8520/17.06.2011 έγγραφο της τ. Διεύθυνσης Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου

¹⁰ Ministry of Development. (2000). "Recreation Port Harbours". Secreteriat for the Support of Tourist Harbours.

Πολιτισμού και Τουρισμού, η Μαρίνα Βουλιαγμένης κατατάσσεται στις περιπτώσεις του τελευταίου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 30 περί «διοίκησης, διαχείρισης, εκμετάλλευσης και χωροθέτησης τουριστικών λιμένων» του Ν.2160/93 (Φ.Ε.Κ. 118/Α/19.07.1993), όπως αυτό ισχύει, σύμφωνα με το οποίο «η χωροθέτηση, η έγκριση χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης κατά τη διαδικασία του νόμου αυτού δεν απαιτείται εάν η θέση δημιουργίας τουριστικού λιμένα έχει νομίμως εγκριθεί με βάση άλλες διατάξεις πριν από την ισχύ του νόμου αυτού».

Ήδη κατά τη δεκαετία '60, σύμφωνα με τα σχέδια του Ε.Ο.Τ. για τη Μαρίνα Βουλιαγμένης εκτός από τα προβλεπόμενα λιμενικά έργα¹¹ κατασκευάστηκαν και κτιριακές υποδομές με συγκεκριμένες χρήσεις αναγκαίες για τη λειτουργία της μαρίνας, η συνολική επιφάνεια των οποίων ανέρχεται σήμερα σε 1.328,46 m² σύμφωνα με τις υπ' αριθμ. 505337/14.02.1995 και 509134/30.07.2013 Διαπιστωτικές Πράξεις Νομιμότητας του Ε.Ο.Τ.¹² (βλ. παράγραφο Δ.2.2).

Μεταγενέστερα, 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» (Φ.Ε.Κ. 254/Δ'5.3.2004), ο λιμένας αναψυχής (μαρίνα) Βουλιαγμένης κατατάσσεται στις περιοχές με στοιχείο 6 (άρθρο 7 του από 01.03.2004 Π.Δ.) που αφορούν σε τουριστικά αγκυροβόλια – λιμένες αναψυχής και συγκεκριμένα εντάσσεται στη Ζώνη 6δ (βλ. παράγραφο Γ.2.4). Με το από 01.03.2004 Π.Δ. καθορίζονται εκ νέου χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης για τη Μαρίνα Βουλιαγμένης, ως ακολούθως:

«β. Στη ζώνη αυτή επιτρέπονται χερσαίες εγκαταστάσεις υποστήριξης, όπως γραφείο διοίκησης, λιμενικό φυλάκιο, αναψυκτήριο – εστιατόριο, χώροι υγιεινής και υπαίθριοι χώροι στάθμευσης.

γ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης καθορίζονται ως εξής:

- Συντελεστής δόμησης ένα εκατοστό (0,01) με μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση 350τ.μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησομένων κτιρίων: τέσσερα μέτρα και μισό (4,50)
- Ελάχιστη απόσταση των κτιρίων από τη γραμμή αιγιαλού: πέντε (5,00) μέτρα»

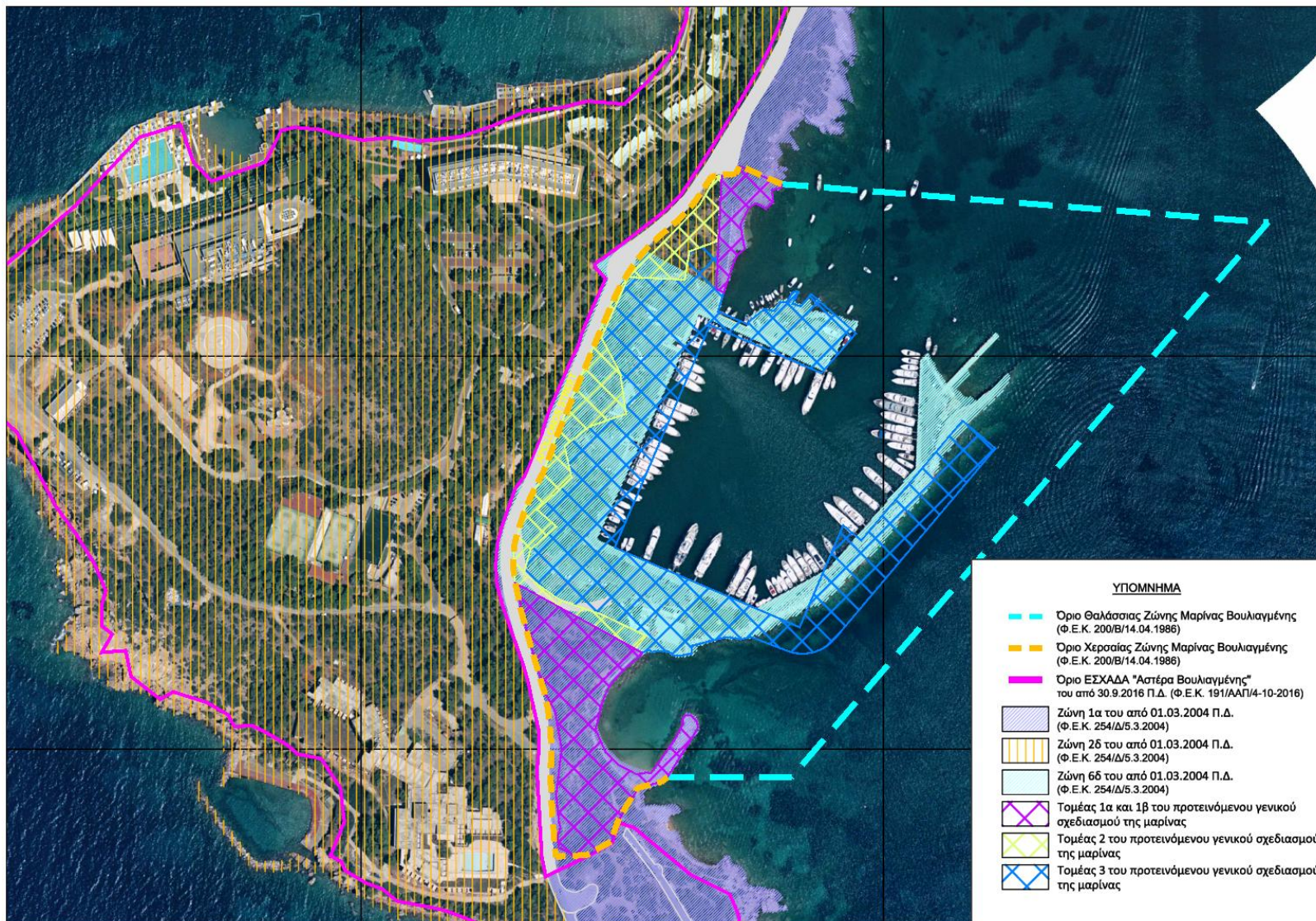
Επισημαίνεται ότι με το από 01.03.2004 Π.Δ. η δραστηριότητα του τουριστικού λιμένα Βουλιαγμένης περιορίζεται εντός της προαναφερθείσας Ζώνη 6δ (βλ. **Error! Reference source not found.**). Ωστόσο, το βόρειο και νότιο τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας κατατάσσονται στη Ζώνη 1α που περιλαμβάνεται στις περιοχές απολύτου προστασίας και αφορά στην αποκατάσταση του

¹¹ Για τα λιμενικά έργα της Μαρίνας Βουλιαγμένης έχουν εκδοθεί οι υπ' αριθμ. 509017/16.01.2012, 519319/05.11.2012, 509010/12.07.13 και 515919/27.11.2013 Διαπιστωτικές Πράξεις Νομιμότητας του Ε.Ο.Τ.

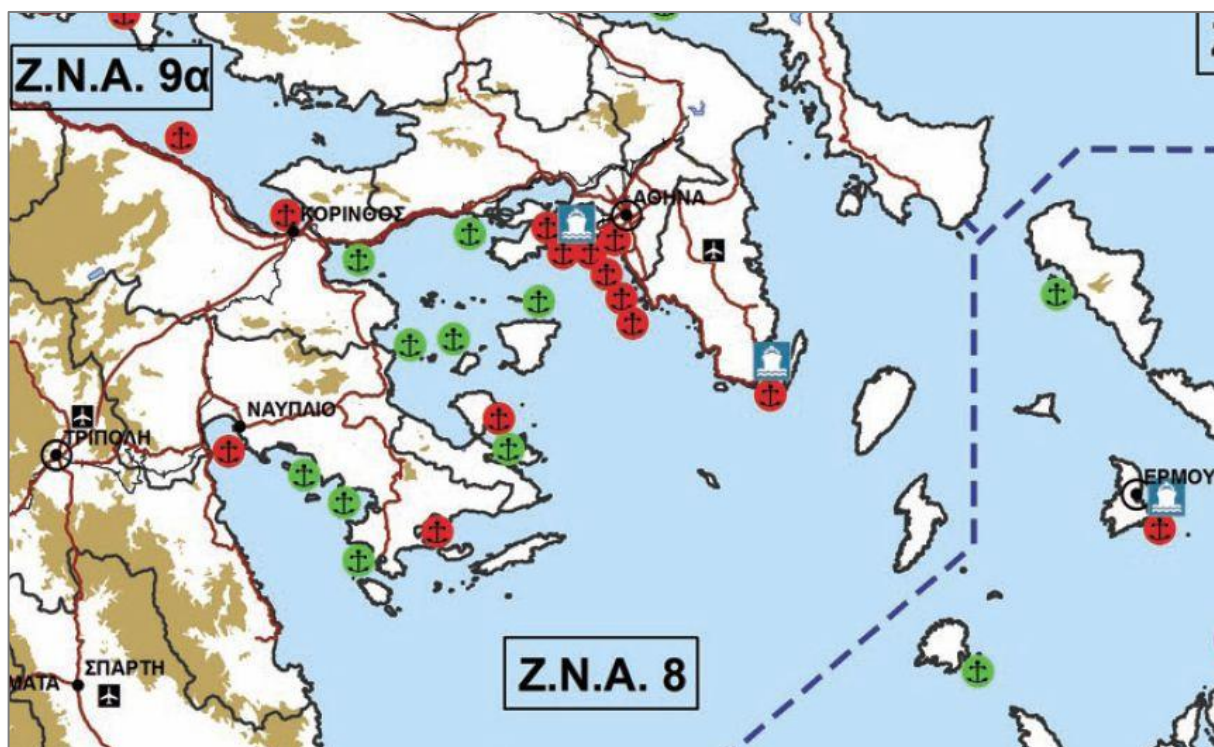
¹² Ειδικά για το εστιατόριο Moorings έχουν εκδοθεί και οι με αριθμ.8/2004 και 31/2013 άδειες οικοδομής (βλ. παράγραφο Δ.2.2).

φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας. Επίσης, ένα μικρής έκτασης τμήμα της μαρίνας (βόρεια της Ζώνης 6δ) κατατάσσεται στη Ζώνη 2δ ανάπλασης των υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων του Αστέρα Βουλιαγμένης.

Σημειώνεται ακόμη, ότι στον Πίνακα και τους Χάρτες Χωροθετημένων Τουριστικών Λιμένων που συνοδεύουν την τροποποίηση του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α.) για τον Τουρισμό (Φ.Ε.Κ. 3155/Β/12.12.2013), στο βαθμό που αυτό ισχύει, περιλαμβάνεται και η Μαρίνα Βουλιαγμένης με α/α 3 (βλ. Σχήμα Ε 2).



Σχήμα Ε 1: Όρια χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης Μαρίνας Βουλιαγμένης (Φ.Ε.Κ. 200/Β/14.04.1986), προτεινόμενοι τομείς χρήσης και λειτουργίας μαρίνας, καθώς και όρια Ζωνών του από 01.03.2004 Π.Δ. στην περιοχή της Μαρίνας Βουλιαγμένης (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/5.3.2004).



Σχήμα Ε 2: Απόσπασμα χάρτη χωρικής οργάνωσης δικτύου τουριστικών λιμένων (Φ.Ε.Κ. 3155/Β/12.12.2013).

Επιπροσθέτως, για τη Μαρίνα Βουλιαγμένης, η οποία βρίσκεται εντός της παραλιακής ζώνης της Αττικής, εντός κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου και διαθέτει χερσαία ζώνη που υπερβαίνει τα 50.000 τ.μ., έχουν εφαρμογή και οι διατάξεις του άρθρου 31 του Ν.2160/93 όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν. 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.

Τέλος, στα πλαίσια των προβλέψεων των παρ. 10.1 και 10.2 του άρθρου 31 του Ν.2160/93 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, για τη σημερινή λειτουργία της Μαρίνας Βουλιαγμένης έχει εκδοθεί από το Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού η με αριθμ. πρωτ. 8914/15.06.2012 άδεια λειτουργίας.

E.2. Εναλλακτικές δυνατότητες

E.2.1. Μηδενική λύση

Η μηδενική λύση αφορά στη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης όσον αφορά στις υποδομές και τη λειτουργία της Μαρίνας Βουλιαγμένης και κατ' επέκταση στη συνέχιση της εν λόγω δραστηριότητας 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 μελλοντική εξέλιξη της Μαρίνας Βουλιαγμένης, εφ' όσον διατηρηθεί η σημερινή κατάσταση των υποδομών και της λειτουργίας της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης της, η οποία αντιστοιχεί στα δεδομένα μίας άλλης εποχής (βλ. παράγραφο Δ.2). Στα πλαίσια αυτά δεδομένη είναι η αδυναμία προσφοράς υπηρεσιών υψηλού επιπέδου στα μεγάλα πολυτελή σκάφη (mega-yacht) και στους επιβαίνοντες σε αυτά, καθώς και η αδυναμία δημιουργίας ενός σύγχρονου παράκτιου πόλου τουρισμού και αναψυχής όπως είναι διεθνώς η τάση στους τουριστικούς λιμένες.

Ειδικότερα, στη μηδενική λύση, λόγω των πεπαλαιωμένων και ανεπαρκών για τα σύγχρονα δεδομένα υποδομών της χερσαίας ζώνης (κτίρια, λοιπές εγκαταστάσεις, χώροι στάθμευσης κλπ.), αλλά και της ξεπερασμένης χωρικής οργάνωσης, η Μαρίνα Βουλιαγμένης αδυνατεί να καλύψει τις ανάγκες μίας σύγχρονης μαρίνας και να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις των ιδιοκτητών και επιβαινόντων σε πολυτελείς θαλαμηγούς (mega-yacht). Επιπροσθέτως, στη μηδενική λύση, η χερσαία ζώνη της μαρίνας αδυνατεί να υποστηρίξει δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής που θα προσελκύσουν υψηλού επιπέδου επισκέπτες.

Ακόμη, λόγω της ανεπάρκειας και της παλαιότητας των λιμενικών υποδομών, της περιορισμένης δυναμικότητας, καθώς και του περιορισμού στο μέγεθος των σκαφών θαλαμηγών που δύνανται να εισπλεύσουν σε αυτή, η μαρίνα αδυνατεί να ανταποκριθεί στις τάσεις της αγοράς για περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού όλο και μεγαλύτερου μεγέθους σκαφών (mega-yacht) σε σύγχρονες υποδομές (βλ. παράγραφο Γ.1).

Συνολικά, στη μηδενική λύση, η Μαρίνα Βουλιαγμένης καθίσταται ουσιαστικά μη ανταγωνιστική, καθώς αδυνατεί να ανταποκριθεί στις τάσεις της αγοράς στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού και επομένως σταδιακά μεταπίπτει σε μία μη βιώσιμη επιχείρηση, γεγονός που ενδέχεται εντέλει να οδηγήσει στην πλήρη παρακμή και εγκατάλειψή της. Επιπροσθέτως, πέραν της οικονομικής αυτής διάστασης που αφορά στην ίδια την υφιστάμενη δραστηριότητα, η εξέλιξη που προμηνύει η μηδενική λύση έχει και σημαντικό

αρνητικό πρόσημο για την ευρύτερη περιοχή και τον τουρισμό, καθώς συνεπάγεται οικονομική ζημιά, απώλεια θέσεων εργασίας και πιθανότατα υποβάθμιση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Είναι σαφές ότι η μηδενική λύση σε καμία περίπτωση δεν υπηρετεί τη βιώσιμη αειφόρο ανάπτυξη, τόσο στη βάση κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων όσο και στη βάση αμιγώς φυσικών-οικολογικών παραμέτρων. Περαιτέρω, η διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης στη μαρίνα δεν ανταποκρίνεται στο πρότυπο μίας εξαιρετικής ομορφιάς μητροπολιτικής ριβιέρας, όπως η αθηναϊκή. Αντίθετα, σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν, η μηδενική λύση θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στη συνολική εικόνα του παράκτιου μετώπου της Αττικής, τμήμα του οποίου αποτελεί η χερσονήσος του Λαιμού. Τέλος, η υφιστάμενη κατάσταση δεν συνάδει με τη δρομολογημένη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των λοιπών τουριστικών υποδομών της χερσονήσου του Λαιμού και ειδικότερα με τη δημιουργία ενός παγκόσμιας εμβέλειας πολυτελείας θέρετρου στον Αστέρα Βουλιαγμένης (βλ. παράγραφο Γ.4).

Η προβλεπόμενη εξέλιξη της Μαρίνας Βουλιαγμένης, χωρίς την εφαρμογή του νέου γενικού σχεδιασμού, είναι ιδιαίτερα σημαντική ως πλαίσιο αναφοράς για την εκτίμηση των εναλλακτικών δυνατοτήτων ανάπτυξης.

Ε.2.2. Εναλλακτική δυνατότητα 1

Η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει αφ' ενός την αναβάθμιση των υποδομών της θαλάσσιας ζώνης με κύριο χαρακτηριστικό τη διεύρυνση της λιμενολεκάνης και της θαλάσσιας εισόδου της μαρίνας και αφ' ετέρου την ήπια ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.

Συγκεκριμένα, η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τη διάκριση των ακόλουθων τριών τομέων χρήσεων και λειτουργιών (βλ. Σχήμα Ε 3):

- Τομέας 1: Ο τομέας αυτός αφορά σε περιοχή προστασίας και αποκατάστασης του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο από 01.03.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004). Ο τομέας περιλαμβάνει τους υποτομείς 1α και 1β.
- Τομέας 2: Ο τομέας αυτός αφορά σε περιοχή (αστικού) πρασίνου, όπου προβλέπεται η διατήρηση της υφιστάμενης φυσικής βλάστησης από πεύκα.
- Τομέας 3: Ο τομέας αυτός θα αναπτυχθεί με χρήσεις τουρισμού – αναψυχής που σχετίζονται με τη λειτουργία της μαρίνας και την εξυπηρέτηση του κοινού. Ειδικότερα, για

τον τομέα αυτό η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει την ανάπτυξη της με τα ακόλουθα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά:

- Επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων:
 1. διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας [όπως κτίρια διοίκησης, πύργο ελέγχου, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, super market, χώρους υγιεινής, γραφεία, καταστήματα (εστίασης, εμπορικής χρήσης), αποθηκευτικούς χώρους, χώρους στάθμευσης κλπ.], και
 2. χρήσεις εξυπηρέτησης και αναψυχής κοινού (όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, χώρους πρασίνου, υπαίθριους χώρους περιπάτου – αναψυχής, χώρους στάθμευσης κλπ.).
- Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση: 4.800 τ.μ.
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης επί συνολικής επιφάνειας Τομέα 3: 25%
- Συντελεστής δόμησης επί του συνόλου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας: 0,09

Όσον αφορά στη θαλάσσια ζώνη, η εναλλακτική δυνατότητα 1 προβλέπει την αναβάθμιση των υποδομών της θαλάσσιας ζώνης με κύριο χαρακτηριστικό τη διεύρυνση της λιμενολεκάνης και της θαλάσσιας εισόδου της μαρίνας, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η εξυπηρέτηση μεγάλων σκαφών (mega-yacht), καθώς και επαρκής αριθμός θέσεων ελλιμενισμού. Στα πλαίσια αυτά, η εναλλακτική δυνατότητα 1 προβλέπει την ανακατασκευή με μετατόπιση προς τη θάλασσα των δυτικών παραλιακών κρηπιδωμάτων, καθώς και την ανακατασκευή και επέκταση του προσήνεμου μώλου με νέα διάταξη, με ταυτόχρονη καθαίρεση τμήματος των υφιστάμενων λιμενικών έργων. Περαιτέρω, στην εναλλακτική δυνατότητα 1 προβλέπεται ο ελλιμενισμός κυρίως σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους, έτσι σε συνδυασμό με την περιγραφείσα ανωτέρω βελτιστοποιημένη διάταξη των λιμενικών έργων, η μαρίνα θα είναι σε θέση να ανταποκριθεί καλύτερα στις ανάγκες της αγοράς για θέσεις ελλιμενισμού όλο και μεγαλύτερου μεγέθους σκαφών.

Ε.2.3. Εναλλακτική δυνατότητα 2

Η εναλλακτική δυνατότητα 2 εξετάζει αφ' ενός την αναβάθμιση των υποδομών της θαλάσσιας ζώνης με κύριο χαρακτηριστικό τη διεύρυνση της λιμενολεκάνης και της θαλάσσιας εισόδου της μαρίνας και αφ' ετέρου την εντατική ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.

Συγκεκριμένα, η εναλλακτική δυνατότητα 2 εξετάζει την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τη διάκριση των ακόλουθων τριών τομέων χρήσεων και λειτουργιών (βλ. Σχήμα Ε 3):

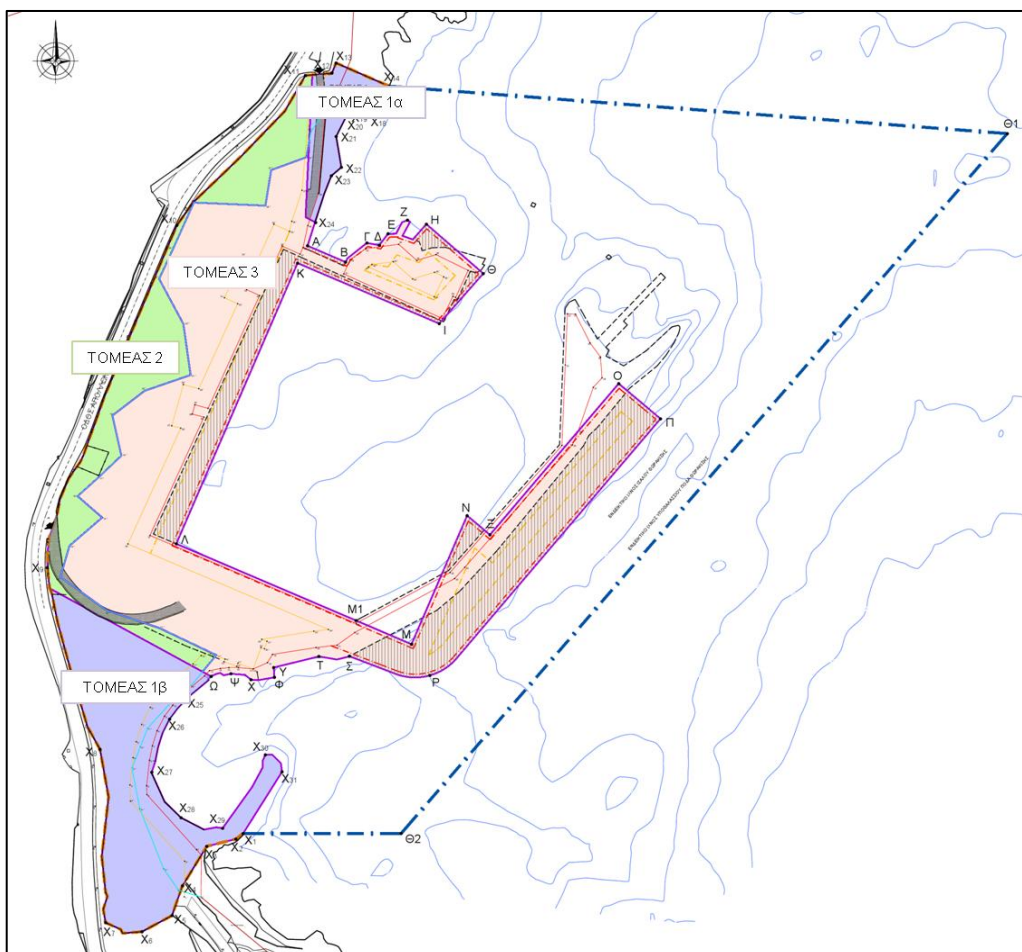
- Τομέας 1: Ο τομέας αυτός αφορά σε περιοχή προστασίας και αποκατάστασης του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο από 01.03.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004). Ο τομέας περιλαμβάνει τους υποτομείς 1α και 1β.
- Τομέας 2: Ο τομέας αυτός αφορά σε περιοχή (αστικού) πρασίνου, όπου προβλέπεται η διατήρηση της υφιστάμενης φυσικής βλάστησης από πεύκα.
- Τομέας 3: Ο τομέας αυτός θα αναπτυχθεί με χρήσεις αφ' ενός τουρισμού – αναψυχής που σχετίζονται με τη λειτουργία της μαρίνας και την εξυπηρέτηση του κοινού και αφ' ετέρου κατοικίας. Ειδικότερα, για τον τομέα αυτό η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει την ανάπτυξη της με τα ακόλουθα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά:
 - Επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων:
 1. διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας [όπως κτίρια διοίκησης, πύργο ελέγχου, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, super market, χώρους υγιεινής, γραφεία, καταστήματα (εστίασης, εμπορικής χρήσης), αποθηκευτικούς χώρους, χώρους στάθμευσης κλπ.],
 2. χρήσεις εξυπηρέτησης και αναψυχής κοινού (όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, χώρους πρασίνου, υπαίθριους χώρους περιπάτου – αναψυχής, χώρους στάθμευσης κλπ.), και
 3. κατοικίας
 - Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση: 10.000 τ.μ.
 - Μέγιστο ποσοστό κάλυψης επί συνολικής επιφάνειας Τομέα 3: 40%
 - Συντελεστής δόμησης επί του συνόλου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας: 0,19

Επισημαίνεται ότι στην εναλλακτική δυνατότητα 2, με την προτεινόμενη ανάπτυξη της χρήσης κατοικίας στον Τομέα 3, διπλασιάζεται το μέγιστο ποσοστό κάλυψης επί της συνολικής επιφάνειας του Τομέα 3, με συνέπεια να περιορίζονται σημαντικά οι χώροι πρασίνου καθώς και οι ελεύθεροι χώροι αναψυχής και περιπάτου.

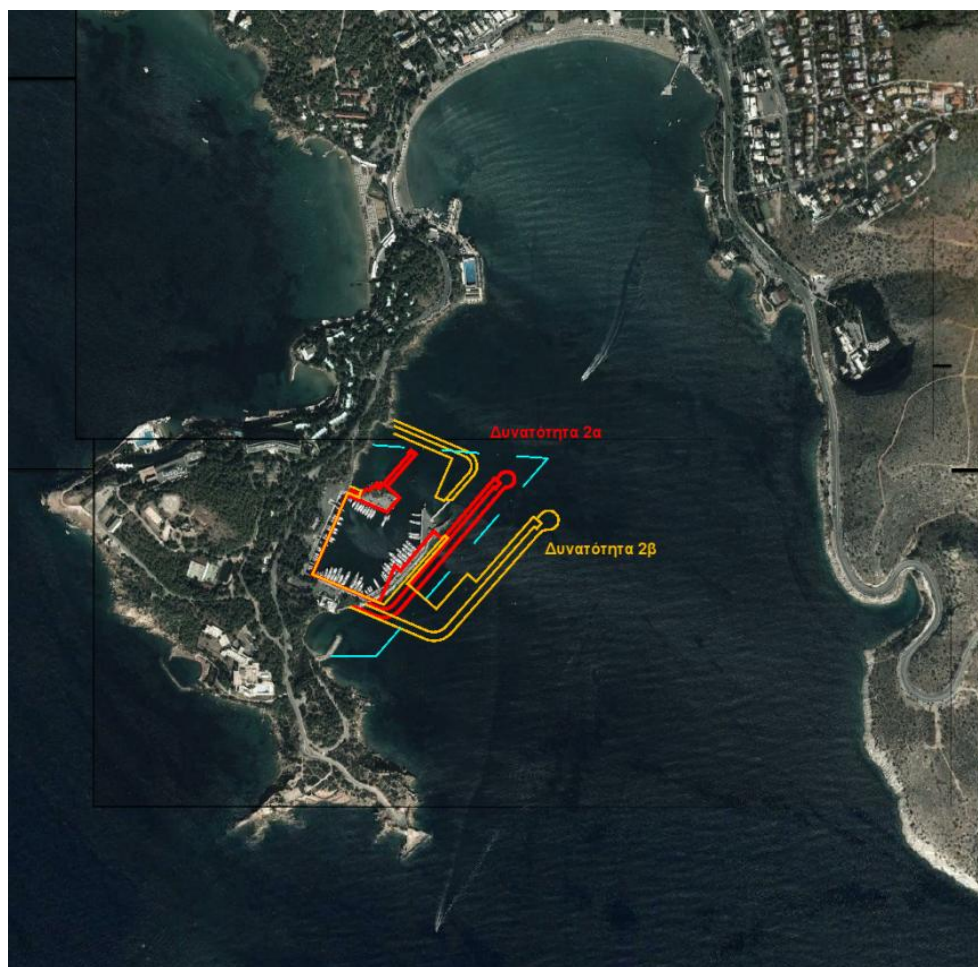
Όσον αφορά στη θαλάσσια ζώνη, η εναλλακτική δυνατότητα 2 προβλέπει, όπως και στην εναλλακτική δυνατότητα 1, την αναβάθμιση των υποδομών της θαλάσσιας ζώνης με κύριο χαρακτηριστικό τη διεύρυνση της λιμενολεκάνης και της θαλάσσιας εισόδου της μαρίνας, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η εξυπηρέτηση μεγάλων σκαφών (mega-yacht), καθώς και επαρκής αριθμός θέσεων ελλιμενισμού. Στα πλαίσια αυτά, η εναλλακτική δυνατότητα 2 όπως και η εναλλακτική δυνατότητα 1 προβλέπει την ανακατασκευή με μετατόπιση προς τη θάλασσα των δυτικών παραλιακών κρηπιδωμάτων, καθώς και την ανακατασκευή και επέκταση του

προσήνεμου μώλου με νέα διάταξη, με ταυτόχρονη καθαίρεση τμήματος των υφιστάμενων λιμενικών έργων.

Επιπροσθέτως, στα πλαίσια της εναλλακτικής δυνατότητας 2 εξετάσθηκε και η διεύρυνση της λιμενολεκάνης της μαρίνας προς τα βόρεια και τα ανατολικά, με στόχο την ουσιαστική αύξηση του διαθέσιμου χώρου ελλιμενισμού (βλ. Δυνατότητα 2β στο Σχήμα Ε 4). Μια τέτοια διεύρυνση δεν είναι φυσικά δυνατή εντός του υφιστάμενου ορίου της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας και κατ' επέκταση συνεπάγεται την επέκταση της ανωτέρω θαλάσσιας ζώνης πρωτίστως προς το κέντρο του Όρμου Βουλιαγμένης. Εντούτοις, η δυνατότητα αυτή δεν διερευνήθηκε περαιτέρω καθώς κρίθηκε ιδιαίτερα μεγάλη η κλίμακα της συνεπαγόμενης επέμβασης για τα δεδομένα της υπό μελέτη περιοχής.



Σχήμα Ε 3: Χωροταξική οργάνωση Μαρίνας Βουλιαγμένης για τις εναλλακτικές δυνατότητες 1 και 2



Σχήμα Ε 4: Εξετασθείσα διεύρυνση λιμενολεκάνης και θαλάσσιας ζώνης Μαρinas Βουλιαγμένης (δυνατότητα 2β) στα πλαίσια διερεύνησης της εναλλακτικής δυνατότητας 2. Η δυνατότητα 2α αφορά στη μορφή της λιμενολεκάνης που τελικώς εξετάσθηκε περαιτέρω στα πλαίσια της παρούσας, ενώ η δυνατότητα 2β δεν εξετάσθηκε περαιτέρω.

Στον Πίνακα Ε-1 που ακολουθεί γίνεται συγκριτική παρουσίαση των εναλλακτικών δυνατοτήτων 1 και 2, καθώς και της μηδενικής λύσης. Από τα στοιχεία του πίνακα αυτού είναι προφανές ότι η εναλλακτική δυνατότητα 2 αφορά σε μεγαλύτερης κλίμακας χερσαία ανάπτυξη από ότι η δυνατότητα 1. Επίσης, η δυνατότητα 2 αφορά και σε χρήσεις 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. Και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες 1 και 2 αφορούν σε μεγαλύτερης κλίμακας χερσαία ανάπτυξη από ότι η μηδενική, καθώς και στην εξυπηρέτηση κυρίως μεγάλων σκαφών σε αντίθεση με την μηδενική όπου εξυπηρετούνται και μικρά σκάφη.

Πίνακας Ε- 1: Συγκριτική παρουσίαση εναλλακτικών δυνατοτήτων ανάπτυξης Μαρίνας Βουλιαγμένης, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης.

	Μηδενική λύση	Εναλλακτική δυνατότητα 1	Εναλλακτική δυνατότητα 2
Τομείς χρήσεων και λειτουργιών χερσαίας ζώνης	<ul style="list-style-type: none"> • Ζώνη 1α του από 01.03.2004 Π.Δ.: προστασία και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας • Ζώνες 6δ και 2δ του από 01.03.2004 Π.Δ.: Μαρίνα Βουλιαγμένης 	<ul style="list-style-type: none"> • Τομέας 1: προστασία και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας • Τομέας 2: (αστικό) πράσινο • Τομέας 3: Τουρισμός - αναψυχή 	<ul style="list-style-type: none"> • Τομέας 1: προστασία και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου, της αττικής χλωρίδας και πανίδας • Τομέας 2: (αστικό) πράσινο • Τομέας 3: Τουρισμός – αναψυχή και κατοικία
Επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων	<ul style="list-style-type: none"> • χερσαίες εγκαταστάσεις υποστήριξης, όπως γραφείο διοίκησης, λιμενικό φυλάκιο, αναψυκτήριο – εστιατόριο, χώροι υγιεινής και υπαίθριοι χώροι στάθμευσης 	<ul style="list-style-type: none"> • Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας • Χρήσεις εξυπηρέτησης και αναψυχής κοινού 	<ul style="list-style-type: none"> • Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας • Χρήσεις εξυπηρέτησης και αναψυχής κοινού • Κατοικία
Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση	1.328,46 τ.μ.	4.800 τ.μ.	10.000 τ.μ.
Μέγιστο ποσοστό κάλυψης επί της επιφάνειας του Τομέα 3	~6%*	25%	40%
Συντελεστής δόμησης επί του συνόλου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας	0,03**	0,09	0,19

Θαλάσσια ζώνη	<ul style="list-style-type: none"> Διατήρηση των λιμενικών έργων και της διάταξης της λιμενολεκάνης ως έχουν σήμερα. Ελλιμενισμός σκαφών αναψυχής μεγέθους από 10m έως 50m μήκος 	<ul style="list-style-type: none"> Βελτιστοποίηση της γεωμετρίας της λιμενολεκάνης και διαπλάτυνση της θαλάσσιας εισόδου της. Ελλιμενισμός κυρίως σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους (mega-yachts) 	<ul style="list-style-type: none"> Βελτιστοποίηση της γεωμετρίας της λιμενολεκάνης και διαπλάτυνση της θαλάσσιας εισόδου της. Ελλιμενισμός κυρίως σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους (mega-yachts)
--------------------------	--	--	--

* Επιδιώκοντας τη συγκρισιμότητα των μεγεθών μεταξύ των εξετασθεισών εναλλακτικών, στην περίπτωση της μηδενικής λύσης, το μέγιστο ποσοστό κάλυψης εκτιμάται επί των ορίων του Τομέα 3 στην υφιστάμενη κατάσταση (χωρίς δηλαδή την μετατόπιση προς τη θάλασσα των δυτικών παραλιακών κρητιδωμάτων και με τον προσήνεμο και υπήνεμο μώλο στην υφιστάμενη κατάσταση).

** Στην περίπτωση της μηδενικής λύσης, ο συντελεστής δόμησης υπολογίζεται επί της σημερινής έκτασης της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.

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 (Φ.Ε.Κ. 128/Α'/2008),
- το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής που θεσμοθετήθηκε με το Ν.4277/2014 (Φ.Ε.Κ.156/Α/01.08.2014),

- 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» (Φ.Ε.Κ. 254 /Δ'/05.03.2004),
- το Γ.Π.Σ. τ. Δήμου (νυν Δ.Ε.) Βουλιαγμένης (Φ.Ε.Κ. 1129/Δ/1997, όπως αυτό διορθώθηκε με το Φ.Ε.Κ. 193/Δ/26.3.1998), και
- το Ν.2160/93 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει (βλ. παράγραφο Β.2).

Επίσης, τα χωροταξικά κριτήρια εξετάζουν και τη συμβατότητα κάθε εναλλακτικής δυνατότητας με τις προβλέψεις για τις γειτνιάζουσες με την Μαρίνα Βουλιαγμένης περιοχές του ΕΣΧΑΔΑ Αστέρα Βουλιαγμένης (βλ. ενότητα Γ.4).

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. ενότητα Ε.3.3).

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 Βουλιαγμένης.

Από τεχνικοοικονομικής άποψης η εναλλακτική δυνατότητα 2 χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερο μεγέθος κόστος υλοποίησης σε σχέση με τη δυνατότητα 1, λόγω της σαφώς μεγαλύτερης κλίμακας της ανάπτυξης (η δόμηση στη δυνατότητα 2 ανέρχεται 10.000 τ.μ. σε αντίθεση με αυτή των 4.800 τ.μ. στη δυνατότητα 1, ενώ και στις δύο δυνατότητες απαιτούνται ίδιας κλίμακας λιμενικά έργα), 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, σε αντίθεση με τη μηδενική λύση που η οικονομική της απόδοση είναι κατά πολύ χαμηλότερη. Εντούτοις, η εναλλακτική δυνατότητα 2 ενδέχεται να έχει πιο υψηλή οικονομική απόδοση λόγω των κατοικιών σε μία υψηλής αξίας τοποθεσία της Αττικής.

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 και του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (Ρ.Σ.Α.). Ειδικά σε ότι αφορά στο νέο Ρ.Σ.Α., η εναλλακτική δυνατότητα 1 ικανοποιεί σε μεγαλύτερο βαθμό από την δυνατότητα 2 τις κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α. για προσέλκυση θαλάσσιου τουρισμού υψηλού επιπέδου και ταυτόχρονα διατήρηση και ανάδειξη του υπάρχοντος φυσικού κεφαλαίου, δεδομένου ότι στο χερσαίο χώρο η δυνατότητα 1 αφορά σε μικρότερης έντασης ανάπτυξη από ότι η δυνατότητα 2. Σε αντίθεση, η μηδενική λύση όχι μόνο δεν υποστηρίζει τους στόχους του ευρύτερου πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού, αλλά αποτελεί και εμπόδιο στην επίτευξή τους, κυρίως με την αδυναμία της, αφενός, να υποστηρίξει δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής οι οποίες θα προσελκύσουν υψηλού επιπέδου επισκέπτες, αφετέρου, να συμβάλει ουσιαστικά στην κάλυψη των αναγκών του θαλάσσιου τουρισμού με πολυτελείς θαλαμηγούς, με συνέπεια την υποβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της Αττικής και κατ' επέκταση της χώρας.

Όσον αφορά στη συμβατότητα των εναλλακτικών δυνατοτήτων με το από 1.3.2004 Π.Δ., και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες ικανοποιούν τους γενικούς στόχους που θέτει το εν λόγω Π.Δ. περί ανάδειξης και προστασίας του αττικού τοπίου και των ακτών και ανεμπόδιστης πρόσβασης του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο. Ειδικότερα, η προβλεπόμενη και από τις δύο εναλλακτικές δυνατότητες αναβάθμιση της αισθητικής των υποδομών της μαρίνας σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη συντήρηση, ανάδειξη, προστασία του περιβάλλοντος

φυσικού τοπίου θα συμβάλει στην ενίσχυση και αναβάθμιση της αισθητικής του τοπίου της ευρύτερης περιοχής. Σε αντίθεση, η μηδενική λύση όχι μόνο δεν συμβάλει στην αναβάθμιση του παράκτιου τοπίου και χώρου γενικότερα, αλλά επιπροσθέτως σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν (βλ. παράγραφο Ε.2.1), σταδιακά θα οδηγήσει στην υποβάθμιση του, με αρνητικές συνέπειες για τη συνολική εικόνα του παράκτιου μετώπου της Αττικής.

Αναφορικά με τις προβλέψεις του από 1.3.2004 Π.Δ. ειδικά για την περιοχή της Μαρίνας Βουλιαγμένης (βλ. παράγραφο Ε.1), οι σχεδιαστικές επιλογές και των δύο εναλλακτικών δυνατοτήτων αποσκοπούν στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της μαρίνας έτσι ώστε αυτή να ανταποκρίνεται στις τάσεις της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού με πολυτελείς θαλαμηγούς και στη ζήτηση αυτής στην περιοχή της Αττικής, στόχος που δεν δύναται να ικανοποιηθεί με εφαρμογή των όρων και περιορισμών δόμησης του από 1.3.2004 Π.Δ. Κατά τούτο, η βιώσιμη ανάπτυξη της Μαρίνας, είτε μέσω της Εναλλακτικής 1 είτε μέσω της Εναλλακτικής 2, δεν μπορεί να επιτευχθεί με την αποκλειστική εφαρμογή των όρων και περιορισμών δόμησης του από 1.3.2004 Π.Δ. Βέβαια, στην περίπτωση της εναλλακτικής δυνατότητας 2, η προβλεπόμενη δόμηση είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από αυτή της εναλλακτικής δυνατότητας 1 και από την προβλεπόμενη στο από 1.3.2004 Π.Δ. Επίσης, στη δυνατότητα 2 η προβλεπόμενη χρήση κατοικίας δεν συνάδει με τις προβλέψεις του από 1.3.2004 Π.Δ., ενώ θα προκληθεί και αυξημένη μείωση των χώρων πρασίνου, γεγονός που αποκλίνει από τις κατευθύνσεις του από 1.3.2004 Π.Δ. Άλλωστε, σημειώνεται ότι ακόμη και στην περίπτωση της μηδενικής λύσης, με τη διατήρηση δηλαδή της υφιστάμενης κατάστασης, η συνολική δόμηση ήδη υπερβαίνει την προβλεπόμενη από το από 1.3.2004 Π.Δ. δόμηση. Από τα ανωτέρω είναι προφανές ότι η προτεινόμενη ανάπτυξη είτε μέσω της Εναλλακτικής 1 είτε μέσω της Εναλλακτικής 2, παρά τις ανωτέρω αναγκαίες αποκλίσεις από το από 1.3.2004 Π.Δ. δεν επηρεάσει το χαρακτήρα του παράκτιου μετώπου της Αττικής, αντίθετα θα συμβάλει τοπικά στην αισθητική αναβάθμιση και ανάδειξή του.

Επιπλέον, η Εναλλακτική 1 υπερτερεί της Εναλλακτικής 2 και ως προς τη συμβατότητά τους με το από 1.3.2004 Π.Δ. Στην περίπτωση της εναλλακτικής δυνατότητας 1, η προβλεπόμενη δόμηση είναι κατά πολύ μικρότερη από αυτή της εναλλακτικής δυνατότητας 2. Επίσης, στην εναλλακτική δυνατότητα 1 δεν προβλέπεται η χρήση κατοικίας, η οποία δεν συνάδει με τις προβλέψεις του από 1.3.2004 Π.Δ. Τέλος, στην εναλλακτική 1 προβλέπονται και αυξημένοι χώροι πρασίνου σε σχέση με την εναλλακτική 2, γεγονός που συμβαδίζει με τις κατευθύνσεις του από 1.3.2004 Π.Δ.

Η εναλλακτική δυνατότητα 1 είναι σε απόλυτη ισορροπία με τις προβλέψεις για την περιοχή του ΕΣΧΑΔΑ Αστέρα Βουλιαγμένης (βλ. ενότητα Γ.4) και τη σχεδιαζόμενη σε αυτό ανάπτυξη, καθώς αφορούν σε διαφορετικές μεν αλλά συμβατές τουριστικές δραστηριότητες. Η

Δυνατότητα 1 προβλέπει μία ανάπτυξη που αφορά στην άρτια και υψηλού επιπέδου εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με πολυτελείς θαλαμηγούς, δραστηριότητα απολύτως συμβατή με την τουριστική ανάπτυξη υψηλού επιπέδου του Αστέρα Βουλιαγμένης που προσφέρει στην περιοχή συνολικά έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα. Αντίθετα, η εναλλακτική δυνατότητα 2, επιπροσθέτως της εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, προσβλέπει και στην οικιστική ανάπτυξη (αυξάνοντας σημαντικά και τη δόμηση), δραστηριότητα ανταγωνιστική προς τις προβλέψεις και τη σχεδιαζόμενη ανάπτυξη του Αστέρα Βουλιαγμένης. Ομοίως, η εναλλακτική δυνατότητα 2 έρχεται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του Γ.Π.Σ. Βουλιαγμένης για την ευρύτερη περιοχή της χερσονήσου του Λαιμού (βλ. παράγραφο ΣΤ.2.1), ακριβώς λόγω της οικιστικής δραστηριότητας. Αντίθετα, η δυνατότητα 1 περιορίζεται αποκλειστικά σε δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής. Η μηδενική λύση, εκτιμάται ότι έρχεται σε αντίθεση με τον χαρακτήρα που επιχειρεί να προσδώσει στην περιοχή η σχεδιαζόμενη ανάπτυξη του Αστέρα Βουλιαγμένης, ενώ είναι αναντίστοιχη του υψηλού επιπέδου της ευρύτερης περιοχής της Βουλιαγμένης.

Τέλος, οι εναλλακτικές δυνατότητες 1 και 2 ικανοποιούν τις προβλέψεις του Ν.2160/93 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Αντίθετα, η μηδενική λύση παρουσιάζει ελλείψεις ως προς τις αναγκαίες υποδομές μίας σύγχρονης μαρίνας, αποκλίνοντας από τις συνήθεις απαιτήσεις που οφείλουν να ικανοποιούνται κατά τη χωροθέτηση μαρινών στα πλαίσια της ανωτέρω νομοθεσίας.

Από περιβαλλοντική άποψη, όπως φαίνεται και από την ανάλυση που ακολουθεί (βλ. παράγραφο Ε.3.3), η εναλλακτική δυνατότητα 1 είναι σαφώς 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.3.3), η μηδενική λύση χαρακτηρίζεται από χαμηλή περιβαλλοντική επίδοση, γεγονός που σχετίζεται με την ανεπάρκεια της υφιστάμενης κατάστασης της Μαρίνας Βουλιαγμένης (σχεδιασμός που ανταποκρίνεται στα δεδομένα μίας άλλης εποχής, παλαιότητα υποδομών), καθώς και την αναδεικνυόμενη αναντιστοιχία της με το χαρακτήρα μίας μητροπολιτικής Ριβιέρας όπως η Αθηναϊκή.

Συμπερασματικά, και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες αποτελούν ρεαλιστικά πραγματοποιήσιμες προτάσεις ανάπτυξης της Μαρίνας Βουλιαγμένης με σημαντική αναπτυξιακή διάσταση και υψηλή περιβαλλοντική επίδοση. Αντίθετα, η μηδενική λύση προκαλεί υποβάθμιση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της Μαρίνας Βουλιαγμένης και καθιστά μειονεκτική την λειτουργία της εν λόγω λιμενικής υποδομής με ποικίλες και σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις για το φυσικό και κυρίως το ανθρωπογενές 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-2 παρουσιάζεται η βαθμολογία κάθε εναλλακτικής δυνατότητας για κάθε περιβαλλοντικό κριτήριο.

Πίνακας Ε- 2: Περιβαλλοντική αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων ανάπτυξης Μαρίνας Βουλιαγμένης, 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	0	+1	+1
	Συμβολή στη διαμόρφωση συνθηκών για την ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιβάλλουσα του έργου περιοχή	-1	+1	+1
	Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας	0	+2	+2
	Αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος	-2	+2	+2
	Αποφυγή οχλήσεων στην οδική κυκλοφορία & βελτίωση κυκλοφοριακών συνθηκών	-1	+2	+1
	Θετική επίδραση στην πληθυσμιακή μεταβολή και σύνθεση	0	0	+1
	Συμβολή στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής	0	0	0
	Παροχή νέων (ενίσχυση υφιστάμενων) δυνατοτήτων αναψυχής	-1	+2	+1
Χρήσεις γης	Συμβατότητα με τις υφιστάμενες και σχεδιαζόμενες χρήσεις γης στην περιβάλλουσα του έργου περιοχή (Αστέρας Βουλιαγμένης, Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης)	-1	+2	0
	«Αναβάθμιση» χρήσεων γης στην ευρύτερη περιοχή της μαρίνας	-1	+1	+1
	Αύξηση της αξίας γης/ακινήτων στην ευρύτερη περιοχή της μαρίνας	0	+1	+2

Υγεία	Μείωση του κίνδυνου ατυχημάτων από την οδική κυκλοφορία και τη ναυσιπλοΐα	-2	+1	+1
	Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων	-2	+2	+2
	Συμβολή στην καλή ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων	-1	+1	+1
Τεχνικές υποδομές	Παροχή σύγχρονων λιμενικών και χερσαίων υποδομών στο τομέα του θαλάσσιου τουρισμού στο μέτωπο της πρωτεύουσας (ελλιμενισμός mega-yacht, ανεφοδιασμός σκαφών)	-2	+2	+2
	Αναβάθμιση των υφιστάμενων λιμενικών και χερσαίων υποδομών και των παρεχόμενων σε αυτές υπηρεσιών	-1	+2	+2
	Δημιουργία χώρων περιπάτου	-2	+2	+1
	Περιορισμό της επιβάρυνσης των υφιστάμενων οδικών αξόνων	-1	+1	+1
	Περιορισμό της επιβάρυνσης και της ανάγκης πρόκλησης αλλαγών στα δίκτυα κοινής ωφέλειας	0	0	-1
Ακουστικό περιβάλλον	Διατήρηση χαμηλών επιπέδων θορύβου	0	0	0
Ατμοσφαιρικό περιβάλλον	Περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης	0	0	0
Κλιματικοί παράγοντες	Περιορισμό των εκπομπών αερίων ρύπων	-1	+1	0
	Προώθηση εφαρμογής μεθόδων και υποδομών που απαιτούν μειωμένη κατανάλωση χρήσης ρεύματος	-2	+1	+1
	Προώθηση της χρήσης εναλλακτικών μορφών ενέργειας	-2	+1	+1

Έδαφος – Γεωλογία	Αποφυγή πρόκλησης επιπτώσεων στη δίαιτα των παρακείμενων ακτών	0	0	0
	Προστασία του εδάφους από εκπλύσεις επιβαρυμένες με ρύπους	-1	+2	+2
Υδατικοί πόροι	Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πηγές ρύπανσης (εκπλύσεις χερσαίας ζώνης, λύματα κτιριακών υποδομών, κατάλοιπα σκαφών κλπ.)	-1	+2	+2
	Πρωώθηση εφαρμογής μεθόδων και υποδομών που απαιτούν μειωμένη κατανάλωση χρήσης νερού	-1	+1	+1
	Ορθή διαχείριση των παραγόμενων λυμάτων και υγρών αποβλήτων	-1	+2	+2
Οικότοποι & Χλωρίδα – Πανίδα	Προστασία της βιοποικιλότητας, των ειδών και των πληθυσμών της αττικής χλωρίδας και πανίδας	0	+2	+1
	Διατήρηση/συντήρηση των εκτάσεων πρασίνου (πεύκης) της χερσαίας ζώνης της μαρίνας	+2	+2	+2
	Διατήρηση/συντήρηση των υφιστάμενων και δημιουργία νέων χώρων πρασίνου	+1	+2	+1
	Περιορισμός της κατάληψης θαλασσίου πυθμένα όπου απαντάται ο οικότοπος προτεραιότητας «εκτάσεις θαλάσσιου βυθού με βλάστηση (Ποσειδωνίες)»	0	-1	-1
	Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των θαλάσσιων οικοσυστημάτων (και κυρίως των λιβαδιών Ποσειδωνίας) της ευρύτερης περιοχής από την ναυσιπλοΐα αναψυχής	0	+1	+1

	Αύξηση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας του κοινού	-1	+1	+1
Τοπίο	Αναβάθμιση – αποκατάσταση της αισθητικής του τοπίου	-1	+2	+1
	Αποκατάσταση του φυσικού παράκτιου τοπίου της Αττικής	0	+2	+2
	Διατήρηση του φυσικού αναγλύφου	+2	+2	+1
Προστατευόμενες περιοχές	Συμβολή στην προστασία και ανάδειξη προστατευόμενων περιοχών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το Ν. 1650/86 (Φ.Ε.Κ. 160/Α'/86) όπως ισχύει και το Ν. 3937/2011 (Φ.Ε.Κ. 60/Α'/11)	0	0	0
Πολιτιστική κληρονομιά	Προστασία και ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών και σύγχρονων μνημείων, παραδοσιακών οικισμών	0	0	0
	Αποφυγή επεμβάσεων σε περιοχές του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου στην περιοχή της Βουλιαγμένης (Φ.Ε.Κ. 350/ΑΑΠ/04.10.2013)	0	+1	+1
	ΣΥΝΟΛΟ:	-24	49	40

Όπως φαίνεται και στον Πίνακα Ε-2, 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 ανεπάρκειας της υφιστάμενης κατάστασης της Μαρίνας Βουλιαγμένης (που οφείλεται στον σχεδιασμό που ανταποκρίνεται στα δεδομένα μίας άλλης εποχής, καθώς και στην παλαιότητα των υποδομών), καθώς και αναντιστοιχίας της με το χαρακτήρα μίας μητροπολιτικής Ριβιέρας όπως η Αθηναϊκή.

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-2:

- Οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες χαρακτηρίζονται από υψηλή βαθμολογία σε ότι αφορά στη σημαντική θετική συνδρομή τους στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, στις τεχνικές υποδομές, στους υδατικούς πόρους, τους οικοτόπους και το τοπίο. 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 την ουσιαστική αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος της Βουλιαγμένης και της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας γενικότερα, μέσω της δημιουργίας μίας σύγχρονης και υψηλού επιπέδου υποδομής για τον ελλιμενισμό μεγάλων σκαφών αναψυχής. Συγχρόνως, η μαρίνα θα αποτελέσει έναν υψηλής αισθητικής πόλο αναψυχής με θετικές επιπτώσεις για την ποιότητα ζωής και τις δυνατότητες ψυχαγωγίας των κατοίκων της περιοχής αλλά και της Αθήνας γενικότερα. Επίσης, και οι δύο δυνατότητες θα συμβάλουν στην αύξηση των ευκαιριών απασχόλησης, συμβάλλοντας έτσι και στην υποστήριξη της οικονομίας 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 πλέον γνωστές και δημοφιλείς (στον χώρο των mega-yacht) μαρίνες της Αθήνας. Επιπροσθέτως, και οι δύο δυνατότητες προβλέπουν τη δημιουργία παραθαλάσσιου χώρου περιπάτου εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας (μία υποδομή που στερείται γενικά η περιοχή), ενώ θα

υπάρξει συμβολή και στην βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στην περιοχή της μαρίνας (με την καλύτερη διαμόρφωση των εισόδων και τη διαμόρφωση ικανού αριθμού θέσεων στάθμευσης).

- Οι εξετασθείσες δυνατότητες ανάπτυξης της Μαρίνας Βουλιαγμένης 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, αλλά σε ένα βαθμό και η μηδενική λύση, και στον τομέα των οικοτόπων και της χλωρίδας και πανίδας, καθώς προβλέπουν τη διατήρηση των εκτάσεων πεύκης (Τομέας 2 κάθε δυνατότητας) και των εκτάσεων φυσικού πρασίνου τυπικού των ακτών της Αττικής (Τομείς 1α και 1β κάθε δυνατότητας) και ταυτόχρονα επιδιώκουν την προστασία της βιοποικιλότητας της περιοχής και των ειδών της αττικής χλωρίδας και πανίδας. Επίσης, και οι δύο δυνατότητες προβλέπουν τη δημιουργία νέων χώρων πρασίνου εντός του Τομέα 3. 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 ελεύθερους χώρους (και κατ' επέκταση και μεγαλύτερης έκτασης χώρους πρασίνου). 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.

Η θετική συμβολή στην προστασία των υδατικών πόρων και του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα έχει ευεργετική επίπτωση και στην προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων (όπως ο οικοτόπος προτεραιότητας «εκτάσεις θαλασσίου βυθού με βλάστηση (Ποσειδωνίες)»). Προς την κατεύθυνση αυτή συμβάλλει και η αύξηση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας των χρηστών της μαρίνας, η οποία θα ενισχύεται κατά τη λειτουργία της με διάφορες δράσεις. Βέβαια, σε σχέση με τη μηδενική λύση και οι δύο εναλλακτικές δυνατότητες απαιτούν κατάληψη του θαλάσσιου πυθμένα και κατ' επέκταση τοπική καταστροφή μεμονωμένων συστάδων Ποσειδωνίας, με αποτέλεσμα να έχουν σε ένα βαθμό και αρνητική συμβολή στους θαλάσσιους οικοτόπους.

- Σημαντική είναι η θετική συμβολή των δύο εναλλακτικών δυνατοτήτων στο τοπίο, καθώς διατηρούν το φυσικό ανάγλυφο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας περιορίζοντας την ανάπτυξη (Τομέας 3 κάθε δυνατότητας) στην ήδη διαμορφωμένη περιοχή. Επίσης, διατηρούν και αποκαθιστούν το φυσικό παράκτιο τοπίο στο βόρειο και νότιο τμήμα της χερσαίας ζώνης (Τομείς 1α και 1β κάθε δυνατότητας), ενώ αναβαθμίζουν την αισθητική του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος του Τομέα 3 της μαρίνας.
- Όσον αφορά στις υφιστάμενες χρήσεις γης, είναι χαρακτηριστικό ότι η εναλλακτική δυνατότητα 1 έχει υψηλότερη βαθμολογία από τη δυνατότητα 2, καθώς η δεύτερη λόγω της οικιστικής χρήσης θα αποτελέσει μία δραστηριότητα ανταγωνιστική προς τη σχεδιαζόμενη ανάπτυξη του Αστέρα Βουλιαγμένης (όπου προβλέπεται η αναβάθμιση των υφιστάμενων ξενοδοχειακών υποδομών και η δημιουργία μικρού αριθμού πολυτελών κατοικιών), ενώ η προβλεπόμενη ιδιαίτερα αυξημένη δόμηση τη δυνατότητας 2 ωθεί την περιοχή στα όρια της φέρουσας ικανότητάς της κινδυνεύοντας να διαταράξει την ισορροπία των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων (Αστέρας Βουλιαγμένης, Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης – Ν.Ο.Β., Ναυτικός Όμιλος Κατοίκων Βουλιαγμένης – Ν.Ο.Κ.Β., παραλίες, λοιπές δραστηριότητες αναψυχής μικρότερης κλίμακας) και του φυσικού περιβάλλοντος στην ευρύτερη περιοχή του Λαιμού.
- Τέλος, σημειώνεται και η θετική στάση των δύο δυνατοτήτων ως προς την αποφυγή επεμβάσεων σε περιοχές του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου στην περιοχή της Βουλιαγμένης (Φ.Ε.Κ. 350/ΑΑΠ/04.10.2013), δεδομένου ότι η προβλεπόμενη ανάπτυξη του Τομέα 3 ουσιαστικά περιορίζεται σε περιοχή επιχώσεων θαλασσίου πυθμένα, εκμηδενίζοντας έτσι ουσιαστικά την αλληλεπίδραση των μελλοντικών υποδομών του νέου σχεδιασμού με αρχαιολογικά ευρήματα (βλ. ενότητα Γ.5.2).

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

ΣΤ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται και αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος στην ευρύτερη περιοχή αναφοράς του γεωγραφικού πεδίου του γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης, όπου αναμένονται σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την εφαρμογή του. Ειδικότερα, η έκταση της ευρύτερης αυτής περιοχής μελέτης εξαρτάται από τη φύση του εκάστοτε περιβαλλοντικού τομέα και τον τρόπο που αυτός ενδέχεται να επηρεαστεί από την εφαρμογή του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού της μαρίνας. Συνεπώς, όπως προκύπτει και από την ανάλυση που ακολουθεί η ευρύτερη περιοχή μελέτης αφορά πρωτίστως στα όρια της Δημοτικής Ενότητας Βουλιαγμένης, ενώ σε ορισμένους τομείς εκτείνεται στο σύνολο του παράκτιου μετώπου της Αττικής. Ακόμη, σε επιλεγμένους τομείς η επισκόπηση της ευρύτερης περιοχής μελέτης εξετάζει δεδομένα για το σύνολο της Αττικής.

ΣΤ.1. Υποδομές σχετιζόμενες με τον χαρακτήρα της υπό εξέταση ανάπτυξης

ΣΤ.1.1. Υφιστάμενη οργάνωση του παραλιακού μετώπου

Πέριξ της Μαρίνας Βουλιαγμένης, στη Χερσόνησο του Λαιμού Βουλιαγμένης, αναπτύσσονται δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής με ξενοδοχειακές και αθλητικές εγκαταστάσεις να εκτείνονται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου. Στα βόρεια της μαρίνας στη δυτική ακτή της χερσονήσου εκτείνεται η οργανωμένη πλαζ του Αστέρα Βουλιαγμένης «Astir beach», όπου βρίσκεται και ο αρχαιολογικός χώρος του ναού Απόλλωνος Ζωστήρος (βλ. ενότητα ΣΤ 5.8).

Κατά μήκος του παραλιακού μετώπου προς τα ανατολικά, απαντώνται κατοικίες, ξενοδοχειακές μονάδες, καθώς και το παραθαλάσσιο θέρετρο Νηρηίδες. Στα βόρεια της μαρίνας επί του παραλιακού μετώπου απαντώνται οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις και ο λιμενίσκος του Ναυτικού Ομίλου Βουλιαγμένης, οι οποίες περιλαμβάνουν υποδομές για το θαλάσσιο ναυταθλητισμό (κυρίως ιστιοπλοΐα τριγώνου και θαλάσσιο σκι), καθώς και κολυμβητική δεξαμενή. Βορειότερα εκτείνεται η οργανωμένη πλαζ «Ακτή Βουλιαγμένης» πέριξ της οποίας έχουν αναπτυχθεί χώροι εστίασης, στάθμευσης και αθλητικές εγκαταστάσεις.

Στη συνέχεια, κατά μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος, αναπτύσσονται εγκαταστάσεις εστίασης, ακολουθεί η παραλία χειμερινών κολυμβητών και τέλος η Λίμνη Βουλιαγμένης, Τόπος Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους (βλ. ενότητα ΣΤ 5.7) και αναγνωρισμένη ιαματική πηγή.

ΣΤ.1.2. Υφιστάμενες υποδομές εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής

Όπως προαναφέρθηκε (βλ. ενότητα Γ.1.1), στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής λειτουργεί σημαντικός αριθμός μαρινών, γεγονός που συνάδει με την αυξημένη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού. Μεταξύ αυτών, οι μαρίνες Φλοίσβου, Athens Marina (ΣΕΦ) και Βουλιαγμένης αποτελούν τουριστικούς λιμένες mega-yacht, ενώ και οι μαρίνες Ζέας και Αγίου Κοσμά (Ολυμπιακή Μαρίνα 2004) ομοίως εξυπηρετούν κυρίως μεγαλύτερα σκάφη. Οι υπόλοιπες μαρίνες Αλίμου, Γλυφάδας και Olympic Marina στο Λαύριο, καθώς και το καταφύγιο τουριστικών σκαφών στην περιοχή του Λιμένα Ελευσίνας καλύπτουν σε σημαντικό βαθμό τις ανάγκες ελλιμενισμού των μικρότερων σκαφών αναψυχής. Είναι επίσης χαρακτηριστικό ότι την τελευταία δεκαπενταετία, με κύριο βέβαια κινητήριο μοχλό τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας 2004, οι μαρίνες της Αττικής σταδιακά αναβαθμίζονται και εκσυγχρονίζονται έτσι ώστε να είναι σε θέση να παρέχουν τις υψηλού επιπέδου παροχές μίας σύγχρονης μαρίνας. Πλέον χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι μαρίνες Φλοίσβου και Athens Marina, επιπροσθέτως η Μαρίνα Αγίου Κοσμά κατασκευάσθηκε ακριβώς για τις ανάγκες των αγωνισμάτων της ιστιοπλοΐας κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, ενώ σταδιακά αναπτύσσεται σε μαρίνα σύμφωνα με την προβλεπόμενη μετα-ολυμπιακή της χρήση. Ακόμη, έχουν ήδη δρομολογηθεί μέσω της έκδοσης Προεδρικού Διατάγματος σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία, οι διαδικασίες για τη σύγχρονη ανάπτυξη, την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της Μαρίνας Αλίμου. Αντίθετα, οι μαρίνες Βουλιαγμένης και Γλυφάδας παρουσιάζουν ελλείψεις σε υποδομές, ενώ χρήζουν ανάγκης αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού.

ΣΤ.1.3. Δίκτυα μεταφορών

ΣΤ.1.3.1 Σύστημα μεταφορών στην Αττική

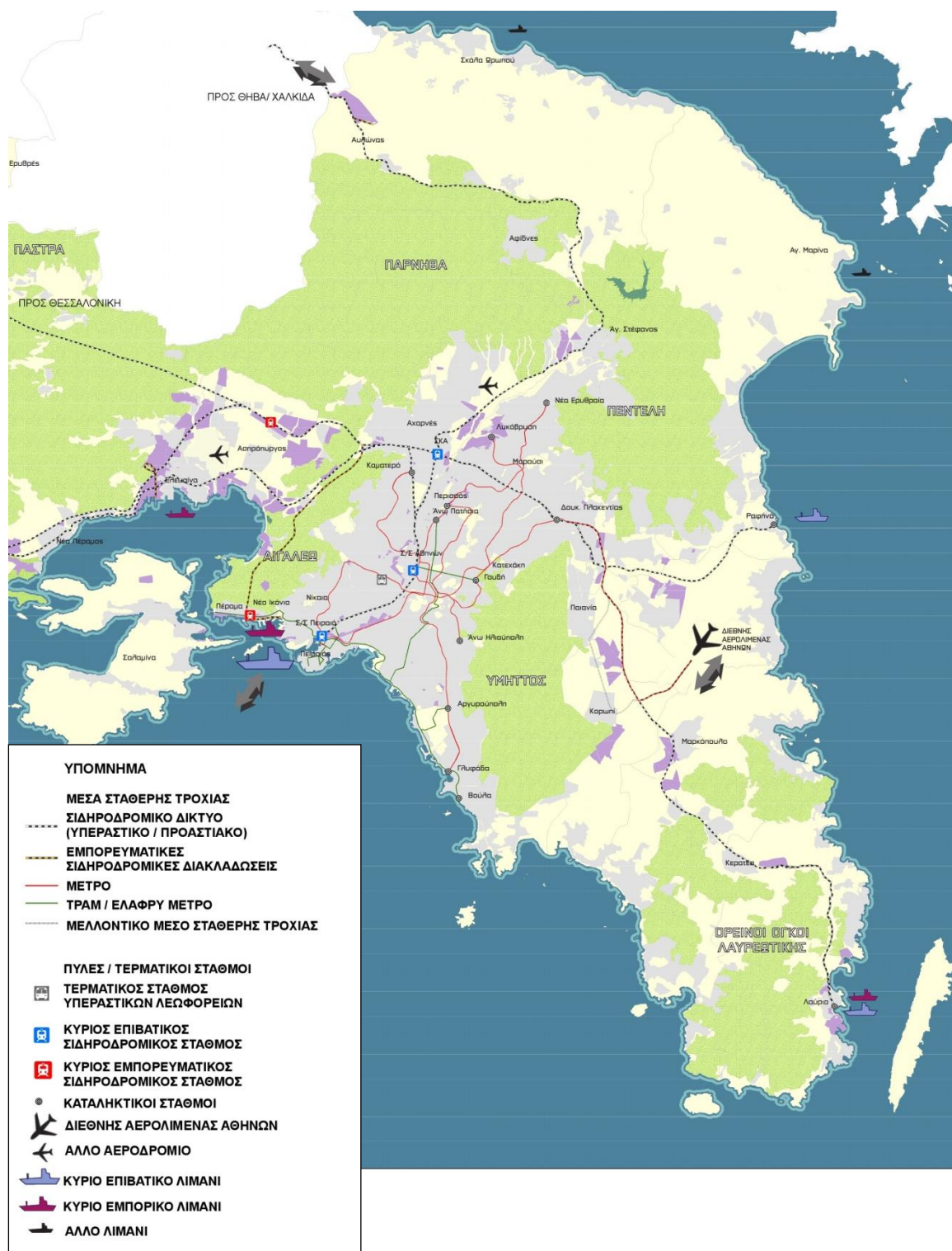
Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου για το Ρ.Σ.Α. Αθήνας/Αττικής 2021 (Ν.4277/2014), η πολιτική των Μεταφορών της Αττικής, έχει σχεδιασθεί στη βάση τριών συμπληρωματικών μεταξύ τους συστημάτων (βλ. Σχήματα ΣΤ 1 και ΣΤ.2):

- 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 (Σ.Κ.Α.).
- β. Δημόσιες Συγκοινωνίες Μητροπολιτικής Εξυπηρέτησης, με κορμό τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς (Μ.Σ.Τ.) 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 / Λιβαδειά, Χαλκίδα, Κόρινθος / Λουτράκι).
 - Δίκτυο Μετρό
 - Δίκτυο Τραμ / Ελαφρού Μετρό (LRT)
- γ. Κύριο Οδικό Δίκτυο Αττικής / Δίκτυο Υποδομής Στάθμευσης.



Σχήμα ΣΤ 1: Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Απόσπασμα Χάρτη Νο8: Οδικό Δίκτυο (Φ.Ε.Κ. 156/Α/2014)



Σχήμα ΣΤ 2: Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, Απόσπασμα Χάρτη Νο7: Μέσα σταθερής τροχιάς (Φ.Ε.Κ. 156/Α/2014)

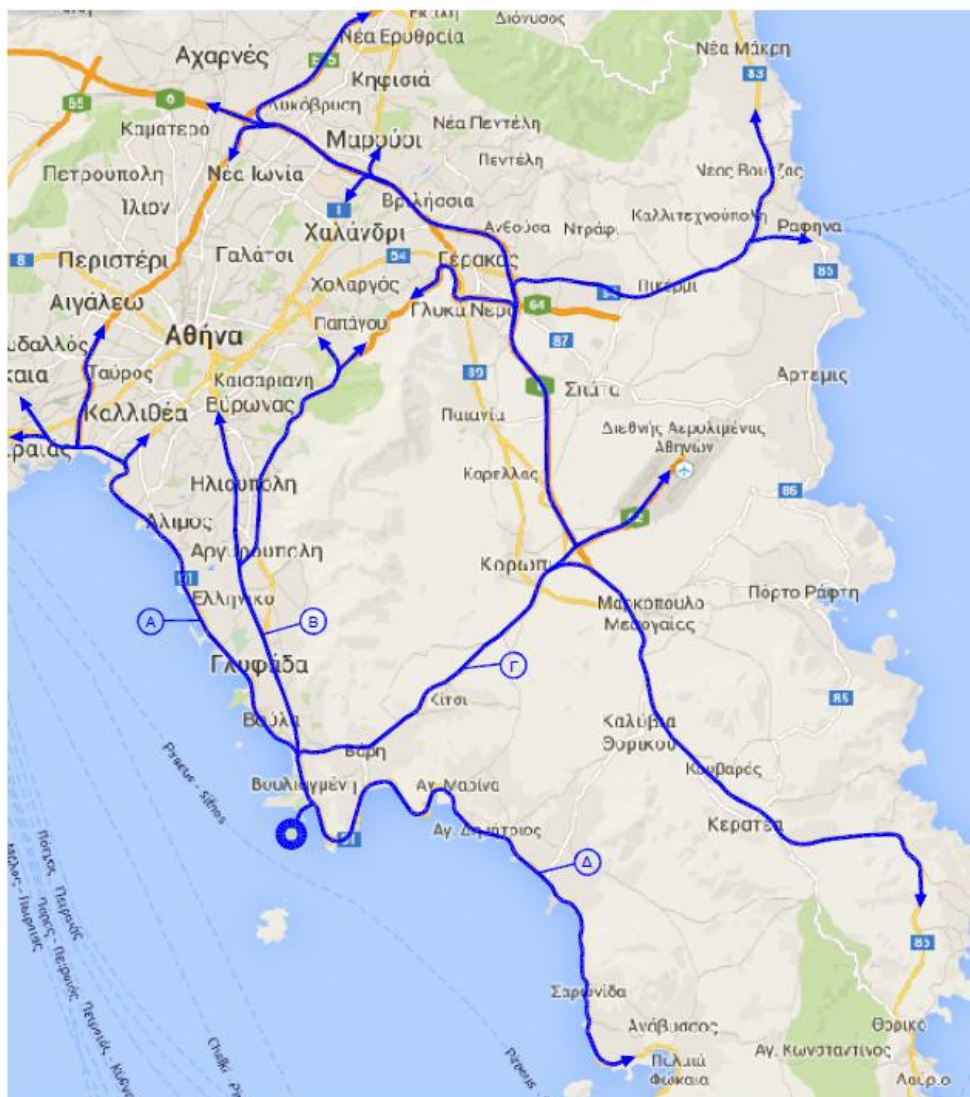
ΣΤ.1.3.2. Συνδέσεις της περιοχής μελέτης με το σύστημα μεταφορών

Σε σχέση με την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, η προσπέλαση στη Μαρίνα Βουλιαγμένης εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο μέσω των ακόλουθων τεσσάρων διαδρόμων¹³ (βλ. Σχήμα ΣΤ 3):

- Διάδρομος Α: η Λεωφόρος Ποσειδώνος, η οποία ακολουθεί το παράκτιο μέτωπο του Λεκανοπέδιου Αθήνας και διασυνδέει τον Πειραιά και τους Δήμους του νοτιοδυτικού Λεκανοπέδιου, κατά κύριο λόγο διαμέσου της Λ. Κηφισού και των οδών Καραολή – Δημητρίου / Δωδεκανήσου.
- Διάδρομος Β: η Λεωφόρος Βουλιαγμένης, η οποία διασυνδέει την κεντρική περιοχή της πόλης με τις ανατολικές συνοικίες / Δήμους του νοτιοανατολικού Λεκανοπέδιου σε συνδυασμό με την Λ. Αλίμου – Κατεχάκη και την Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού.
- Διάδρομος Γ: η Λεωφόρος Βάρης – Κορωπίου, η οποία περιγράφει από τα νότια τον ορεινό όγκο του Υμηττού και διασυνδέει τη Λεκάνη των Μεσογείων και την Λαυρεωτική, το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, τα λιμάνια Ραφήνας και Λαυρίου αλλά και διαμέσου της Αττικής Οδού το βόρειο Λεκανοπέδιο Αθήνας και το διαμέρισμα της βόρειοανατολικής Αττικής / Ωρωπείας.
- Διάδρομος Δ: η Λεωφόρος Σουνίου, η οποία διασυνδέει τη παράκτια ζώνη της ανατολικής πλευράς του Σαρωνικού κόλπου (οικισμοί Βουλιαγμένης, Βάρκιζας, Αγίας Μαρίνας, Λαγονησίου, Σαρωνίδας, Αναβύσσου, Παλαιάς Φωκαίας κλπ.) με τον τον κόμβο Λ. Ποσειδώνος / Απόλλωνος.

Με την εξαίρεση της παράκτιας ζώνης της ανατολικής πλευράς του Σαρωνικού κόλπου που διασυνδέεται με τον κόμβο Λ. Ποσειδώνος / Απόλλωνος από τα νότια (διάδρομος Δ), όλη η υπόλοιπη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας απολήγει στο συγκεκριμένο τρισκελή κόμβο από τα βόρεια. Λίγο βορειότερα από τον κόμβο με την Απόλλωνος το αστικό αρτηριακό δίκτυο διακλαδίζεται προς τους τρεις διακριτούς οδικούς διαδρόμους (διάδρομοι Α, Β και Γ), διαμέσου των οποίων εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο η προσπέλαση στην υπό εξέταση περιοχή.

¹³ ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ Ε.Π.Ε. (2017). Κυκλοφοριακή Θεώρηση Μαρίνας Βουλιαγμένης. (βλ. Παράρτημα Ια)



Σχήμα ΣΤ 3: Κύριοι κυκλοφοριακοί διάδρομοι πρόσβασης (Πηγή: ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ Ε.Π.Ε. (2017). Κυκλοφοριακή Θεώρηση Μαρinas Βουλιαγμένης, βλ. Παράρτημα Ια)

Συμπερασματικά, η περιοχή του Λαιμού Βουλιαγμένης εξυπηρετείται ικανοποιητικά από το σύστημα οδικών αρτηριών και συλλεκτήριων δρόμων, προκειμένου για την πρόσβαση με ιδιωτικά μεταφορικά μέσα, που αποτελεί και τον πλέον συνήθη τρόπο πρόσβασης στη μαρίνα. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο σε σχέση με τα δημόσια μεταφορικά μέσα, όπου η εξυπηρέτηση στο επίπεδο της Π.Ε. Βουλιαγμένης μπορεί να χαρακτηριστεί μέτρια έως πενιχρή.

Πιο συγκεκριμένα στην ευρύτερη περιοχή μελέτης διέρχονται τρεις λεωφορειακές γραμμές, εκ των οποίων οι δύο (Γραμμή 115 Γλυφάδα – Βουλιαγμένη – Κίτσι και Γραμμή 122 Στ. Ελληνικό – Σαρωνίδα) διατρέχουν την Λ. Ποσειδώνος σε απόσταση 1.200 μέτρων από την κεντρική πύλη της μαρίνας και μια (Γραμμή 117 Γλυφάδα – Βουλιαγμένη – Βάρη) ακολουθεί

την διαδρομή Καβουρίου – Λητούς – Απόλλωνος, διερχόμενη σε απόσταση 800 μέτρων από την κεντρική πύλη.

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του συγκροτήματος και της μαρίνας, σύμφωνα με τα παραπάνω, στηρίζεται στην διαδικασία ανταπόκρισης και μετεπιβίβασης είτε με άλλες λεωφορειακές γραμμές είτε με τις γραμμές Τραμ «Ν. Φάληρο – Βούλα» και «Σύνταγμα – Βούλα» (διαμέσου του σταθμού ανταπόκρισης της Γλυφάδας – γραμμές 115 και 117), είτε τέλος με την γραμμή 3 του Μετρό (διαμέσου του σταθμού του Ελληνικού – γραμμή 122).

Πέραν αυτών η συγκοινωνιακή διασύνδεση της περιοχής του Λαιμού Βουλιαγμένης εξυπηρετείται με μετεπιβίβαση μεταξύ κάποιας από τις παραπάνω τρεις λεωφορειακές γραμμές και της λεωφορειακής γραμμής express X96, που έχει αφετηρία τον Πειραιά και τέρμα στο αεροδρόμιο. Αυτή η λεωφορειακή γραμμή λειτουργεί όλο το 24ωρο, με συχνότητες που κυμαίνονται από ένα έως τρία δρομολόγια την ώρα ανά κατεύθυνση. Το σημείο ανταπόκρισης με την γραμμή express Πειραιάς-Αεροδρόμιο είναι στην περιοχή του ισόπεδου σηματοδοτούμενου κόμβου της Λ. Ποσειδώνος με την Λ. Βάρης-Βάρκιζας.

ΣΤ.1.4. Διαχείριση αποβλήτων

Ο αρχικός Περιφερειακός Σχεδιασμός Διαχείρισης Αποβλήτων (ΠΕ.Σ.Δ.Α) της Περιφέρειας Αττικής είχε εκπονηθεί το 2001, ενώ η πρώτη αναθεώρησή του έλαβε χώρα το 2006 και εγκρίθηκε με την υπ' αριθ. πρωτ. 319/Φ.περ.Σ-Α/06/22.2.2006 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Αττικής. Με την υπ' αριθμ. 414/2016 Απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής εγκρίθηκε η 2^η αναθεώρηση του ΠΕ.Σ.Δ.Α. Αττικής. Το ΠΕ.Σ.Δ.Α. αποτελεί την εξειδίκευση στο χώρο της Αττικής των γενικών κατευθύνσεων που περιλαμβάνονται στον Εθνικό Σχεδιασμό Διαχείρισης Αποβλήτων (Ε.Σ.Δ.Α.) και την τροποποίηση αυτού και του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Πρόληψης Δημιουργίας Αποβλήτων, όπως αυτά κυρώθηκαν με την υπ' αριθμ. 51373/4684/25.11.2015 Κοινή Απόφαση Υπουργών Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κατ' εφαρμογή του άρθρου 31 του Ν. 4342/2015.

Σύμφωνα με το αρχικά αναθεωρημένο ΠΕ.Σ.Δ.Α. Αττικής, η Περιφέρεια χωρίζεται σε 2 διαχειριστικές ενότητες: η 1η Διαχειριστική Ενότητα αποτελείται από το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής, πλην Κυθήρων και Αντικυθήρων, και η 2η Διαχειριστική Ενότητα αποτελείται από τα νησιά Κύθηρα και Αντικύθηρα. Αναφορικά με τις υποδομές για την τελική διάθεση των μη αξιοποιούμενων Αστικών Στερεών Αποβλήτων (Α.Σ.Α.) και των υπολειμμάτων της επεξεργασίας τους, προβλεπόταν η λειτουργία 5 Χ.Υ.Τ.Α.: Δυτικής Αττικής, ΒΑ Αττικής, ΝΑ Αττικής, Ν. Κηθύρων και Ν. Αντικυθήρων. Από τα παραπάνω έργα

τα τρία πρώτα είχαν εξασφαλίσει χρηματοδότηση κατά τη χρονική στιγμή έγκρισης της πρώτης αναθεώρησης του ΠΕ.Σ.Δ.Α.

Η ανάγκη δεύτερης αναθεώρησης του πλαισίου προέκυψε μεταξύ άλλων από την εκπόνηση του νέου Εθνικού Σχεδιασμού Διαχείρισης Αποβλήτων, του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Πρόληψης Δημιουργίας Αποβλήτων, τα προβλήματα και τις καθυστερήσεις που έχουν προκύψει στην υλοποίηση του υφιστάμενου ΠΕ.Σ.Δ.Α., αλλά και αλλαγές που έχουν προκύψει στη στρατηγική και τη στόχευση του σχεδιασμού της διαχείρισης των αποβλήτων στην Περιφέρεια.

Οι γενικοί στόχοι που θέτει το αναθεωρημένο ΠΕ.Σ.Δ.Α. της Περιφέρειας Αττικής, με χρονοδιάγραμμα πενταετίας 2015-2020 (οι προτάσεις έργων και υποδομών μπορεί να ολοκληρώνονται ως τελική υλοποίηση και στα επόμενα έτη) είναι τα εξής:

- «Σταθεροποίηση παραγωγής αποβλήτων στα επίπεδα του 2011 (2014 για τα Α.Σ.Α.) με φθίνουσα τάση.
- Εκπόνηση και εφαρμογή τοπικών σχεδίων αποκεντρωμένης διαχείρισης από όλους τους Δήμους σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Ε.Σ.Δ.Α.
- Δημιουργία Δικτύου Πράσινων Σημείων – ΚΑΕΣΔΙΠ και ολοκλήρωσή τους έως το 2020.
- Ριζικός ανασχεδιασμός του υφιστάμενου σχεδιασμού υποδομών διαχείρισης και Ολοκλήρωση του αναγκαίου δικτύου σε υποδομές διαχείρισης αποβλήτων έως το 2020.
- Μείωση στο ελάχιστο δυνατό της συνολικής ποσότητας ανακτήσιμων αποβλήτων που διατίθενται για υγειονομική ταφή.
- Περαιτέρω αξιοποίηση δευτερογενών υλικών (κομπόστ/ κομπόστ τύπου Α) με εξασφάλιση αυστηρών ποιοτικών προδιαγραφών.
- Ανάκτηση ενέργειας σε συμπληρωματικό ρόλο, όταν έχουν εξαντληθεί τα περιθώρια άλλου είδους ανάκτησης.
- Εξάλειψη της ανεξέλεγκτης διάθεσης αστικών αποβλήτων έως το 2015 και λοιπών αποβλήτων έως το 2018.
- Οριστική διαχείριση των ιστορικά αποθηκευμένων αποβλήτων και αποκατάσταση των χώρων αποθήκευσής του έως το 2016.
- Αποκατάσταση των κυριότερων ρυπασμένων χώρων διάθεσης αποβλήτων έως το 2020.»

Η δεύτερη αναθεώρηση δεν προβλέπει κάποια αλλαγή των διαχειριστικών ενοτήτων, έτσι αυτές παραμένουν δύο στον αριθμό. Τα νέα έργα που προτείνονται είναι:

- Δίκτυο Πράσινων Σημείων – Μεγάλων Κέντρων επαναχρησιμοποίησης (60.000-150.000 κατ./ΠΣ) & μικρών (10-60.000 κατ./ΠΣ) για την ενίσχυση της χωριστής συλλογής από τους πολίτες. Δημιουργία υποδομών χωριστής συλλογής & διαχείρισης των Μικρών Ποσοτήτων Επικινδύνων Αποβλήτων Μ.Π.Ε.Α. Ενδεικτικά, έως το 2020 αναφέρεται ένας συνολικός αριθμός 30- 40 Πράσινων Σημείων που θα λειτουργούν στους Δήμους της Περιφέρειας.
- Συλλογικό Σύστημα Εναλλακτικής Διαχείρισης έντυπου χαρτιού και χαρτιού γραφής.
- Χωριστή συλλογή και διαχείριση βιοαποβλήτων.
- Για τα βιοαποδομήσιμα απόβλητα (Β.Α.Α.): Ο στόχος (ΚΥΑ 29407/2002) είναι το 2020 να διατίθενται στο Χ.Υ.Τ. ως 403.404 τον. Β.Α.Α. επί συνολικής προβλεπόμενης παραγωγής 1.376.846 τον.
- Για τα υπολειμματικά σύμμεκτα απορρίμματα με στόχο του 2020 μηδενικό φορτίο προς διάθεση στο Χ.Υ.Τ. χωρίς επεξεργασία και συγκέντρωση σε δίκτυο συμμείκτων έως το 30% της παραγωγής προβλέπεται:
 - ο Λειτουργική αναβάθμιση & επαύξηση δυναμικότητας του ΕΜΑΚ - Ι Άνω Λιοσίων
 - ο Κατασκευή νέων ΕΜΑΚ συνολικής δυναμικότητας 400.000 tn/y
 - ο Λειτουργική αναβάθμιση του Σ.Μ.Α. Σχιστού για παραλαβή ογκωδών & άλλων ρευμάτων
 - ο Ανασχεδιασμός κεντρικών & τοπικών Σ.Μ.Α. για την υποστήριξη του Δικτύου Πράσινων Σημείων
 - ο Προμήθεια πλωτού σταθμού μεταφόρτωσης για τις ανάγκες των νησιών
- Για το δίκτυο Μεταφόρτωσης:
 - ο Λειτουργική αναβάθμιση του Σ.Μ.Α. Σχιστού για παραλαβή ογκωδών & άλλων ρευμάτων
 - ο Κατασκευή κεντρικών & τοπικών Σ.Μ.Α.
 - ο Προμήθεια πλωτού σταθμού μεταφόρτωσης
- Αποκατάσταση Χ.Α.Δ.Α. με ολοκλήρωση των έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη.
- Νέοι Χώροι Υγειονομικής Ταφής Χ.Υ.Τ.: Ενώ αναμένεται να ολοκληρωθεί η λειτουργία του Χ.Υ.Τ.Α. Φυλής έως το πολύ 2017 θα πρέπει να αναζητηθούν νέοι Χ.Υ.Τ. σε κατάλληλες θέσεις στις Χωρικές Ενότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου με χρήση, αν είναι αναγκαίο και εφικτό, των Ν. 3164/03 και Ν.4280/14 (άρθρο 57). Η αναζήτηση/σχεδιασμός νέων Χ.Υ.Τ. πρέπει να ικανοποιεί τις ανάγκες τελικής διάθεσης με ορίζοντα 20ετίας.

Έως την υλοποίηση νέων Χ.Υ.Τ. από το ισχύον ΠΕ.Σ.Δ.Α. για την Αττική, στο Δήμο Βάρης-Βούλας- Βουλιαγμένης τα απορρίμματα συλλέγονται με απορριμματοφόρα του Δήμου και μεταφέρονται προς διάθεση στο Χ.Υ.Τ.Α. Φυλής σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Δράσης

Διαχείρισης Απορριμμάτων (Διεύθυνση Καθαριότητας και Ανακύκλωσης, Ιούνιος 2015), ενώ έχουν γίνει οι απαραίτητες ενέργειες χωρίς ακόμη να έχουν χωροθετηθεί Σταθμός Μεταφόρτωσης ή Πράσινα Σημεία στα όρια του Δήμου. Σύμφωνα με στοιχεία της δεύτερης αναθεώρησης το σύνολο της ετήσιας παραγωγής απορριμμάτων στο Δήμο ανέρχεται στους 31.993 τόνους, ποσότητα μεγαλύτερη από το μέσο όρο των Δήμων της Αττικής. Τα ανακυκλώσιμα απορρίμματα του Δήμου μεταφέρονται στο Κέντρο Διαλογής Ανακυκλώσιμων Υλικών (Κ.Δ.Α.Υ.) στη Βιομηχανική Ζώνη Μαρκόπουλου.

Η κατασκευή των έργων που εξετάζονται στην παρούσα Σ.Μ.Π.Ε. και η λειτουργία τους δεν παρουσιάζουν ασυμβατότητες ως προς τους στόχους και τις προβλέψεις του ΠΕ.Σ.Δ.Α της Περιφέρειας Αττικής. Η εκτιμωμένη ποσότητα παραγόμενων αποβλήτων από τη λειτουργία των έργων είναι πολύ μικρής κλίμακας ώστε να επηρεάσει τις τιμές-στόχους που θέτει το ΠΕ.Σ.Δ.Α και κατ' επέκταση ο συνολικός Περιφερειακός Σχεδιασμός δεδομένου μάλιστα ότι οι δραστηριότητες οι οποίες αφορούν υφίστανται και σήμερα (εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής και των επιβατών τους από τις εγκαταστάσεις της μαρίνας).

ΣΤ.2. Σχέση Μαρίνας – Δημοτικής Ενότητας Βουλιαγμένης

ΣΤ.2.1 Θεσμοθετημένες ρυθμίσεις

Πέραν του γενικότερου χωροταξικού σχεδιασμού (όπως αναπτύχθηκε στην ενότητα Γ.2), για τη Δημοτική Ενότητα Βουλιαγμένης (πρώην Καποδιστριακός Δήμος Βουλιαγμένης), η οποία αποτελεί μαζί με τις Δ.Ε. Βούλας και Βάρης το Δήμο Βάρης -Βούλας –Βουλιαγμένης έχουν εγκριθεί οι παρακάτω νομοθετικές πράξεις:

- Β.Δ. 20.04.1951 (Φ.Ε.Κ. 121/Α/24.4.1951): «Περί εγκρίσεως του σχεδίου ρυμοτομίας Βουλιαγμένης (Αττικής) και κυρώσεως της σχετικής συμβάσεως».
- Β.Δ. 17.01.1953 (Φ.Ε.Κ. 14/Α/22.1.1953): «Περί τροποποιήσεως του πολεοδομικού σχεδίου Βουλιαγμένης».
- Β.Δ. 09.08.1955 (Φ.Ε.Κ. 229/Α/25.8.1955): «Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Βουλιαγμένης και των όρων δομήσεως των οικοπέδων αυτού».
- Β.Δ. 09.10.1959(Φ.Ε.Κ. 15/Δ/12.11.1959): «Περί τροποποιήσεως του σχεδίου Βουλιαγμένης».
- Β.Δ. 10.03.1965 (Φ.Ε.Κ. 49/Δ/23.3.1965): «Περί τροποποιήσεως των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων και περί ύψους οικοδομών και μεγίστου αριθμού ορόφων αυτών της Βουλιαγμένης (Αττικής)».

- Β.Δ. 28.02.1969 (Φ.Ε.Κ. 59/Δ/20.3.1969): «Περί αναθεωρήσεως των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων και περί ύψους οικοδομών και μεγίστου αριθμού ορόφων αυτών της Βουλιαγμένης (Αττικής)».
- Β.Δ 15.4.1971 (Φ.Ε.Κ. 87/Δ/1971): «Περί συμπληρώσεως του από 28.2.1969 Β.Δ. «Περί αναθεωρήσεως των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων και περί ύψους οικοδομών και μεγίστου αριθμού ορόφων αυτών της Βουλιαγμένης (Αττικής)»
- Π.Δ. 19.01.1975 (Φ.Ε.Κ. 41/Δ/6.2.1976): «Περί τροποποιήσεως του από 28.2.1969 Β.Δ. «Περί αναθεωρήσεως των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων και περί ύψους οικοδομών και μεγίστου αριθμού ορόφων αυτών της Βουλιαγμένης (Αττικής)» ως ετροποποιήθει μεταγενεστέρως».
- Π.Δ. 08.02.1978 (Φ.Ε.Κ. 98/Δ/7.3.1978): «Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Βουλιαγμένης(Αττικής), δια του καθορισμού χώρου προς ανέγερσιν τουριστικών εγκαταστάσεων και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως αυτού».
- Π.Δ. 24.07.1978 (Φ.Ε.Κ. 376/Δ/27.7.1978): «Περί καθορισμού συντελεστών και όρων δομήσεως εις περιοχάς του Λεκανοπεδίου Αττικής».
- Απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων καθώς και Υπουργού Γεωργίας 10.5.1989 αρ. 48660/2862 (Φ.Ε.Κ. 419/Δ/16.6.1989): «Έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου του δήμου Βουλιαγμένης (ν. Αττικής)».
- Απόφαση Νομάρχη Πειραιά αρ. 436158 (Φ.Ε.Κ. 452/Δ/28.8.1990) και αναδημοσίευση αυτής με αρ. 436158/367/7.8.1990 (Φ.Ε.Κ. 753/Δ/7.7.1993) με συνοδευτικό σκαρίφημα: «Τροποποίηση όρων και περιορισμών δόμησης του εγκ. ρυμ. σχεδίου και τουριστικής ζώνης Δ. Βουλιαγμένης Ν. Πειραιά».
- Απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων αρ.96418/6397 (Φ.Ε.Κ.857Δ/22.11.1991): «Τροποποίηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων του Δήμου Βουλιαγμένης και Κοινότητας Βάρης (Ν. Αττικής)».
- Απόφαση 1.7.1994 αρ. 10362/86 (Φ.Ε.Κ. 777/Δ/29.7.1994), συμπληρωματική της απόφασης Νομάρχη Πειραιά αρ. 436158: «Συμπλήρωση της 436158 Απόφασης Νομάρχη Πειραιά».
- Απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων αρ.35254/7224 (Φ.Ε.Κ.1129/Δ/24.12.1997) και η διόρθωση σφάλματος σχεδιαγράμματος (Φ.Ε.Κ.193/Δ/26.3.1998):«Έγκριση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Βουλιαγμένης».
- Π.Δ. 15.1.2003 (Φ.Ε.Κ. 51/Δ/4.2.2003): «Χαρακτηρισμός της περιοχής της Λίμνης Βουλιαγμένης (ν. Αττικής) ως διατηρητέου μνημείου της φύσης και καθορισμός ζωνών προστασίας αυτής και της ευρύτερης περιοχής» (βλ. ενότητα ΣΤ.4.9).
- Π.Δ. 1.3.2004 (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/5.3.2004): «Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα» (βλ. ενότητα Γ.2.4).

- Π.Δ. 30.09.2016 (Φ.Ε.Κ. 191/Α.Α.Π/04.10.2016): «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίου Ακινήτου και τροποποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως Βουλιαγμένης Αττικής στην έκταση του «Αστέρα Βουλιαγμένης» και καθορισμός χρήσεων γης και όρων δόμησης» (βλ. ενότητα Γ.4).

Προβλέψεις θεσμοθετημένων ρυθμίσεων στην περιοχή πέριξ της Μαρίνας Βουλιαγμένης¹⁴

Στην περιοχή του Αστέρα και την περιοχή της Βουλιαγμένης από το 1951 έχουν εγκριθεί διατάγματα ρυμοτομίας και έχουν καθορισθεί οι όροι δόμησης και χρήσης γης με πληθώρα κανονιστικών διοικητικών πράξεων. Ειδικότερα οι όροι αυτοί έχουν καθορισθεί από τα:

- ΒΔ 20.04.1951 (Φ.Ε.Κ. 121Α/24.4.1951),
- ΒΔ 17.01.1953 (Φ.Ε.Κ. 14/Α/22.1.1953),
- ΒΔ 09.08.1955 (Φ.Ε.Κ. 229Α/25.8.1955), είναι το διάταγμα ρυμοτομίας με το οποίο, όπως αναφέρεται στην 16η σκέψη του υπ. αριθμ. 152/2016 Πρακτικού Επεξεργασίας του ΣΤΕ, εντάχθηκε στο σχέδιο η περιοχή και καθορίστηκαν σε αυτήν ρυμοτομική γραμμή και ειδικές χρήσεις τουρισμού και αναψυχής. Ορίστηκε ειδικότερα ότι για τη δυτική πλευρά της χερσονήσου Μικρού Καβουριού επιτρέπεται η ανέγερση μόνο κεντρικών κτιρίων και παραρτημάτων για ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, κέντρων αναψυχής και λουτρικών εγκαταστάσεων, ενώ για την περιοχή του Λαιμού επιτρέπεται η ανέγερση λουτρικών εγκαταστάσεων, περιπτέρου προς πώληση αναψυκτικών και κέντρου αναψυχής. Καθορίζονται επίσης ως ελάχιστο όριο προσώπου οικοπέδου τα 40 m, ελάχιστο όριο βάθους οικοπέδου 40 m και ελάχιστο εμβαδόν οικοπέδου 3.000 m².
- ΒΔ 09.10.1959 (Φ.Ε.Κ. 15/Δ/12.11.1959),
- ΒΔ 28.02.1969 (Φ.Ε.Κ. 59/Δ/20.03.1969),
- ΠΔ 19.01.1975 (Φ.Ε.Κ. 41Δ/06.02.1976),
- ΠΔ 08.02.1978 (Φ.Ε.Κ. 98/Δ/07.03.1978),
- ΠΔ 24.07.1978 (Φ.Ε.Κ. 376Δ/27.07.1978),

Επιπρόσθετα:

Ν. 3105/2003 (Φ.Ε.Κ. 29), άρθρο 41 παρ. 9

Σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 41 του Ν. 3105/2003 «(...) στη συνολική έκταση των 305.000 m² περίπου, ιδιοκτησίας κατά 110.000 m² του ΕΟΤ και κατά 195.000 m² της ΑΞΕ Αστήρ Παλλάς Βουλιαγμένης στην περιοχή Μικρό Καβούρι Βουλιαγμένης, όπου έχει ανεγερθεί η ξενοδοχειακή και τουριστική μονάδα «Αστήρ Βουλιαγμένης», ο μέγιστος συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,20 (...)».

¹⁴ LDK Σύμβουλοι Μηχανικοί (2017). Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Σχεδίου Ανάπτυξης του Αστέρα Βουλιαγμένης. ΑΣΤΗΡ ΠΑΛΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ Α.Ε.Ε.

ΠΔ 01.03.2004 (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004)

Σύμφωνα με το ΠΔ της 1/3/2004 (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/2004) «Καθορισμός Ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από τον Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας» τμήματα του τουριστικού συγκροτήματος του Αστέρα Βουλιαγμένης εμπίπτουν:

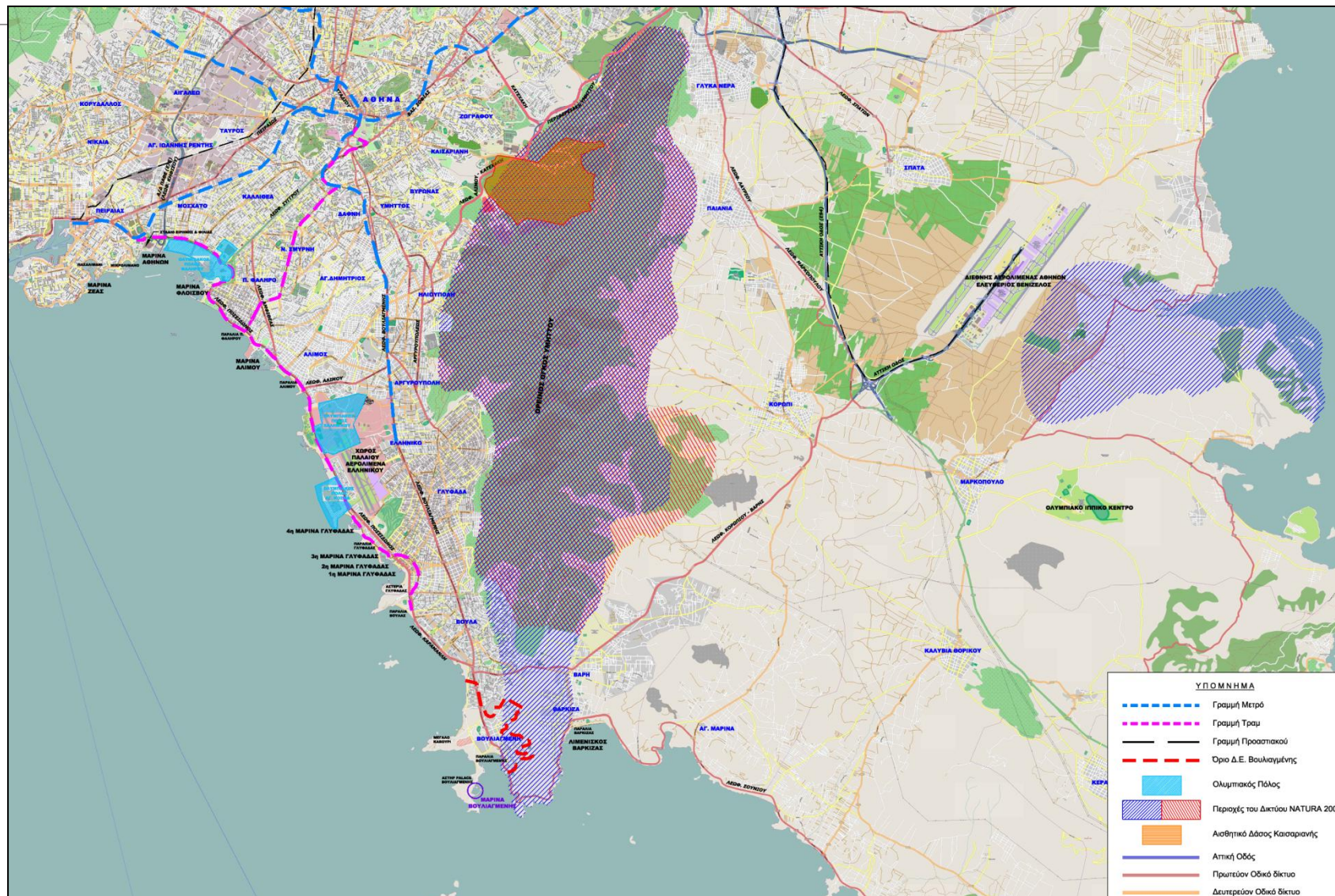
- Το μεγαλύτερο τμήμα εμπίπτει στις περιοχές με στοιχείο 2, που ορίζονται ως περιοχές προστασίας φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων και ανάπτυξης υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων και ειδικότερα ο «ΑΣΤΕΡΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ» στη Ζώνη 2δ (άρθρο 3 παρ.4), όπου επιτρέπεται ο εκσυγχρονισμός, η συμπλήρωση και ανάπτυξη των υφιστάμενων τουριστικών εγκαταστάσεων. Αναλυτικότερα επιτρέπονται: Η ανακαίνιση των νομίμως υφιστάμενων τουριστικών εγκαταστάσεων, η μετατροπή του υπόγειου χώρου στάθμευσης του ξενοδοχείου «Αφροδίτη» σε αίθουσα πολλαπλών χρήσεων με την προϋπόθεση ότι το ωφέλιμο ύψος της αίθουσας είναι αυτό που απαιτείται από τις οικείες διατάξεις του ΓΟΚ για χώρους κύριας χρήσης, η κατασκευή υπόγειου συνεδριακού κέντρου κάτω από το χώρο των γηπέδων τένις μέγιστης επιφάνειας 3.000 m², η κατασκευή νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης εντός των ορίων της μέγιστης επιτρεπόμενης κάλυψης.
- Ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε είκοσι εκατοστά (0,20), ο οποίος υπολογίζεται σε όλη την ιδιοκτησία του Αστέρα Βουλιαγμένης. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι όροι δόμησης που καθορίστηκαν με το από 22.12.1975 ΠΔ (41Δ/1976).
- Το υπόλοιπο τμήμα εμπίπτει στις περιοχές με στοιχείο 1, που ορίζονται ως περιοχές προστασίας και ειδικότερα στη Ζώνη 1α, περιοχή αποκατάστασης φυσικού τοπίου αττικής χλωρίδας και πανίδας. Εντός των περιοχών αυτών διατηρείται το φυσικό ανάγλυφο και απαγορεύεται κάθε δόμηση. Επιτρέπονται διαμορφώσεις διαδρομών περιπάτου και ποδηλάτου και υπαίθρια καθιστικά με σκίαστρα μέγιστου ύψους 2,5 m
- Μέγιστο ποσοστό επιτρεπόμενης κάλυψης: 10%
- Συντελεστής δόμησης: 0,2
- Μέγιστο ύψος: 7,5 m

Επισημαίνεται ότι στο πλαίσιο όλων των προαναφερθεισών νομοθετικών πράξεων από το 1969 έως το 2004 και σύμφωνα και με την εκτίμηση της σχετικής μελέτης του Σχεδίου Χωρικής Ανάπτυξης (ΕΣΧΑΔΑ), η περιοχή του συγκροτήματος Αστέρα Βουλιαγμένης, είναι περιοχή **εντός σχεδίου** με ισχύ ειδικών και συγκεκριμένων χρήσεων γης και όρων-περιορισμών δόμησης. Αυτό επιβεβαιώνεται και από το χάρτη που συνοδεύει το Π.Δ.1-3-2004 (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/2004) όπως αυτός αναρτάται στο διαδικτυακό τόπο του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. Επίσης, αυτό επιβεβαιώθηκε και κατά την επεξεργασία του σχεδίου Π.Δ. έγκρισης του ΕΣΧΑΔΑ στο ΣτΕ και μάλιστα στη 16^η σκέψη του με αρ. 152/2016 Πρακτικού Επεξεργασίας, όπου αναφέρεται ότι η περιοχή αυτή εντάχθηκε σε σχέδιο το 1955, όταν με το από 09.8.1955 Β.Δ (Φ.Ε.Κ. 229Α/25.8.1955), καθορίστηκε ρυμοτομική γραμμή και ειδικές χρήσεις τουρισμού για την ανάπτυξή της.

ΣΤ.2.2. Υφιστάμενες χρήσεις γης και οικονομικές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή μελέτης

Χωροταξικά στοιχεία της ευρύτερης περιοχής της Νότιας Αττικής πλησίον της Μαρίνας Βουλιαγμένης παρουσιάζονται στο Σχήμα ΣΤ 4, 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.

Ειδικότερα, οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης της Δημοτικής Ενότητας Βουλιαγμένης παρουσιάζονται στο Σχήμα Γ 10, ενώ στο Σχήμα ΣΤ 5 σημειώνονται οι υφιστάμενες χρήσεις γης και τα βασικά δίκτυα.



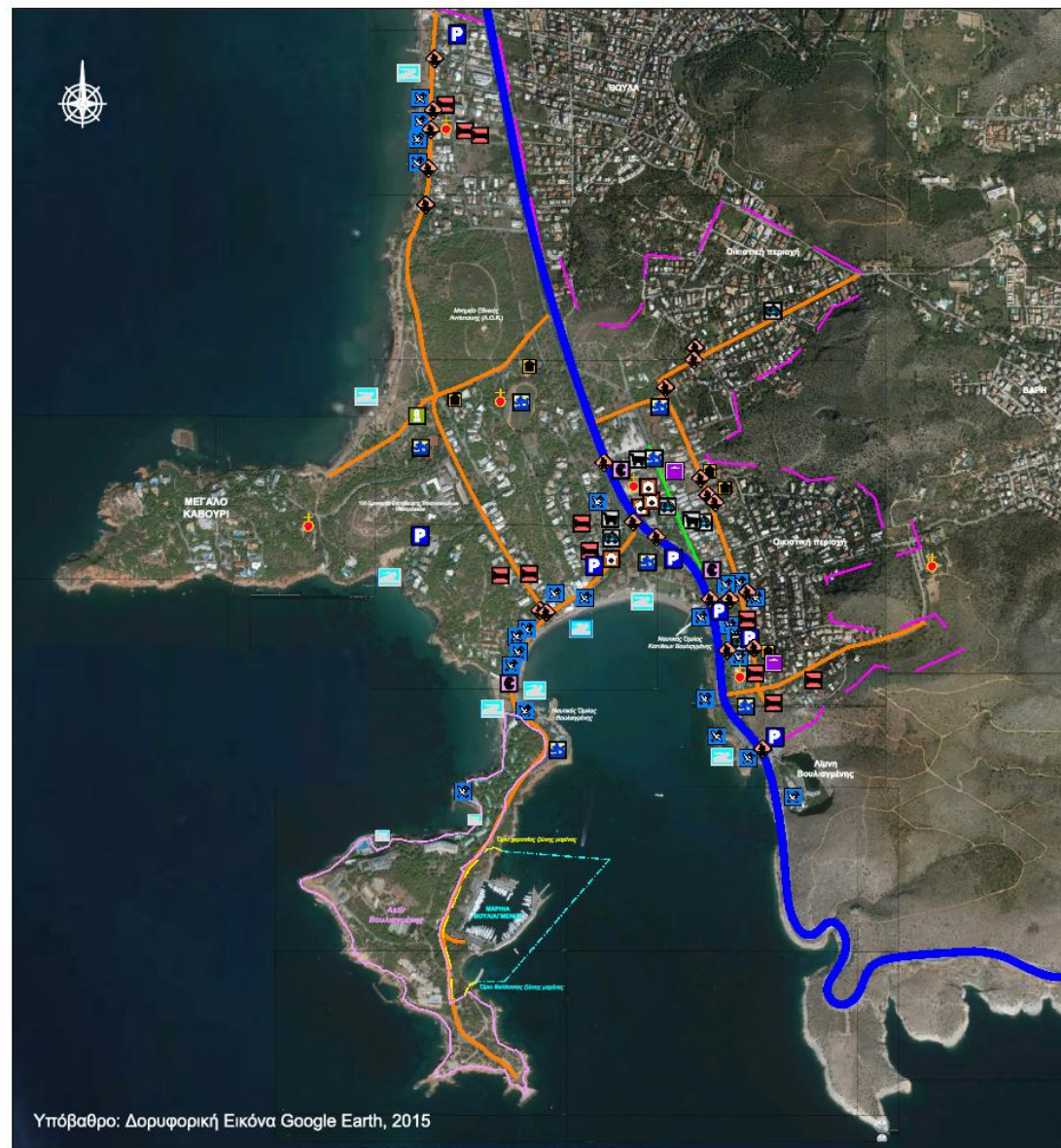
Σχήμα ΣΤ 4: Χωροταξικά στοιχεία στην ευρύτερη περιοχή της Μαρinas Βουλιαγμένης

Στο Σχήμα ΣΤ 5 αποτυπώνονται οι υφιστάμενες χρήσεις γης και το βασικό οδικό δίκτυο της Δημοτικής Ενότητας Βουλιαγμένης, στην οποία εντάσσεται η περιοχή μελέτης. Βορειότερα της Μαρinas Βουλιαγμένης λειτουργούν εγκαταστάσεις τουρισμού και αναψυχής (ξενοδοχεία, εστιατόρια, παραλίες κολύμβησης, πρατήρια καυσίμων, γυμναστήρια).

Στην ευρύτερη περιοχή πλησίον της χερσονήσου Μεγάλο Καβούρι, εκτός από την περιοχή κατοικίας, εντοπίζονται οι ακόλουθες εγκαταστάσεις:

- του εκκλησιαστικού ορφανοτροφείου και παιδικών κατασκηνώσεων. Στην έκταση αυτή, λειτουργούν επίσης δύο εστιατόρια μισθωμένα σε ιδιώτες από το ορφανοτροφείο
- των εγκαταστάσεων της Πολεμικής Αεροπορίας. Στην έκταση αυτή εκτός από κεραίες υπάρχουν και κάποιες πρόχειρες κατασκευές τις οποίες χρησιμοποιούν για παραθερισμό.
- η παραλία του Αγ. Νικολάου που λειτουργεί ως ελεύθερη πλαζ λουομένων με εστιατόρια και αναψυκτήρια.

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης και δραστηριότητες στην περιοχή της χερσονήσου του Λαιμού παρουσιάζονται αναλυτικά στην ενότητα ΣΤ.1.1

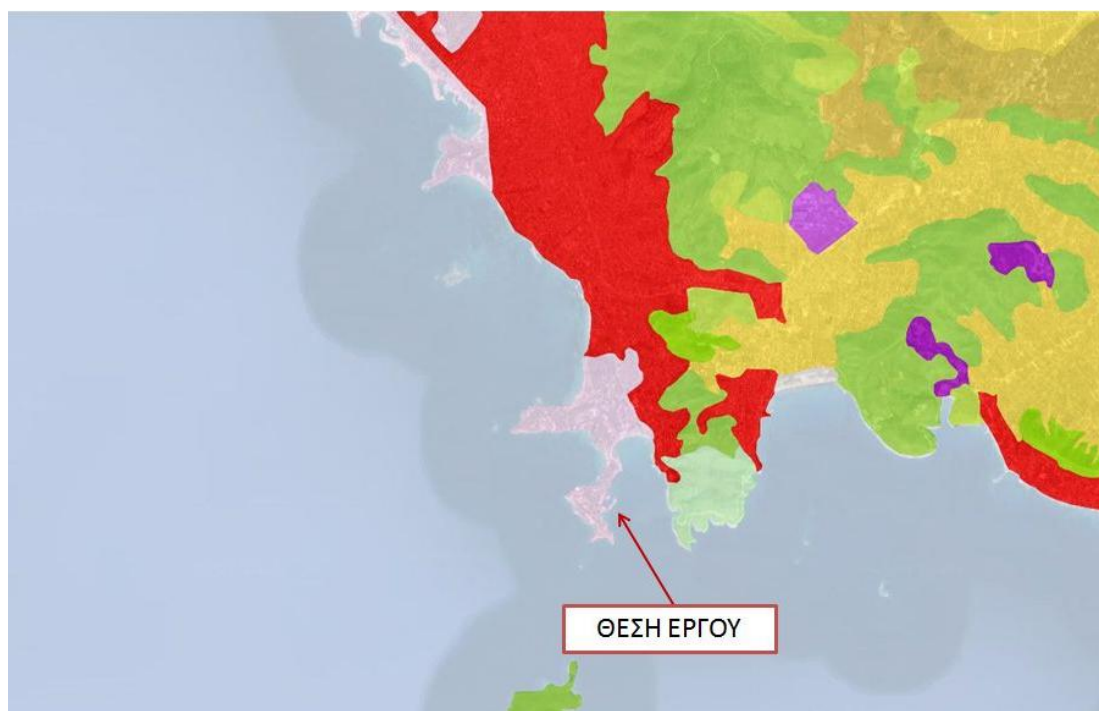


ΣΗΜΕΙΑΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ Ή ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ:

	Ξενοδοχείο
	Εστιατόριο / καφετέρια
	Εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας
	Supermarket / Πολυκατάστημα
	Αθλητικές Εγκαταστάσεις / Γυμναστήριο
	Εκκλησίες
	Χώροι τέχνης / πολιτισμού
	Τράπεζα / ΑΤΜ
	Parking
	Περιθώψη/ Φαρμακείο
	Διάβαση πεζών
	Δημόσια Κτίρια
	Εκπαίδευση
	Παραλία καλύψεως
	Στάσεις Αστικών Συγκοινωνιών
	Τοπικό εμπορικό κέντρο σε γραμμική ανάπτυξη

- Όριο Δημοτικής Ενότητας Βουλαγμένης
- Πρωτεύον οδικό δίκτυο
- Δευτερεύον οδικό δίκτυο
- Ρέματα

Σχήμα ΣΤ 5: Υφιστάμενες χρήσεις γης και βασικά δίκτυα στη Δ.Ε. Βουλαγμένης



112	Διακεκομμένη αστική οικοδόμηση
131	Χώροι εξορύξεως ορυκτών
142	Εγκαταστάσεις αθλητισμού και αναψυχής
242	Σύνθετα συστήματα καλλιέργειας
243	Γη που καλύπτεται κυρίως από τη γεωργία με σημαντικές εκτάσεις φυσικής βλάστησης
321	Φυσικοί βοσκότοποι
324	Μεταβατικές δασώδεις θαμνώδεις εκτάσεις
323	Σκληροφυλλική βλάστηση
333	Εκτάσεις με αραιή βλάστηση
331	Παραλίες αμμόλοφοι αμμουδιές

Σχήμα ΣΤ 6: Χάρτης χρήσεων γης στην ευρύτερη περιοχή μελέτης κατά CORINE (Πηγή: WWF, Οικοσκόπιο)

ΣΤ.3. Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Ο Δήμος Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης συνορεύει με τον Δήμο Κρωπίας στα βορειοανατολικά και αυτόν της Γλυφάδας στα βορειοδυτικά, ενώ νότια βρέχεται από τα ύδατα του Σαρωνικού.

ΣΤ.3.1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Ο Δήμος Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης έχει δημιουργηθεί από τη συνένωση των (Καποδιστριακών) Δήμων Βάρης, Βούλας και Βουλιαγμένης μετά την εφαρμογή της νέας διοικητικής διαίρεσης (πρόγραμμα “Καλλικράτης”). Ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής της Περιφέρειας Αττικής, η οποία και ταυτίζεται με την πρώην Νομαρχία Ανατολικής Αττικής. Έδρα του δήμου είναι η Βούλα.

Ο Δήμος έχει συνολική έκταση 33,94 km² και καταλαμβάνει το 9% περίπου της συνολικής επιφάνειας της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής (3.808km²). Ο μόνιμος πληθυσμός του δήμου φτάνει τους 48.399 κατοίκους (απογραφή ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011). Ο μόνιμος πληθυσμός των δημοτικών ενοτήτων, καθώς και του συνόλου του Δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης και της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής κατά τις απογραφές του 1991, 2001 και 2011 σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. παρατίθενται στον Πίνακα ΣΤ-1.

Πίνακας ΣΤ- 1: Πληθυσμιακά στοιχεία του Δήμου Βάρης - Βούλας – Βουλιαγμένης, των Δημοτικών Ενοτήτων Βάρης, Βούλας και Βουλιαγμένης και της Περιφερειακής Ενότητας Ανατολικής Αττικής, από το 1991 έως το 2011. (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.)¹⁵.

	Μόνιμος πληθυσμός (κάτοικοι)		
	1991	2001	2011
Δήμος Βάρης - Βούλας – Βουλιαγμένης	(28.928)	(42.127)	48.399
Δ. Ε. Βάρης (πρώην Δήμος Βάρης)	7.940	10.702	15.855
Δ. Ε. Βούλας (πρώην Δήμος Βούλας)	17.549	25.647	28.364
Δ. Ε. Βουλιαγμένης (πρώην Δ. Βουλιαγμένης)	3.439	5.778	4.180
Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής (πρώην Νομαρχία Ανατολικής Αττικής)	277.207	386.067	502.348

Σύμφωνα με τα πληθυσμιακά στοιχεία που παρατίθενται στον Πίνακα ΣΤ -1, ο πληθυσμός που αφορά στην περιοχή του Δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης παρουσίασε συνολικά αύξηση μεταξύ 1991 και 2011, με μεγαλύτερη αύξηση κατά τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας (1991-2001) και μικρότερη κατά τη διάρκεια της δεύτερης (2001-2011). Η αύξηση αυτή παρατηρείται και στον πληθυσμό του συνόλου της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά τα χαρακτηριστικά της οικονομίας της ευρύτερης περιοχής μελέτης, όπως αυτά προέκυψαν από τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό (δηλαδή τους κατοίκους που έχουν ή αναζητούν εργασία), την ανεργία και την απασχόληση (κατά τόπο κατοικίας, βλ. Πίνακες ΣΤ-2 και ΣΤ-3).

ΣΤ.3.2. Απασχόληση ευρύτερης περιοχής

Στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, όπως είναι αναμενόμενο, ο πρωτογενής τομέας είναι «περιθωριοποιημένος» σε ποσοστό μικρότερο του 1% του ενεργού πληθυσμού ¹⁶. Συγκεκριμένα, ο τομέας αυτός αφορά τις περιοχές της περιφέρειας της Αθήνας, η οποία άλλωστε αποτελεί την σημαντικότερη εσωτερική αγορά των σχετικών προϊόντων.

¹⁵ Στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ.– Απογραφές πληθυσμού 1991, 2001 και 2011.

¹⁶ Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή Πληθυσμού 2011

Στον δευτερογενή τομέα απασχολείται το 25% περίπου του ενεργού πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας¹⁷. 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 τον Νομό Αττικής, αλλά και στη μείωση της 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 το 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.

Όπως και στην Περιφέρεια Αττικής, στην Π.Ε. Ανατολικής Αττικής, στην οποία και ανήκει ο Δήμος Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2011, την πρώτη θέση στην απασχόληση κατέχει ο τριτογενής τομέας με αρκετά μεγάλη διαφορά (ποσοστό επί του απασχολούμενου πληθυσμού περίπου 76,1%). Στον δευτερογενή τομέα απασχολείται ποσοστό 19,9% και τέλος στον πρωτογενή περίπου 4,0%. Η εικόνα του Δήμου, όπως περιγράφεται στη συνέχεια, είναι αντίστοιχη με αυτή του συνόλου της Π.Ε. με τον τριτογενή τομέα να υπερισχύει σε σύγκριση με τους άλλους δύο, χωρίς ιδιαίτερη διαφοροποίηση στην κατανομή των απασχολούμενων στους τρεις τομείς κατά τη δεκαετία 2001-2011.

Το ποσοστό του Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού (Ο.Ε.Π.) του Δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης, σύμφωνα με τα στοιχεία της πρόσφατης απογραφής της ΕΛ.ΣΤΑΤ. του 2011, είναι 44% που είναι αντίστοιχο με το ποσοστό της Ανατολικής Αττικής (45%).

¹⁷ Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές Βιομηχανίας – Βιοτεχνίας – Εμπορίου, 1978, 1984, 1988.

Από τη σύγκριση των απογραφών του 2001 και του 2011 (Πίνακες ΣΤ-2 και ΣΤ-3) προκύπτει ότι το σύνολο του απασχολούμενου πληθυσμού τόσο στην Π.Ε. όσο και στο Δήμο Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης αυξήθηκε με παράλληλη αύξηση του ποσοστού ανεργίας ως προς το σύνολο του πληθυσμού (από 3,6% στο 5,3% για το Δήμο και από 4,9% στο 7,6% για την Π.Ε., η οποία ταυτίζεται με την εδαφική περιφέρεια της Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής).

Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2011 και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015 – 2019 του Δήμου¹⁸, η βασική μορφή απασχόλησης σε επίπεδο Δήμου είναι η μισθωτή απασχόληση με τους μισθωτούς να αντιπροσωπεύουν το 65% του απασχολούμενου πληθυσμού. Η συμμετοχή των εργοδοτών στη σύνθεση των απασχολουμένων φτάνει το 15%, ενώ οι αυτοαπασχολούμενοι (εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό) αντιπροσωπεύουν το 19% στο σύνολο του απασχολούμενου πληθυσμού.

Όσον αφορά στο κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.) της Περιφέρειας Αττικής, κατά το 2013 (σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ.) αυτό ανήλθε σε 22.238€, παρουσιάζοντας πτωτική τάση σε σχέση με το 2012, που βρίσκονταν στα 23.530€. Στην περιοχή της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής, το κατά κεφαλή Α.Ε.Π. είναι ελαφρώς μικρότερο από αυτό της Περιφέρειας και ανήλθε σε 19.775€ το 2013, ενώ το 2012 βρίσκονταν στα 21.056€.

¹⁸ Δήμος Βάρης- Βούλας- Βουλιαγμένης. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015 – 2019, Α Φάση: Στρατηγικός Σχεδιασμός. Σεπτέμβριος 2015

**Πίνακας ΣΤ- 2: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής και των πρώην Δήμων Βάρης, Βούλας, Βουλιαγμένης κατά το έτος 2001
(Στοιχεία: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)**

	Οικονομικώς ενεργοί							Οικονομικώς μη ενεργοί
	Σύνολο	Απασχολούμενοι					Άνεργοι	
		Σύνολο	Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας	Τριτογενής Τομέας	Δε δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας	Σύνολο	
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	1.746.101	1.579.189	20.939	362.994	1.100.586	94.670	166.912	1.788.261
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	171.008	154.094	7.670	42.706	90.791	12.927	16.914	175.505
ΔΗΜΟΣ (νυν Δ.Ε.) ΒΑΡΗΣ	4.673	4.224	164	773	2.883	404	449	4.931
ΔΗΜΟΣ (νυν Δ.Ε.) ΒΟΥΛΑΣ	11.315	10.622	53	1.626	8.501	442	693	11.680
ΔΗΜΟΣ (νυν Δ.Ε.) ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	2.659	2.454	45	319	1.883	207	205	2.557
(ΔΗΜΟΣ ΒΑΡΗΣ-ΒΟΥΛΑΣ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)	(18.647)	(17.300)	(262)	(2.718)	(13.267)	(1.053)	(1.347)	(19.168)

Πίνακας ΣΤ- 3: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός Π. Αττικής, Π.Ε. Ανατολικής Αττικής και των Δήμων που την αποτελούν κατά το έτος 2011 (Στοιχεία: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

	Σύνολο	Οικονομικώς ενεργοί						Οικονομικώς μη ενεργοί
		Σύνολο	Απασχολούμενοι				Άνεργοι	
			Σύνολο	Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας	Τριτογενής Τομέας		
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	3.828.434	1.771.562	1.452.203	17.528	246.561	1.188.114	319.359	2.056.872
Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	502.348	226.409	188.117	7.552	37.455	143.110	38.292	275.939
ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ	106.943	49.730	38.480	534	9.606	28.340	11.250	57.213
ΔΗΜΟΣ ΒΑΡΗΣ - ΒΟΥΛΑΣ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	48.399	21.152	18.568	159	2.286	16.123	2.584	27.247
ΔΗΜΟΣ ΔΙΟΝΥΣΟΥ	40.193	18.598	16.530	127	2,884	13.519	2.068	21.595
ΔΗΜΟΣ ΚΡΩΠΙΑΣ	30.307	13.723	11.225	447	2.911	7.867	2.498	16.584
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	25102	10192	7747	229	1918	5600	2445	14910
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ	33423	16538	13953	3864	2154	7935	2585	16885
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΣΟΓΑΙΑΣ	20040	8674	7354	250	1484	5620	1320	11366
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ	26668	12657	10768	297	2149	8322	1889	14011
ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΛΗΝΗΣ	54415	27154	23569	131	3943	19495	3585	27261
ΔΗΜΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ - ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ	20266	9128	7920	93	1286	6541	1208	11138
ΔΗΜΟΣ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	29002	12078	9980	294	1874	7812	2098	16924
ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ - ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	33821	14442	11763	299	2429	9035	2679	19379
ΔΗΜΟΣ ΩΡΩΠΟΥ	33769	12343	10260	828	2531	6901	2083	21426

ΣΤ.3.3. Τομείς οικονομικής δραστηριότητας Δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης

Όπως προαναφέρθηκε, στον Δήμο Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης η απασχόληση στους διάφορους τομείς δραστηριότητας ακολουθεί το μοντέλο που παρουσιάζεται και στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής. Η κατανομή του πληθυσμού στους κλάδους της οικονομίας από την απογραφή του 2011 δείχνει την ενασχόληση μεγάλου μέρους των απασχολουμένων του Δήμου με τον τριτογενή τομέα, έπεται ο δευτερογενής τομέας, ενώ τη μικρότερη αντιπροσώπευση έχει ο πρωτογενής τομέας. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα ΣΤ-3, το ποσοστό της ανεργίας στον Δήμο κατά την απογραφή του 2011 κυμαινόταν στο 12,2% του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού (ή αντίστοιχα στο 5,3% του συνόλου του πληθυσμού).

Στον Δήμο Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης από τη σύγκριση των αποτελεσμάτων των απογραφών του 2001 και 2011 (βλ. Πίνακες ΣΤ-2 και ΣΤ-3) δεν παρατηρείται ιδιαίτερη

διαφοροποίηση στην κατανομή των απασχολουμένων στους τρεις τομείς κατά τη δεκαετία αυτή παρά μόνο μικρή ενίσχυση του τριτογενούς τομέα. Συγκεκριμένα, κατά το έτος 2001 ο πληθυσμός που απασχολούνταν στον πρωτογενή τομέα αντιστοιχούσε στο 1,5% του συνόλου των απασχολουμένων στον Δήμο (με μόνο 0,9% από την απογραφή του 2011), ο δευτερογενής αποτελούσε το 15,7% (έναντι ποσοστού περίπου 12,3% από την απογραφή του 2011) και ο τριτογενής το 76,7% (έναντι 86,8% από την απογραφή του 2011).

Σύμφωνα το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015 – 2019 και με την ανάλυση της οικονομικής δραστηριότητας της τοπικής οικονομίας που έγινε στα πλαίσια αυτού, «*παρατηρούμε ότι σε επίπεδο ενιαίου Δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης, ο κλάδος με τη μεγαλύτερη συμμετοχή στην απασχόληση είναι το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, καθώς αντιπροσωπεύει το 19% (3.447 άτομα) και οι επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες που αντιπροσωπεύουν το 10,6% της απασχόλησης (1.929 άτομα). Αναλυτικότερα:*

i. Σε επίπεδο Δημοτικής Ενότητας Βάρης, κλάδοι που επίσης συγκεντρώνουν σημαντικά ποσοστά συμμετοχής στην απασχόληση είναι τα ξενοδοχεία / εστιατόρια (8,4%), υπηρεσίες της δημόσιας διοίκησης (9,3%) και οι υπηρεσίες μεταφοράς και αποθήκευσης (8,6%).

ii. Σε επίπεδο Δημοτικής Ενότητας Βούλας, οι σημαντικότεροι κλάδοι εκτός από τους προαναφερθέντες κυριάρχους κλάδους, σε όρους ποσοστών συμμετοχής στην απασχόληση, είναι οι υπηρεσίες που σχετίζονται με την υγεία και την κοινωνική μέριμνα με ποσοστό συμμετοχής 8,6% και επίσης ορισμένες υπηρεσίες στους τομείς της μεταφοράς / αποθήκευσης (9,7%).

iii. Σε επίπεδο Δημοτικής Ενότητας Βουλιαγμένης, οι σημαντικότεροι κλάδοι εκτός από τους προαναφερθέντες κυριάρχους κλάδους, σε όρους ποσοστών συμμετοχής στην απασχόληση, είναι ξενοδοχεία εστιατόρια (8,3%) και επίσης ορισμένες υπηρεσίες στους τομείς της μεταφοράς / αποθήκευσης (8,8%)».

Επίσης, «σε επίπεδο τοπικής οικονομίας, ο Δήμος Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης χαρακτηρίζεται από μια σχετική ομοιογένεια η οποία επιβεβαιώνεται και από τα πρόσφατα στοιχεία της απογραφής του 2011. Οι τρεις Δημοτικές Κοινότητες διαθέτουν σχετικά όμοια διάρθρωση και παρεμφερές αναπτυξιακό «προφίλ» παρά τις όποιες διαφοροποιήσεις. Το στοιχείο αυτό αποτελεί ένα αναπτυξιακό πλεονέκτημα για το Δήμο, το οποίο και πρέπει να αξιοποιηθεί μέσα από την διαμόρφωση των κατάλληλων πολιτικών και την υλοποίηση κοινών και στοχευμένων δράσεων».

ΣΤ.3.4. Τουριστική Κίνηση Ευρύτερης Περιοχής

Όπως αναφέρθηκε στις προηγούμενες παραγράφους, το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων τόσο της Αττικής, όσο και του Δήμου Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης 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.

Στους Πίνακες ΣΤ-3α και ΣΤ-3β παρουσιάζονται για τα έτη 2011 έως 2015 οι διανυκτερεύσεις τουριστών στο σύνολο της χώρας, την Περιφέρεια Αττικής και τις Περιφερειακές Ενότητες που ανήκουν σε αυτή και τέλος στους Δήμους της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής στους οποίους περιλαμβάνεται ο Δήμος Βάρης- Βούλας- Βουλιαγμένης. Οι διανυκτερεύσεις στην Περιφέρεια Αττικής στο σύνολό τους αποτελούν περίπου το 10% της συνολικής τουριστικής κίνησης της χώρας ανά έτος, ενώ οι διανυκτερεύσεις στην Π.Ε. Ανατολικής Αττικής αποτελούν περίπου το 12% της Περιφέρειας. Τα ποσοστά αυτά παραμένουν σταθερά ανά έτος χωρίς ιδιαίτερα μεγάλες μεταβολές τα τελευταία έξι χρόνια. Όσον αφορά το Δήμο Βάρης- Βούλας- Βουλιαγμένης συγκριτικά με τους υπόλοιπους Δήμους της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής, σε αυτόν καταγράφεται ο μεγαλύτερος αριθμός διανυκτερεύσεων με ποσοστό που κυμαίνεται από 35 έως 40% των συνολικών διανυκτερεύσεων της Π.Ε.

Από τον Πίνακα ΣΤ-4 στον οποίο παρουσιάζονται οι αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος ανά μήνα διαφαίνεται και η περίοδος τουριστικής αιχμής, η οποία είναι μεταξύ Απριλίου και Οκτωβρίου. Από το 2012 και μέχρι τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα (του 2016) παρατηρείται σταθερή αύξηση των εισροών αλλοδαπών επισκεπτών στην Ελλάδα.

Πίνακας ΣΤ- 4α: Διανυκτερεύσεις τουριστών ημεδαπών και αλλοδαπών σε ξενοδοχειακά καταλύματα για τα έτη 2011 Έως 2015- Σύνολο χώρας, Περιφέρεια Αττικής και Περιφερειακές Ενότητες Αττικής (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ / ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ / ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ				
	ΕΤΟΣ 2011	ΕΤΟΣ 2012	ΕΤΟΣ 2013	ΕΤΟΣ 2014	ΕΤΟΣ 2015
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	69.138.050	63.054.739	70.065.554	73.951.641	76.772.113
Π. ΑΤΤΙΚΗΣ	6.877.636	5.762.294	6.432.242	7.824.796	7.994.126
Π.Ε. ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	4.506.994	3.703.406	4.175.977	5.236.926	5.273.843
Π.Ε. ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	197.095	183.427	169.572	214.082	230.557
Π.Ε. ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	27.260	39.284	36.978	15.844	14.271
Π.Ε. ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	555.426	559.240	557.726	669.887	726.657
Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	825.069	681.073	801.711	897.276	920.130
Π.Ε. ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	151.580	83.240	127.735	151.225	147.972
Π.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ	315.675	283.839	304.287	345.560	383.248
Π.Ε. ΝΗΣΩΝ	298.537	228.785	258.256	293.996	297.448

Πίνακας ΣΤ- 4β: Διανυκτερεύσεις τουριστών ημεδαπών και αλλοδαπών σε ξενοδοχειακά καταλύματα για τα έτη 2011 Έως 2015- κατά Δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Ανατολικής Αττικής (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

ΔΗΜΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ				
	ΕΤΟΣ 2011	ΕΤΟΣ 2012	ΕΤΟΣ 2013	ΕΤΟΣ 2014	ΕΤΟΣ 2015
ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ	20.666	15.375	15.886	18.175	21.709
ΔΗΜΟΣ ΒΑΡΗΣ - ΒΟΥΛΑΣ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	292.478	273.049	299.114	341.924	330.061
ΔΗΜΟΣ ΔΙΟΝΥΣΟΥ	13.915	11.806	12.802	12.675	9.501
ΔΗΜΟΣ ΚΡΩΠΙΑΣ	-	-	-	-	-
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	46.016	35.493	50.509	62.746	51.856
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ	84.895	56.583	71.559	75.144	90.125
ΔΗΜΟΙ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΣΟΓΑΙΑΣ, ΠΑΙΑΝΙΑΣ, ΣΠΑΤΩΝ - ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	240.493	193.280	230.137	257.333	282.883
ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΛΗΝΗΣ	-	-	-	-	-
ΔΗΜΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ - ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ	7.390	5.341	5.035	4.200	3.334
ΔΗΜΟΣ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	97.888	74.849	98.582	106.667	112.629
ΔΗΜΟΣ ΩΡΩΠΟΥ	21.328	15.297	18.087	18.412	18.032

Πίνακας ΣΤ- 5: Αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό στο Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος για τα έτη 2010 έως 2016 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

ΑΦΙΞΕΙΣ ΜΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ							
ΕΤΟΣ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ΜΗΝΑΣ							
ΙΑΝ	130.165	142.542	126.802	121.233	145.859	182.100	205.341
ΦΕΒ	128.483	142.087	98.084	98.462	111.515	164.129	184.639
ΜΑΡΤ	196.199	158.392	134.066	119.214	162.294	185.330	231.887
ΑΠΡ	203.857	236.635	208.849	154.652	221.892	281.793	312.181
ΜΑΪ	259.888	274.589	223.081	249.851	295.701	364.284	381.447
ΙΟΥΝ	305.886	323.734	261.622	279.721	356.304	442.627	476.616
ΙΟΥΛ	396.802	403.813	333.696	344.305	417.849	537.609	-
ΑΥΓ	478.838	467.523	412.651	405.119	485.228	630.619	-
ΣΕΠΤ	386.221	373.576	348.905	342.139	444.240	521.893	-
ΟΚΤ	283.791	294.870	251.860	289.405	363.090	409.307	-
ΝΟΕ	188.992	180.740	152.478	145.488	183.754	238.137	-
ΔΕΚ	133.073	125.130	98.969	115.523	133.822	175.188	-
ΣΥΝΟΛΟ	3.092.195	3.123.631	2.651.062	2.665.110	3.321.548	4.133.018	-

ΣΤ.3.5. Βέλτιστες επιχειρηματικές πρακτικές στο χώρο των mega-yacht μαρινών

Σε συνέχεια των χωροταξικών κατευθύνσεων και των επιτυχημένων πρακτικών στο χώρο των μαρινών, που παρουσιάστηκαν στην ενότητα Γ.1.2, στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται ορισμένες βέλτιστες επιχειρηματικές πρακτικές από το διεθνή χώρο στον τομέα των πολυτελών mega-yacht μαρινών.

Η παραγωγή εσόδων κατά τη λειτουργία μιας mega-yacht μαρίνας προέρχεται κυρίως από τους εξής τομείς:

- μακροχρόνιες μισθώσεις θέσεων ελλιμενισμού,
- βραχυχρόνια πληρότητα των θέσεων ελλιμενισμού (από τη εξυπηρέτηση διερχόμενων σκαφών),
- λιανικό εμπόριο και εστίαση, και
- συνδρομές μελών Ναυτικού Ομίλου (Yacht Club) και διοργάνωση εκδηλώσεων.

Στα πλαίσια αυτά και προκειμένου η επιχειρηματική δραστηριότητα μίας mega-yacht μαρίνας να είναι ανταγωνιστική επιδιώκεται η συνδυασμένη ανάπτυξη των ανωτέρω τομέων, έτσι ώστε αφ' ενός να υπάρχει συνέργεια μεταξύ των παρεχόμενων υπηρεσιών στο θαλάσσιο και χερσαίο χώρο με συνέπεια την αυξημένη παραγωγή εσόδων και αφ' ετέρου να υπάρχει συμπληρωματικότητα ως προς τις εποχές του χρόνου (δεδομένου ότι ο θαλάσσιος τουρισμός με σκάφη αναψυχής παρουσιάζει εποχικότητα) με αποτέλεσμα να υπάρχει συνεχής δραστηριότητα και ροή εσόδων. Για να επιτευχθεί αυτό, μία πολυτελής αστική mega-yacht μαρίνα, όπως η σχεδιαζόμενη Μαρίνα Βουλιαγμένης, δύναται να ακολουθήσει τις ακόλουθες δύο συμπληρωματικές επιχειρηματικές στρατηγικές:

1. να αποτελέσει μία μαρίνα βάση (home port marina) πρώτης επιλογής για τα μεγάλα σκάφη που συχνάζουν στην ευρύτερη περιοχή, και
2. να αποτελέσει ένα σημείο αναφοράς για υψηλού επιπέδου αναψυχή και πολυτελές εμπορικό κέντρο που να προσελκύει του επισκέπτες και κατοίκους της περιοχής.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τις επιχειρηματικές πρακτικές διεθνώς αναγνωρισμένων μαρινών (π.χ. Dubai Marina στο Dubai, Marina di Capri στην Ιταλία, Porto Montenegro στο Μαυροβούνιο, Cesme Marina στην Τουρκία, Limassol Marina στην Κύπρο κλπ.), οι μαρίνες μεγάλων σκαφών διαθέτουν σχεδόν στο σύνολό τους υποδομές λιανικού εμπορίου και εστίασης, ενώ οι περισσότερες από αυτές διαθέτουν Ναυτικό Όμιλο (Yacht Club) αναγνωρισμένης φήμης. Άλλες υποδομές και παροχές που προσφέρουν οι πολυτελείς μαρίνες μεγάλων σκαφών περιλαμβάνουν:

- επαρκείς χώρους στάθμευσης (στο χερσαίο χώρο τους ή σε γειτονική περιοχή),
- πρόσβαση σε κατοικίες ή/και ξενοδοχειακή υποδομή,
- πρόσβαση σε άλλες παροχές υψηλού επιπέδου, όπως ιδιωτική παραλία, χώρους ευεξίας (spa), γυμναστήριο, business centre, πολυτελή εστιατόρια και πολυτελείς υποδομές αναψυχής και διασκέδασης,
- παροχή πλήρους φάσματος υπηρεσιών στα σκάφη (τεχνική υποστήριξη, concierge, κλπ.),
- υποδομές για την εξυπηρέτηση των πληρωμάτων (εντευκτήριο, χώρο διασκέδασης, κατάστημα με διεθνή τύπο, κλπ.),
- ασφάλεια επί 24ώρου βάσης (κύκλωμα παρακολούθησης CCTV, προσωπικό ασφαλείας),
- παροχή υψηλής ταχύτητας Wi Fi,
- δυνατότητα μεταφοράς από/προς το αεροδρόμιο με ιδιωτικό όχημα, ελικοδρόμιο.

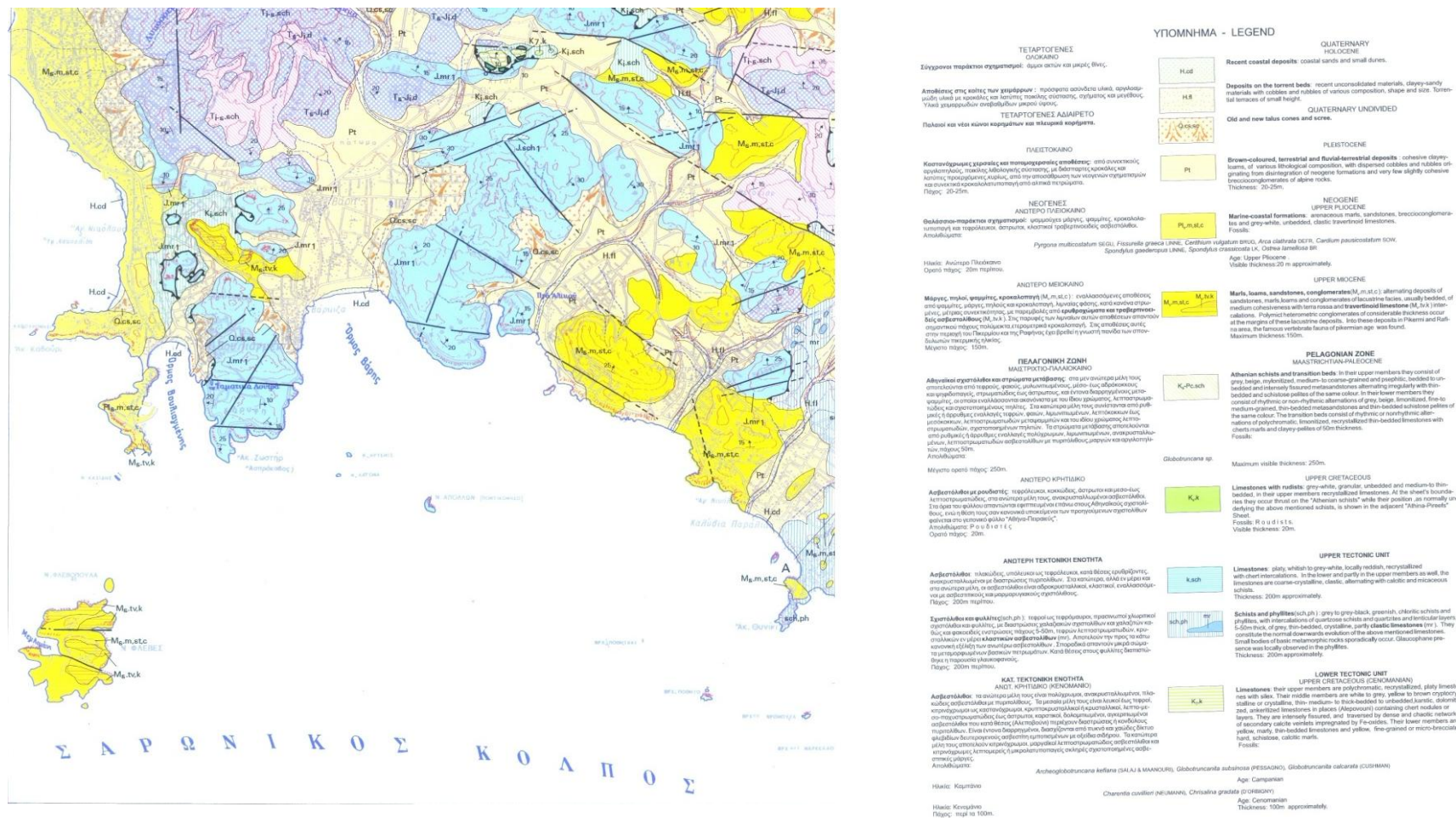
ΣΤ.4. Φυσικό περιβάλλον

ΣΤ.4.1 Γεωμορφολογικά και γεωλογικά χαρακτηριστικά

Η περιοχή μελέτης βρίσκεται στη νοτιοανατολική Αττική επί της χερσονήσου Λαιμού και αναπτύσσεται στις παρυφές του ορεινού όγκου του Υμηττού, ενώ βρέχεται από τον Σαρωνικό Κόλπο στα νότια. 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 ευρύτερης περιοχής της χερσονήσου του Λαιμού, αυτή αποτελείται κυρίως από ψαμμούχες μάργες, ψαμμίτες, κροκαλολατυτοπαγή και άστρωτους τραβερτινοειδείς ασβεστόλιθους του Ανώτερου Πλειοκαίνου. Οι βραχώδεις σχηματισμοί στο νότιο άκρο της χερσονήσου αποτελούνται από ερυθροχώματα και τραβερτινοειδείς ασβεστόλιθους του Ανώτερου Μειοκαίνου.

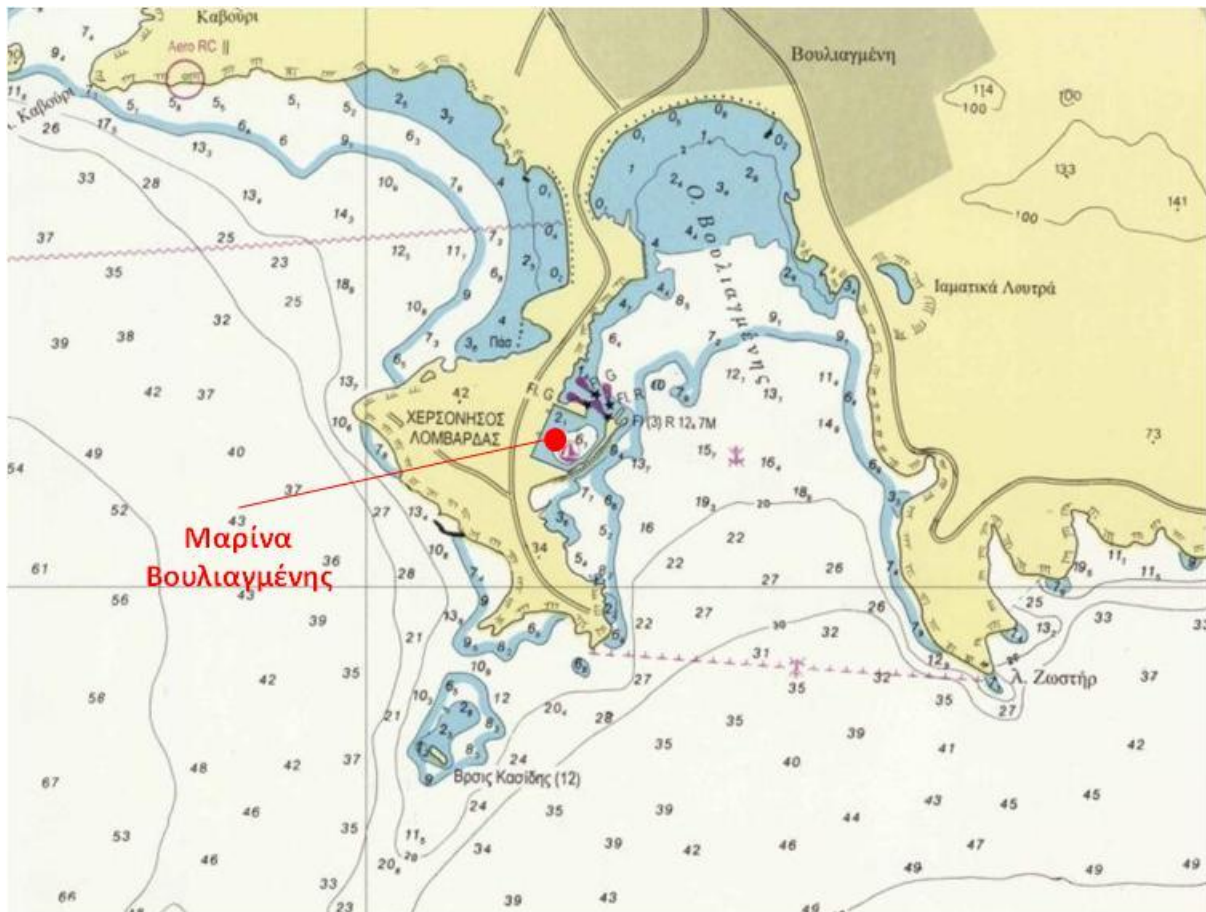
Λεπτομέρειες για τη γεωλογία της ευρύτερης περιοχής μελέτης, δίνονται στο Σχήμα ΣΤ 7. (απόσπασμα γεωλογικού χάρτη Ι.Γ.Μ.Ε.).



Σχήμα ΣΤ 7: Απόσπασμα γεωλογικού χάρτη Ι.Γ.Μ.Ε. (Φύλλο Κορωπί- Πλάκα)

ΣΤ.4.1.1. Μορφολογία ακτών και θαλάσσιου πυθμένα

Η μορφολογία των ακτών στην περιοχή της Βουλιαγμένης χαρακτηρίζεται από την παρουσία των δύο επιμήκων χερσονήσων του Λαιμού στα ανατολικά και του Μεγάλου Καβουριού στα βορειοδυτικά. Μεταξύ των δυτικών ακτών της χερσονήσου του Λαιμού και των ακτών της χερσονήσου του Μεγάλου Καβουριού σχηματίζεται ανοιχτή κόλπωση. Οι ακτές της κόλπωσης είναι βραχώδεις, ενώ στον μυχώ αυτής βρίσκεται η αμμώδης παραλία λουομένων του Αστέρα (οργανωμένη πλαζ «Astir Beach»). Στα ανατολικά της χερσονήσου του Λαιμού (όπου βρίσκεται και η Μαρίνα Βουλιαγμένης) εκτείνεται ο Όρμος Βουλιαγμένης, οι ακτές του οποίου είναι βραχώδεις, ενώ στον μυχώ του βρίσκεται η αμμώδης παραλία λουομένων της Βουλιαγμένης (οργανωμένη πλαζ «Ακτή Βουλιαγμένης») (βλ. Σχήμα ΣΤ 8).



Σχήμα ΣΤ 8: Όρμος και Μαρίνα Βουλιαγμένης (Απόσπασμα χάρτη Υ.Υ. 413/8)

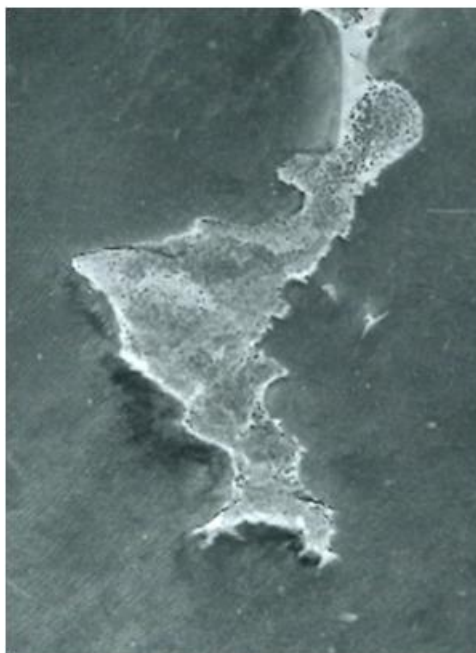
Οι ανατολικές ακτές της χερσονήσου είναι καθ' όλο το μήκος τους βραχώδεις αρκετά έως ιδιαίτερα απόκρημνες, ενώ στην περιοχή της Μαρinas Βουλιαγμένης η ακτή είναι κρηπιδωμένη. Νότια του υφιστάμενου προσήνεμου μώλου της μαρίνας απαντάται αμμώδης παραλία, η οποία προέκυψε από ανθρωπογενείς παρεμβάσεις. Όπως άλλωστε

προκύπτει και από τις αεροφωτογραφίες παλαιότερων ετών, η παραλία αυτή διαμορφώθηκε με την ανάπτυξη της μαρίνας και των λοιπών τουριστικών υποδομών της χερσονήσου (βλ. Σχήμα ΣΤ.10). Μάλιστα, για την προστασία της παραλίας από την κυματική δράση, στο παρελθόν κατασκευάσθηκε μώλος από φυσικούς ογκολίθους (ο οποίος αποτελεί το νότιο όριο της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Βουλιαγμένης).

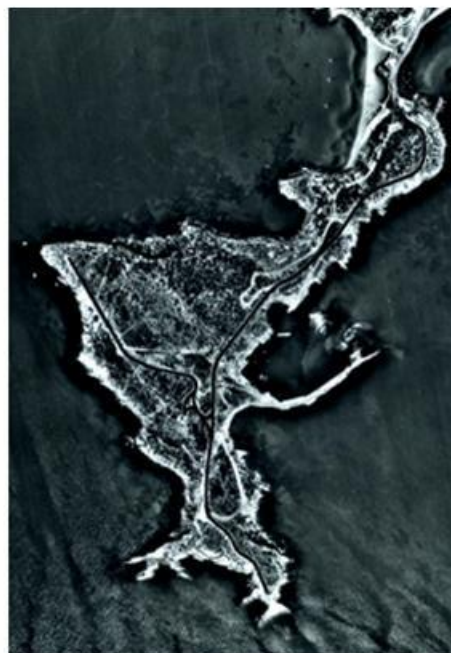
Όσον αφορά στη μορφολογία της περιοχής στη θέση της Μαρίνας Βουλιαγμένης, όπως προκύπτει και από τις αεροφωτογραφίες παλαιότερων ετών (βλ. Σχήμα ΣΤ 9 και ΣΤ.10), ένα σημαντικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της έχει προκύψει από επιχώσεις θαλασσίου πυθμένα, ενώ η κατασκευή του προσήνεμου και υπήνεμου μώλου ενσωμάτωσε στα υφιστάμενα λιμενικά έργα τις δύο βραχώδεις εξάρσεις που υπήρχαν στη θαλάσσια περιοχή, διαμορφώνοντας τη σημερινή εικόνα της περιοχής.

Σχετικά με τη βαθυμετρία, στο εσωτερικό του Όρμου Βουλιαγμένης τα βάθη δεν ξεπερνούν τα -30m, ενώ η κλίση του πυθμένα είναι ήπια. Στη θέση της Μαρίνας Βουλιαγμένης τα βάθη κυμαίνονται από -2m έως -10m. Ειδικότερα τα βάθη στο εσωτερικό της λιμενολεκάνης της μαρίνας κυμαίνονται από -2m έως -6m, ενώ εξωτερικά του προσήνεμου μώλου φτάνουν τα -10m.

1945



1960



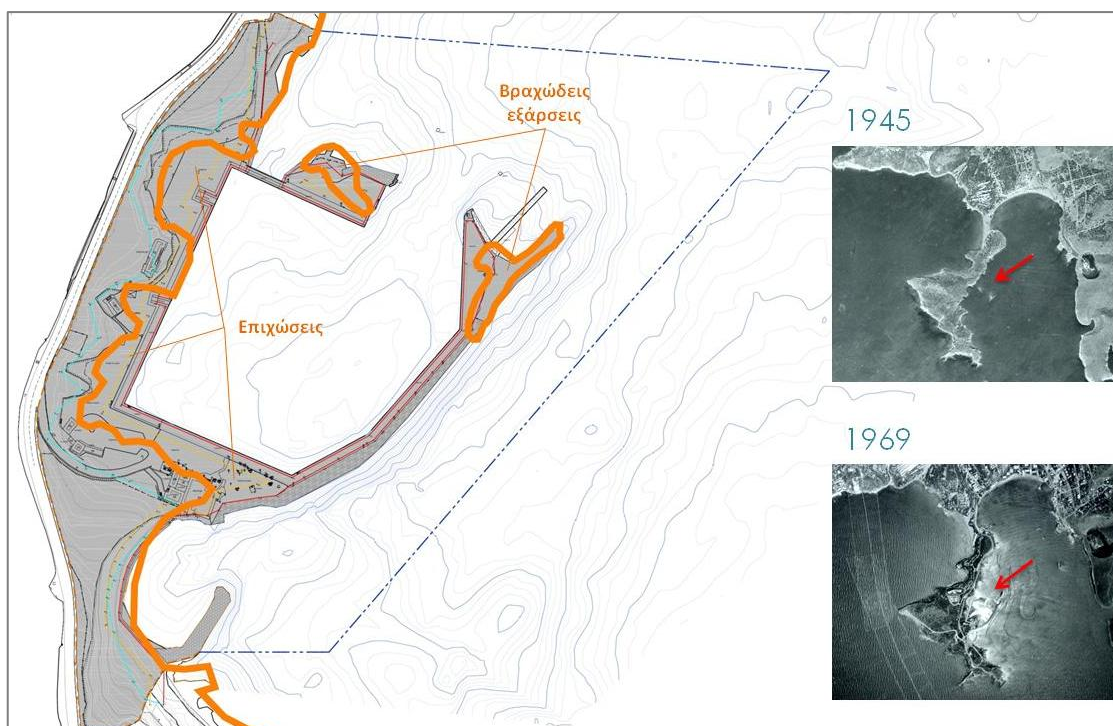
1969



2016



Σχήμα ΣΤ 9: Διαχρονική εξέλιξη μορφολογίας ακτογραμμής ευρύτερης περιοχής μελέτης (Πηγή: 1945, 1960 και 1969 – αεροφωτογραφίες ΓΥΣ, 2016 - GoogleEarth)



Σχήμα ΣΤ 10: Σχηματική απόδοση της μορφολογίας της ακτής προ της κατασκευής των έργων της μαρίνας (Πηγή: 1945 και 1969 – αεροφωτογραφίες ΓΥΣ, Υπόβαθρο: τοπογραφική αποτύπωση)

ΣΤ.4.1.2. 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 (ΝΕ.Α.Κ.) 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.4.2. Ύδατα

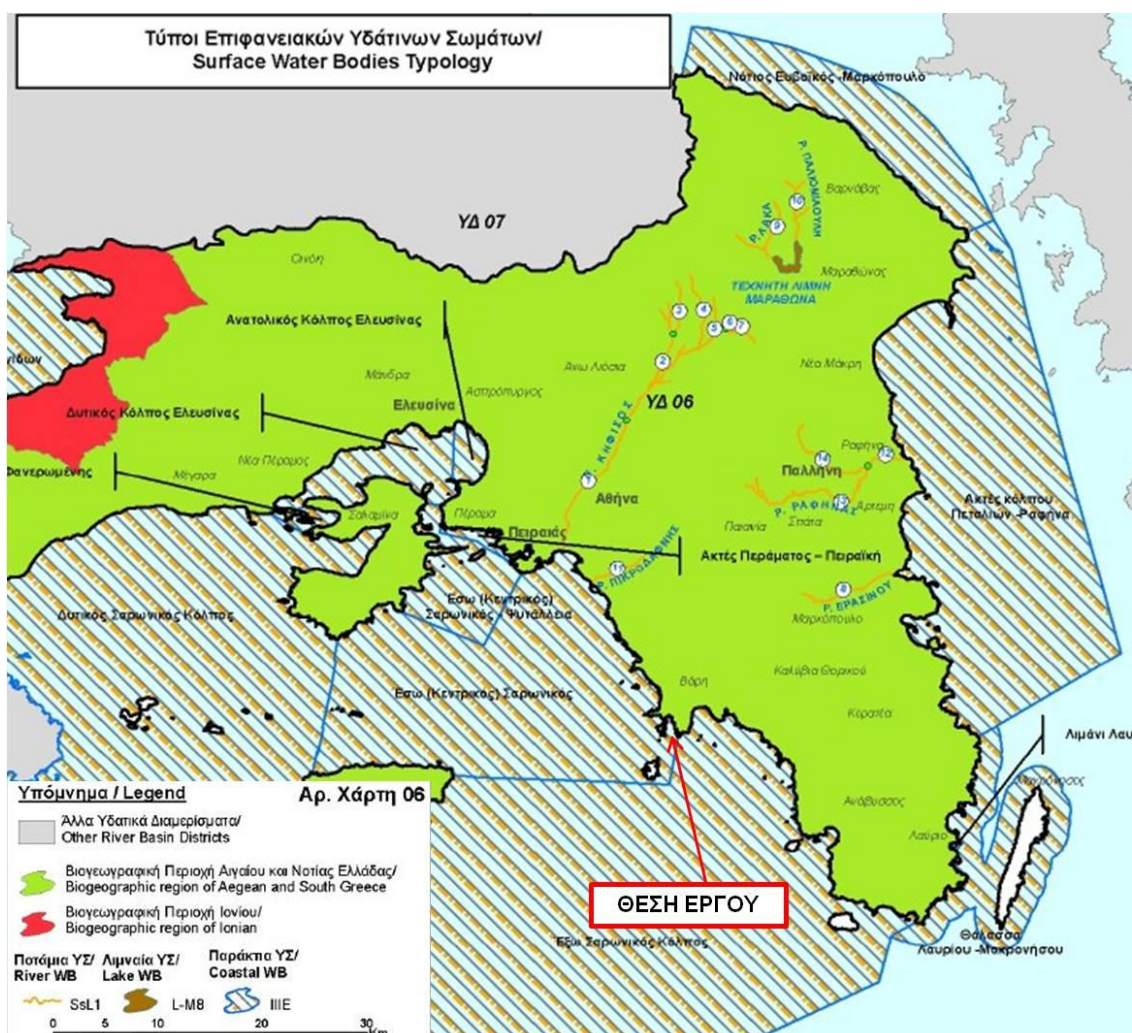
ΣΤ.4.2.1 Σχέδιο διαχείρισης

Το ισχύον Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής GR06 συντάχθηκε κατ' εφαρμογή της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ «για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων» και εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. οικ.391/2013 απόφαση της Εθνικής Επιτροπής Υδάτων (Φ.Ε.Κ. 1004/Β/24.4.2013).

Το Υδατικό Διαμέρισμα Αττικής διοικητικά περιλαμβάνει σχεδόν ολόκληρο το Νομό Αττικής, τα νησιά Αίγινα, Σαλαμίνα και Μακρόνησο, μικρό τμήμα του Νομού Βοιωτίας και του Νομού Κορινθίας. Η Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής περιλαμβάνεται εν μέρει στο Υ.Δ. και συγκεκριμένα οι Δήμοι Αχαρνών, Βάρης-Βούλας- Βουλιαγμένης, Διονύσου, Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαραθώνος, Μαρκόπουλου, Μεσογαίας, Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας-Πικερμίου, Σαρωνικού, Σπάτων-Αρτέμιδος και Ωρωπού ανήκουν στο Υ.Δ. Αττικής, ενώ εξαιρούνται τμήματα των δήμων Αχαρνών, Λαυρεωτικής και Ωρωπού.

Το Υ.Δ. GR06 περιλαμβάνει τη Λεκάνη Απορροής Ποταμών του Λεκανοπεδίου Αττικής (GR06) συμπεριλαμβανομένων και των νήσων Αίγινας και Αγκιστρίου και έχει συνολική έκταση 3.186 km². Περιλαμβάνει τέσσερα βουνά με υψόμετρο μεγαλύτερο των 1.000 m (Πάρνηθα, Κιθαιρώνας, Πεντέλη, Υμηττός), ενώ οι περισσότερες πεδινές εκτάσεις βρίσκονται στην παράκτια ζώνη. Το μέσο υψόμετρο του ηπειρωτικού τμήματος είναι 115 m. Στο μέσον της περιοχής εκτείνεται η λεκάνη του Κηφισού, που διαρρέεται από τον ομώνυμο ποταμό με κατεύθυνση από Β-ΒΑ προς Ν-ΝΔ. Στο ανατολικό τμήμα υπάρχει ακόμα η εσωτερική λεκάνη των Μεσογείων με την παράκτια ζώνη Μαραθώνα – Νέας Μάκρης, ενώ στα δυτικά οι λεκάνες Θριάσιου πεδίου και Μεγάρων.

Σύμφωνα με το Σχέδιο Διαχείρισης Υδάτων, οι λιμενικές υποδομές της Μαρinas Βουλιαγμένης βρίσκονται στο παράκτιο υδατικό σύστημα του Έσω (κεντρικού) Σαρωνικού GR0626C0011N, ενώ ο χερσαίος χώρος που καταλαμβάνεται εμπίπτει στη βιογεωγραφική περιοχή Αιγαίου/ Νότιας Ελλάδας (βλ. Σχήμα ΣΤ 11).



Σχήμα ΣΤ 11: Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής - Τμήμα Χάρτη 06: Τύποι Επιφανειακών Υδάτινων Σωμάτων (Φ.Ε.Κ. 1004/Β/24.4.2013).

Στο Σχέδιο Διαχείρισης, γίνεται κατηγοριοποίηση και ανάλυση της ποιότητας των υδατικών συστημάτων της περιοχής και αναλύονται οι πιέσεις στο υδάτινο περιβάλλον. Συνοπτικά εξετάζονται πιέσεις που ασκούνται από αστικά απόβλητα, τη βιομηχανική δραστηριότητα, μεταλλεία – λατομεία, υδατοκαλλιέργειες, κτηνοτροφία, μονάδες επεξεργασίας λυμάτων και Χ.Υ.Τ.Α. ή Χ.Α.Δ.Α.. Επίσης, αναπτύσσονται γενικοί και ειδικοί περιβαλλοντικοί στόχοι και παρατίθεται μια σειρά από μέτρα τα

οποία αποτελούν το εργαλείο αντιμετώπισης των πιέσεων που έχουν προσδιοριστεί και στοχεύουν στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ.

Από τη συναξιολόγηση των ειδών και της έντασης των πιέσεων που ασκούνται στο Υδατικό Διαμέρισμα Αττικής στα πλαίσια του Σχεδίου Διαχείρισης Υδάτων προκύπτει ότι η ευρύτερη περιοχή του νοτίου τμήματος της Αττικής στο οποίο ανήκει η Μαρίνα Βουλιαγμένης δέχεται πολύ σημαντική πίεση. Όσον αφορά στην πιθανότητα επίτευξης των στόχων της Οδηγίας Πλαίσιο 2000/60/ΕΚ για το παράκτιο υδατικό σύστημα του Έσω (Κεντρικού) Σαρωνικού, εκτιμάται ότι κατά πάσα πιθανότητα οι στόχοι θα επιτευχθούν.

Όσον αφορά το πρόγραμμα μέτρων του Σχεδίου Διαχείρισης, αυτό περιλαμβάνει βασικά μέτρα για την εφαρμογή Κοινοτικής και Εθνικής Νομοθεσίας για την προστασία των υδάτων (και ειδικότερα μέτρα που απαιτούνται από τις Κοινοτικές Οδηγίες) και συμπληρωματικά. Στα συμπληρωματικά μέτρα περιλαμβάνονται τα μέτρα που καταρτίζονται και τίθενται σε εφαρμογή επιπλέον των βασικών, με σκοπό την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 4 του Π.Δ. 51/2007.

Το προαναφερθέν πρόγραμμα προβλέπει μεταξύ άλλων το σχεδιασμό και εφαρμογή κεντρικού συστήματος ειδοποίησης και διαχείρισης της ρύπανσης από ατυχήματα/φυσικά φαινόμενα (κωδικός μέτρου RBD06_OM14_033) στα πλαίσια των μέτρων για *«την πρόληψη της σημαντικής διαρροής ρύπων από τεχνικές εγκαταστάσεις και για πρόληψη ή/ και μείωση των επιπτώσεων των επεισοδίων ρύπανσης από ατύχημα ή ακραία φυσικά φαινόμενα»* (κατηγορία στόχου OM14). Στα συμπληρωματικά μέτρα περιλαμβάνονται η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα νερού (RBD06_SM15_050), όπως και η εγκατάσταση απαιτούμενων υποδομών σε όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις για την υποδοχή λυμάτων και αποβλήτων των σκαφών (RBD06_SM18_054). Το τελευταίο μέτρο παρόλο που αναφέρεται σε λιμενικές εγκαταστάσεις γενικά περιορίζεται στα υδατικά συστήματα με κωδικούς: GR0626C0004H, GR0626C0007N και GR0626C0008H. Συνεπώς η εφαρμογή του δεν προβλέπεται για την περιοχή του Έσω (κεντρικού) Σαρωνικού GR0626C0011N, όπου ανήκει η Μαρίνα Βουλιαγμένης.

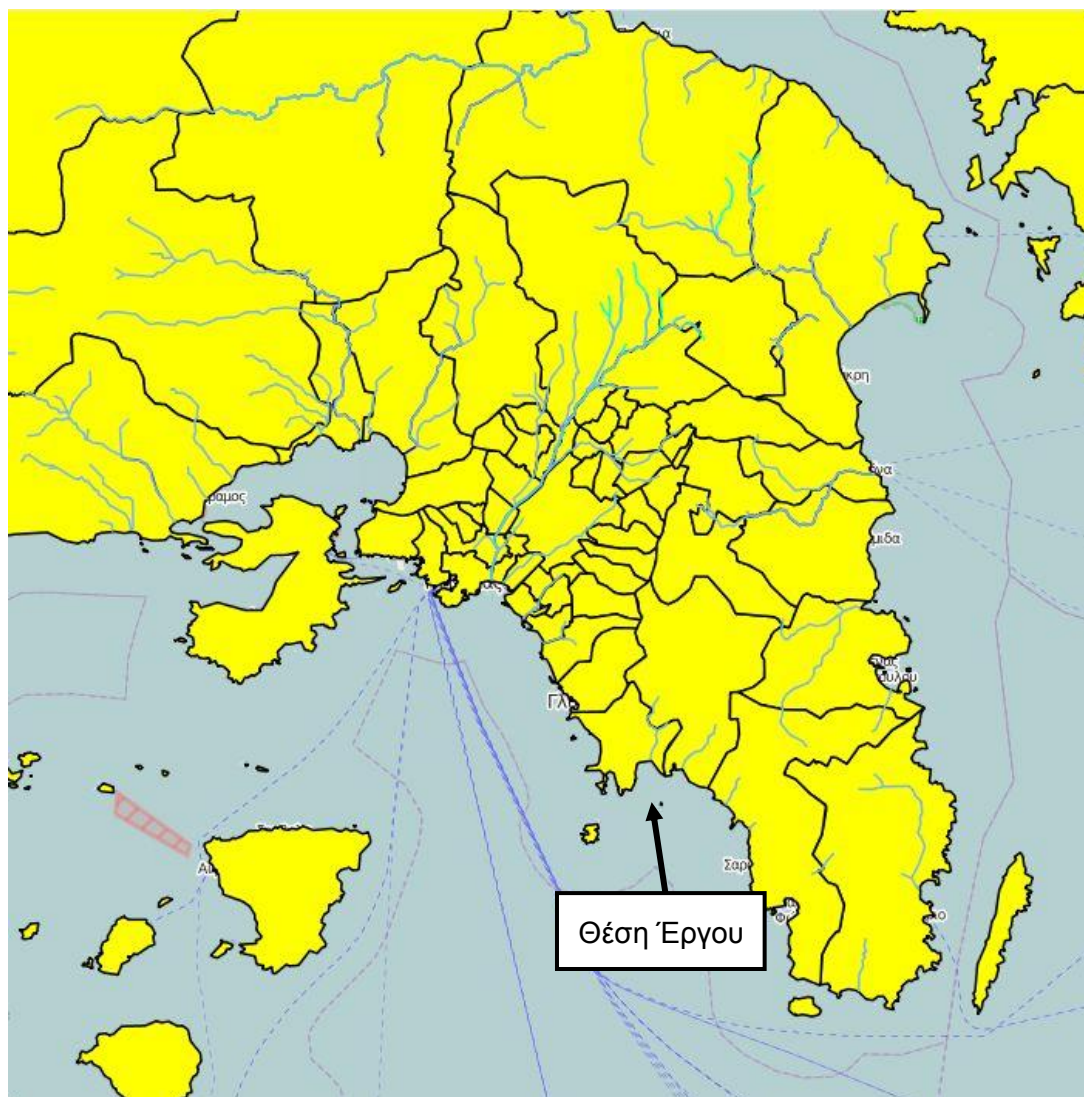
Σύμφωνα με το Άρθρο 14 (γ) της Οδηγίας Πλαίσιο για τα Ύδατα (2000/60/ΕΚ) και στα πλαίσια του δεύτερου κύκλου εφαρμογής της, από την 01.06.2016 βρίσκεται σε εξέλιξη η διαβούλευση για την πρώτη αναθεώρηση των Σχεδίων Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών της χώρας. Η διαβούλευση θα έχει διάρκεια έξι μηνών.

Η κατασκευή των έργων βελτίωσης των υποδομών της και η λειτουργία της μαρίνας δεν παρουσιάζουν ασυμβατότητες ως προς τις διαπιστώσεις, τους στόχους και τα μέτρα του Σχεδίου Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Συστήματος Αττικής ούτε με την με την υπό διαβούλευση αναθεώρησή του. Αναφορικά με τα ύδατα του Έσω (κεντρικού) Σαρωνικού, δεδομένου ότι στη θέση αυτή υφίστανται και λειτουργούν αρκετά χρόνια τόσο οι χερσαίες όσο και οι λιμενικές υποδομές της Μαρίνας Βουλιαγμένης, δεν αναμένεται να προκληθεί υποβάθμιση της υφιστάμενης κατάστασης των υδάτων από τα προβλεπόμενα έργα. Εντούτοις, προκειμένου να αποφευχθεί η πρόκληση τυχόν επιβάρυνσης του υδάτινου περιβάλλοντος από την κατασκευή των έργων βελτίωσης των υποδομών και τη λειτουργία της μαρίνας και κατ' επέκταση αυτή να συνάδει με τα μέτρα του Σχεδίου Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής, θα πρέπει να τηρούνται αυστηρά οι περιβαλλοντικοί όροι που θα εγκριθούν για αυτή και να εφαρμόζεται σχέδιο παρακολούθησης της ποιότητας του θαλασσινού νερού (monitoring).

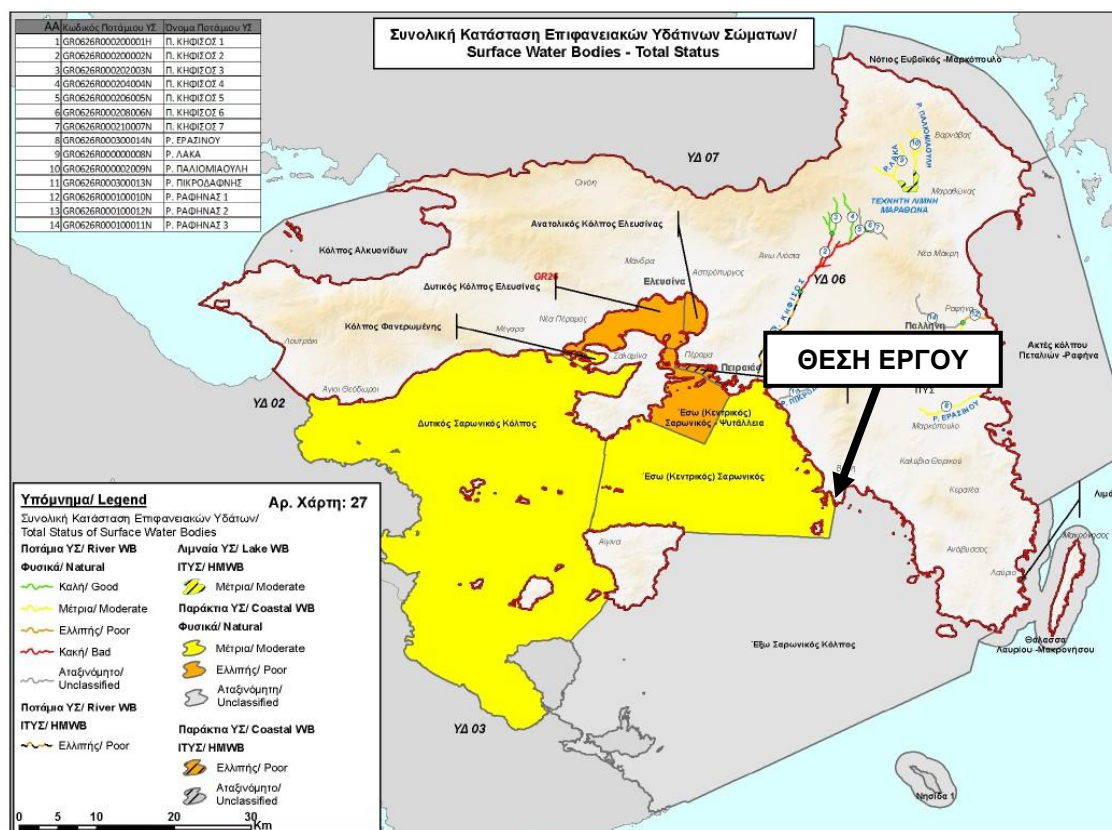
ΣΤ.4.2.2 Επιφανειακά ύδατα

Ποτάμια – Λίμνες – Μεταβατικά ύδατα

Στο Σχήμα ΣΤ 12 παρουσιάζονται τα κύρια ποτάμια και λιμναία υδάτινα σώματα της ευρύτερης περιοχής της Αττικής, όπου εντάσσεται η Μαρίνα Βουλιαγμένης. Τα κυριότερα ποτάμια και ρέματα σύμφωνα με το σχέδιο υδάτων είναι ο ποταμός Κηφισός και τα ρέματα Λάκα, Παλιομιαούλη, Ραφήνας, Πικροδάφνης και Ερασίνου. Η άμεση περιοχή μελέτης δε διαρρέεται από μεγάλα ποτάμια ή χειμάρρους, ούτε περιλαμβάνει μεγάλα λιμναία σώματα. Η πλησιέστερη στο έργο λίμνη είναι αυτή της Βουλιαγμένης, η οποία βρίσκεται σε απόσταση λίγο μεγαλύτερη από 1 km στα ανατολικά της μαρίνας και έχει χαρακτηριστεί διατηρητέο μνημείο της φύσης (με το από 15.01.2003 Π.Δ.- Φ.Ε.Κ. 51/Δ/4.2.2003). Το πλησιέστερο ρέμα στην περιοχή είναι διαλείπουσας ροής και εκβάλλει στα ανατολικά της ακτής κολύμβησης Βάρκιζας σε απόσταση μεγαλύτερη των 5 km από τη θέση του έργου.



Σχήμα ΣΤ 12: Βασικό υδρογραφικό δίκτυο, υπολεκάνες, ποταμοί και λίμνες Υ.Δ. Αττικής
(Δεδομένα: geodata.gov.gr)

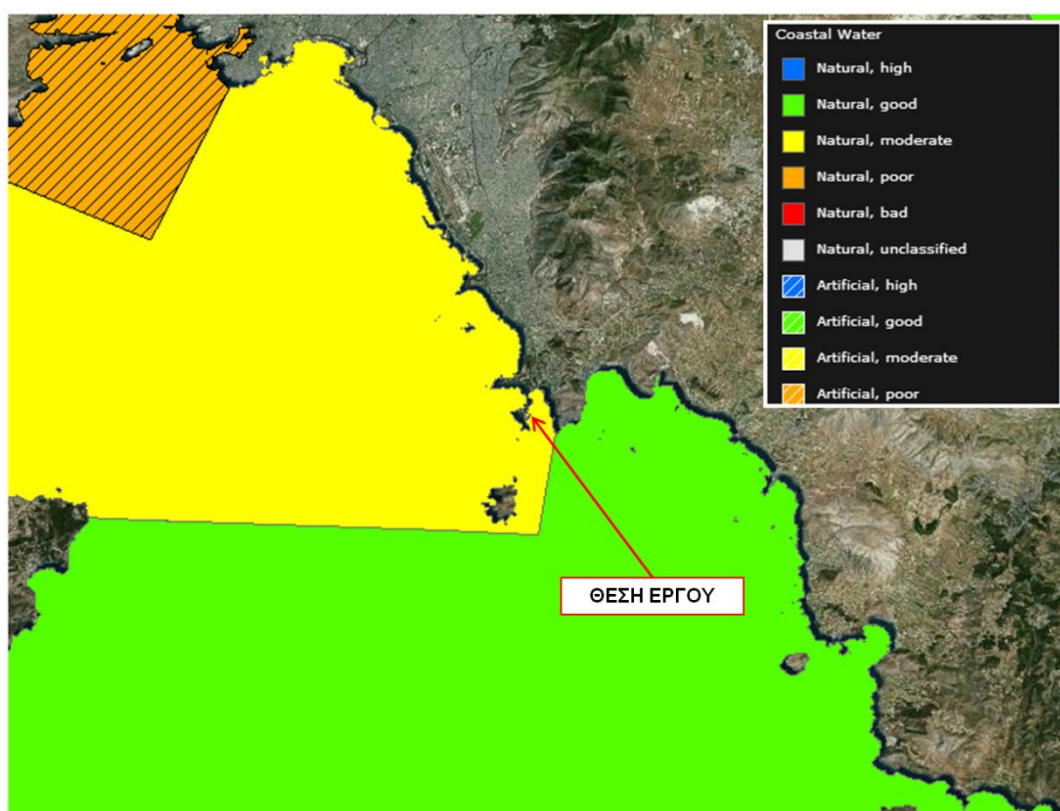


Σχήμα ΣΤ 13: Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής - Χάρτης 27: Συνολική Κατάσταση Επιφανειακών Υδάτινων Σωμάτων (Φ.Ε.Κ. 1004/Β/24.4.2013).

Παράκτια - Θαλάσσια ύδατα

Σύμφωνα με το ισχύον Σχέδιο Διαχείρισης, η οικολογική κατάσταση του παράκτιου συστήματος του Έσω (Κεντρικού) Σαρωνικού εντός του οποίου βρίσκεται η Μαρίνα Βουλιαγμένης είναι μέτρια, ενώ η χημική του κατάσταση είναι άγνωστη. Η συνολική κατάσταση του παράκτιου συστήματος είναι μέτρια (βλ. Σχήμα ΣΤ 13).

Επίσης, σε ό,τι αφορά στην περιοχή μελέτης, σύμφωνα με πληροφορίες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (European Environment Agency), ορισμένες περιοχές του Σαρωνικού κόλπου παρουσιάζουν έντονες οικοσυστημικές διαταραχές που οφείλονται κυρίως στις έντονες ανθρωπογενείς δραστηριότητες που συναντώνται στην περιοχή (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, ενώ διατηρούν τη φυσικότητά τους (βλ. Σχήμα ΣΤ 14).



Σχήμα ΣΤ 14: Ποιότητα υδάτων στην ευρύτερη περιοχή του έργου (Πηγή: European Environmental Agency -E.E.A.)

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης κατά μήκος της ακτογραμμής της Αττικής σχηματίζεται πλήθος παραλιών κολύμβησης. Οι πλησιέστερες στην περιοχή μελέτης που παρακολουθούνται συστηματικά σύμφωνα με το μητρώο ταυτοτήτων υδάτων κολύμβησης της Ελλάδας είναι η παραλία «Αστέρας Βουλιαγμένης» («Astir Beach») στη δυτική πλευρά της ρίζας της χερσονήσου Λαιμού και η παραλία «Βουλιαγμένη» («Ακτή Βουλιαγμένης») στο μυχό του Όρμου Βουλιαγμένης. Σύμφωνα με το μητρώο υδάτων, οι δύο ακτές χαρακτηρίζονται από εξαιρετικής ποιότητας ύδατα¹⁹ (σε αντίθεση με τη γενικότερη κατάσταση των υδάτων της ευρύτερης περιοχής (βλ. Σχήμα ΣΤ 13 και Σχήμα ΣΤ 14). Επίσης, εξαιρετικής ποιότητας χαρακτηρίζονται τα ύδατα της Λίμνης Βουλιαγμένης, η οποία βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα του όρμου.

ΣΤ.4.2.3 Υπόγεια ύδατα

Τα υπό εξέταση έργα υλοποιούνται στο θαλάσσιο χώρο ή σε περιοχή ήδη διαμορφωμένου εδάφους στη χερσαία ζώνη της μαρίνας και δεν επηρεάζουν τα

¹⁹ <http://www.bathingwaterprofiles.gr>

υπόγεια ύδατα. Συνεπώς, για την παρούσα μελέτη δεν κρίνεται αναγκαία η καταγραφή και ανάλυση της παραμέτρου των υπόγειων υδάτων.

ΣΤ.4.3. Κλιματικά Χαρακτηριστικά

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 1955-2016, τα οποία παρουσιάζονται στις επόμενες παραγράφους.

Οι μέσες μηνιαίες θερμοκρασίες κυμαίνονται από $10,24^{\circ}\text{C}$ τον Ιανουάριο, έως $28,4^{\circ}\text{C}$ τον Ιούλιο. Οι μέσες ελάχιστες μηνιαίες θερμοκρασίες κυμαίνονται από 7°C τον Ιανουάριο, έως $23,1^{\circ}\text{C}$ τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, ενώ οι μέσες μέγιστες μηνιαίες θερμοκρασίες κυμαίνονται από $13,54^{\circ}\text{C}$ τον Ιανουάριο, έως $32,3^{\circ}\text{C}$ τον Ιούλιο. Η απόλυτη ελάχιστη θερμοκρασία που έχει καταγραφεί είναι $-4,2^{\circ}\text{C}$ (το Φεβρουάριο) και η απόλυτη μέγιστη $42,0^{\circ}\text{C}$ (τον Απρίλιο και τον Ιούλιο). Η μέση ετήσια θερμοκρασία είναι σχετικά υψηλή ($18,67^{\circ}\text{C}$).

Το μέσο ετήσιο ύψος βροχής στο Μ.Σ. Αεροδρομίου Ελληνικού, για την περίοδο 1955-2016, φθάνει τα 366,12mm. Το μέσο μηνιαίο ύψος βροχόπτωσης κυμαίνεται από 5,47mm τον Ιούλιο, έως 66,7mm το Δεκέμβριο. Η μέγιστη βροχόπτωση εικοσιτετράωρου που έχει καταγραφεί είναι 142mm (το μήνα Μάρτιο). 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 88,7% του μέσου ετήσιου ύψους βροχής. Ο μικρότερος μέσος αριθμός ημερών βροχόπτωσης παρατηρήθηκε τον μήνα Ιούλιο, ενώ η περίοδος Ιουνίου- Σεπτεμβρίου αποτελεί την πιο ξηρή περίοδο.

Όσον αφορά τη σχετική υγρασία, οι μέσες μηνιαίες τιμές είναι σχετικά υψηλές με εξαίρεση τη θερινή περίοδο (από τον Ιούνιο έως και το Σεπτέμβριο) και κυμαίνονται από 46,38% τον Ιούλιο έως 70,23% το Δεκέμβριο.

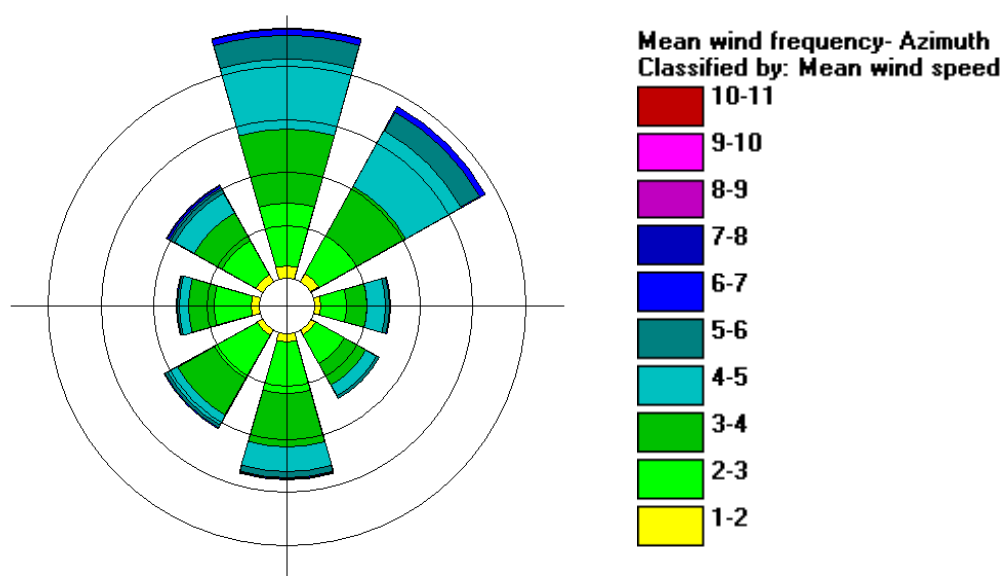
ΣΤ.4.3.1. Ανεμολογικά στοιχεία

Σύμφωνα με τα ανεμολογικά στοιχεία του Μ.Σ. Αεροδρομίου Ελληνικού για την περίοδο 1955-2001, οι επικρατέστεροι άνεμοι στην περιοχή είναι οι βόρειοι (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 8 Bf (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 15** δίνεται το ανεμολογικό διάγραμμα του Μ.Σ. Αεροδρομίου Ελληνικού.



Σχήμα ΣΤ 15: Ανεμολογικό διάγραμμα Μ.Σ. Ελληνικού

ΣΤ.4.3.2. Βιοκλίμα

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 Emburger (Σχήμα ΣΤ 16).

Το "βροχοθερμικό πηλίκο Q_2 " υπολογίζεται από τη σχέση:

$$Q_2 = \frac{100P}{\left(\frac{M+m}{2}\right)(M-m)}$$

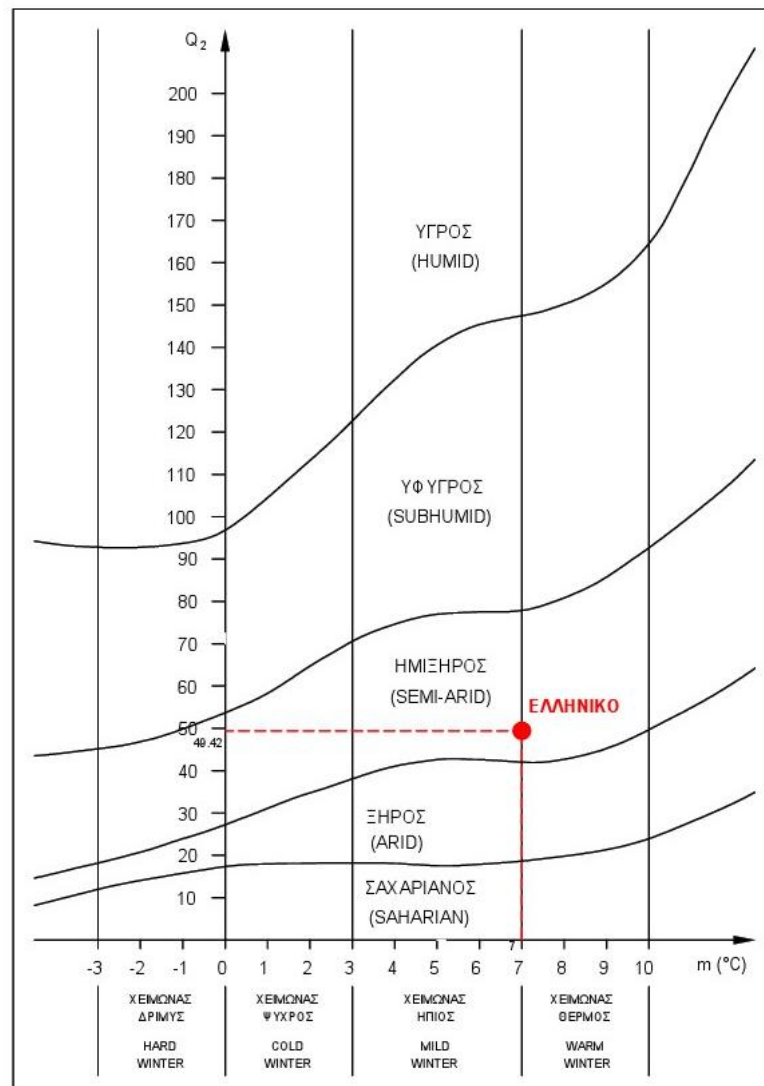
όπου: P, η μέση ετήσια βροχόπτωση σε mm

M, η μέση μέγιστη θερμοκρασία του θερμότερου μήνα (σε °K)

m, η μέση ελάχιστη θερμοκρασία του ψυχρότερου μήνα (σε °K)

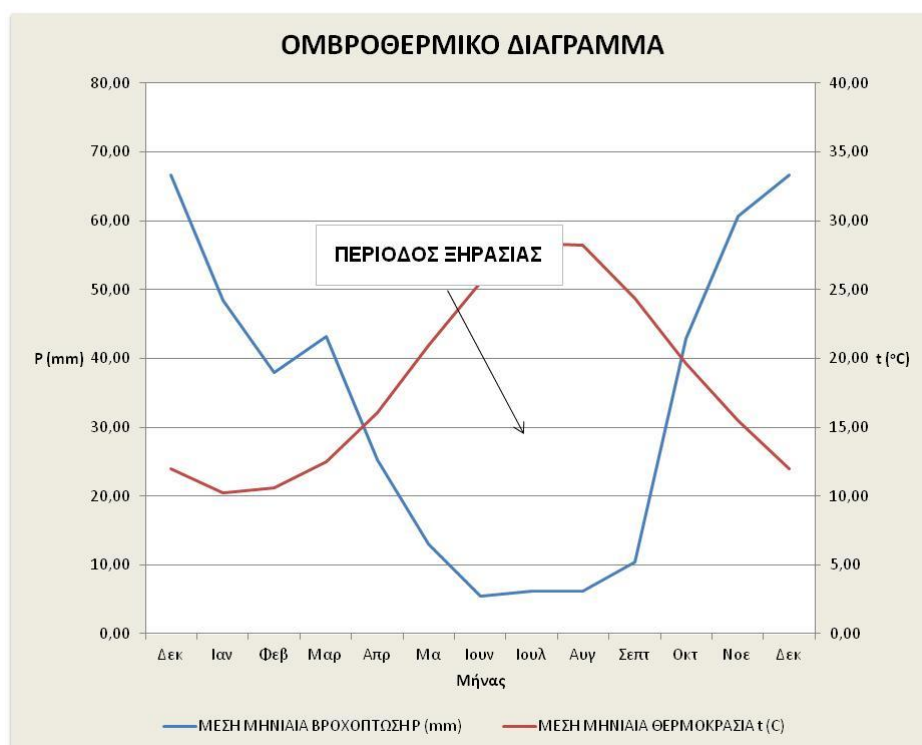
Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Μ.Σ. Ελληνικού έχουμε $P=366,12$ mm, $M=305,45^\circ\text{K}$ και $m=280,15^\circ\text{K}$, οπότε προκύπτει $Q_2=49,42$ και με βάση το Σχήμα ΣΤ 16 η περιοχή μελέτης βρίσκεται στην περιοχή του ημίξηρου (semi-arid) ορόφου, με ήπιο-θερμό (mild-warm) χειμώνα.

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 17). Από την ανάλυση του διαγράμματος, διαπιστώνεται ότι η περίοδος ξηρασίας αρχίζει από τις αρχές Απριλίου και διαρκεί περίπου έξι μήνες έως τα τέλη Σεπτεμβρίου, ενώ κατά τους μήνες Ιούνιο, Ιούλιο και Αύγουστο οι βροχοπτώσεις είναι ελάχιστες.



ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ EMBERGER

Σχήμα ΣΤ 16: Βιοκλιματικό διάγραμμα Emberger. Έχει σημειωθεί η θέση που αντιστοιχεί στα στοιχεία του Μ.Σ. Ελληνικού (περίοδος μετρήσεων 1955-2016)



Σχήμα ΣΤ 17: Ομβροθερμικό διάγραμμα Μ.Σ. Ελληνικού (περίοδος μετρήσεων 1955-2016)

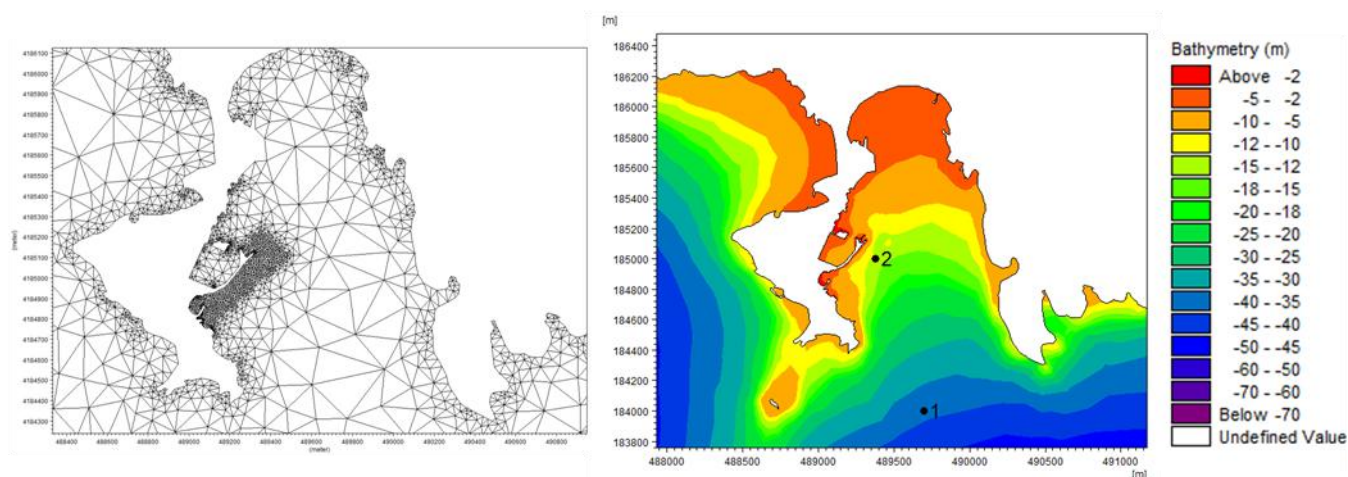
ΣΤ.4.4.Κυματικές συνθήκες – Ωκεανογραφικά χαρακτηριστικά – Ακτομηχανικά φαινόμενα

ΣΤ.4.4.1. Κυματικές συνθήκες

Ο υπολογισμός των κυματικών συνθηκών στην περιοχή μελέτης πραγματοποιήθηκε με εφαρμογή του μαθηματικού μοντέλου MIKE 21-SW (Spectral Waves), ενός σύγχρονου μέσου ανάλυσης ανεμογενών κυματισμών του Danish Hydraulic Institute (DHI), του οποίου η εταιρία MARNET Α.Τ.Ε. είναι νόμιμος κάτοχος.

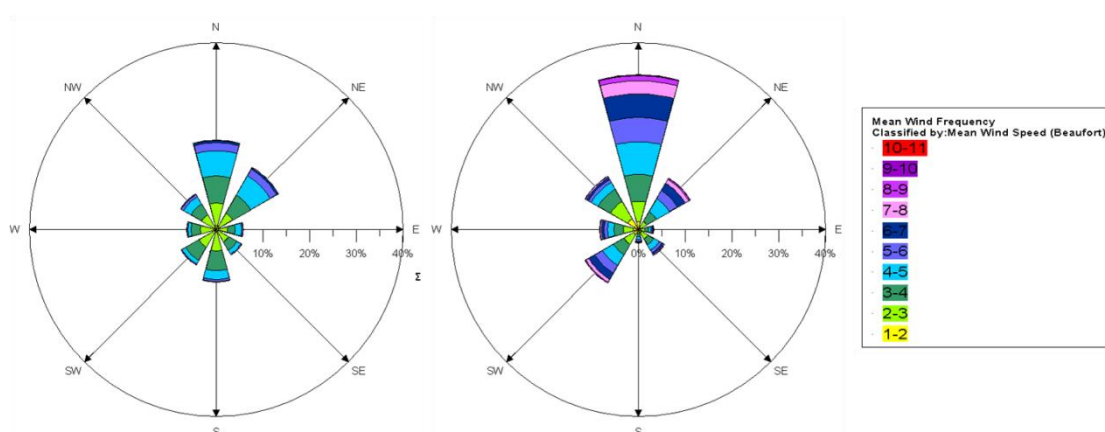
Το μαθηματικό μοντέλο MIKE 21-SW χρησιμοποιείται για την πρόβλεψη της γένεσης, μετασχηματισμού και εξασθένησης των ανεμογενών κυματισμών σε ανοιχτές ή κλειστές θάλασσες, στην ακτή ή μακριά από αυτή, ανεξαρτήτως μεγέθους, βυθομετρίας ή γεωγραφικής κατάτμησης. Η πρόβλεψη των κυματικών συνθηκών μπορεί να γίνει τόσο σε μακροχρόνια όσο και σε βραχυχρόνια κλίμακα σε ακτές ή περιοχές τοπικής (κόλποι, παραλίες), περιφερειακής (Ιόνιο Πέλαγος, Β. Αιγαίο Πέλαγος, Κυκλάδες, κλπ.) ή ευρύτερης (Ανατολική Μεσόγειος, Αδριατική κλπ.) κλίμακας.

Η περιοχή του έργου, λόγω του προσανατολισμού της, επηρεάζεται κυρίως από ανεμογενείς κυματισμούς προερχόμενους από νοτιοανατολική και νότια διεύθυνση. Η πρόβλεψη του κυματικού κλίματος στην περιοχή του έργου βασίζεται στην στατιστική ανάλυση των διαθέσιμων ανεμολογικών και βαθυμετρικών στοιχείων της περιοχής. Στο ακόλουθο Σχήμα απεικονίζονται το υπολογιστικό πλέγμα και η βαθυμετρία της περιοχής στο Ελληνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς – ΕΓΣΑ '87.



Σχήμα ΣΤ 18: Υπολογιστικό πλέγμα και βαθυμετρία της περιοχής με το μοντέλο MIKE-21 SW

Τα ανεμολογικά δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν για την πρόβλεψη των ανεμογενών κυματισμών ήταν αυτά των Μ.Σ. Αεροδρομίου Ελληνικού και Μήλου, καθώς οι δύο αυτοί σταθμοί βρίσκονται πλησιέστερα στην τοποθεσία της υπό εξέταση μαρίνας. Η πρόβλεψη του κυματικού κλίματος βασίστηκε στη στατιστική ανάλυση των διαθέσιμων ανεμολογικών δεδομένων (βλ. Σχήμα ΣΤ 19).



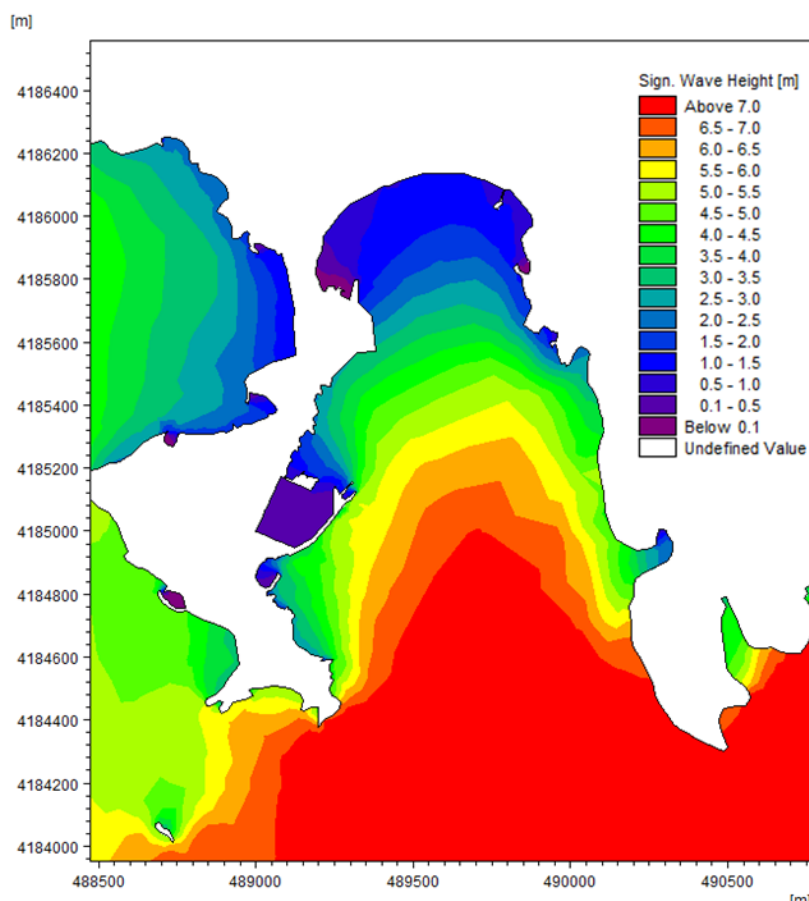
Σχήμα ΣΤ 19: Ανεμολογικό διάγραμμα Μ.Σ. Ελληνικού και Μήλου

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία της εξεταζόμενης περιοχής, πραγματοποιήθηκε πρόβλεψη για τα σημεία 1 (βαθιά) και 2 (κοντά στην ακτή) (βλ. Σχήμα ΣΤ 18). Τα χαρακτηριστικά των κυματισμών στη θέση του έργου για διάφορες περιόδους επιστροφής, σύμφωνα με τα αποτελέσματα του μαθηματικού μοντέλου MIKE 21-SW, παρατίθενται συνοπτικά στον Πίνακα ΣΤ-5.

Πίνακας ΣΤ- 6: Χαρακτηριστικά στοιχεία κυματισμών στα σημεία 1 και 2 για περιόδους επιστροφής 1, 20, 50 και 100 ετών

Διεύθυνση ανέμου, [° ως προς τον Β]	Ταχύτητα ανέμου, [m/s]	Διάρκεια πνοής ανέμου, [h]	Σημείο 1 (-40 m)			Σημείο 2 (-15 m)		
			Διεύθυνση κυματισμού [° ως προς τον Β]	H _s , [m]	T _s , [s]	Διεύθυνση κυματισμού [° ως προς τον Β]	H _s , [m]	T _s , [s]
Περίοδος επιστροφής, [έτη]: 1								
SE	15	24	160	2,4	5,6	155	2.0	5.3
S	17	24	174	3,3	6,2	159	2.6	6.3
SW	14	24	197	1,9	5,9	166	1.2	5.8
Περίοδος επιστροφής, [έτη]: 20								
SE	21	24	160	4,7	7,3	153	3.7	7.4
S	23	24	173	6,3	8,8	157	4.6	9.1
SW	18	24	193	3,0	6,3	164	1.9	7.2
Περίοδος επιστροφής, [έτη]: 50								
SE	23	24	160	5,6	7,2	154	4.5	7.5
S	25	24	172	7,2	8,5	157	5.4	9.0
SW	20	24	191	3,7	6,9	163	2.3	7.9
Περίοδος επιστροφής, [έτη]: 100								
SE	24	24	162	6,0	7,8	154	4.9	7.8
S	26	24	172	7,8	8,9	157	5.8	9.4
SW	21	24	191	4,0	7,0	164	2.5	8.0

Ενδεικτικά, στο Σχήμα ΣΤ 20 δίνεται η κατανομή του ύψους κύματος στην περιοχή του έργου για πνέοντες ανέμους νότιας διεύθυνσης με περίοδο επιστροφής 100 ετών, σύμφωνα με τα αποτελέσματα του μαθηματικού μοντέλου MIKE 21-SW



Σχήμα ΣΤ 20: Ύψος κύματος στην περιοχή του έργου για νοτιο άνεμο με περίοδο επιστροφής 100 ετών

ΣΤ.4.4.2. Ωκεανογραφικά χαρακτηριστικά (Θαλάσσια ρεύματα – Παλίρροια)

Η κυριότερη συνιστώσα των θαλασσιών ρευμάτων στην περιοχή είναι ανεμογενής. Σύμφωνα με τα στοιχεία της γενικής κυκλοφορίας των επιφανειακών ρευμάτων στην Ελλάδα (“Πλοηγός” - Τόμος Δ), η κίνηση των ρευμάτων στην ευρύτερη περιοχή μελέτης είναι ΝΑ-Β διεύθυνσης κατά την θερινή και Α-ΒΔ διεύθυνσης κατά την χειμερινή περίοδο, ενώ η ταχύτητά τους δεν υπερβαίνει τον 1 κόμβο. Δεν υφίστανται λεπτομερή στοιχεία ρευμάτων για την υπό εξέταση ακτή, ενώ για τις ανάγκες των μελετούμενων έργων δεν προκύπτει ανάγκη μετρήσεων ρευμάτων.

Το μέσο εύρος διακύμανσης της στάθμης της θάλασσας στην περιοχή μελέτης είναι μικρό και γενικά η επίδραση της παλίρροιας στην κίνηση των θαλασσιών μαζών δεν είναι σημαντική. Σύμφωνα με τις μετρήσεις του παλιρροιογράφου του Λιμένα Πειραιά,

που είναι ο πλησιέστερος στην περιοχή μελέτης, τα παλιρροιακά μεγέθη της περιοχής έχουν ως εξής (στατιστικά στοιχεία της περιόδου 1933-1988):

Μέγιστη πλήμμη:	0,80 m
Μέση πλήμμη:	1,24 m
Μέση στάθμη:	1,27 m
Μέση ρηχία:	1,29 m
Κατωτάτη ρηχία:	2,00 m
Μηδέν παλιρροιόμετρου:	0,93 m
Μέγιστο εύρος:	0,38 m
Ελάχιστο εύρος:	0,01 m
Μέσο εύρος:	0,05 m
Επάλλαξη:	1,20 m

ΣΤ.4.4.3. Δίαιτα ακτών - Ακτομηχανικά φαινόμενα

Η μορφολογία των ακτών (βλ. ενότητα ΣΤ.4.1.1) σε συνδυασμό και με το γεγονός ότι προ των φυσικών βραχωδών ακτών της χερσονήσου του Λαιμού δεν εμφανίζονται αποθέσεις ή διαβρώσεις, μαρτυρούν την απουσία ακτομηχανικών φαινομένων κατά μήκος της ακτής της χερσονήσου παρά την έντονη κυματική δράση.

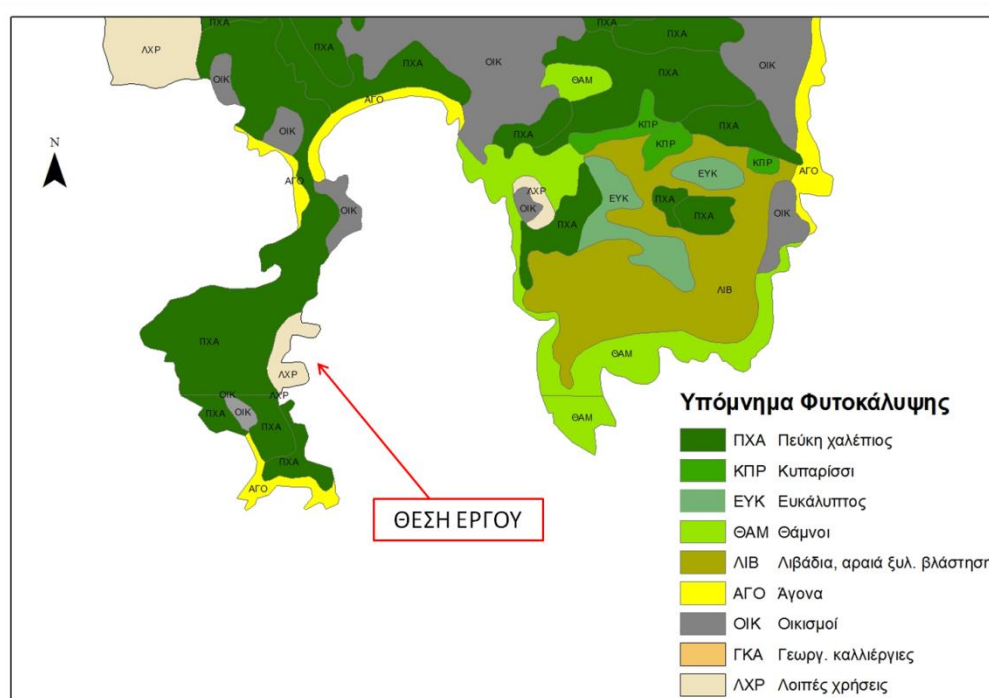
Επίσης, στην θέση της μαρίνας, δεν απαντώνται σημαντικά ακτομηχανικά φαινόμενα και φαινόμενα δυναμικής στερεομεταφοράς, δεδομένου ότι αφενός τα βάθη του πυθμένα είναι μεγάλα και η δράση των θαλασσίων ρευμάτων πολύ ασθενής και αφετέρου το θαλάσσιο μέτωπο είναι κρηπιδωμένο και έχει υποστεί μακροχρόνιες ανθρωπογενείς παρεμβάσεις. Σε ότι αφορά στην ακτομηχανικά ευαίσθητη παραλία νότια του προσήνεμου κυματοθραύστη που αποτελεί προϊόν ανθρωπογενούς παρέμβασης, δεν υπάρχουν ενδείξεις παράκτιας στερεομεταφοράς εκτός των ορίων της.

ΣΤ.4.5. Οικοσυστήματα – Χλωρίδα και πανίδα

Σύμφωνα με τους χάρτες της Ειδικής Γραμματείας Δασών (Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών & Φυσικού Περιβάλλοντος – Διεύθυνση Δασικών Χαρτών) η ευρύτερη περιοχή καλύπτεται τμηματικά από εκτάσεις με πεύκα (πεύκη

χαλέπιος), κυπαρίσσια, ευκάλυπτο, καθώς και θάμνους και λιβάδια (βλ. Σχήμα ΣΤ 21). Γενικά στο σύνολό της η περιοχή καλύπτεται από βλάστηση μεσογειακού τύπου. Σε μεμονωμένα σημεία κυρίως στον περιβάλλοντα χώρο ξενοδοχειακών μονάδων παρατηρούνται είδη τροπικής βλάστησης καλλωπιστικού χαρακτήρα, τα οποία εναρμονίζονται πλήρως με το υπόλοιπο περιβάλλον της χερσονήσου Μικρό Καβούρι.

Η πανίδα του χερσαίου χώρου φαίνεται να διατηρεί μικρούς αριθμούς κοινών μεσογειακών ειδών όπως έντομα, τρωκτικά και αμφίβια. Είναι πιθανό αρκετοί πληθυσμοί ειδών να έχουν υποστεί μείωση λόγω της πολυετούς και έντονης ανθρώπινης παρουσίας.



Σχήμα ΣΤ 21: Φυτοκάλυψη περιοχής (Πηγή στοιχείων: Διεύθυνση Δασικών Χαρτών)

Θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα

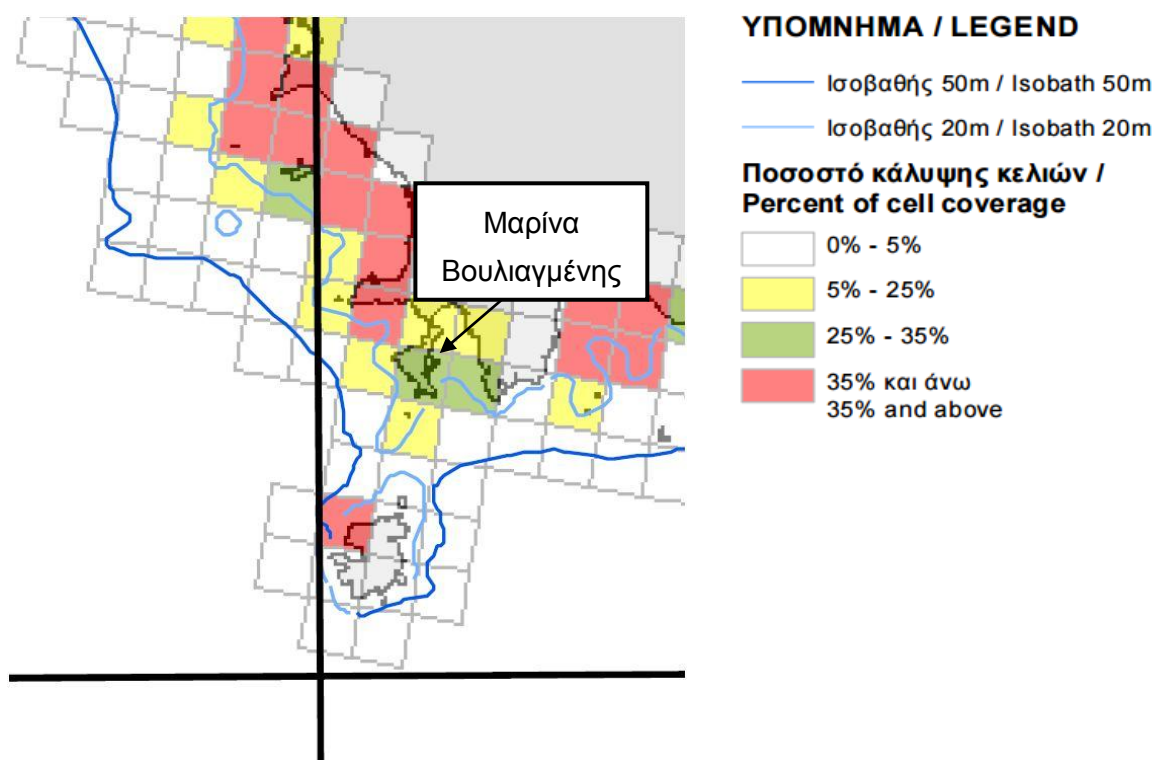
Σε ό,τι αφορά στο θαλάσσιο οικοσύστημα της περιοχής μελέτης εντοπίζεται η παρουσία του θαλάσσιου αγγειόσπερμου *Posidonia oceanica* (Ποσειδωνία η ωκεανική) που αποτελεί φυσικό οικοτόπο προτεραιότητας με κωδικό 1120 και τίτλο “εκτάσεις θαλάσσιου βυθού με βλάστηση (Ποσειδώνιες)” σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της Κοινοτικής Οδηγίας 92/43/EEC «για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων, καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας» (ΚΥΑ 33318/3028/28.12.1998, Φ.Ε.Κ. 1289/Β’/28-12-1998).

Το θαλάσσιο αγγειόσπερμο *Posidonia oceanica* (Ποσειδωνία η ωκεανική)²⁰ αποτελεί σημαντικό είδος-δείκτη βιολογικής ποιότητας. Συγκεκριμένα, θεωρείται δείκτης καλής οικολογικής ποιότητας, καλής ανανέωσης και οξυγόνωσης των υδάτων και σταθερών συνθηκών αλατότητας. Το εν λόγω αγγειόσπερμο συνήθως αναπτύσσεται σε βάθη από -5m έως -40m και εξαπλώνεται σε αμμώδεις βυθούς της υποπαράλιας ζώνης, σχηματίζοντας λιβάδια. Τα λιβάδια Ποσειδωνίας αποτελούν ενδιαίτημα υψηλής βιοποικιλότητας και είναι από τους πλέον σημαντικούς βιότοπους αναπαραγωγής, προστασίας (καταφύγιο), ανάπτυξης και διαβίωσης μεγάλου πλήθους θαλάσσιων οργανισμών. Επίσης, τα λιβάδια συμβάλλουν στη διατήρηση των ακτογραμμών, μέσω του εκτεταμένου ριζικού συστήματος.

Σε ότι αφορά στην παρουσία του εν λόγω αγγειόσπερμου στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, κατ' αρχήν εξετάσθηκαν τα διαθέσιμα στοιχεία του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων (ΥΠ.Α.Α.Τ.). Σύμφωνα με την αποτύπωση που έχει γίνει συνολικά στον Ελλαδικό χώρο για λογαριασμό της Γενικής Διεύθυνσης Αλιείας του ΥΠ.Α.Α.Τ.²¹, στην περιοχή της χερσονήσου Λαιμού Βουλιαγμένης και στο νότιο (με πιο βαθιά νερά) τμήμα του Όρμου Βουλιαγμένης, η πυκνότητα κάλυψης των κελιών από λιβάδια Ποσειδωνίας εκτιμάται σε ποσοστό 25% - 35% (βλ. Σχήμα ΣΤ 22). Επισημαίνεται ότι η εν λόγω χαρτογράφηση βασίστηκε κατά κύριο λόγο σε δορυφορικές εικόνες υψηλής ανάλυσης και σε δειγματοληπτικές μόνο εργασίες πεδίου, ενώ τα κελιά μελέτης αφορούν σε ιδιαίτερα μεγάλες εκτάσεις (1km²), πόσο δε συσχετιζόμενες με την έκταση που καταλαμβάνει η θαλάσσια ζώνη της Μαρίνας Βουλιαγμένης (0,11km²). Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό πως τα κελιά μελέτης εκτείνονται επί σημαντικής επιφάνειας χερσαίων εκτάσεων (βλ. Σχήμα ΣΤ 22). Κατά συνέπεια στην περίπτωση εξέτασης τοπικών επεμβάσεων (όπως η Μαρίνα Βουλιαγμένης), οι εκτιμήσεις της εν λόγω αποτύπωσης είναι ενδεικτικές και χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης.

²⁰ Ταξινόμική κατάταξη: Division: Spermatophyta, Subdivision: Angiospermae, Class: Monocotyledoneae, Order: Alismatales, Family: Posidoniaceae, Genus: *Posidonia*, Species: *Posidonia oceanica*

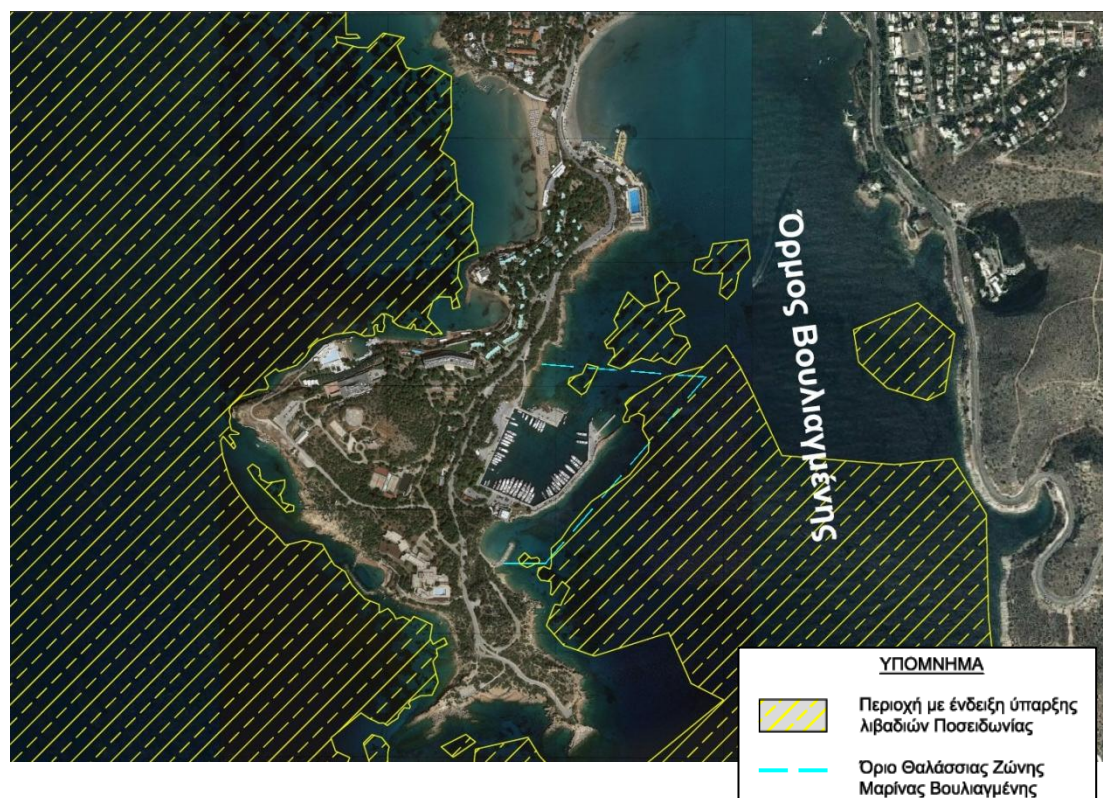
²¹ Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε), Ελληνικός Γεωργικός Οργανισμός (ΕΛΓΟ) – ΔΗΜΗΤΡΑ / Ινστιτούτο Αλιευτικής Έρευνας (ΙΝ.ΑΛ.Ε.) και Πανεπιστήμιο Πατρών (2015), «Εντοπισμός, χαρτογράφηση και αποτύπωση σε ναυτικούς χάρτες, των υποθαλάσσιων λιβαδιών Ποσειδωνίας σε όλη την Ελληνική Επικράτεια με τροποποιημένες τεχνικές προδιαγραφές, για τις ανάγκες της Γενικής Δ/σης Αλιείας του ΥΠ.Α.Α.Τ.»



Σχήμα ΣΤ 22: Υποθαλάσσια λιβάδια Ποσειδωνίας στην ευρύτερη περιοχή του έργου, (Απόσπασμα χάρτη: «Διανομή Αθήνα», Νοέμβριος 2015, Γενική Διεύθυνση Αλιείας του ΥΠ.Α.Α.Τ.)

Επιπροσθέτως, από την παρατήρηση δορυφορικών φωτογραφιών, εκτιμάται ότι στην ευρύτερη περιοχή μελέτης κατά μήκος των ακτών της χερσονήσου Λαιμού Βουλιαγμένης, τόσο ανατολικά όσο και δυτικά αυτής, τα λιβάδια του θαλάσσιου αγγειοσπέρμου *Posidonia oceanica* απαντώνται στην υποπαράλια ζώνη σε βάθη μεταξύ -1m περίπου και -40m (βλ. Σχήμα ΣΤ 23). Εξαίρεση αποτελεί η υποθαλάσσια περιοχή προ του μυχού του Όρμου Βουλιαγμένης, όπου εκτείνεται η αμμώδης παραλία Βουλιαγμένης (οργανωμένη πλαζ «Ακτή Βουλιαγμένης»). Στην περιοχή αυτή δεν υπάρχουν ενδείξεις παρουσίας λιβαδιών Ποσειδωνίας, ούτε μεμονωμένα άτομα του αγγειοσπέρμου.

Στα πλαίσια των ανωτέρω και για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης, στην άμεση περιοχή μελέτης της μαρίνας πραγματοποιήθηκε στις 02.06 και στις 07.06.2017 από επιστημονική ομάδα εξειδικευμένη στο θαλάσσιο περιβάλλον, έρευνα πεδίου του θαλάσσιου χώρου, η οποία περιελάμβανε αυτοψία, σάρωση του πυθμένα με υποθαλάσσια κάμερα, καθώς και δειγματοληψίες εδραίων ειδών σε επιλεγμένα σημεία προκειμένου για τον εντοπισμό και την καταγραφή της κατάστασης εκτάσεων λιβαδιών Ποσειδωνίας.



Σχήμα ΣΤ 23: Ευρύτερη περιοχή με ενδείξεις παρουσίας λιβαδιών του θαλάσσιου αγγειοσπέρμου *Posidonia oceanica* (βάσει δορυφορικών φωτογραφιών)

Από την εν λόγω εργασία πεδίου προέκυψαν τα εξής (βλ. Σχήμα ΣΤ 25):

- Η υποπαράλια ζώνη βορείως της μαρίνας χαρακτηρίζεται από σποραδική παρουσία λιβαδιών Ποσειδωνίας μικρής έκτασης. Σε βάθη μικρότερα των -6m παρατηρείται πλήρης απουσία του αγγειοσπέρμου, ενώ σε μεγαλύτερα βάθη παρατηρείται παρουσία υγιών λιβαδιών μικρής έως μέτριας έκτασης καθώς και αμμώδεις εκτάσεις με μεμονωμένα άτομα του είδους (βλ. Φωτ. 10 και 11 στο Σχήμα ΣΤ 24). Σημειώνεται ότι τοπικά εντοπίσθηκαν και μικρές εκτάσεις με μη υγιή (νεκρά) άτομα Ποσειδωνίας.
- Εντός της λιμενολεκάνης της μαρίνας δεν εντοπίζονται παρά ελάχιστα μεμονωμένα άτομα Ποσειδωνίας. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο μικρό σχετικά βάθος (μεταξύ -3m και -6m) εντός της λιμενολεκάνης σε συνδυασμό με την περιορισμένη αν και ικανοποιητική ανανέωση των υδάτων εντός αυτής, καθώς και με την μακροχρόνια λιμενική δραστηριότητα με σκάφη αναψυχής.
- Στα ανατολικά του προσήνεμου μώλου της μαρίνας, σε βάθη έως -8m λόγω του βραχώδους πυθμένα δεν αναπτύσσονται άτομα Ποσειδωνίας. Σε βάθη

μεγαλύτερα των -10m ανατολικά του προσήνεμου μώλου απαντώνται πρωτίστως εκτάσεις πυθμένα με μεμονωμένα άτομα Ποσειδωνίας, ενώ κατά θέσεις (κυρίως προς τα βόρεια και νότια) απαντώνται και πιο πυκνές συστάδες από υγιή άτομα του αγγειόσπερμου.

- Νοτιότερα, η υποπαράλια ζώνη στα ανατολικά του υφιστάμενου μικρού μώλου χαρακτηρίζεται από παρουσία υγιών συστάδων Ποσειδωνίας σε βάθη μεγαλύτερα των -6m.

Κατά την αυτοψία έγινε ταυτοποίηση του αγγειόσπερμου *Posidonia oceanica* με τη βοήθεια δειγματοληψίας στο σημείο Δ στα βόρεια της εισόδου της μαρίνας (βλ. Σχήμα ΣΤ 24).

Συνολικά, εντός της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας δεν απαντώνται εκτεταμένες επιφάνειες θαλάσσιου πυθμένα με λιβάδια Ποσειδωνίας. Η περιοχή της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας χαρακτηρίζεται από εναλλαγές αμμώδη πυθμένα με βραχώδεις εκτάσεις και ράχες, όπου η εμφάνιση του αγγειόσπερμου *Posidonia oceanica* είναι σποραδική. Πρόκειται κυρίως για εκτάσεις «γυμνού» πυθμένα με κατά τόπους εμφάνιση μεμονωμένων ατόμων Ποσειδωνίας, ενώ πυκνότερες συστάδες του είδους αφορούν σε μικρές εκτάσεις κυρίως βόρεια και νότια της υφιστάμενης μαρίνας. Είναι επίσης χαρακτηριστικό ότι στα ανατολικά του προσήνεμου μώλου η θαλάσσια ζώνη της μαρίνας χαρακτηρίζεται από βραχώδη πυθμένα γυμνά από θαλάσσια χλωρίδα.

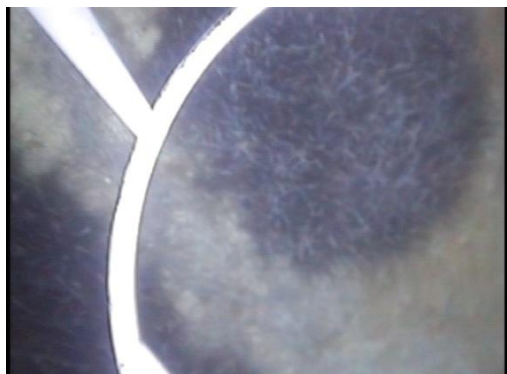
Από τη συνεκτίμηση των προαναφερθέντων εκτιμάται ότι στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, η εμφάνιση εκτεταμένων λιβαδιών Ποσειδωνίας αφορά στα πιο βαθιά νερά του Όρμου Βουλιαγμένης.



Φωτ.1



Φωτ.2



Φωτ.3



Φωτ.4



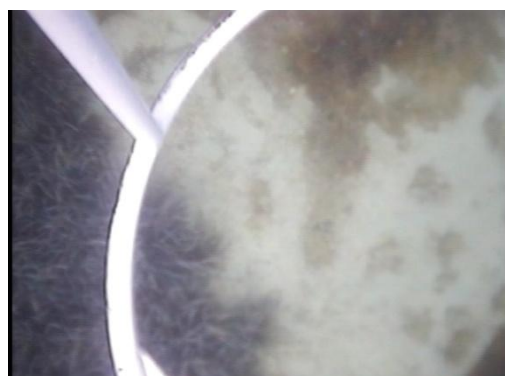
Φωτ.5



Φωτ.6



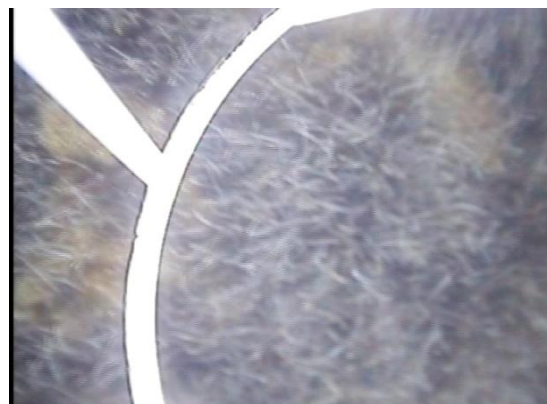
Φωτ.7



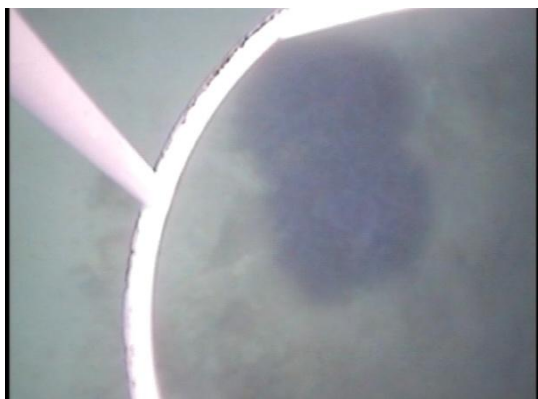
Φωτ.8



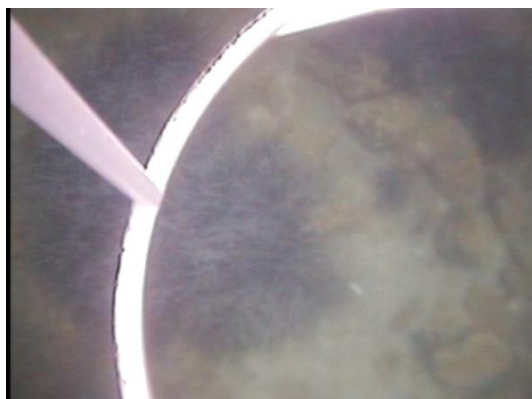
Φωτ.9



Φωτ.10



Φωτ.11



Φωτ.12



Φωτ.13



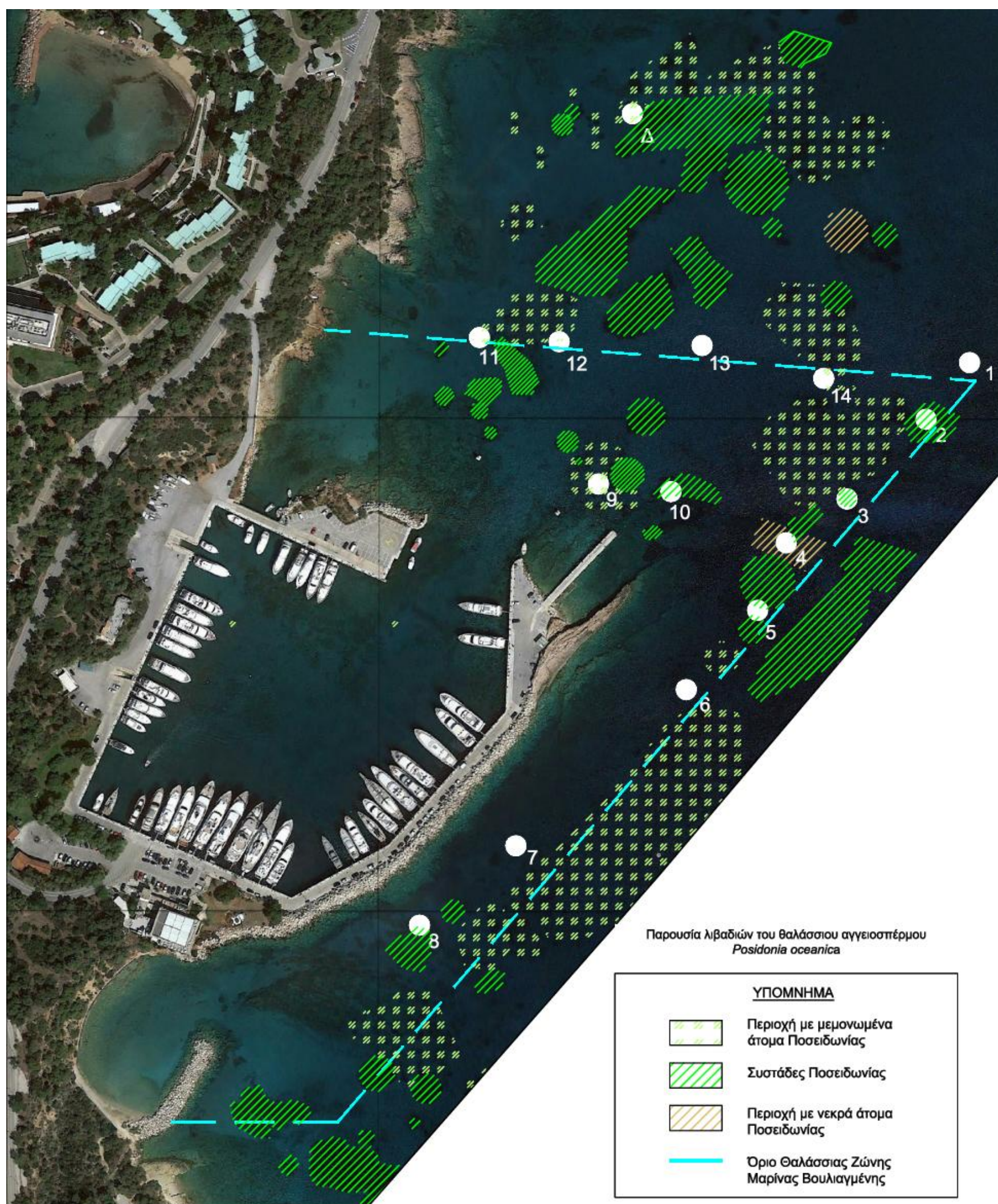
Φωτ.14



Δείγμα από σημείο Δ

Σχήμα ΣΤ 24: Υποβρύχιες φωτογραφίες υποπαράλιας ζώνης περιοχής μελέτης (λήψη με υποθαλάσσια κάμερα κατά την αυτοψία στις 07.06.2017) & δείγμα θαλάσσιας χλωρίδας στο σημείο Δ.

Σημείωση: Η θέση λήψης των υποβρύχιων φωτογραφιών και του δείγματος φαίνονται στο Σχήμα ΣΤ 25.



Σχήμα ΣΤ 25: Εξάπλωση λιβαδιών του θαλάσσιου αγγειοσπέρμου *Posidonia oceanica* στην άμεση περιοχή μελέτης σε συνέχεια της αυτοψίας με υποβρύχια κάμερα.

Σημείωση: Οι αριθμοί αντιστοιχούν στη θέση λήψης των υποβρύχιων φωτογραφιών του Σχήματος Στ.24.

ΣΤ.4.6. 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. Στην περιοχή της Βουλιαγμένης δεν έχει επεκταθεί μέχρι σήμερα το δίκτυο διανομής φυσικού αερίου.

Η ύδρευση του Δήμου Βάρης –Βούλας -Βουλιαγμένης 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 του Δήμου μέσω του οποίου παροχετεύονται τα παραγόμενα υγρά απόβλητα στο κέντρο επεξεργασίας λυμάτων της Ψυτάλλειας (Κ.Ε.Λ.Ψ.).

Όσον αφορά στη διαχείριση των στερεών μη επικίνδυνων 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.

Οι ανάγκες της μαρίνας σε ύδρευση, αποχέτευση, ηλεκτρικό ρεύμα και τηλεπικοινωνίες δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλες και καλύπτονται επαρκώς από τα υφιστάμενα δίκτυα.

ΣΤ.4.7. Τοπίο

Η ευρύτερη περιοχή της Μαρίνας Βουλιαγμένης αποτελεί πόλο έλξης τόσο για τους επισκέπτες όσο και για τους κατοίκους της Αθήνας και των προαστίων της, καθώς αποτελεί μια παράκτια περιοχή με οργανωμένες ακτές κολύμβησης, υποδομές θαλάσσιου αθλητισμού και λοιπές επιχειρήσεις εστίασης και αναψυχής. Η περιοχή προσφέρεται για περιπάτους και αθλητικές δραστηριότητες κυρίως κατά την εαρινή και θερινή περίοδο.

Η βλάστηση της περιοχής είναι ιδιαίτερα προσεγμένη, ενώ παρατηρούνται ενιαίες νησίδες όπου το φυσικό τοπίο έχει διατηρηθεί ή έχει εμπλουτιστεί από τεχνητή βλάστηση, η οποία εναρμονίζεται πλήρως με το υπόλοιπο τοπίο. Η ύπαρξη του υγροτόπου της Λίμνης Βουλιαγμένης, η οποία και έχει χαρακτηριστεί βάσει του Π.Δ. της 15/01/2003 (Φ.Ε.Κ. 51/Δ/2003) ως διατηρητέο μνημείο της φύσης, συνιστά έναν ακόμα λόγο προσέλκυσης επισκεπτών. Επισημαίνεται ότι η Λίμνη Βουλιαγμένης περιλαμβάνεται στη Βάση Δεδομένων του ερευνητικού προγράμματος «ΦΙΛΟΤΗΣ» ως Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους (Τ.Ι.Φ.Κ.) (βλ. ενότητα ΣΤ 5.9)²².

²² Πηγή: <https://filotis.itia.ntua.gr>

Οι αρχαιολογικοί χώροι που έχουν ανακαλυφθεί στην περιοχή, όπως ο αρχαιολογικός χώρος του ναού Απόλλωνος Ζωστήρος και η ιερατική οικία στα βορειοανατολικά αυτού, υπενθυμίζουν στον επισκέπτη την άρρηκτη σύνδεση του παρελθόντος με το παρόν. Παράλληλα προκαλούν τον επισκέπτη να περιηγηθεί στην περιοχή και να ανακαλύψει την ιστορία της.

Η φυσικότητα της περιοχής γενικά έχει διατηρηθεί σε σημαντικό βαθμό, ενώ οι ανθρώπινες επεμβάσεις εντάσσονται αρμονικά στη συνολική εικόνα της χερσονήσου του Λαιμού Βουλιαγμένης.

ΣΤ 4.8. Πολιτιστική και αρχαιολογική κληρονομιά

Όπως προαναφέρθηκε (βλ. ενότητα Γ.5.1), η ευρύτερη περιοχή της Βουλιαγμένης, και ιδίως οι χερσόνησοι του Λαιμού Βουλιαγμένης και του Μεγάλου Καβουριού, παρουσιάζει ιδιαίτερο αρχαιολογικό ενδιαφέρον λόγω των σημαντικών μνημείων που απαντώνται κατά θέσεις σε αυτή.

Μάλιστα, με την υπ' αριθμ. ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/Φ26/113248/58371/7755/3741 Απόφαση Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού (Φ.Ε.Κ. 350/ΑΑΠ/04.10.2013) κηρύχθηκε και οριοθετήθηκε αρχαιολογικός χώρος στην περιοχή της Βουλιαγμένης του Δήμου Βούλας – Βάρης – Βουλιαγμένης. Ο εν λόγω αρχαιολογικός χώρος εκτείνεται από την πλαζ της Βουλιαγμένης στο νότο μέχρι την παραλία του Μικρού Καβουριού στο βορρά και περιλαμβάνει τις χερσονήσους του Λαιμού Βουλιαγμένης και του Μεγάλου Καβουριού (με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις της αεροπορίας στο κεντρικό τμήμα της χερσονήσου).

Στη συνέχεια με την υπ' αριθ. ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/Φ43/211149/113904/ 13939/6398 Απόφαση Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού (Φ.Ε.Κ. 402/ΑΑΠ/13-11-2013) καθορίστηκαν και οριοθετήθηκαν εντός του αρχαιολογικού αυτού χώρου Ζώνες Α' Απολύτου Προστασίας (βλ. ενότητα Γ.5.1).

Σημειώνεται ότι στον εν λόγω αρχαιολογικό χώρο, έχουν κηρυχθεί στο παρελθόν τα ακόλουθα μνημεία:

- Ναός Απόλλωνος Ζωστήρος και Χώρος περί τον Ναόν (Φ.Ε.Κ. 265/Β/1-10-1957), και συγκεκριμένα «τον περί τον Ναόν του Απόλλωνος Ζωστήρος εν τω Λαιμώ της Βουλιαγμένης χώρον και εις απόστασιν 100 μέτρων γύρωθεν τούτου»,

- Χώρος περί του Βωμού Αρτέμιδος(Φ.Ε.Κ. 265/Β/1-10-1957),
- Λόφος στον Λαιμό Βουλιαγμένης (Φ.Ε.Κ. 24/Β/24-1-1959) και συγκεκριμένα έχει χαρακτηριστεί ως αρχαιολογικός Χώρος *«ο αμέσως μετά τον Λαιμόν Βουλιαγμένης λοφίσκον μήκους 500μ. και πλάτους 200μ. περίπου ως και την μικράν κοιλάδα μήκους 300μ. και πλάτους 200μ. περίπου την προς Δυσμάς του κέντρου Μανωλάκη Δράκου κειμένην»*.

Η χερσαία ζώνη της Μαρίνας Βουλιαγμένης εμπίπτει εντός των ορίων του αρχαιολογικού αυτού χώρου, δεν βρίσκεται όμως εντός των ορίων ούτε στην άμεση γειτονία των Ζωνών Α' Απολύτου Προστασίας (βλ. ενότητα Γ.5.1.2).

Επίσης, σύμφωνα με τα στοιχεία του Διαρκούς Καταλόγου Κηρυγμένων Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων της Ελλάδος του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού²³, στην περιοχή της Βουλιαγμένης δεν εντοπίζονται κηρυγμένοι ενάλιοι αρχαιολογικοί χώροι.

Επίσης, στην περιοχή της Βουλιαγμένης έχουν κηρυχθεί τα ακόλουθα μνημεία:

- ο κινηματογράφος "ΑΚΤΗ" στις οδούς Αιόλου και Θησέως (Φ.Ε.Κ. 730/Β/28-8-1995 και Φ.Ε.Κ. 648/Δ/25-7-1997) που έχει χαρακτηριστεί ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο και ιστορικός τόπος *«που χρειάζεται ειδική κρατική προστασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1469/1950, (...) διότι αποτελεί τυπικό δείγμα Θερινού Κινηματογράφου με σημαντική πολιτισμική και εκπαιδευτική λειτουργία καθώς και επειδή πρόκειται για το μοναδικό Θερινό Κινηματογράφο της περιοχής άρρητα συνδεδεμένο με τις μνήμες των κατοίκων της»*,
- η Λίμνη Βουλιαγμένης (Φ.Ε.Κ. 322/Β/5-6-1981) που έχει χαρακτηριστεί ως τόπος ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, *«γιατί πρόκειται για μια εξαιρετικά ευαίσθητη περιοχή που αποτελεί ένα πολύ αξιόλογο φυσικό τοπίο»*.

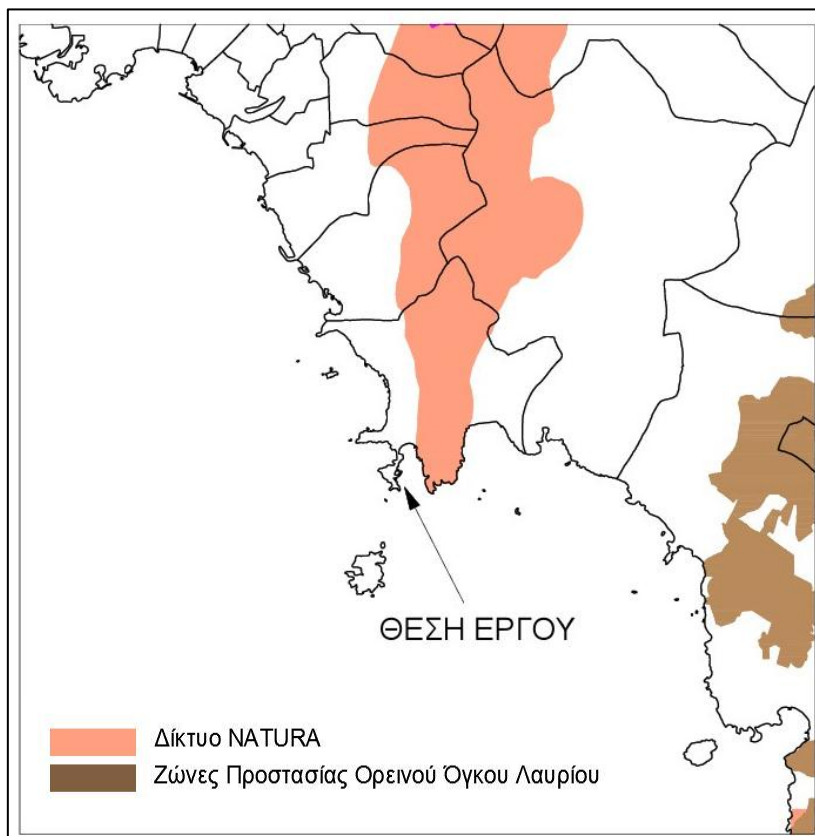
Τέλος, σύμφωνα με τα στοιχεία του Αρχείου Παραδοσιακών Οικισμών και Διατηρητέων Κτιρίων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας²⁴ στην περιοχή δεν απαντώνται παραδοσιακοί οικισμοί ή προστατευόμενα τμήματα οικισμών λόγω του ιδιαίτερου πολεοδομικού, αισθητικού, ιστορικού, λαογραφικού ή αρχιτεκτονικού τους χαρακτήρα.

²³ <http://listedmonuments.culture.gr/>

²⁴ estia.minenv.gr

ΣΤ.4.9. Προστατευόμενες περιοχές

Η άμεση περιοχή μελέτης δεν βρίσκεται εντός των ορίων περιοχής που διέπεται από ιδιαίτερο καθεστώς προστασίας. Στην ευρύτερη περιοχή απαντώνται προστατευόμενες περιοχές του δικτύου Natura 2000 αλλά και κάποιες από τις ζώνες προστασίας του Ορεινού Όγκου Λαυρίου, όπως φαίνεται στο **Error! Reference source not found..**



Σχήμα ΣΤ 26: Προστατευόμενες περιοχές

Σε απόσταση 1 περίπου χλμ. ανατολικά της θέσης της Μαρinas Βουλιαγμένης απαντώνται τα όρια του Τόπου Κοινοτικής Σημασίας Τ.Κ.Σ. (Sites of Community Importance – SCI) του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου «Natura 2000» με τίτλο «Υμηττός – Αισθητικό Δάσος Καισαριανής – Λίμνη Βουλιαγμένης» και κωδικό GR3000006, ενώ στα 6 περίπου χλμ στα βορειοανατολικά απαντάται η Ζώνη Ειδικής Προστασίας (Ζ.Ε.Π.) (Special Protection Areas - SPA) για την Ορνιθοπανίδα με τίτλο «Όρος Υμηττός» και κωδικό GR3000015. Πιο απομακρυσμένα, σε απόσταση 18 περίπου χιλιομέτρων προς τα νοτιοδυτικά βρίσκεται η Ζ.Ε.Π. με τίτλο «Περιοχή Λεγρενών- Νησίδα Πατρόκλου» και κωδικό GR3000014. Επίσης, στα ανατολικά και νοτιοανατολικά του έργου στα 12 περίπου χιλιόμετρα εκτείνονται τμήματα των ζωνών προστασίας του Ορεινού Όγκου Λαυρίου.

Όπως προαναφέρθηκε, η Λίμνη Βουλιαγμένης αποτελεί διατηρητέο μνημείο της φύσης σύμφωνα με το Π.Δ. της 15/01/2003 (Φ.Ε.Κ. 51/Δ/2003) και περιλαμβάνεται στη Βάση Δεδομένων του ερευνητικού προγράμματος «ΦΙΛΟΤΗΣ» ως Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους (Τ.Ι.Φ.Κ.) (κωδ. ΑΤ2010015)²⁵. Η λίμνη βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα του Όρμου Βουλιαγμένης σε απόσταση περίπου 1 χλμ. και ανήκει επίσης στον Τ.Κ.Σ. «Υμηττός – Αισθητικό Δάσος Καισαριανής – Λίμνη Βουλιαγμένης», ο οποίος αναφέρθηκε προηγουμένως. Ο χαρακτηρισμός του ως Τοπίου Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους έγκειται στην ύπαρξη ενδιαφερόντων φυσικών, οικολογικών και γεωμορφολογικών στοιχείων.

²⁵ Πηγή: <https://filotis.itia.ntua.gr>

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 σχεδιασμού της Μαρinas Βουλιαγμένης. 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 πανίδα, 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 σχεδιασμού (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 σχεδιασμό της Μαρinas Βουλιαγμένης ως προς τις 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 σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης 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 ενδεχόμενων σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης (με κόκκινο σημειώνονται οι πλέον σημαντικές επιπτώσεις, με κόκκινη διακεκομμένη γραμμή οι λιγότερο σημαντικές)

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	+1	δευτερογενής	μόνιμη	μακροπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 6, 7, 8, 9
3	Υλικά περιουσιακά στοιχεία	+2	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 1, 10
4	Πολιτιστική κληρονομιά	+1	δευτερογενής	μόνιμη	μεσοπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με την 1
5	Βιοποικιλότητα & Πανίδα – χλωρίδα	+1	πρωτογενής	μόνιμη	μεσοπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 6, 7, 8, 9, 10
6	Έδαφος	+1	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με τις 5, 10
7	Ύδατα	+1	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με την 5
8	Αέρας	0	δευτερογενής	μόνιμη	μακροπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με την 9
9	Κλιματικοί παράγοντες	0	δευτερογενής	μόνιμη	μακροπρόθεσμη	σωρευτική	συνέργεια με την 8
10	Τοπίο	+2	πρωτογενής	μόνιμη	βραχυπρόθεσμη	χρονικά εντοπισμένη	συνέργεια με τις 5 και 6

Στη συνέχεια, αναλύεται η αξιολόγηση των ενδεχόμενων σημαντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης στις επί μέρους περιβαλλοντικές παραμέτρους.

1. Πληθυσμός

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

- Αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος
- Οικονομική βιωσιμότητα του τουριστικού τομέα
- 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 και την ενίσχυση των υφιστάμενων οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιβάλλουσα του έργου περιοχή
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας
- Αποφυγή πρόκλησης οχλήσεων στην οδική κυκλοφορία & βελτίωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- Παροχή νέων (ενίσχυση υφιστάμενων) δυνατοτήτων αναψυχής
- Συμβατότητα/αλληλεπίδραση με υφιστάμενες και σχεδιαζόμενες γειτονικές χρήσεις

Βασικός στόχος του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης είναι η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων χερσαίων και λιμενικών υποδομών έτσι ώστε η μαρίνα να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού με πολυτελείς θαλαμηγούς και συγχρόνως να αποτελεί μία υψηλού επιπέδου υποδομή αναψυχής που να συνάδει με το χαρακτήρα και τη φήμη της Αθηναϊκής Ριβιέρας. Στα πλαίσια βέβαια αυτά ο γενικός σχεδιασμός επιδιώκει και την προστασία και ανάδειξη του φυσικού παράκτιου αττικού περιβάλλοντος που αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι και σημαντικό πλεονέκτημα της Ριβιέρας.

Είναι προφανές λοιπόν ότι η εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδιασμού θα συμβάλει καθοριστικά στην αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, αλλά και στην τουριστική προβολή τόσο της Βουλιαγμένης όσο και της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας και κατ' επέκταση στην οικονομική βιωσιμότητα του τουριστικού τομέα. Σημαντική έμμεση θετική επίπτωση αυτών αποτελεί η ενίσχυση της τοπικής οικονομίας (με τη διαμόρφωση συνθηκών για την ανάπτυξη νέων και την ενίσχυση υφιστάμενων οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιβάλλουσα του έργου περιοχή και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας).

Ακόμη, η προβλεπόμενη από το γενικό σχεδιασμό διαμόρφωση ενός πόλου αναψυχής και περιπάτου στην περιοχή αυτή του Λαιμού, σε συνδυασμό με τις λοιπές υποδομές αναψυχής της περιοχής (παραλίες, Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης – Ν.Ο.Β., Ναυτικός Όμιλος Κατοίκων Βουλιαγμένης – Ν.Ο.Κ.Β., Ζώνη ΙΑ χαρακτήρα στο νότιο τμήμα του Αστέρα Βουλιαγμένης) συμβάλλει στην παροχή νέων και στην ενίσχυση των υφιστάμενων δυνατοτήτων αναψυχής της περιοχής και κατ' επέκταση στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής.

Ειδικά σε ό,τι αφορά στην πρόσθετη κυκλοφοριακή επιβάρυνση από την προτεινόμενη ανάπτυξη της μαρίνας και την γειτονική ανάπτυξη του συγκροτήματος του Αστέρα, όπως προκύπτει και από τη συνημμένη Κυκλοφοριακή Θεώρηση (βλ. Παράρτημα Ια), εκτιμάται ότι δεν θα επηρεάσει την υφιστάμενη στάθμη εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας στους κρίσιμους κόμβους του αστικού δικτύου που χρησιμοποιείται για τις διαδρομές πρόσβασης, ενώ οι κυκλοφοριακές συνθήκες θα παραμείνουν σε ικανοποιητικό επίπεδο. Μάλιστα, η κυκλοφοριακή αναβάθμιση (στο βαθμό του δυνατού) των εισόδων της μαρίνας, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο εσωτερικό της μαρίνας που θα μελετηθούν στην επόμενη φάση της μελέτης και η εξασφάλιση ικανής δυναμικότητας χώρων στάθμευσης εντός της χερσαίας ζώνης της θα συμβάλουν ουσιαστικά στην επιτυχή αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού φόρτου που θα σχετίζεται με τη μαρίνα.

Σε ό,τι αφορά στην αλληλεπίδραση της προτεινόμενης ανάπτυξης με τις υφιστάμενες χρήσεις γης στην περιοχή, αυτή θα είναι θετική, δεδομένου ότι η περιοχή του Λαιμού αποτελεί εδώ και πολλές δεκαετίες περιοχή τουρισμού και αναψυχής. Άλλωστε και στην υφιστάμενη κατάσταση, δεν παρατηρούνται προβλήματα και αλληλοσυγκρουόμενες δραστηριότητες στην περιοχή. Ειδικότερα, η προβλεπόμενη ανάπτυξη αφορά στην άρτια και υψηλού επιπέδου εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με πολυτελείς θαλαμηγούς, δραστηριότητα απολύτως συμβατή με την αντίστοιχου επιπέδου τουριστική ανάπτυξη του Αστέρα Βουλιαγμένης. Μάλιστα, οι δύο αυτές δραστηριότητες αναμένεται να έχουν και συμπληρωματικό χαρακτήρα, καθώς οι πελάτες της μαρίνας θα μπορούν να κάνουν χρήση του πολυτελούς ξενοδοχείου και των παροχών του, και αντίστροφα οι πελάτες του ξενοδοχείου θα μπορούν να συνδυάσουν τη διαμονή τους στο ξενοδοχείο με μία κρουαζιέρα με σημείο αναχώρησης ή επιστροφής τη μαρίνα. Επίσης, η δραστηριότητα της μαρίνας αποτελεί συμβατή χρήση με αυτή του γειτονικού Ναυτικού Ομίλου Βουλιαγμένης δεδομένου ότι και οι δύο δραστηριότητες σχετίζονται με ελλιμενισμό σκαφών σε οργανωμένες και προστατευμένες λιμενολεκάνες. Βέβαια στην περίπτωση του Ομίλου τα ναυαθλητικά σκάφη είναι μικρότερου μεγέθους καθώς αφορούν είτε σε μικρά σκάφη ιστιοπλοΐας τριγώνου που δεν διαθέτουν μηχανή (τύπου optimist, laser κλπ.), είτε σε μικρού μήκους ταχύπλοα μηχανοκίνητα σκάφη (για το θαλάσσιο σκι), τα οποία δραστηριοποιούνται σε μεγάλο βαθμό εντός του Όρμου Βουλιαγμένης, είτε σε μικρό αριθμό ιστιοπλοϊκών σκαφών ανοιχτής

θαλάσσης. Τέλος, αναφορικά με την χρήση από λουόμενους της θαλάσσιας περιοχής στα νότια του Ομίλου, δεν δημιουργείται πρόβλημα ασφαλείας για τους λουόμενους καθώς η περιοχή αυτή βρίσκεται σε ικανή απόσταση από τη θαλάσσια ζώνη της μαρίνας, ενώ και τα σκάφη κατά τον εϊσπλου/έκπλου τους από τη μαρίνα δεν πλησιάζουν σε αυτή. Σημειώνεται ότι η οργανωμένη πλαζ «Ακτή Βουλιαγμένης» και οι δραστηριότητες λουομένων σε αυτή, βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από τη μαρίνα και από την περιοχή κίνησης των σκαφών που εϊσπλέουν/εκπλέουν από αυτή. Συνολικά, όπως προαναφέρθηκε οι υποδομές τουρισμού και αναψυχής της περιοχής (η σχεδιαζόμενη Μαρίνα Βουλιαγμένης, το ξενοδοχειακό συγκρότημα του Αστέρια Βουλιαγμένης, οι οργανωμένες πλαζ, ο Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης – Ν.Ο.Β., ο Ναυτικός Όμιλος Κατοίκων Βουλιαγμένης – Ν.Ο.Κ.Β. και οι λοιπές μικρής κλίμακας υποδομές αναψυχής) θα λειτουργούν, όπως και σήμερα, συνολικά ως ένας πόλος τουρισμού και αναψυχής υψηλού επιπέδου, προσφέροντας μία ευρεία επιλογή δραστηριοτήτων αναψυχής που σχετίζονται με το παράκτιο χώρο και τη θάλασσα. Στα πλαίσια αυτά η σχεδιαζόμενη ανάπτυξη της Μαρίνας Βουλιαγμένης, θα ενισχύσει τις ανωτέρω δυνατότητες αναψυχής και τη διέξοδο των κατοίκων και των επισκεπτών της περιοχής προς τη θάλασσα. Συγχρόνως, ο περιορισμός των δραστηριοτήτων της μαρίνας στα σημερινά τους όρια (Τομέας 3 του γενικού σχεδιασμού) και η προστασία και ανάδειξη των φυσικών περιοχών της χερσαίας ζώνης της (Τομείς 1α, 1β και 2 του γενικού σχεδιασμού) θα διασφαλίσει και θα ενισχύσει περαιτέρω τον υψηλού επιπέδου τουριστικό χαρακτήρα της περιοχής, χωρίς ταυτόχρονα να εξαντλείται η φέρουσα ικανότητα αυτής.

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 στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη και αφ' ετέρου στην ενίσχυση των δυνατοτήτων αναψυχής της περιοχής. 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 κινδύνου ατυχημάτων από την οδική κυκλοφορία και τη ναυσιπλοΐα

- Διευθέτηση της κίνησης τροχοφόρων
- Ενίσχυση περιβαλλοντικών υποδομών (μονάδες επεξεργασίας λυμάτων, δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης κλπ.)

Όπως προαναφέρθηκε, η εφαρμογή του γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης θα έχει θετική επίπτωση 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, προστασίας και ανάδειξης των περιοχών φυσικού πρασίνου κλπ.

Ειδικά σε ότι αφορά στην πρόσθετη κυκλοφοριακή επιβάρυνση από την προτεινόμενη ανάπτυξη της μαρίνας (βλ. Παράρτημα Ια), δεν θα επηρεάσει την υφιστάμενη στάθμη εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας στους κρίσιμους κόμβους του αστικού δικτύου που χρησιμοποιείται για τις διαδρομές πρόσβασης, ενώ οι κυκλοφοριακές συνθήκες θα παραμείνουν σε ικανοποιητικό επίπεδο. Συνεπώς, η προκαλούμενη από την οδική κυκλοφορία που σχετίζεται με τη μαρίνα επιβάρυνση της ατμόσφαιρας με ρύπους όπως και η ηχορύπανση δεν θα είναι μεγάλης έντασης και δεν θα προκαλέσει αλλοίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος της περιοχής (όπως αυτό είναι σήμερα αλλά και μετά την υλοποίηση της σχεδιαζόμενης ανάπτυξης του Αστέρα Βουλιαγμένης) και κατ' επέκταση δεν θα αποτελεί όχληση για τους κατοίκους και επισκέπτες της περιοχής.

Στα πλαίσια των ανωτέρω αξίζει να σημειωθεί ότι ο βαθμός ελέγχου και περιορισμού των οχλήσεων που επιβαρύνουν την ανθρώπινη υγεία, μέσω της εφαρμογής του παρόντος γενικού σχεδιασμού της μαρίνας, επηρεάζεται σε ένα βαθμό από την ποσότητα και την κατηγορία των ελλιμενιζόμενων σκαφών. Είναι εύλογο ότι για δεδομένο μέγεθος λιμενολεκάνης, ο ελλιμενισμός μικρού αριθμού σκαφών μεγάλου μεγέθους (mega-yachts) επιφέρει μικρότερης κλίμακας και έντασης επιβάρυνση από ότι ο ελλιμενισμός μεγαλύτερου αριθμού σκαφών μικρού μεγέθους. Σε αυτό συντελεί κατ' αρχήν το γεγονός της αισθητά μικρότερης συγκέντρωσης ανθρώπων (επιβαινόντων στα σκάφη, πληρωμάτων κλπ.) στην περίπτωση των mega-yachts, καθώς στην περίπτωση αυτή ο αριθμός σκαφών είναι πολύ μικρότερος, ενώ ταυτόχρονα η δυναμικότητα σε επιβάτες (συμπεριλαμβανομένου του πληρώματος) των μεγάλων σκαφών αναψυχής δεν παρουσιάζει ανάλογη με το μέγεθός τους αύξηση (ήτοι ο αριθμός των επιβαινόντων σε αυτά αυξάνει σε πολύ μικρότερο βαθμό σε σχέση με την αντίστοιχη αύξηση στο μέγεθος του σκάφους), και επιπλέον τα μεγαλύτερα σκάφη χαρακτηρίζονται στην πλειοψηφία τους από υψηλότερης ποιότητας μηχανολογικό εξοπλισμό, ενώ διαθέτουν και σημαντικό αριθμό υποδομών που τα μικρότερα σκάφη στερούνται (όπως βιολογική επεξεργασία λυμάτων, φίλτρα καυσαερίων, υποδομή

αφαλάτωσης κλπ.). Συνεπώς, ο ελλιμενισμός μικρού αριθμού mega-yachts, σε σύγκριση με αυτόν μεγαλύτερου αριθμού σκαφών μικρού μεγέθους, συνεπάγεται πιο περιορισμένες εκπομπές ρύπων, χαμηλότερα επίπεδα θορύβου, αλλά και μικρότερο αριθμό επιβαιόντων/πληρωμάτων και κατ' επέκταση λιγότερες μετακινήσεις (και επομένως μικρότερο κυκλοφοριακό φόρτο) και συνολικά μικρότερη ποσότητα παραγόμενων αποβλήτων. Επομένως, στα πλαίσια του παρόντος γενικού σχεδιασμού της μαρίνας, στην περίπτωση ελλιμενισμού μικρού αριθμού mega-yachts αντί μεγάλου πλήθους μικρότερων σκαφών αναψυχής, οι προκαλούμενοι φόρτοι στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον περιορίζονται.

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. 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 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 σύγχρονων υποδομών στο τομέα του θαλάσσιου τουρισμού στο μέτωπο της πρωτεύουσας (ελλιμενισμός mega-yacht, ανεφοδιασμός σκαφών), μέσω της αναβάθμισης των υφιστάμενων λιμενικών και χερσαίων υποδομών και των παρεχόμενων σε αυτές υπηρεσιών
- Δημιουργία χώρων περιπάτου
- Περιορισμό της επιβάρυνσης των υφιστάμενων οδικών αξόνων
- Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για την ασφαλή κυκλοφορία πεζών
- Επιπλέον ζήτηση και αναγκαίες διευθετήσεις δικτύων οργανισμών κοινής ωφέλειας
- Προστασία υλικών περιουσιακών στοιχείων (ιδιωτικών και δημόσιων)

Βασικός στόχος του γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης είναι η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών της υποδομών, με προφανείς θετικές συνέπειες για την αξία αλλά και τη προστασία των δημοσίων και ιδιωτικών υλικών περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται εντός των ορίων της μαρίνας αλλά και πέραν 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.

Επιπλέον, ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας προβλέπει τη διαμόρφωση χώρων περιπάτου εντός της χερσαίας ζώνης της, τόσο στον Τομέα 3 όπου θα διαμορφωθούν οι υποδομές της, όσο και στις διατηρούμενες «φυσικές» περιοχές (του Τομέα 2 αλλά και των Τομέων 1α και 1β) καθώς αυτές θα αναδειχθούν με τον καθαρισμό, την συντήρηση και την προσπάθεια διαμόρφωσης συνθηκών για την αποκατάσταση του φυσικού αττικού τοπίου.

Όσον αφορά την κυκλοφορία οχημάτων, όπως προαναφέρθηκε, ο προτεινόμενος σχεδιασμός προβλέπει την κυκλοφοριακή αναβάθμιση (στο βαθμό του δυνατού) των εισόδων της μαρίνας, την επιβολή κατάλληλων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο εσωτερικό της μαρίνας και την εξασφάλιση ικανής δυναμικότητας χώρων στάθμευσης εντός της χερσαίας ζώνης της έτσι ώστε να αντιμετωπισθεί επιτυχώς η κυκλοφοριακή φόρτιση που σχετίζεται με τη μαρίνα και να περιοριστεί στο ελάχιστο η προκαλούμενη επιβάρυνση των υφιστάμενων οδικών αξόνων. Ακόμη, το Σχέδιο μεριμνά για δημιουργία κατάλληλων υποδομών για την ασφαλή κυκλοφορία πεζών (πεζοδρόμια στο εσωτερικό οδικό δίκτυο της μαρίνας, χώροι περιπάτου, μονοπάτι πεζής πρόσβασης στη χερσαία ζώνη της μαρίνας).

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 Βουλιαγμένης 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
- Αλληλεπίδραση με περιοχές του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου στην περιοχή της Βουλιαγμένης (Φ.Ε.Κ. 350/ΑΑΠ/04.10.2013)
- Διαφύλαξη λαϊκών παραδόσεων και πολιτιστικής ταυτότητας

Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης 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 Βουλιαγμένης θα έχει έμμεση θετική επίπτωση και στην πολιτιστική κληρονομιά (προβολή αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, επισκεψιμότητα μουσείων και πολιτιστικών χώρων κλπ.).

Όσον αφορά στην αλληλεπίδραση του γενικού σχεδιασμού της μαρίνας με τον κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο στην περιοχή της Βουλιαγμένης (Φ.Ε.Κ. 350/ΑΑΠ/04.10.2013), εκτιμάται ότι θα είναι περιορισμένη, δεδομένου ότι το κυρίως τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που εμπίπτει εντός του αρχαιολογικού χώρου (Τομείς 1α, 1β και 2) θα διατηρηθεί ως έχει. Επίσης, όσον αφορά στο τμήμα του Τομέα 3 (όπου προβλέπεται να αναπτυχθούν οι υποδομές της μαρίνας) που εμπίπτει εντός του αρχαιολογικού χώρου, αυτό έχει κατά κύριο λόγο έχει διαμορφωθεί στο παρελθόν με επιχώσεις θαλασσίου χώρου και συνεπώς εκτιμάται ότι δεν θα υπάρξει αλληλεπίδραση των μελλοντικών υποδομών του νέου σχεδιασμού με αρχαιολογικά ευρήματα.

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 σχεδιασμού στην τουριστική 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 στον τομέα του πληθυσμού.

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 αττικής χλωρίδας και πανίδας

- Διατήρηση/συντήρηση των εκτάσεων πρασίνου (πεύκης) της χερσαίας ζώνης της μαρίνας
- Διατήρηση/συντήρηση των υφιστάμενων και δημιουργία νέων χώρων πρασίνου
- Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των θαλάσσιων οικοσυστημάτων (και κυρίως των λιβαδιών Ποσειδωνίας) της ευρύτερης περιοχής από την ναυσιπλοΐα αναψυχής
- Περιορισμός της κατάληψης θαλασσίου πυθμένα όπου απαντάται ο οικότοπος προτεραιότητας «εκτάσεις θαλάσσιου βυθού με βλάστηση (Ποσειδωνίες)»
- Προστασία και ανάδειξη προστατευόμενων περιοχών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το Ν. 1650/86 (Φ.Ε.Κ. 160/Α'/86) όπως ισχύει και το Ν. 3937/2011 (Φ.Ε.Κ. 60/Α'/11)
- Αποφυγή παρεμπόδισης της φυσικής ανανέωσης των υφιστάμενων ειδών
- Αποφυγή παρεμπόδισης της αποδημίας ή μετακίνησης των ζώων
- Αύξηση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας του κοινού

Αναγνωρίζοντας την αξία της διατήρησης και ανάδειξης του φυσικού περιβάλλοντος στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης, αλλά και για την σημαντικότερη συνδρομή της στην υψηλή ποιότητα του τουριστικού προϊόντος, ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης προβλέπει τη διατήρηση των περιοχών φυσικού πρασίνου εντός της χερσαίας ζώνης της. Συγκεκριμένα, διατηρείται το ανάγλυφο και η βλάστηση στα «φυσικά» τμήματα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, ενώ οι υποδομές της μαρίνας περιορίζονται στο υπόλοιπο τμήμα αυτής (υφιστάμενες και νέες επιχώσεις)²⁶. Μάλιστα ο γενικός σχεδιασμός προβλέπει την ανάδειξη (με τη συντήρηση, καθαρισμό, εμπλουτισμό) των φυσικών αυτών εκτάσεων.

Επίσης, ο γενικός σχεδιασμός προβλέπει τη διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου μικρότερης κλίμακας και δένδροφυτεύσεων κατανεμημένων σε όλη την έκταση του Τομέα 3. Η διατήρηση και ανάδειξη των υφιστάμενων φυσικών εκτάσεων, καθώς και η δημιουργία νέων χώρων πρασίνου θα έχει σημαντική θετική επίπτωση στην προστασία και διατήρηση της βιοποικιλότητας και των ειδών της αττικής χλωρίδας και πανίδας, ενώ οι πληθυσμοί τους θα αυξηθούν.

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

²⁶ Λέγοντας «φυσικά» νοούνται τα τμήματα της παράκτιας ζώνης που προϋφίσταντο της κατασκευής της μαρίνας και διαφοροποιούνται από τα τμήματα της χερσαίας ζώνης που διαμορφώθηκαν στο παρελθόν επί επιχώσεων και σήμερα η επιφάνειά τους είναι διαμορφωμένη για τις ανάγκες της μαρίνας (βλ. ενότητες Δ.3.2.1 και ΣΤ.4.1.1).

Όσον αφορά στη μόνιμη βλάβη που θα υποστεί το θαλάσσιο οικοσύστημα από την κατάληψη θαλάσσιου πυθμένα για τη διαμόρφωση της νέας χερσαίας ζώνης με επιχώσεις και την κατασκευή των λιμενικών έργων (που θα μελετηθούν στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης), αυτή δεν επηρεάζει τη συνολική δομή, λειτουργία και διατήρηση του, καθώς πρόκειται για ιδιαίτερα περιορισμένης κλίμακας βλάβη που αφορά κατά κύριο λόγο σε μεμονωμένα άτομα και μικρές συστάδες Ποσειδωνίας και όχι σε εκτεταμένα λιβάδια. Μάλιστα, η αναγκαία κατάληψη θαλασσίου πυθμένα για τη διαμόρφωση των επιχώσεων και την κατασκευή των λιμενικών έργων δεν θίγει τις «εκτάσεις θαλάσσιου βυθού με βλάστηση (Ποσειδωνίες)» που εκτιμάται ότι στην περιοχή απαντώνται στα βαθύτερα νερά του Όρμου Βουλιαγμένης (βλ. ενότητα ΣΤ4.5). Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η έκταση της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας με εμφάνιση μεμονωμένων ατόμων ή συστάδων Ποσειδωνίας (βλ. Σχήμα ΣΤ.24) αντιστοιχεί μόνο στο 1,8% της συνολικής εκτιμώμενης έκτασης του Όρμου Βουλιαγμένης που καταλαμβάνεται από βλάστηση (βλ. Σχήμα ΣΤ.22). Όσον αφορά στην όχληση που θα προκληθεί γενικότερα στο θαλάσσιο οικοσύστημα και τη θαλάσσια χλωρίδα από τις κατασκευαστικές εργασίες (αυξημένη θολερότητα, αυξημένη συγκέντρωση αιωρούμενων σωματιδίων στη στήλη του νερού), θα έχει προσωρινό χαρακτήρα και θα αποκατασταθεί με το πέρας των εργασιών. Άλλωστε, με την εφαρμογή επιλεγμένων κατασκευαστικών μεθόδων και τη χρήση κατάλληλου εξοπλισμού είναι εφικτή η σημαντική μείωση της έκτασης και έντασης της όχλησης αυτής.

Από την άλλη πλευρά, θα πρέπει να εκτιμηθεί και η θετική συνδρομή του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού στην προστασία και διατήρηση της δομής του θαλάσσιου οικοσυστήματος, καθώς η μαρίνα θα δύναται να εξυπηρετήσει όλες τις κατηγορίες των σκαφών αναψυχής (και ιδίως των mega-yacht) που προσεγγίζουν στην περιοχή της Βουλιαγμένης. Με την παροχή σύγχρονων και υψηλού επιπέδου υπηρεσιών σε όλες τις κατηγορίες σκαφών αναψυχής (συλλογή και ορθή διάθεση καταλοίπων – λυμάτων και ελαιωδών, πρόσδεση σκαφών με χρήση μόνιμων αγκυροβολίων και όχι χρήση άγκυρας, εφοδιασμός με καύσιμα σε συγκεκριμένο σημείο πρόσδεσης, περιορισμό στη χρήση των μηχανών των σκαφών με την παροχή ρεύματος στη θέση ελλιμενισμού κλπ.), η μαρίνα θα συμβάλλει στον περιορισμό της πίεσης που ασκεί ο θαλάσσιος τουρισμός με σκάφη αναψυχής στο θαλάσσιο περιβάλλον και κατ' επέκταση στο θαλάσσιο οικοσύστημα.

Ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά στον οικότοπο προτεραιότητας «εκτάσεις θαλάσσιου βυθού με βλάστηση (Ποσειδωνίες)», η λειτουργία της Μαρίνας Βουλιαγμένης θα συμβάλει στον περιορισμό μίας από τις βασικότερες απειλές του οικοτόπου (σύμφωνα στον οδηγό της ΕΕ για τη Διαχείριση των λιβαδιών Ποσειδωνίας - EC, Management of Natura habitats *Posidonia beds (*Posidonia oceanica*) 1120, Technical Report 2008 01/24), η οποία είναι η ανεξέλεγκτη χρήση της άγκυρας των σκαφών, δεδομένου μάλιστα ότι σήμερα η μαρίνα δεν δύναται να εξυπηρετήσει τα μεγαλύτερα σκάφη (mega-yachts) που προσεγγίζουν στην

περιοχή και παραμένουν “αρόδο”, πρακτική που απαιτεί χρήση άγκυρας και κατ’ επέκταση τοπική καταστροφή της Ποσειδωνίας. Κατά τη λειτουργία της μαρίνας, για την πρόσδεση των σκαφών θα χρησιμοποιούνται από όλες τις κατηγορίες σκαφών τα μόνιμα αγκυροβόλια (ρεμέτζα) της μαρίνας, ενώ θα απαγορεύεται η χρήση της άγκυρας των σκαφών. Μάλιστα, η χρήση τέτοιων μόνιμων αγκυροβολίων αναφέρεται στον εν λόγω Οδηγό της ΕΕ και ως ένας εκ των φιλικών προς τα λιβάδια Ποσειδωνίας τρόπων αγκυροβολίας. Βέβαια, η χρήση μόνιμων αγκυροβολίων που αναφέρεται στον Οδηγό αυτό της ΕΕ αφορά κυρίως σε δημοφιλείς περιοχές ελεύθερου αγκυροβολίου, ενώ δεν αναιρεί την ανάγκη λειτουργίας οργανωμένων λιμενικών εγκαταστάσεων. Επιπροσθέτως, στον εν λόγω Οδηγό της ΕΕ, η κατασκευή λιμενικών έργων αυτή καθ’ εαυτή δεν περιλαμβάνεται στις κύριες απειλές του οικοτόπου.

Συμπερασματικά, οι επιπτώσεις στη βιοποικιλότητα, τη χλωρίδα και την πανίδα θα είναι πρωτογενείς, συνολικά²⁷ θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα. 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, οι κλιματικοί παράγοντες και το τοπίο.

6. Έδαφος

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

- Διατήρηση των φυσικών περιοχών
- Διατήρηση των φυσικών ακτών
- Φυτοκάλυψη
- Αλλαγή ρυθμού απορρόφησης και απόπλυσης του εδάφους
- Προστασία του εδάφους από τη διάβρωση
- Προστασία του εδάφους από εκπλύσεις επιβαρυμένες με ρύπους
- Επιρροή στη δίαιτα των παρακείμενων ακτών
- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων
- Προώθηση της ανακύκλωσης των απορριμμάτων

²⁷ Η συνολική αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στον τομέα της βιοποικιλότητας - χλωρίδας - πανίδας προκύπτει από την συνεκτίμηση των θετικών επιπτώσεων (η λειτουργία μίας σύγχρονης μαρίνας συμβάλει ουσιαστικά στον περιορισμό της πίεσης που ασκεί ο θαλάσσιος τουρισμός με σκάφη αναψυχής στο θαλάσσιο περιβάλλον (συλλογή και ορθή διάθεση καταλοίπων – λυμάτων και ελαιωδών, πρόσδεση σκαφών με χρήση μόνιμων αγκυροβολίων και όχι χρήση άγκυρας, εφοδιασμός με καύσιμα σε συγκεκριμένο σημείο πρόσδεσης, περιορισμό στη χρήση των μηχανών των σκαφών με την παροχή ρεύματος στη θέση ελλιμενισμού κλπ.), αλλά και των αρνητικών (η λειτουργία της μαρίνας απαιτεί την κατασκευή νέων έργων και την κατάληψη θαλασσίου πυθμένα όπου κατά θέσεις απαντώνται άτομα Ποσειδωνίας).

Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης προβλέπει αφ' ενός την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών της μαρίνας με τη δημιουργία επιπρόσθετης χερσαίας ζώνης και νέων κτιριακών υποδομών, τη διαμόρφωση των περιβαλλόντων χώρων και τη δημιουργία νέων χώρων πρασίνου και αφ' ετέρου τη διατήρηση και ανάδειξη των υφιστάμενων φυσικών εκτάσεων και ακτών. Η διαμόρφωση αυτή των περιβαλλόντων χώρων και η ανάδειξη/συντήρηση των φυσικών εκτάσεων θα έχει και έμμεση θετική επίπτωση στο έδαφος λόγω της προστασίας του από τη διάβρωση, τη μείωση του κινδύνου της ερημοποίησης, τη διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου 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.

Ακόμη, τα αναφερόμενα στο τομέα της ανθρώπινης υγείας αναφορικά με την ποσότητα και την κατηγορία των ελλιμενιζόμενων σκαφών σε σχέση με τον περαιτέρω περιορισμό των προκαλούμενων φόρτων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον σχετίζονται έμμεσα και με τον τομέα του εδάφους (λιγότερες μετακινήσεις, μικρότερες ποσότητες παραγόμενων αποβλήτων κλπ.).

Δεδομένης της απουσίας ακτομηχανικών φαινομένων κατά μήκος της ακτής της χερσονήσου του Λαιμού (βλ. ενότητα ΣΤ.4.4.3), αλλά και της διατήρησης ουσιαστικά του προσανατολισμού και της θέσης των λιμενικών έργων προστασίας της μαρίνας, εκτιμάται ότι ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας δεν θα επηρεάσει τη δίαιτα των ακτών της περιοχής. Ειδικά σε ότι αφορά στην παραλία νότια του προσήνεμου κυματοθραύστη που αποτελεί προϊόν ανθρωπογενούς παρέμβασης, ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός δεν επηρεάζει τον καθεστώς προστασίας της από την επικρατούσα κυματική δράση στην περιοχή.

Συνολικά, οι επιπτώσεις στο έδαφος θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται κατά κύριο λόγο με τη διατήρηση και ανάδειξη των φυσικών περιοχών και των φυσικών ακτών που βρίσκονται εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. 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 και το τοπίο.

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
- Αλλαγή πορείας ρεμάτων ή νερών από πλημμύρες
- Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πηγές ρύπανσης (εκπλύσεις χερσαίας ζώνης, λύματα κτιριακών υποδομών, κατάλοιπα 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 Βουλιαγμένης με την εφαρμογή του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού, 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 κλπ.), γεγονός που έχει σημαντική θετική επίπτωση στην ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων στην άμεση αλλά και την ευρύτερη περιοχή.

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

Όσον αφορά στην αύξηση των αναγκών σε υδάτινους πόρους για ύδρευση και άρδευση που θα επέλθει από την εφαρμογή του γενικού σχεδιασμού, αυτή δύναται να καλυφθεί είτε από το δίκτυο ύδρευσης της Αττικής το οποίο υδροδοτεί και σήμερα τη μαρίνα, είτε από εγκατάσταση αφαλάτωσης που θα κατασκευασθεί για τις ανάγκες της μαρίνας εντός της χερσαίας ζώνης της. Άλλωστε, η αύξηση των αναγκών αυτών σε υδάτινους πόρους μπορεί να περιοριστεί με ορθολογική χρήση, επαναχρησιμοποίηση νερού για άρδευση μετά από την επεξεργασία κλπ.

Ακόμη, τα αναφερόμενα στο τομέα της ανθρώπινης υγείας αναφορικά με την ποσότητα και την κατηγορία των ελλιμενιζόμενων σκαφών σε σχέση με τον περαιτέρω περιορισμό των προκαλούμενων φόρτων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον σχετίζονται και με τον τομέα των υδάτων, κυρίως των θαλάσσιων (λιγότερες μετακινήσεις σκαφών, μικρότερες ποσότητες παραγόμενων υγρών αποβλήτων 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 στον τομέα της βιοποικιλότητας, της χλωρίδας και της πανίδας.

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 αερίων (οξείδια άνθρακα, οξείδια αζώτου, οξείδια θείου, όζον κ.α.)
- Έλεγχος δυσάρεστων οσμών

Λειτουργικός στόχος των σύγχρονων τουριστικών υποδομών, όπως της Μαρίας Βουλιαγμένης με την εφαρμογή του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού, 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 πρόσθετη κυκλοφοριακή επιβάρυνση από την προτεινόμενη ανάπτυξη της μαρίνας (βλ. Παράρτημα Ια), δεν θα επηρεάσει την υφιστάμενη στάθμη εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας στους κρίσιμους κόμβους του αστικού δικτύου που χρησιμοποιείται για τις διαδρομές πρόσβασης, ενώ οι κυκλοφοριακές συνθήκες θα παραμείνουν σε ικανοποιητικό επίπεδο. Συνεπώς, η προκαλούμενη από την οδική κυκλοφορία που σχετίζεται με τη μαρίνα επιβάρυνση της ατμόσφαιρας με ρύπους δεν θα είναι μεγάλης έντασης και δεν θα προκαλέσει αλλοίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος της περιοχής (όπως αυτό είναι σήμερα αλλά και μετά την υλοποίηση της σχεδιαζόμενης ανάπτυξης του Αστέρ Βουλιαγμένης).

Ακόμη, τα αναφερόμενα στο τομέα της ανθρώπινης υγείας αναφορικά με την ποσότητα και την κατηγορία των ελλιμενιζόμενων σκαφών σε σχέση με τον περαιτέρω περιορισμό των προκαλούμενων φόρτων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον σχετίζονται έμμεσα και

με τον τομέα του αέρα (μικρότερες ποσότητες εκπεμπόμενων ρύπων, λιγότερες μετακινήσεις κλπ.).

Συνολικά, οι επιπτώσεις στον αέρα θα είναι, αν και μικρής σημασίας, πρωτογενείς 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 στον τομέα των κλιματικών παραγόντων.

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 Μαρίας Βουλιαγμένης 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 Μαρίας Βουλιαγμένης 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 στον τομέα του αέρα.

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 του παράκτιου φυσικού τοπίου της Αττικής
- Διατήρηση του φυσικού αναγλύφου
- Διαμόρφωση χώρων πρασίνου
- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων

Όπως προαναφέρθηκε, ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Βουλιαγμένης προβλέπει τη διατήρηση και ανάδειξη των φυσικών περιοχών και ακτών (Τομείς 1α, 1β και 2) και συγχρόνως επιδιώκει τον περιορισμό στο ελάχιστο της αλλοίωσης του τοπίου της περιοχής με τον περιορισμό των δραστηριοτήτων της μαρίνας στη σημερινή τους θέση και στάθμη (Τομέας 3). Έτσι, επιτυγχάνεται όχι μόνο η διατήρηση του υφιστάμενου αναγλύφου αλλά και η ανάδειξη των φυσικών χαρακτηριστικών του.

Επίσης, η προτεινόμενη αναδιάταξη του προσήνεμου μώλου ακολουθεί τον προσανατολισμό του υφιστάμενου μη μεταβάλλοντας έτσι την γενική εικόνα του τοπίου της περιοχής. Τέλος, οι απαιτούμενες νέες επιχώσεις για τη διαμόρφωση της αναγκαίας χερσαίας ζώνης περιορίζονται στην περιοχή των υφιστάμενων έργων και επιχώσεων και δεν προκαλούν αλλοίωση των παρακείμενων φυσικών ακτών.

Επιπροσθέτως, η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των υποδομών της μαρίνας και ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός των κτιρίων και του περιβάλλοντος χώρου σύμφωνα με τους προβλεπόμενους όρους δόμησης (χαμηλό ύψος κτιρίων, μικρό συντελεστή δόμησης) θα συμβάλει και στην υψηλότερη αισθητική της ανθρωπογενούς αυτής παρέμβασης και κατ' επέκταση στην βελτίωση της εικόνας της περιοχής και της θέας πρωτίστως από τη θάλασσα. Προς την κατεύθυνση αυτή είναι και η συγκέντρωση των υποδομών της μαρίνας στο ήδη διαμορφωμένο τμήμα της ακτής, η στάθμη κυκλοφορίας του οποίου είναι χαμηλότερη από τη γύρω περιοχή ευνοώντας την ενσωμάτωση στο τοπίο (δεν προκαλείται αισθητή αλλαγή στο ανάγλυφο και τη θέα της περιοχής).

Ακόμη, η ανάπτυξη της μαρίνας θα έχει και έμμεση θετική επίπτωση στο τοπίο 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 τη διατήρηση του φυσικού αναγλύφου και την ανάδειξη του φυσικού αττικού τοπίου. 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 και το έδαφος.

Σημειώνεται ότι κατά την υλοποίηση του γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης 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 γενικού σχεδιασμού. Οι αρνητικές αυτές επιπτώσεις από την υλοποίηση / κατασκευή των προβλεπόμενων υποδομών της μαρίνας θα εξειδικευτούν στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης.

Ζ.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 σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης. Οι προτάσεις αυτές που έχουν γενικό χαρακτήρα και σε πολλές περιπτώσεις είναι αλληλοσυμπληρούμενες περιγράφονται παρακάτω ανά περιβαλλοντικό τομέα. Σημειώνεται ότι ειδικότερες και αναλυτικότερες προτάσεις για την αντιμετώπιση των ειδικότερων περιβαλλοντικών επιπτώσεων που θα προκύψουν από την κατασκευή και λειτουργία των συγκεκριμένων έργων σε εφαρμογή του γενικού σχεδιασμού, θα περιγραφούν κατά την εκπόνηση της αντίστοιχης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

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 στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, στη δημιουργία χώρων αναψυχής κλπ.
- 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.
- Η πιστή εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και των περιορισμών στάθμευσης είναι απαραίτητη προκειμένου να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία του κυκλοφοριακού συστήματος κατά μήκος του υπό εξέταση οδικού δικτύου (βλ. Παράρτημα Ια). Επίσης, η εφαρμογή μέτρων για τη διατήρηση ομαλών κυκλοφοριακών συνθηκών στην είσοδο και εντός της μαρίνας, ειδικά σε περιόδους αιχμής είναι καθοριστικής σημασίας για την πρόληψη αρνητικών επιπτώσεων στον πληθυσμό. Προς την κατεύθυνση αυτή συμβάλουν η κυκλοφοριακή αναβάθμιση (στο βαθμό του δυνατού) των εισόδων της μαρίνας, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο εσωτερικό της μαρίνας που θα μελετηθούν στο επόμενο στάδιο χωροθέτησης και η εξασφάλιση ικανής δυναμικότητας χώρων στάθμευσης εντός της χερσαίας ζώνης.
- Η εφαρμογή μέτρων για την αποφυγή επιβάρυνσης της ναυσιπλοΐας και όχληση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων του Ναυτικού Ομίλου Βουλιαγμένης (ιστιοπλοΐα τριγώνου, θαλάσσιο σκι κλπ.) στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή από τη 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 σχεδιασμού 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 συντήρηση και η προστασία των υφιστάμενων φυσικών περιοχών και η διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου θα συμβάλουν και 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, έχει σημαντική συνδρομή στη σταθερότητα στον τομέα της απασχόλησης και της οικονομικής ανάπτυξης και κατ' επέκταση στην 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 αξίας 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 Βουλιαγμένης, 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, στο χώρο της μαρίνας δύναται να αποτελέσει αξιόλογη αναπτυξιακή δράση για την ενίσχυση του πολιτισμού.
- Στην περίπτωση που εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, τμήμα της οποίας εμπίπτει στον κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο στην περιοχή της Βουλιαγμένης (Φ.Ε.Κ. 350/ΑΑΠ/04.10.2013), εντοπισθούν αξιόλογα αρχαιολογικά ευρήματα, η διαχείριση, προβολή και έκθεση αυτών θα γίνει σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τη νομοθεσία. Μάλιστα συνιστάται η προβολή των συμπερασμάτων της αρχαιολογικής έρευνας στο χώρο της μαρίνας μέσω κατάλληλων μέσων (προβολών, πινακίδες κλπ.), με μέριμνα του φορέα λειτουργίας.

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 διατήρηση, κατ' εφαρμογή των προβλεπόμενων από το γενικό σχεδιασμό, η συντήρηση, η ανάδειξη και ενδεχομένως ο εμπλουτισμός (βάσει φυτοτεχνικής μελέτης), των υφιστάμενων φυσικών περιοχών των Τομέων 1α, 1β και 2, θα συμβάλουν ουσιαστικά στην προστασία της χερσαίας βιοποικιλότητας και την αποκατάσταση της αττικής χλωρίδας και πανίδας στο παράκτιο αστικό περιβάλλον.
- Η δημιουργία νέων χώρων πρασίνου και οι δενδροφυτεύσεις επίσης θα συμβάλουν στην προστασία της χερσαίας βιοποικιλότητας και της χλωρίδας, καθώς και στη συγκράτηση της πανίδας στο παράκτιο αστικό περιβάλλον. 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 και να μην αλλοιώνεται η εικόνα του τοπίου.
- Τα νέα δένδρα που θα φυτευθούν θα πρέπει να είναι ικανού μεγέθους (συγκρίσιμου με τα υφιστάμενα) στο μεγαλύτερο ποσοστό τους. Ακόμη, θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για τη διατήρηση υφιστάμενων μεγάλων και υγιών δέντρων, είτε στη σημερινή τους θέση είτε με τη μεταφύτευσή τους σε νέα καταλληλότερη.
- 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.

- Κατά τη φάση κατασκευής θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για τον περιορισμό στο ελάχιστο των περιοχών φυσικού πρασίνου (περιορισμό σκόνης, ορθή διάθεση αποβλήτων, κατάλληλη χωροθέτηση και οργάνωση εργοταξιακών χώρων κλπ.)
- Κατά την διαμόρφωση των νέων επιχώσεων και την κατασκευή των νέων λιμενικών έργων θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για τον περιορισμό στο ελάχιστο των επιπτώσεων στην Ποσειδωνία. Στο πλαίσιο αυτό συνιστάται η επιλογή κατάλληλης μεθόδου θαλάσσιων εκσκαφών και η χρήση σύγχρονου εξοπλισμού για τη συγκράτηση των αιωρούμενων στερεών υλικών (ειδικά πλωτά φράγματα - debris containment booms, siltation curtains κλπ.).
- 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 διατήρηση, κατ' εφαρμογή των προβλεπόμενων από το γενικό σχεδιασμό, των υφιστάμενων φυσικών περιοχών των Τομέων 1α, 1β και 2, η διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου, η υψηλής αισθητικής διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου και των κτιριακών υποδομών θα συμβάλει και στην προστασία του εδάφους.
- Η λήψη μέτρων για την προστασία της ποιότητας των εδαφών από δραστηριότητες στη χερσαία ζώνη της μαρίνας (χώροι στάθμευσης, κηπουρικές εργασίες κλπ.) θα συντελέσει ώστε να αποφευχθεί πιθανή υποβάθμιση των χαρακτηριστικών του εδάφους και επιβάρυνσή του με ρύπους.
- Η χωροθέτηση και ο σχεδιασμός των χερσαίων υποδομών δεν πρέπει να αλλοιώσει ριζικά τη μορφολογία του εδάφους της χερσαίας ζώνης, αλλά ούτε και να προκαλέσει σημαντικές ανισοσταθμίες με την περιβάλλουσα περιοχή. Προς την κατεύθυνση αυτή συμβάλει και η πρόβλεψη του γενικού σχεδιασμού για τη δυνατότητα διαμόρφωσης υπόγειων χώρων ή/και υπόσκαφων χώρων στάθμευσης.
- 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 Χ.Υ.Τ.Α.).
- Τα υλικά βυθοκόρησης που θα προκύψουν από την κατασκευή των λιμενικών έργων θα πρέπει να αξιοποιηθούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό στην κατασκευή των έργων της μαρίνας (ως υλικά επιχώσεων), ενώ η περίσσεια αυτών θα διατεθεί σε κατάλληλη θαλάσσια περιοχή τηρουμένων βέβαια των προβλεπόμενων από τη νομοθεσία.

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 γενικού σχεδιασμού, 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 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 διατήρηση, κατ' εφαρμογή των προβλεπόμενων από το γενικό σχεδιασμό, των υφιστάμενων φυσικών περιοχών των Τομέων 1α, 1β και 2, η διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου και οι δενδροφυτεύσεις θα συμβάλουν και στη διατήρηση της καλής ποιότητας του αέρα.
- Η εφαρμογή μέτρων για τη διατήρηση ομαλών κυκλοφοριακών συνθηκών στην περιοχή πέριξ και εντός της μαρίνας, ειδικά σε περιόδους αιχμής είναι καθοριστικής σημασίας και για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Προς την κατεύθυνση αυτή συμβάλουν η κυκλοφοριακή αναβάθμιση (στο βαθμό του δυνατού) των εισόδων της μαρίνας, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο εσωτερικό της μαρίνας που θα μελετηθούν στο επόμενο στάδιο χωροθέτησης και την εξασφάλιση ικανής δυναμικότητας χώρων στάθμευσης εντός της χερσαίας ζώνης.
- Η αυστηρή εφαρμογή του συστήματος παρακολούθησης θα συμβάλει ουσιαστικά και 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 διατήρηση, κατ' εφαρμογή των προβλεπόμενων από το γενικό σχεδιασμό, των υφιστάμενων φυσικών περιοχών των Τομέων 1α, 1β και 2, η διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου και οι δενδροφυτεύσεις θα συμβάλουν και 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 και 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 διατήρηση, κατ' εφαρμογή των προβλεπόμενων από το γενικό σχεδιασμό, των υφιστάμενων φυσικών περιοχών των Τομέων 1α, 1β και 2, η διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου και οι δενδροφυτεύσεις θα συμβάλουν και στην υψηλή αισθητική της μαρίνας.
- Η χωροθέτηση και ο σχεδιασμός των χερσαίων υποδομών δεν πρέπει να αλλοιώσει ριζικά τη μορφολογία του εδάφους της χερσαίας ζώνης, αλλά ούτε και να προκαλέσει σημαντικές ανισοσταθμίες με την περιβάλλουσα περιοχή. Προς την κατεύθυνση αυτή συμβάλει και η πρόβλεψη του γενικού σχεδιασμού για τη δυνατότητα διαμόρφωσης υπόγειων χώρων ή/και υπόσκαφων χώρων στάθμευσης.
- 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.

2.4. Σύστημα Παρακολούθησης

Απαραίτητο στοιχείο για την επίτευξη υψηλής περιβαλλοντικής επίδοσης, αλλά και της βιωσιμότητας του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού 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 σχετικά 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).

Συστήνονται οι ακόλουθες γενικές κατευθύνσεις κατά τον σχεδιασμό και την εφαρμογή των προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος:

- Αντικείμενο του προγράμματος παρακολούθησης συνιστάται να αποτελούν ενδεικτικά οι ακόλουθες κατηγορίες δεικτών:

- Δείκτες χρήσης: αναφέρονται στον αριθμό των ατόμων που επισκέπτονται ή εργάζονται στις εγκαταστάσεις της μαρίνας (συμπεριλαμβανομένων των επιβαινόντων στα σκάφη), στο μέσο χρόνο παραμονής τους και στις εποχιακές διακυμάνσεις.
 - Δείκτες οικολογικής κατάστασης και λειτουργίας: αναφέρονται σε χαρακτηριστικά μεγέθη καταστάσεων και λειτουργιών των οικοσυστημάτων στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη του σχεδίου και των όμορων εκτάσεων.
 - Δείκτες περιβαλλοντικών επιδόσεων: αναφέρονται στις βελτιώσεις που επιφέρει η εφαρμογή των όρων της παρούσας Σ.Μ.Π.Ε. και άλλων περιβαλλοντικών πρακτικών στους τομείς της διαχείρισης στερεών αποβλήτων (π.χ. ποσότητες απορριμμάτων συνολικά, ποσοστό ανακύκλωσης συνολικά και ανά ρεύμα κ.ά.), της διαχείρισης νερού (συνολική κατανάλωση νερού, μεγέθη άρδευσης κ.ά.), και της κατανάλωσης ενέργειας (ηλεκτρισμός, καύσιμα, συνολικά και κατά κεφαλήν μεγέθη σε σύγκριση με τυπικούς μέσους όρους).
- Ειδικά οι δείκτες οικολογικής κατάστασης και λειτουργίας θα παρακολουθούνται βάσει τακτικών ελέγχων (κατά μέσο όρο σε ετήσια βάση) με βάση τα διεθνή πρότυπα. Η περίοδος και η συχνότητα παρακολούθησης κάθε ελέγχου θα εξαρτάται από τη φύση της παραμέτρου που εξετάζει και τη μεταβλητότητα της στο χρόνο. Οι έλεγχοι θα αφορούν σε κατάλληλα επιλεγμένες παραμέτρους, ενδεικτικά στους ακόλουθους τομείς:
 - Θαλάσσιο περιβάλλον (ποιότητα θαλασσινού νερού, ποιότητα ιζημάτων πυθμένα κλπ.)
 - Ατμοσφαιρικό περιβάλλον
 - Ακουστικό περιβάλλον
 - Βιοτικό περιβάλλον (κατάσταση αττικής χλωρίδας και πανίδας στις διατηρούμενες φυσικές περιοχές, κατάσταση χώρων πρασίνου και δένδρων, θαλάσσιοι οικότοποι κλπ.)

Ειδικά σε ό,τι 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. Επίσης, συστήνεται η τακτική παρακολούθηση (ενδεικτικά σε τριετή βάση) των επιπτώσεων από την υλοποίηση και λειτουργία των έργων στο θαλάσσιο οικοτόπο «εκτάσεις θαλάσσιου βυθού με βλάστηση (Ποσειδωνίες)».

- Συνιστάται να ενσωματωθεί στη διαχείριση και λειτουργία της μαρίνας, συστηματικός τρόπος για τη συλλογή των απαραίτητων για τους δείκτες στοιχείων.
- Οι τιμές των παραμέτρων/δεικτών και άλλων μεγεθών θα αποτυπώνονται σε έκθεση, στην οποία θα περιλαμβάνονται η επεξεργασία και αξιολόγηση των σχετικών αποτελεσμάτων, καθώς και προτάσεις για τυχόν αναγκαίες διορθωτικές ενέργειες.

Η. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται διευκρινιστικά στοιχεία που αφορούν στην κανονιστική πράξη περιβαλλοντικής έγκρισης του γενικού σχεδιασμού της Μαρinas Βουλιαγμένης. 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 γενικού σχεδιασμού, και κατ' επέκταση την υψηλή περιβαλλοντική απόδοσή του.

Γενικά:

- Αυστηρή εφαρμογή των προβλεπόμενων από την ευρωπαϊκή και εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία, όπως αυτή παρουσιάστηκε αναλυτικά στην ενότητα Γ5 και το Παράρτημα Ιβ.
- Ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων / συλλεγόμενων αποβλήτων από τις δραστηριότητες στη θαλάσσια αλλά και στη χερσαία ζώνη της μαρίνας. Στα πλαίσια αυτά, να καταρτιστούν και να εγκριθούν αρμοδίως κατά τη λειτουργία της μαρίνας το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης και το Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων.
- 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.
- Χωροθέτηση των επιμέρους ειδικών χρήσεων και εγκαταστάσεων (εντός του πλαισίου των προβλέψεων του γενικού σχεδιασμού) με τρόπο που να εξασφαλίζει:
 - ελαχιστοποίηση μορφολογικών οξύνσεων και βελτίωση της εικόνας του τοπίου
 - λειτουργική διασύνδεση υποδομών, δικτύων, κτιριακών συνόλων και ελεύθερων/ κοινόχρηστων χώρων
 - προσαρμογή έργων στο περιβάλλον
 - διασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο
- 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 θα αφορούν στην εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής και κυρίως mega-yacht, καθώς επίσης και ναυταθλητικών σκαφών.
- Επί των λιμενικών έργων της μαρίνας (εφ' όσον διαμορφωθεί η σχετική υποδομή) θα είναι δυνατή η προσέγγιση ελικοπτέρου.

- Στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της Μαρίνας Βουλιαγμένης, εντός της χωροθετημένης θαλάσσιας ζώνης της είναι δυνατόν να προβλεφθούν νέα συμπληρωματικά έργα (μόνιμοι προβλήτες, πλωτοί προβλήτες, έργα προστασίας κλπ.), η εκβάθυνση του θαλάσσιου πυθμένα έτσι ώστε να είναι δυνατή η προσέγγιση και πρόσδεση mega-yachts, καθώς και η διατήρηση, βελτίωση ή καθαίρεση υφιστάμενων.

Ανάπτυξη χερσαίας ζώνης:

- Αυστηρή τήρηση των προβλεπόμενων από τον παρόντα γενικό σχεδιασμό 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 και 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.
- Διατήρηση, και ανάδειξη των υφιστάμενων φυσικών περιοχών των Τομέων 1α, 1β και 2.
- Διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου σε επιλεγμένες θέσεις εντός του Τομέα 3.
- Αποφυγή αλλοίωσης ριζικά της τοπογραφίας και του ανάγλυφου της χερσαίας ζώνης, καθώς και πρόκλησης σημαντικών ανισοσταθμιών με την περιβάλλουσα περιοχή.
- Ορθολογική χρήση νερού με εφαρμογή μεθόδων αποτελεσματικής άρδευσης και αξιοποίησης ομβρίων υδάτων.
- Διαχείριση των αποβλήτων από εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις σε συμμόρφωση με τη σχετική νομοθεσία επιδιώκοντας ταυτόχρονα τη μέγιστη δυνατή επαναξιοποίηση.
- Οι καθαίρεσεις των υφιστάμενων εγκαταστάσεων να σχεδιαστούν και να πραγματοποιηθούν με τρόπο που να ελαχιστοποιεί την εκπομπή σκόνης, να προωθεί την επιτόπου αξιοποίηση χρησίμων υλικών και να διασφαλίζει τη διαχείριση των αποβλήτων που θα προκύψουν σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις.
- Διατήρηση της ποιότητας των υποδομών (μέσω συστηματικής συντήρησης), καθώς και των προσφερόμενων υπηρεσιών της μαρίνας.

Πράσινο:

- Διατήρηση, συντήρηση, ανάδειξη και ενδεχομένως εμπλουτισμό (βάσει φυτοτεχνικής μελέτης) των υφιστάμενων φυσικών περιοχών των Τομέων 1α, 1β και 2.
- Διαμόρφωση νέων χώρων πρασίνου και δενδροφύτευση σε επιλεγμένες θέσεις εντός του Τομέα 3. Κατάλληλη επιλογή των ειδών της χλωρίδας που θα φυτευθούν στους νέους χώρους πρασίνου, ώστε να μην επηρεαστεί αρνητικά η βιοποικιλότητα και να μην αλλοιώνεται η εικόνα του τοπίου.
- Τα νέα δένδρα που θα φυτευθούν να είναι ικανού μεγέθους (συγκρίσιμου με τα υφιστάμενα) στο μεγαλύτερο ποσοστό τους. Ακόμη, να υπάρξει μέριμνα για τη διατήρηση

υφιστάμενων μεγάλων και υγιών δέντρων, είτε στη σημερινή τους θέση είτε με τη μεταφύτευσή τους σε νέα καταλληλότερη.

- Συστηματική συντήρηση (περιποίηση και άρδευση) των χώρων πρασίνου.

Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις - ναυσιπλοΐα:

- Κυκλοφοριακή αναβάθμιση (στο βαθμό του δυνατού) των εισόδων της μαρίνας.
- Στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης θα μελετηθεί το εσωτερικό οδικό δίκτυο της μαρίνας, το οποίο θα πρέπει να εξασφαλίζει άμεση πρόσβαση σε όλους τους επί μέρους τομείς της χερσαίας ζώνης.
- Στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης θα προβλεφθούν ικανής δυναμικότητας χώροι στάθμευσης σε επιλεγμένες θέσεις εντός του Τομέα 3.
- Διασφάλιση της δυνατότητας εισόδου και κυκλοφορίας εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ατόμων μειωμένης κινητικότητας (Α.Μ.Κ.).
- Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για την ασφαλή κυκλοφορία πεζών (πεζοδρόμια στο εσωτερικό οδικό δίκτυο της μαρίνας, χώροι περιπάτου, μονοπάτι πεζής πρόσβασης στη χερσαία ζώνη της μαρίνας).
- Εφαρμογή μέτρων για την αποφυγή επιβάρυνσης της ναυσιπλοΐας εντός του Όρμου Βουλιαγμένης και όχλησης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων του Ναυτικού Ομίλου Βουλιαγμένης (ιστιοπλοΐα τριγώνου, θαλάσσιο σκι κλπ.) στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή από τη λειτουργία της μαρίνας, ειδικά σε περιόδους αιχμής οπότε η κίνηση σκαφών αναψυχής είναι αυξημένη.

Ανταποδοτικά μέτρα:

- Διαμόρφωση προϋποθέσεων στο χώρο της μαρίνας που μπορούν να υπηρετήσουν κοινωνικής διάστασης δραστηριότητες (ναυταθλητισμός, κλπ.).
- Ανάπτυξη δράσεων εταιρικής κοινωνικής ευθύνης από το φορέα διαχείρισης της μαρίνας.
- Ορθός χρονικός προγραμματισμός υλοποίησης των έργων της μαρίνας, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής που προσεγγίζουν σήμερα στη μαρίνα.

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 σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης.
- 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 ακουστικού περιβάλλοντος, του βιοτικού 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 σχεδιασμού της Μαρinas Βουλιαγμένης 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 γενικού σχεδιασμού 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 έναρξη υλοποίησης του γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Βουλιαγμένης, θα πρέπει να εκπονηθούν οι ακόλουθες βασικές μελέτες και έρευνες, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 31 του Ν.2160/93, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, για το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας και τις οριστικές κατασκευαστικές μελέτες:

- ✓ Φάκελος Έγκρισης Χωροθέτησης Μαρίνας Βουλιαγμένης
- ✓ Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
- ✓ Γεωτεχνική μελέτη και έρευνα
- ✓ Μελέτη λιμενικών έργων
- ✓ Μελέτη Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων μαρίνας
- ✓ Μελέτη κτιριακών εγκαταστάσεων (αρχιτεκτονική, στατική, Η/Μ)
- ✓ Αρχιτεκτονική μελέτη διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου και φυτοτεχνική μελέτη

Κ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ανοικτά Δεδομένα. <http://geodata.gov.gr/>

Δήμος Βάρης- Βούλας- Βουλιαγμένης. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015 – 2019, Α Φάση: Στρατηγικός Σχεδιασμός. Σεπτέμβριος 2015

Ειδική Γραμματεία Υδάτων (2013). «Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής». Φ.Ε.Κ. 1004/Β/24.4.2013

ΕΛ.ΣΤΑΤ. Αποτελέσματα απογραφής πληθυσμού έτους 1991, 2001 και 2011.
<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>

Ε.Μ.Υ. Μετεωρολογικά και κλιματολογικά στοιχεία (χρονική περίοδος 1955-2001 (ανεμολογικά στοιχεία) και την περίοδο 1955-2016 (κλιματολογικά στοιχεία)).

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

Ιστοσελίδα Φιλότης του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, <https://filotis.itia.ntua.gr>.

MARNET A.T.E. (2017). Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Μαρίνας Παλαίρου. Δήμος Ακτίου-Βόνιτσας.

MARNET A.T.E. (2014). Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο και Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Μαρίνας Χίου. ΤΑΙΠΕΔ.

MARNET A.T.E. (2013). Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο και Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Μαρίνας Αλίμου. ΤΑΙΠΕΔ.

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
Οικοσκόπιο - Βάση Περιβαλλοντικών Δεδομένων <http://www.oikoskopio.gr/>

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας
<http://www.organismosathinas.gr/>

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (2011). «Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας - Αττικής 2021». Σύμβουλοι: ΘΥΜΙΟΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ και ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΑΕΜ

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.

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

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας– Αρχείο Παραδοσιακών Οικισμών & Διατηρητέων Κτιρίων. <http://estia.minenv.gr/EXEC>

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας– Ειδική Γραμματεία Υδάτων (2015). Ταυτότητα Υδάτων Κολύμβησης, <http://www.bathingwaterprofiles.gr/>

Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, Διεύθυνση Εθνικού Αρχείου Μνημείων. Διαρκής κατάλογος των κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων της Ελλάδας. <http://listedmonuments.culture.gr/>

ΥΠΕΚΑ (2015). Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Λυμάτων. Βάση Δεδομένων Παρακολούθησης Λειτουργίας. <http://astikalimata.ypeka.gr/>.

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (2003). Προστατευόμενες Φυσικές Περιοχές: προς ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης. Αθήνα.

Adie, D.W. (1984). «Marinas, a working guide to their development and design». 3rd edition. The Architectural Press Ltd, London.

ASCE (1994). Planning and Design Guidelines for Small Craft Harbors. ASCE Manuals and Reports on Engineering Practice No. 50. New York, USA.

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.

European Commission (2011). Guidance Document: The implementation of the Birds and Habitats Directives in estuaries and coastal zones with particular attention to port development and dredging

European Community (2008), Management of Natura habitats *Posidonia beds (*Posidonia oceanica*) 1120, Technical Report 2008 01/24

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/#>

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.

Favro S., Kovacic M., Grzetic Z. (2008). «Nautical tourism the basis of the systematic development». Pomorstvo, god. 22, br. 1(2008), pp. 31-51.

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

Guckian J.W. (1990). Fishery and Small Craft Harbours. In: Bruun P. Port Engineering, Vol. 2, pp. 245-267, Gulf Publishing Company, Houston, Texas, USA.

Lacey, P. (1993) Marinas. In: Abbott B.M. and Price A.W. *Coastal, Estuarial and Harbour Engineers' Reference Book*, pp. 439-449. Chapman & Hall, London, UK.

LDK Σύμβουλοι Μηχανικοί (2017). Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Σχεδίου Ανάπτυξης του Αστέρρα Βουλιαγμένης. ΑΣΤΗΡ ΠΑΛΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ Α.Ξ.Ε.

NERCO – Ν. Χλύκας & Συνεργάτες Α.Ε.Μ. (2013). Αστέρρας Βουλιαγμένης, Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.). ΤΑΙΠΕΔ – ΑΣΤΗΡ ΠΑΛΑΣ Α.Ξ.Ε. – Ε.Τ.Α. – Ε.Τ.Ε.

NERCO – Ν. Χλύκας & Συνεργάτες Α.Ε.Μ. (2016). Αστέρας Βουλιαγμένης, Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) προσαρμογής Ε.Σ.Χ.Α.Δ.Α. «Ξενοδοχειακό Συγκρότημα Αστέρα Βουλιαγμένης» βάσει παρατηρήσεων της γνωμοδότησης 28/2015 του Σ.Τ.Ε. ΤΑΙΠΕΔ – ΑΣΤΗΡ ΠΑΛΑΣ Α.Ξ.Ε. – Ε.Τ.Α. – Ε.Τ.Ε.

Pergent- Martini C., Le Lavallec C. (2007) Guidelines for impact assessment on seagrass meadows. UNEP, MAP, RAC/SPA

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.

Tihomir Lucovic. (2013) Nautical Tourism. CAB International.

Waterfront Auckland (2014), Analysis of the global superyacht market and its potential for New Zealand's refit sector, Auckland.

Λ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι : Κείμενα Τεκμηρίωσης

Παράρτημα Ια: Κυκλοφοριακή θεώρηση

Παράρτημα Ιβ: Ευρωπαϊκή και Ελληνική Νομοθεσία για την προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος σε παράκτιες αστικές περιοχές

Παράρτημα Ιγ: 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 Κρωπίας» (Φ.Ε.Κ. 254/Δ'/5.3.2004)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Χάρτες – Σχέδια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: Φωτογραφική απεικόνιση υφιστάμενης κατάστασης Μαρίνας Βουλιαγμένης

Αθήνα, Οκτώβριος 2017
Ο Συντάξας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι:

Κείμενα τεκμηρίωσης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ια

Κυκλοφοριακή θεώρηση

(ΔΡΟΜΟΣ Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε.Π.Ε.- Οκτώβριος 2017)

ΑΣΤΗΡ ΠΑΛΛΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ Α.Ε.Ε.

**ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2017

ΔΡΟΜΟΣ Σύμβουλοι Μελετητές ΕΠΕ
Μονεμβασίας 27 Μαρούσι 151 25
Τηλ: 6844044 - Fax: 6847692

στρατηγικός σχεδιασμός
μελέτες ανάπτυξης
τεχνικές μελέτες
διοίκηση έργων



ΔΡΟΜΟΣ
Ε.Π.Ε.

Μονεμβασίας 27 & Ακακίων, Παλιόδροσο Αμαρουσίου
Τηλ.: 210 6844044, Fax: 210 6847692, e-mail: dromos@dromosnet.gr

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΣΥΝΤΑΞΗ	ΕΛΕΓΧΟΣ	ΕΓΚΡΙΣΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
Έκδοση 0	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2017	Θ. ΜΠΑΡΤΖΗ	Μ. ΖΕΚΚΟΣ	Μ. ΖΕΚΚΟΣ	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΑΣΤΗΡ ΠΑΛΛΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ Α.Ξ.Ε.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	Σελ.
1. Γενικά	1
2. Σύστημα οδικής πρόσβασης.....	1
3. Σύστημα συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.....	4
4. Υπολογισμός της διαφορικής κυκλοφοριακής φόρτισης στη φάση πλήρους ανάπτυξης της μαρίνας Βουλιαγμένης	5
4.1 Βασικά μεγέθη υφιστάμενης ανάπτυξης μαρίνας Βουλιαγμένης	5
4.2 Προβλεπόμενα μεγέθη ανάπτυξης μαρίνας Βουλιαγμένης	6
4.3 Διαφορική κυκλοφοριακή φόρτιση στην φάση πλήρους ανάπτυξης της μαρίνας	7

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΜΑΡΙΝΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Σκοπός της παρούσας κυκλοφοριακής θεώρησης είναι η εκτίμηση των διαφορικών κυκλοφοριακών συνθηκών στο αστικό οδικό δίκτυο, οι οποίες θα ισχύσουν μετά την ολοκλήρωση της ανάπτυξης του ξενοδοχειακού συγκροτήματος του ΑΣΤΕΡΑ και της ζώνης κατοικιών σε σχέση με αυτές που θα προκύψουν μετά την ολοκλήρωση της προγραμματιζόμενης ανάπτυξης της μαρίνας Βουλιαγμένης. Στην δεύτερη αυτή περίπτωση λαμβάνεται υπόψη η αθροιστική μεταβολή των παραγόμενων κυκλοφοριακών φορτίσεων από την μαρίνα και το συγκρότημα του ΑΣΤΕΡΑ Βουλιαγμένης μετά την πλήρη ανάπτυξή τους, σε σχέση με τις φορτίσεις που προκύπτουν από την σημερινή λειτουργία της μαρίνας και του ξενοδοχειακού συγκροτήματος, οι οποίες αντικρίζονται στις υφιστάμενες φορτίσεις του αστικού οδικού δικτύου.

Η παρούσα Κυκλοφοριακή Θεώρηση εκπονήθηκε σύμφωνα με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο των Π.Δ. 111/04 (ΦΕΚ 76Α/5.3.04) και ΠΔ 326/99 (ΦΕΚ 117Β/19.7.1991).

2. ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΔΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

Η μαρίνα Βουλιαγμένης βρίσκεται επί της χερσονήσου του Μικρού Καβουριού της Δημοτικής Ενότητας Βουλιαγμένης, του Δήμου Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης της Περιφέρειας Αττικής.

Η οδός Απόλλωνος, διαμέσου της οποίας πραγματοποιούνται στο σύνολό τους οι διαδρομές οδικής πρόσβασης προς και από την μαρίνα, αντιστοιχεί στο καταληκτικό τμήμα της πρόσβασης και συνδέει με οδικό σύνδεσμο μήκους 1.200 μέτρων περίπου την υφιστάμενη κεντρική πύλη της μαρίνας με την πρωτεύουσα αστική αρτηρία της Λ. Ποσειδώνος, μέσω τρισκελούς ισόπεδου σηματοδοτούμενου κόμβου. Διαμέσου της οδού Απόλλωνος εξυπηρετείται και το σύνολο των διαδρομών πρόσβασης στο ξενοδοχειακό συγκρότημα ΑΣΤΕΡΑΣ Βουλιαγμένης και στην ζώνη κατοικιών που προβλέπεται να διαμορφωθεί σε τμήμα της ιδιοκτησίας του Αστέρα.

Η υφιστάμενη κεντρική πύλη της μαρίνας (Π1) βρίσκεται στη νότια πλευρά της και εξυπηρετεί την είσοδο / έξοδο προς και από την μαρίνα, ενώ στην βόρεια πλευρά της μαρίνας υπάρχει υφιστάμενη υπηρεσιακή πύλη (Π2) που λειτουργεί περιστασιακά για την σύνδεση της μαρίνας με την οδό Απόλλωνος (βλέπε Σχέδιο 2). Στην τελική εικόνα ανάπτυξης προβλέπεται η διατήρηση των υφιστάμενων συνδέσεων της μαρίνας με το οδικό δίκτυο δημόσιας χρήσης διαμέσου των πυλών Π1 και Π2.

Σε σχέση με την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας (βλέπε Σχέδιο 1), η μαρίνα και το συγκρότημα βρίσκονται στο νοτιοανατολικό άκρο του Λεκανοπέδιου Αθήνας, σε απόσταση 21 χλμ από το κέντρο της πόλης, ενώ απέχουν 26,5 χλμ από το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος και 26 χλμ από το λιμάνι του Πειραιά, ως προς τον ανωτέρω τρισκελή σηματοδοτούμενο κόμβο.

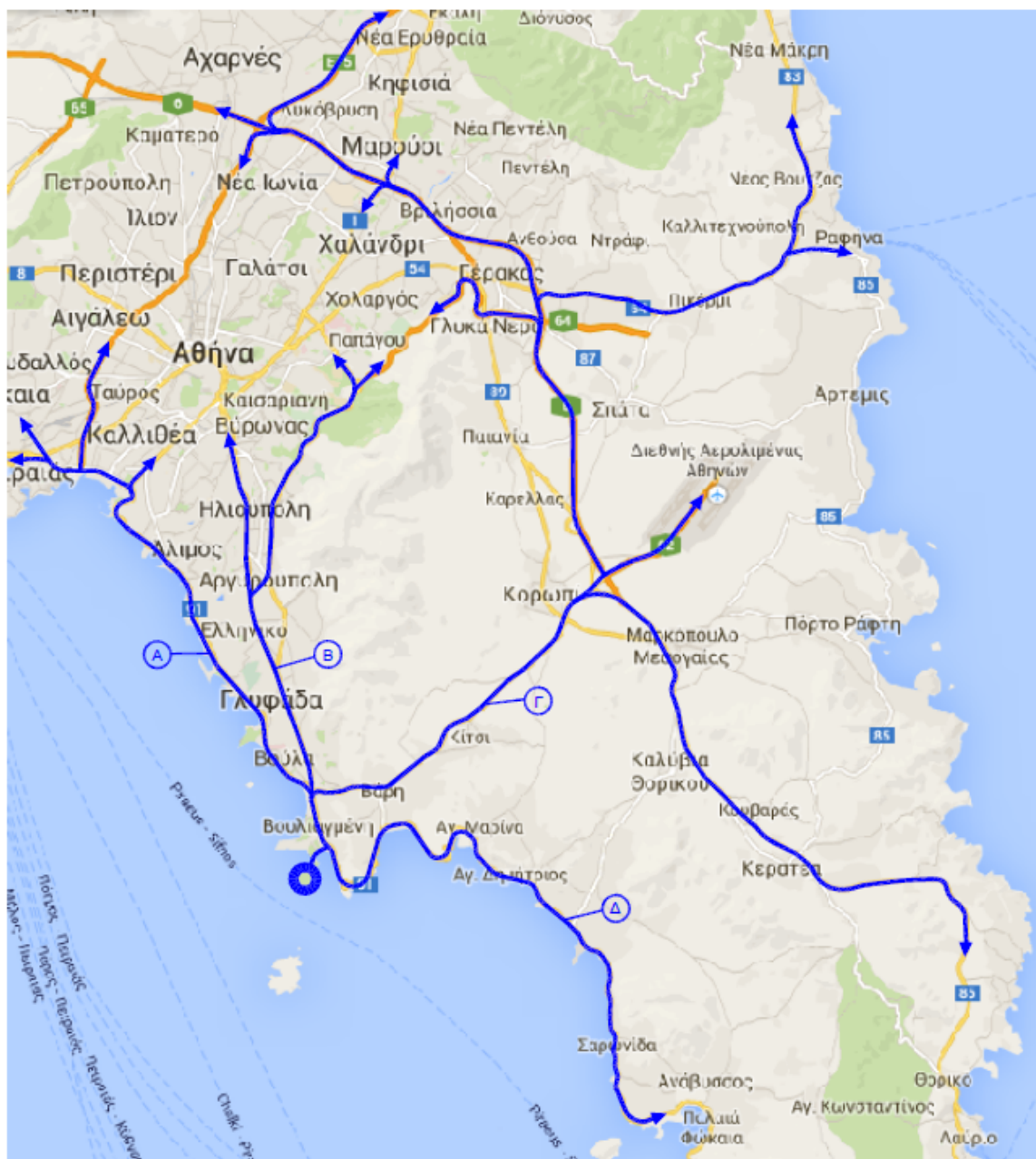
Με την εξαίρεση της παράκτιας ζώνης της ανατολικής πλευράς του Σαρωνικού κόλπου (οικισμοί Βουλιαγμένης, Βάρκιζας, Αγίας Μαρίνας, Λαγονησίου, Σαρωνίδας, Αναβύσσου, Παλαιάς Φωκαίας κλπ) η οποία διασυνδέεται με τον κόμβο Λ. Ποσειδώνος / Απόλλωνος από τα νότια, διαμέσου της Λεωφόρου Σουνίου (**διάδρομος Δ**), όλη η υπόλοιπη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας απολήγει στο συγκεκριμένο τρισκελή κόμβο από τα βόρεια. Λίγο βορειότερα από τον κόμβο με την Απόλλωνος το αστικό αρτηριακό δίκτυο διακλαδίζεται προς τρεις διακριτούς οδικούς διαδρόμους, διαμέσου των οποίων εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο η προσπέλαση στην υπό εξέταση περιοχή.

Πιο συγκεκριμένα οι διάδρομοι αυτοί παρουσιάζονται στο Σχέδιο 1 και είναι ακόλουθοι:

- **Διάδρομος Α:** η Λεωφόρος Ποσειδώνος, η οποία ακολουθεί το παράκτιο μέτωπο του Λεκανοπέδιου Αθήνας και διασυνδέει τον Πειραιά και τους Δήμους του νοτιοδυτικού Λεκανοπέδιου, κατά κύριο λόγο διαμέσου της Λ. Κηφισού και των οδών Καραολή – Δημητρίου / Δωδεκανήσου.
- **Διάδρομος Β:** η Λεωφόρος Βουλιαγμένης, η οποία διασυνδέει την κεντρική περιοχή της πόλης με τις ανατολικές συνοικίες / Δήμους του νοτιοανατολικού Λεκανοπέδιου σε συνδυασμό με την Λ. Αλίμου – Κατεχάκη και την Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού.
- **Διάδρομος Γ:** η Λεωφόρος Βάρης – Κορωπίου, η οποία περιγράφει από τα νότια τον ορεινό όγκο του Υμηττού και διασυνδέει τη Λεκάνη των Μεσογείων και την Λαυρεωτική, το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, τα λιμάνια Ραφήνας και Λαυρίου αλλά και διαμέσου της Αττικής Οδού το βόρειο Λεκανοπέδιο Αθήνας και το διαμέρισμα της βόρειοανατολικής Αττικής / Ωρωπείας.

Από τους παραπάνω τρεις διαδρόμους οι Α και Β συγκλίνουν σε κοινό και μονοσήμαντο οδικό σύνδεσμο, στην κατεύθυνση προς την χερσόνησο, εξυπηρετώντας κατά βάση ενδολεκανοπεδιακές μετακινήσεις. Ο διάδρομος Γ επηρεάζεται άμεσα από το φυσικό κυκλοφοριακό εμπόδιο του όρους Υμηττού, όπως φαίνεται στο Σχέδιο 1, και εξυπηρετεί εκτός από τις περιοχές της Αττικής που βρίσκονται στα ανατολικά του ορεινού όγκου και περιοχές εντός του Λεκανοπέδιου Αθήνας, ή ακόμα και στην προς βορρά επέκτασή του προς την περιοχή Ωρωπείας.

ΣΧΕΔΙΟ 1 ΚΥΡΙΟΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ



Ειδικά για τον διάδρομο Γ, αφού εξετάστηκαν όλες οι εναλλακτικές διαδρομές που διασυνδέουν τον αρτηριακό άξονα Βάρης – Κορωπίου με τον τρισκελή σηματοδοτούμενο κόμβο Λ. Ποσειδώνος – Απόλλωνος, διαμέσου των αστικών οδικών δικτύων των Δ.Ε. Βάρης, Βούλας και Βουλιαγμένης, από την άποψη του μήκους διαδρομής αλλά και του χρόνου διάνυσης της αντίστοιχης διαδρομής, προέκυψε σαφώς το χρονικό πλεονέκτημα της αρτηριακής διαδρομής διαμέσου της Λ. Βάρης – Βάρκιζας. Ο χρόνος της διαδρομής αποτελεί και το δεσπόζον κριτήριο επιλογής της διαδρομής για τους οδηγούς, λόγω του άμεσα μετρήσιμου και αντιληπτού αποτελέσματός του, σε σύγκριση με την λιγότερο αντιληπτή διαφορά του μήκους διαδρομής.

Εναλλακτικές διαδρομές εξετάστηκαν και για το τμήμα της Λ. Ποσειδώνος νοτίως του σηματοδοτούμενου ισόπεδου κόμβου της στην συμβολή της Λ. Βάρης – Βάρκιζας, έως την οδό Απόλλωνος διαμέσου της οδού Λητούς/Λαμπράκη. Στο ανάπτυγμα αυτό οι εναλλακτικές διαδρομές μπορούν να εξυπηρετηθούν από τους εγκάρσιους προς την Λ. Ποσειδώνος συλλεκτήριους άξονες Αρεθούσης-Νιόβης / Δήμητρας-Παναγούλη, Καβουρίου και Αγ. Νικολάου – Κενταύρων / Σελήνης – Ηλιού που διαμορφώνουν μια ακολουθία τεσσάρων διαδοχικών σηματοδοτούμενων κόμβων επί της Λ. Ποσειδώνος και διασύνδεση με την οδό Λητούς ή/και κατ' επέκταση με την οδό Γρ. Λαμπράκη, διαμέσου μη σηματοδοτούμενων κόμβων. Η οδός Λητούς διασυνδέεται επίσης με την οδό Απόλλωνος με μη σηματοδοτούμενο ισόπεδο κόμβο.

Όπως προέκυψε από την σύγκριση του μήκους διαδρομής αλλά και του χρόνου διάνυσης μεταξύ των δυνητικών εναλλακτικών διαδρομών, η κύρια διαδρομή πρόσβασης στο συγκρότημα είναι η Λ. Ποσειδώνος από το βορρά, διαμέσου του τρισκελούς σηματοδοτούμενου κόμβου Ποσειδώνος / Απόλλωνος, τόσο γιατί είναι χρονικά και χιλιομετρικά πλεονεκτικότερη από όλες τις υπόλοιπες, όσο και από το γεγονός ότι υπερέχει σε σχέση με τις υπόλοιπες διαδρομές, ως προς τις συνθήκες οδικής ασφάλειας και παροχευτικής ικανότητας.

3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Με βάση και τα παραπάνω προκύπτει η γενική διαπίστωση ότι η μαρίνα Βουλιαγμένης και το ξενοδοχειακό συγκρότημα του ΑΣΤΕΡΑ εξυπηρετούνται ικανοποιητικά από το σύστημα οδικών αρτηριών και συλλεκτήριων δρόμων, προκειμένου για την πρόσβαση με ιδιωτικά μεταφορικά μέσα. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο σε σχέση με τα δημόσια μεταφορικά μέσα, όπου η εξυπηρέτηση στο επίπεδο της Π.Ε. Βουλιαγμένης μπορεί να χαρακτηριστεί μέτρια έως πενιχρή. Ειδικότερα όμως σε ότι αφορά την υπό εξέταση περιοχή της μαρίνας, η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση κρίνεται ως πενιχρή, λαμβανομένου υπόψη ότι τα δρομολόγια διέρχονται σε ικανή απόσταση από αυτήν. Πιο συγκεκριμένα στην ευρύτερη περιοχή μελέτης διέρχονται τρεις λεωφορειακές γραμμές, εκ των οποίων οι δύο (Γραμμή 115 Γλυφάδα – Βουλιαγμένη – Κίτσι και Γραμμή 122 Στ. Ελληνικό – Σαρωνίδα) διατρέχουν την Λ. Ποσειδώνος σε απόσταση 1.200 μέτρων από την κεντρική πύλη της μαρίνας και μια (Γραμμή 117 Γλυφάδα – Βουλιαγμένη – Βάρη) ακολουθεί την διαδρομή Καβουρίου – Λητούς – Απόλλωνος, διερχόμενη σε απόσταση 800 μέτρων από την κεντρική πύλη.

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του συγκροτήματος και της μαρίνας, σύμφωνα με τα παραπάνω, στηρίζεται στην διαδικασία ανταπόκρισης και μετεπιβίβασης είτε με άλλες λεωφορειακές γραμμές είτε με τις γραμμές Τραμ «Ν. Φάληρο – Βούλα» και «Σύνταγμα –

Βούλα» (διαμέσου του σταθμού ανταπόκρισης της Γλυφάδας – γραμμές 115 και 117), είτε τέλος με την γραμμή 3 του Μετρό (διαμέσου του σταθμού του Ελληνικού – γραμμή 122).

Πέραν αυτών η συγκοινωνιακή διασύνδεση του συγκροτήματος και της μαρίνας με τον αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος εξυπηρετείται με μετεπιβίβαση μεταξύ κάποιας από τις παραπάνω τρεις λεωφορειακές γραμμές και της λεωφορειακής γραμμής express X96, που έχει αφετηρία τον Πειραιά και τέρμα στο αεροδρόμιο. Αυτή η λεωφορειακή γραμμή λειτουργεί όλο το 24ωρο, με συχνότητες που κυμαίνονται από ένα έως τρία δρομολόγια την ώρα ανά κατεύθυνση. Το σημείο ανταπόκρισης με την γραμμή express Πειραιάς-Αεροδρόμιο είναι στην περιοχή του ισόπεδου σηματοδοτούμενου κόμβου της Λ. Ποσειδώνος με την Λ. Βάρης-Βάρκιζας.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η πενιχρή εξυπηρέτηση της μαρίνας και του ξενοδοχειακού συγκροτήματος με δημόσια μεταφορικά μέσα συνεπάγεται την ασήμαντη έως μηδενική συμμετοχή τους στην κατανομή των μετακινήσεων στα επιμέρους μεταφορικά μέσα και κατ' επέκταση στην κυκλοφοριακή φόρτιση του οδικού δικτύου εξυπηρέτησης της πρόσβασης στο συγκρότημα και την μαρίνα, που εξαρτώνται κατά μέγιστο ποσοστό από τα επιβατικά οχήματα και τα ταξί.

Στο σχέδιο 2 παρουσιάζεται η σημερινή εικόνα του συστήματος πρόσβασης στην άμεση περιοχή της μαρίνας και του ξενοδοχειακού συγκροτήματος διαμέσου της οδού Απόλλωνος, περιλαμβανομένων των πυλών σύνδεσης με το δίκτυο εσωτερικής κυκλοφορίας

4. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΣΤΗ ΦΑΣΗ ΠΛΗΡΟΥΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ

4.1 Βασικά μεγέθη υφιστάμενης ανάπτυξης μαρίνας Βουλιαγμένης

Στην υφιστάμενη κατάσταση η συνολική επιφάνεια των κτιρίων στην χερσαία ζώνη της μαρίνας είναι ίση με $1.260 \mu^2$, με τις ακόλουθες χρήσεις:

- Κτίριο γραφείων διοίκησης ($250 \mu^2$) που περιλαμβάνει τα γραφεία διοίκησης της μαρίνας, τα WC και τα ντους, αποθηκευτικό χώρο και μηχανοστάσιο
- Καταστήματα ($110 \mu^2$)
- Εστιατόριο Moorings ($600 \mu^2$) στο οποίο εκτός από τους κύριους και βοηθητικούς χώρους του εστιατορίου περιλαμβάνεται και χώρος καταστήματος
- Κτιριακό συγκρότημα υποσταθμού και αποθηκών, στο οποίο στεγάζεται ο υποσταθμός της ΔΕΗ, οι Η/Μ εγκαταστάσεις της μαρίνας, αποθηκευτικοί χώροι και γραφείο τεχνικών της μαρίνας
- Αποθήκη
- Κτίριο λιμεναρχείου
- Αντλιοστάσιο

- Αποθήκη σωστικών μέσων

Ο αριθμός των μόνιμων ελλιμενιζόμενων σκαφών ανέρχεται σε 85 σκάφη, ενώ κατά την περίοδο ζήτησης Μαΐου – Οκτωβρίου ο μέσος αριθμός διερχόμενων σκαφών ανέρχεται σε 30 σκάφη.

Ο αριθμός των οργανωμένων θέσεων στάθμευσης Ι.Χ οχημάτων με οριζόντια διαγράμμιση ανέρχεται σε 124 θέσεις, μη υπολογιζόμενης της δυνατότητας στάθμευσης που υπάρχει στις προβλήτες. Οι υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης της μαρίνας υπερκαλύπτουν τις απαιτήσεις της νομοθεσίας αναφορικά με τις υπάρχουσες χρήσεις της χερσαίας ζώνης.

4.2 Προβλεπόμενα μεγέθη ανάπτυξης μαρίνας Βουλιαγμένης

Σύμφωνα με την Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης της Μαρίνας, προβλέπεται η βελτίωση της προστασίας της από τους κυματισμούς και των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της λιμενολεκάνης, ενώ δεν προβλέπεται ουσιώδης επέκταση αυτής ούτε μεταβολή των ορίων της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας. Δημιουργούνται έτσι, οι συνθήκες για τον ασφαλή ελλιμενισμό των mega-yachts, καθώς επίσης και επαρκής χώρος για τους άνετους ελιγμούς των εν λόγω μεγάλου μεγέθους σκαφών

Όπως αναφέρεται στην παράγραφο Δ.3.2.3 το μέγιστο συνολικό εμβαδόν επιτρεπόμενης εκμετάλλευσης / δόμησης στην χερσαία ζώνη είναι 4.800 μ². Οι προβλεπόμενες χρήσεις των νέων κτιριακών εγκαταστάσεων διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες: στις χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας και στις χρήσεις εξυπηρέτησης και αναψυχής του κοινού. Στις τελευταίες μπορεί να περιλαμβάνονται εστιατόρια / αναψυκτήρια – café, καταστήματα καθώς και αθλητικές εγκαταστάσεις. Με βάση την χωροταξική οργάνωση της χερσαίας ζώνης η αναλογία των παραπάνω δύο βασικών κατηγοριών χρήσεων εκτιμάται ότι στην δυσμενέστερη περίπτωση θα είναι περίπου: 40% επί της συνολικής δόμησης χρήσεις συναρτημένες με την μαρίνα και 60% επί της συνολικής δόμησης χρήσεις εξυπηρέτησης και αναψυχής του κοινού.

Οι θέσεις στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων που θα προβλεφθούν στην χερσαία ζώνη θα διαμορφωθούν κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους σε κατάλληλα οργανωμένους υπαίθριους και υπόσκαφους χώρους στάθμευσης, ενώ θα εξεταστεί η σκοπιμότητα διαμόρφωσης θέσεων στάθμευσης σε υπόγειους χώρους κάτω από κτίρια της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Για τον υπολογισμό των κυκλοφοριακών επιπτώσεων προβλέπεται ότι το σύνολο των προβλεπόμενων θέσεων στάθμευσης θα υπερκαλύπτει τις απαιτήσεις της νομοθεσίας.

Σημειώνεται ότι στην Ελληνική νομοθεσία δεν υπάρχουν προδιαγραφές για τον προσδιορισμό του απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για την λειτουργία μαρίνας. Με βάση διεθνή πρότυπα και οδηγίες (PIANC, Australian Standard, ASCE) προκύπτει ότι ο συντελεστής αναλογίας αριθμού θέσεων στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων προς αριθμό θέσεων ελλιμενισμού κυμαίνεται μεταξύ των τιμών 0,3 και 1,0.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, καθώς και το γεγονός ότι στην μαρίνα θα εξυπηρετούνται σκάφη διαφορετικών μεγεθών, ο απαιτούμενος αριθμός θέσεων στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων που προκύπτει με βάση των αριθμό των σκαφών θεωρείται ότι για την προβλεπόμενη ανάπτυξη της μαρίνας Βουλιαγμένης μπορεί να προσεγγιστεί ικανοποιητικά με χρήση συντελεστή αναλογίας ίσου με 1,0.

4.3 Διαφορική κυκλοφοριακή φόρτιση στην φάση πλήρους ανάπτυξης της μαρίνας

Η διαφορική κυκλοφοριακή φόρτιση προκύπτει από την συνολική κυκλοφοριακή φόρτιση του οδικού δικτύου στην φάση πλήρους ανάπτυξης της μαρίνας μείον την υφιστάμενη κυκλοφοριακή φόρτιση λόγω των υφιστάμενων χρήσεων. Ο φόρτος της μελλοντικής κατάστασης της μαρίνας εξαρτάται τόσο από τις νέες χρήσεις, όσο και από τις θέσεις στάθμευσης οι οποίες τελικά θα δημιουργηθούν για την εξυπηρέτηση αυτών των χρήσεων. Ο φόρτος που θα προκύψει πρέπει να προστεθεί στον πρόσθετο φόρτο της πλήρους ανάπτυξης του συγκροτήματος του ΑΣΤΕΡΑ Βουλιαγμένης μαζί με τις πολυτελείς κατοικίες που θα λειτουργούν παράλληλα.

Για τον σωστό τρόπο υπολογισμού της διαφορικής κίνησης θα πρέπει να είναι γνωστά τόσο τα μεγέθη κάθε χρήσης, όσο και οι διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης, ώστε να μπορούν να υπολογιστούν οι επιπτώσεις των θέσεων αυτών ως προς τα επιμέρους ποσοστά της κάθε χρήσης της πλήρους ανάπτυξης της μαρίνας. Δεδομένου ότι σε αυτήν την φάση οι προβλεπόμενες χρήσεις έχουν καθοριστεί σε επίπεδο γενικού σχεδιασμού (Πρώτο Στάδιο Χωροθέτησης) και θα καθοριστούν με ακρίβεια στο Δεύτερο Στάδιο Χωροθέτησης, το μέγεθος της φόρτισης του οδικού δικτύου θα εκτιμηθεί με βάση τις ακόλουθες παραδοχές έτσι ώστε να γίνει μια υπέρ της ασφαλείας εκτίμηση για την πρόσθετη κυκλοφοριακή φόρτιση.

Η εκτίμηση αυτή γίνεται θεωρώντας τα μέγιστα μεγέθη που προκύπτουν από μια ενδεικτική μαρίνα, με τις αντίστοιχες διαστάσεις και χρήσεις. Το εγχειρίδιο Trip Generation Manual (2003) από το Ινστιτούτο Πολιτικών Μηχανικών στις ΗΠΑ δίνει τα ημερήσια άκρα μετακινήσεων ανά χρήση γης, ημέρας της εβδομάδας αναλογικά με το μέγεθός τους. Τα άκρα μετακινήσεων αυτά προκύπτουν από αντίστοιχες στατιστικές έρευνες και μετρήσεις που έχουν γίνει στις ΗΠΑ. Μέσα στις χρήσεις που εμπεριέχονται στο εγχειρίδιο είναι κι αυτή της μαρίνας, στην οποία η περιγραφή συμπεριλαμβάνει, εκτός από τον χώρο με τις θέσεις για σκάφη, χώρους για κοινωνικές δραστηριότητες και αναψυχή, καθώς και περιορισμένα καταστήματα/μαγαζιά, όπως και εστιατόρια. Οι παραπάνω χρήσεις συμπίπτουν με τις προβλεπόμενες χρήσεις της προς ανάπτυξη μαρίνας.

Σύμφωνα με το εγχειρίδιο, η ημέρα μεγαλύτερης κίνησης της μαρίνας είναι η Κυριακή με μέσο όρο 34.49 άκρων μετακίνησης ανά acre (1 acre \approx 4000 τ.μ.). Επίσης, όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχήμα, ως εύρος ορίων δίνονται οι τιμές από 20.57 έως 120 άκρα μετακίνησης με τυπική απόκλιση 29.66.

Marina (420)

Average Vehicle Trip Ends vs: Acres
On a: Sunday

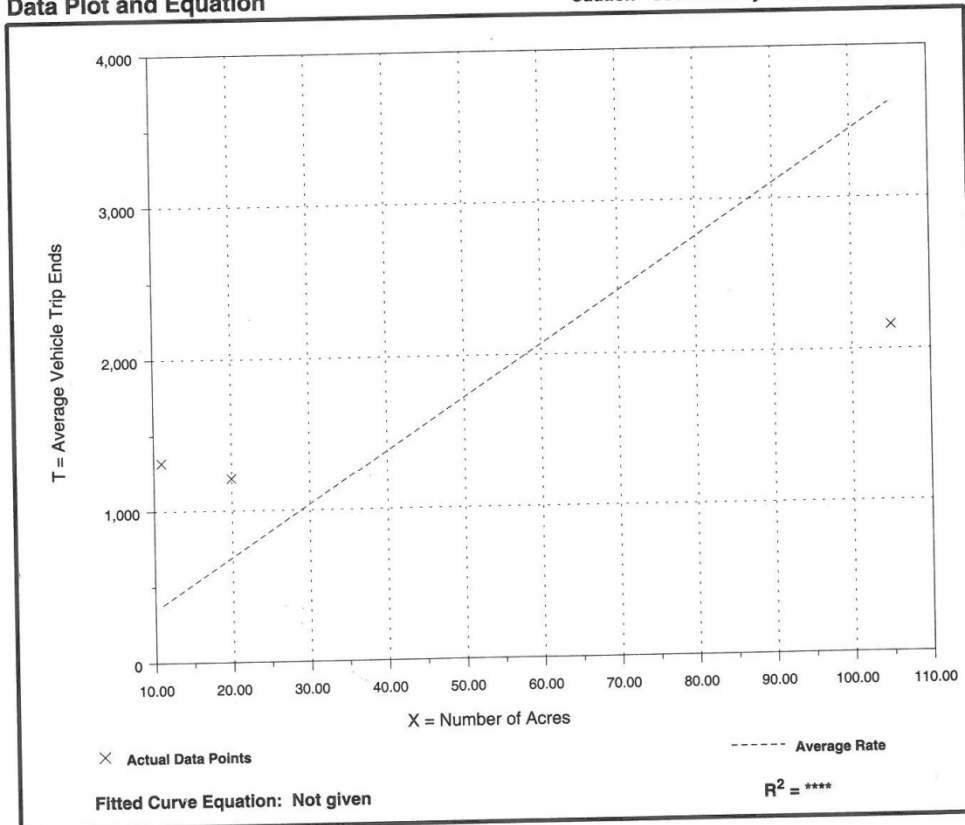
Number of Studies: 3
Average Number of Acres: 45
Directional Distribution: 50% entering, 50% exiting

Trip Generation per Acre

Average Rate	Range of Rates	Standard Deviation
34.49	20.57 - 120.00	29.66

Data Plot and Equation

Caution - Use Carefully - Small Sample Size



Για τις ανάγκες της παρούσας κυκλοφοριακής θεώρησης και πριν από την οριστικοποίηση των τελικών μεγεθών δομημένης επιφάνειας ανά κατηγορία χρήσης, γίνεται η επί το ασφαλέστερο παραδοχή ότι η υφιστάμενη μαρίνα με τα 1.260 τ.μ. δομημένης επιφάνειας και συνολικής έκτασης 27.596 τ.μ. (τομέας 3) αντιστοιχεί στο μέσον όρο περίπου των 35 άκρων μετακίνησης ανά acre, ενώ η μελλοντική μαρίνα με τα 4.800 τ.μ. δομημένης επιφάνειας και συνολικής έκτασης 32.879 τ.μ. (τομέας 3) αντιστοιχεί στο μέγιστο όριο των 120 άκρων μετακίνησης ανά acre. Με αυτή την παραδοχή προκύπτει διαφορετική παραγόμενη κυκλοφοριακή φόρτιση $120 \times 51.955 / 4.047 - 35 \times 46.672 / 4.047 = 736$ άκρα μετακίνησης ημερησίως. Με την εύλογη παραδοχή συντελεστή 0,08 ωριαίας αιχμής επί της ημερήσιας κυκλοφορίας της Κυριακής, προκύπτει συνολικός πρόσθετος κυκλοφοριακός φόρτος 59 οχημάτων και για τις 2 κατευθύνσεις, δηλαδή κυκλοφοριακός φόρτος 32 οχημάτων στην κατεύθυνση αιχμής με κατανομή ανά κατεύθυνση 55%-45%. Στο υπολογισθέν μέγεθος εφαρμόζεται συντελεστής 0,9 για τον υπολογισμό του φόρτου που αντιστοιχεί στην κατεύθυνση και την ώρα αιχμής του ξενοδοχειακού συγκροτήματος, προκειμένου να συνεκτιμηθούν τα κυκλοφοριακά μεγέθη και των δύο πρόσθετων λειτουργιών στην τελική τους εικόνα ανάπτυξης. Σύμφωνα με τα παραπάνω, ο πρόσθετος κυκλοφοριακός φόρτος της μαρίνας που θα χρησιμοποιηθεί στον υπολογισμό των κυκλοφοριακών επιπτώσεων ανέρχεται σε 53 μονάδες επιβατικών αυτοκινήτων, επιπλέον της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης των 83 οχημάτων με την οποία υπολογίστηκε ότι θα επιβαρύνει το αστικό οδικό δίκτυο η πλήρης ανάπτυξη του ξενοδοχειακού συγκροτήματος και των πολυτελών κατοικιών κατά την ώρα αιχμής 12:00-13:00.

Με βάση τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι δεν προκύπτουν σημαντικές κυκλοφοριακές επιπτώσεις στο αστικό οδικό δίκτυο ως προς την στάθμη εξυπηρέτησης των κρίσιμων κόμβων, πέραν κάποιας μικρής αύξησης της μέσης καθυστέρησης. Αναλυτικότερα:

- Στον κόμβο Βουλιαγμένης - Αγ. Νικολάου η μέση καθυστέρηση αυξάνεται από 5.1 σε 5.2 δευτερόλεπτα, διατηρώντας την στάθμη εξυπηρέτησης Α.
- Στον κόμβο Βουλιαγμένης - Καβουρίου η μέση καθυστέρηση αυξάνεται από 13.7 σε 14 δευτερόλεπτα, διατηρώντας την στάθμη εξυπηρέτησης Β.
- Στον κόμβο Βουλιαγμένης - Νιόβης/Δήμητρας η μέση καθυστέρηση μειώνεται από 11.7 σε 11.6 δευτερόλεπτα, διατηρώντας την στάθμη εξυπηρέτησης Β. Το φαινόμενο αυτό εξηγείται παρ' όλη την αύξηση του φόρτου, καθώς η αύξηση αυτή παρατηρείται στο κύριο ρεύμα το οποίο έχει μικρή ανά όχημα καθυστέρηση κι έτσι ο μέσος όρος ανά όχημα μικραίνει.
- Στον κόμβο Βουλιαγμένης - Απόλλωνος η μέση καθυστέρηση αυξάνεται από 13.2 σε 13.6 δευτερόλεπτα, διατηρώντας την στάθμη εξυπηρέτησης Β.
- Στον κόμβο Απόλλωνος - Λητούς η μέση καθυστέρηση αυξάνεται από 16.5 σε 17.6 δευτερόλεπτα, διατηρώντας την στάθμη εξυπηρέτησης C.

Συμπερασματικά, προκύπτει ότι παρά τις επί το δυσμενέστερο και επί το ασφαλέστερο παραδοχές, η πρόσθετη κυκλοφοριακή επιβάρυνση από την πλήρη ανάπτυξη της μαρίνας, πέραν της ήδη υπολογισθείσας κυκλοφοριακής επιβάρυνσης από την πλήρη ανάπτυξη του ξενοδοχειακού συγκροτήματος και των πολυτελών κατοικιών, δεν θα επηρεάσει την υφιστάμενη στάθμη εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας στους κρίσιμους κόμβους του αστικού δικτύου που χρησιμοποιείται για τις διαδρομές πρόσβασης. Με την έννοια αυτή δεν προκύπτει απαίτηση λήψης διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των προβλεπόμενων κυκλοφοριακών συνθηκών, οι οποίες παραμένουν σε ικανοποιητικό επίπεδο. Ως μόνη επισήμανση που θα πρέπει να γίνει στο σημείο αυτό είναι η ανάγκη πιστής εφαρμογής των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και των περιορισμών στάθμευσης, προκειμένου να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία του κυκλοφοριακού συστήματος κατά μήκος του υπό εξέταση οδικού δικτύου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ιβ

Ευρωπαϊκή και Ελληνική Νομοθεσία
για την προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος σε παράκτιες αστικές περιοχές

Πίνακας Ιβ.1: Οδηγίες Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν στην προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος σε παράκτιες αστικές περιοχές και η ενσωμάτωση τους στην Ελληνική Νομοθεσία

ΟΔΗΓΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΟΔΗΓΙΑΣ	ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
85/337	Οδηγία για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον	
79/409	Οδηγία περί διατηρήσεως άγριων πτηνών	ΚΥΑ 414985/29.11.85 (ΦΕΚ 757/Β/85)
82/461	Συνθήκη της Βόννης	Ν. 2719/1999 (ΦΕΚ 106/Α/99)
82/72	Συνθήκη της Βέρνης	Ν. 1335/1983 (ΦΕΚ 32/Α/83)
91/271	Επεξεργασία αστικών λυμάτων	ΚΥΑ 48392/939/2002 (ΦΕΚ 405/Β)
92/43	Οδηγία περί διατήρησης φυσικών οικοτόπων, άγριας πανίδας και χλωρίδας - NATURA 2000	ΚΥΑ 33318/3028/11.12.98 (ΦΕΚ 1289/Β/98) ΚΥΑ 14849/853/Ε103/04.04.2008 (ΦΕΚ 645/Β/08)
93/626	Οδηγία περί της Βιοποικιλότητας - Ρίο ντε Τζανέρο	Ν. 2204/94 (ΦΕΚ 59/Α/94)
94/62	Οδηγία για τις συσκευασίες και τα απορρίμματα συσκευασίας	Ν. 2939/2001 (ΦΕΚ /Β/01)
97/11	Οδηγία για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (τροποποίηση της Οδηγίας 85/337)	
1999/31	Οδηγία περί υγειονομικής ταφής των αποβλήτων	ΚΥΑ 29407/3508/2002 (ΦΕΚ 1572/Β/02)
2000/14	Οδηγία σχετικά με την εκπομπή θορύβου στο περιβάλλον από εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους	ΚΥΑ 37393/2003 (ΦΕΚ 1418/Β/03)
2000/59	Οδηγία σχετικά με λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίου	ΚΥΑ 3418/07/2002 (ΦΕΚ 712/Β/02)
2000/60	Οδηγία - Πλαίσιο για την κοινοτική δράση στον τομέα των υδάτων	Ν. 3199/2003 (ΦΕΚ 280/Α/03)
2001/42	Οδηγία για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων - Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση	ΚΥΑ 107017/28.08.2006 (ΦΕΚ 1225/Β/06)
2001/1411	Οδηγία σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας για την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης σε αστικό περιβάλλον	

2002/49	Οδηγία για την αξιολόγηση και διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου	ΚΥΑ 13586/724 (ΦΕΚ 384/Β/06)
2002/84	Οδηγία για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (τροποποίηση των Οδηγιών 96/98, 97/70, 98/41, 1999/35, 2000/59 και 2001/96)	Π.Δ. 3/2005 (ΦΕΚ 2/Α/05)
2002/358	Κύρωση του Πρωτοκόλλου του Κιότο από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα	Ν. 3017/2002
2002/762	Διεθνής σύμβαση περί αστικής ευθύνης για τις ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση (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	ΠΔ 148/29.09.2009 (ΦΕΚ 190/Α/09) Ν. 4014/2011 (ΦΕΚ 209/Α/11)
2004/107	Σχετικά με το αρσενικό, το κάδμιο, τον υδράργυρο, το νικέλιο και τους πολυκυκλικούς αρωματικούς υδρογονάνθρακες στον ατμοσφαιρικό αέρα	ΚΥΑ ΗΠ 22306/1075/Ε103 (ΦΕΚ 920Β/8.6.07)
2005/88	Τροποποίηση της Οδηγίας 2000/14 σχετικά με την εκπομπή θορύβου στο περιβάλλον από εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους	Υ.Α 9272/471 (ΦΕΚ 286/Β/2.3.2007)
2006/11	Οδηγία σχετικά με τη ρύπανση που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της κοινότητας (κωδικοποίηση της Οδηγίας 76/464)	
2006/118	Οδηγία σχετικά με την προστασία των υπόγειων υδάτων από τη ρύπανση και την υποβάθμιση	ΥΑ 39626/2208/Ε.130/2009 (ΦΕΚ 2057/Β/09)
2007/2	Οδηγία για τη δημιουργία υποδομής χωρικών πληροφοριών στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα	Ν. 3882/2010 (ΦΕΚ 166/Α/22.09.2010)
2007/60	Οδηγία για την αντιμετώπιση πλημμυρών	ΚΥΑ 31822/1542/Ε103/21.07.2010 (ΦΕΚ 1108/Β/10), όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 177772/924 (Φ.Ε.Κ. 2140/Β/22.06.2017)
2007/71	Τροποποίηση της Οδηγίας 2000/59 σχετικά με λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίου	ΥΑ 8111.1/41/2009 (ΦΕΚ 412/Β/09)

2008/56	Οδηγία - Πλαίσιο για τη θαλάσσια περιβαλλοντική πολιτική	N. 3983/2011 (ΦΕΚ 144/A/11)
2008/50	Οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη	ΥΑ 14122/549/Ε.103/2011 ΦΕΚ 488/B/11
2008/98	Οδηγία - Πλαίσιο για τα απόβλητα (κατάργηση των Οδηγιών 2006/12, 75/442, 91/689, 75/439)	N. 4042/13.02.2012 (ΦΕΚ 24/A/12), Κ.Υ.Α. 181627/1185/2016 (ΦΕΚ 2494/B/16)
2008/99	Οδηγία σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου	N. 4042/13.02.2012 (ΦΕΚ 24/A/12)
2008/105	Οδηγία για πρότυπα περιβαλλοντικής ποιότητας που εφαρμόζονται στα επιφανειακά ύδατα (αντικαθιστά τις Οδηγίες 82/176, 83/513, 84/156, 84/491 και 86/280, ενώ τροποποιεί την Οδηγία 2000/60)	ΚΥΑ 51354/2641/Ε103/24.11.2010 (ΦΕΚ 1909/B/08.12.10)
2009/28	Οδηγία σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την τροποποίηση και τη συνακόλουθη κατάργηση των οδηγιών 2001/77 και 2003/30	N. 4062/30.03.2012 (ΦΕΚ 70/A/12)
2009/123	Οδηγία για τροποποίηση της οδηγίας 2005/35 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων	N. 4037/2012 (ΦΕΚ 10/A/30.01.2012)
2009/125	Οδηγία για την θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα συνδεόμενα με την ενέργεια προϊόντα	ΠΔ 7/31.01.2011 (ΦΕΚ 14/A/11.02.11)
2009/147	Οδηγία περί διατηρήσεως των άγριων πτηνών (κωδικοποίηση της Οδηγίας της 79/409)	ΚΥΑ 37338/1807/Ε103/01.09.2010 (ΦΕΚ 1495/B/10) ΚΥΑ 8353/276/Ε103/17.02.2012 (ΦΕΚ 415/B/12)
2010/631	Σύμβαση της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου	
2010/75	Οδηγία περί βιομηχανικών εκπομπών - ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχος της ρύπανσης (Κατάργηση των Οδηγιών 2008/1, 2000/76, 1999/13, 78/176, 82/883, 92/112)	ΥΑ 36060/1155/Ε.103/14.06.2013 (ΦΕΚ 1450/B/13)
2011/92	Οδηγία για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων ή ιδιωτικών έργων (Κωδικοποίηση της Οδηγίας 85/337 και τροποποίηση των Οδηγιών 97/11, 2003/35 και 2009/31)	
2012/27	Οδηγία για την Ενεργειακή Απόδοση (τροποποίηση των Οδηγιών 2009/125 και 2010/30, κατάργηση των Οδηγιών 2004/8 και 2006/32)	N. 4342/2015 (ΦΕΚ 143/A/15)

2012/33	Οδηγία /ΕΕ για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο (Δεν βρίσκεται πλέον σε ισχύ)	Υ.Α. 96/2014 (ΦΕΚ2136/Β/2014) Υ.Α. 112/2015/2016 (ΦΕΚ 2300/Β/2016)
2013/1386	Θέσπιση του 7ου Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης	
2014/52	Τροποποίηση της Οδηγίας 2011/92 σχετικά με την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων ή ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον	
2014/89	Οδηγία - Πλαίσιο για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό	
2015/2193	Οδηγία για τον περιορισμό των εκπομπών ορισμένων ρύπων στην ατμόσφαιρα από μεσαίου μεγέθους μονάδες καύσης	
2016/2284	Οδηγία σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων (τροποποίηση της Οδηγίας 2003/35, κατάργηση της Οδηγίας 2001/81)	

Πίνακας Ιβ.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.
N. 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.
N. 2468/1997	Κύρωση σύμβασης Ηνωμένων Εθνών για την αντιμετώπιση της απερήμωσης.
N. 2971/2001 (ΦΕΚ 285/Α/01)	Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις.
N. 3028/2002 (ΦΕΚ 153/Α/02)	Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς.
N. 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)»
N. 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

Υ.Α. υπ' αριθ. οικ. 48963 (Φ.Ε.Κ 2703/Β/2012)	Προδιαγραφές περιεχομένου Αποφάσεων Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Α.Ε.Π.Ο.) για έργα και δραστηριότητες κατηγορίας Α' της υπ' αριθμ. 1958/13-1-2012 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Β' 21), όπως ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 7 του Ν. 4014/2011 (Α' 209).
Υ.Α. υπ' αριθμ. 52983/1952 (Φ.Ε.Κ 2436/Β/2013)	Προδιαγραφές της Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης για έργα και δραστηριότητες της κατηγορίας Β του άρθρου 10 του Ν. 4014/2011 (Φ.Ε.Κ Α' 209) «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής».
Υ.Α. υπ' αριθμ. Οικ.: 1649/45 (Φ.Ε.Κ 45/Β/2014)	Εξειδίκευση των διαδικασιών γνωμοδοτήσεων και τρόπου ενημέρωσης του κοινού και συμμετοχής του ενδιαφερόμενου κοινού στη δημόσια διαβούλευση κατά την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων της Κατηγορίας Α' της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής υπ' αριθμ. 1958/2012 (Φ.Ε.Κ/Α'/21), σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 19 παράγραφος 9 του ν. 4014/2011 (Φ.Ε.Κ/Α'/209), καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας.
Υ.Α. υπ' αριθμ. Οικ.: 170225 (Φ.Ε.Κ 135/Β/2014)	Εξειδίκευση των περιεχομένων των φακέλων περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων της Κατηγορίας Α' της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με αρ. 1958/2012 (Β' 21) όπως ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 11 του ν. 4014/2011 (Α' 209), καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας.
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΥΔΑΤΩΝ	
Κ.Υ.Α. Ειβ 301/64 (Φ.Ε.Κ. 63/Β/1964)	Υγειονομική διάταξης περί συλλογής, αποκομιδής και διαθέσεως απορριμμάτων πλοίων.
Υ.Α. 181051/2079/78 (ΦΕΚ 1135/Β/1978)	Περί πινάκων ουσιών των οποίων απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα.
Ν. 1269/82 (Φ.Ε.Κ. 89/Α/1982)	Κύρωση της διεθνούς Συνθήκης 1973 πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία και του πρωτοκόλλου 1978 (MARPOL 37/78).

N. 1634/86 (Φ.Ε.Κ. 104/A/1986)	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.
N. 1379/1987	Διαχείριση υδατικών πόρων και άλλες διατάξεις.
Π.Δ. 254/89 (Φ.Ε.Κ. 120/A/1989)	Αποδοχή τροποποιήσεων του έτους 1987 στο Παράρτημα του Πρωτοκόλλου 1978 της διεθνούς σύμβασης 1973 πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία.
N. 1147/81 (ΦΕΚ 110/A/1981)	Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον, Πόλιν του Μεξικού, Μόσχας και Ουάσιγκτων, το 1972 Διεθνούς Συμβάσεως «περί πρόληψης ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών και άλλων τινών διατάξεων».
N. 2522/94 (ΦΕΚ 192/A/1994)	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/A/1998)	Περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.
Π.Δ. 11/2002 (ΦΕΚ 6/A/2002)	Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες.
N. 3199/2003 (ΦΕΚ 280/A/2003)	Προστασία και διαχείριση των υδάτων.
N. 3497/06 (ΦΕΚ 219/A/2006)	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/A/2007)	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
Κ.Υ.Α. 39626/2208/Ε130/2009 (ΦΕΚ 2075/Β/2009)	Καθορισμός μέτρων για την προστασία των υπόγειων νερών από τη ρύπανση και την υποβάθμιση.
Π.Δ. 124/2010 (ΦΕΚ 201/A/2010)	Αποδοχή τροποποιήσεων στο Παράρτημα ΙΙΙ του Πρωτοκόλλου του 1978 αναφορικά με την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973 (Αναθεωρημένο Παράρτημα ΙΙΙ της Δ.Σ. MARPOL 73/78).
Απόφαση των Γ.Γ. Υπουργείων Εξωτερικών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής 2263.12/33741/2015 (ΦΕΚ 2382/Β/2015)	Αποδοχή τροποποιήσεων στο Παράρτημα της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 που σχετίζεται με αυτή Τροποποιήσεις στο κανονισμό 12 του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL.

Απόφαση των Γ.Γ. Υπουργείων Εξωτερικών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής 2263.12/33739/2015 (ΦΕΚ 2382/Β/2015)	Αποδοχή Τροποποιήσεων στο Παράρτημα του Πρωτοκόλλου 1978 που σχετίζεται με τη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία Τροποποιήσεις στα Παραρτήματα I, II, IV και V της ΔΣ MARPOL, που καθιστούν υποχρεωτική την εφαρμογή των προβλέψεων του Πολικού Κώδικα που σχετίζονται με το περιβάλλον.
ΤΟΞΙΚΑ-ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ	
Κ.Υ.Α. 71560/3053/85 (Φ.Ε.Κ. 665Β/1985)	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/1988)	Μέτρα και περιορισμοί για την προστασία των υπογείων νερών από απορρίψεις ορισμένων επικίνδυνων ουσιών.
Υ.Α. 3231/92 (Φ.Ε.Κ. 585/Β/1992)	Σχέδια έκτασης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και οδηγίες για την εφαρμογή του στα πλοία.
Υ.Α. 7589/731/2000 (ΦΕΚ 514/Β/2000)	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/2004)	Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των Αποβλήτων Λιπαντικών Ελαίων.
ΚΥΑ 13588/725/06 (ΦΕΚ 383/Β/2006)	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)
Αριθμ. Η.Π. 24944/1159 (Φ.Ε.Κ. 791/Β/2006)	Έγκριση Γενικών Τεχνικών Προδιαγραφών για την διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων σύμφωνα με το άρθρο 5 (παρ. Β) της υπ' αριθμ. 13588/725 κοινή υπουργική απόφαση
Κ.Υ.Α. 8668/2007 (ΦΕΚ 287/Β/2007)	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.

Αριθμ. Η.Π. 22306/1075/Ε103 (Φ.Ε.Κ. 920/Β/2007)	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/2009)	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/2012)	Μέτρα και όροι για τη διαχείριση αποβλήτων υγειονομικών μονάδων
Ν. 4042/2012 (ΦΕΚ 24/Α/2012)	Ποινική προστασία του περιβάλλοντος –Εναρμόνιση με την οδηγία 2008/99/ΕΚ – Πλαίσιο παραγωγής και διαχείρισης αποβλήτων – Ρύθμιση θεμάτων Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.
Εγκ. 8136.16/01/16/2014	Εφαρμογή διατάξεων της ΚΥΑ 8111.1/41/2009 (ΦΕΚ 412/Β/06.03.2009) σχετικά με τα μέτρα και τους όρους για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου
Υ.Α. 3122.3-15/79639/16/2016 (ΦΕΚ 3085/Β/28.9.2016)	Τροποποίηση της κοινής υπουργικής απόφασης 8111.1/41/09 (ΦΕΚ 412/Β) «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 2007/71/ΕΚ Οδηγίας
Κ.Υ.Α. υπ' αριθ. οικ. 62952/5384/2016 (ΦΕΚ 4326/Β/2016)	Έγκριση Εθνικού Σχεδίου Διαχείρισης Επικίνδυνων Αποβλήτων (ΕΣΔΕΑ), σύμφωνα με το άρθρο 31 του ν. 4342/2015.
ΘΟΡΥΒΟΣ	
Υ.Α. 2640/270/78 (ΦΕΚ 689/Β/1978)	Περί της χρήσεως κατασιγασμένων αεροσφυρών

Υ.Α. 56206/1613/86 (ΦΕΚ 570/Β/1986)	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 7ης Δεκεμβρίου 1981 και της 11ης Ιουλίου 1985.
Υ.Α. 69001/1921/88 (ΦΕΚ 751/Β/1988)	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/1991)	Καθορισμός των οριακών τιμών στάθμης θορύβου των υδραυλικών πτύων, των πτύων με καλώδια των προωθητών γαιών, των φορτωτών και των φορτωτών εκσκαφών.
Υ.Α. 37393/2028/2003 (ΦΕΚ 1418/Β/2003)	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. οικ. Β 11481/523/1997 (ΦΕΚ 295/Β/1997)	Τροποποίηση της 765/14-1-91 (81/Β) κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου για τον περιορισμό του θορύβου των υδραυλικών πτύων με καλώδια, των προωθητών γαιών, των φορτωτών και των φορτωτών-εκσκαφών, σε συμμόρφωση προς την οδηγία 95/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
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/1994)	Κύρωση σύμβασης για τη βιοποικιλότητα.
N. 3937/2011 (ΦΕΚ 60/A/1911)	Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις.
ΑΣΤΙΚΑ ΛΥΜΑΤΑ-ΣΤΕΡΕΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ	
Κ.Υ.Α. 5673/400/1997 (ΦΕΚ 192/B/1997)	Μέτρα και όροι για την επεξεργασία αστικών λυμάτων.
N. 2939/2001 (ΦΕΚ 179/A/2001)	Συσκευασίες και εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων - Ίδρυση Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και άλλες διατάξεις.
ΚΥΑ 50910/2727/2003 (ΦΕΚ 1909/B/2003)	Μέτρα και όροι για τη διαχείριση στερεών αποβλήτων. Εθνικός και περιφερειακός σχεδιασμός διαχείρισης.
Π.Δ. 109/2004 (ΦΕΚ 75/A/2004)	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/2010)	Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων ηλεκτρικών σιγλών και συσσωρευτών σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των οδηγιών, 2006/66/ΕΚ και 2008/103/ΕΚ
Κ.Υ.Α. 36259/1057/Ε103/2010 (Φ.Ε.Κ. 1312/B/2010)	Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων από εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις (ΑΕΚΚ)
N. 4030/11 (ΦΕΚ 249/A/2011)	Νέος τρόπος έκδοσης αδειών δόμησης, ελέγχου κατασκευών και λοιπές διατάξεις.
Κ.Υ.Α. 145116/2011 (Φ.Ε.Κ. 354/B/2011)	Καθορισμός μέτρων, όρων και διαδικασιών για την επαναχρησιμοποίηση επεξεργασμένων υγρών αποβλήτων και άλλες διατάξεις.
Π.Δ. 114/2013 (ΦΕΚ 147/A/2013)	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
Κ.Υ.Α. Οικ. 51373/4684/2015 (ΦΕΚ 2706/B/2015)	Κύρωση του Εθνικού Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων (ΕΣΔΑ) και του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Πρόληψης Δημιουργίας Αποβλήτων.

ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑ	
Π.Υ.Σ. 11/14.2.1997 (ΦΕΚ 19/Α/1997)	Μέτρα για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από το Όζον.
Π.Δ. 1180/81 (ΦΕΚ 293/Α/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.
ΚΥΑ ΗΠ 22306/1075/Ε103 (ΦΕΚ 920Β/8.6.07), όπως αυτή τροποποιήθηκε από την Κ.Υ.Α. Η.Π. 14122/549/Ε.103/2011 (ΦΕΚ 488/Β/2011)	Εναρμόνιση της Οδηγίας 2004/107/ΕΚ σχετικά με το αρσενικό, το κάδμιο, τον υδράργυρο, το νικέλιο και τους πολυκυκλικούς υδρογονάνθρακες στον ατμοσφαιρικό αέρα
Υ.Α. 38030/2127/Ε.103/2008 (ΦΕΚ 1901/Β/2008)	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».
Κ.Υ.Α. Η.Π. 14122/549/Ε.103/2011 (ΦΕΚ 488/Β/2011)	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».
Υ.Α. 96/2014 (ΦΕΚ 2136/Β/2014)	Εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς την Οδηγία 2012/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 «για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο»
Υ.Α. 112/2015/2016 (ΦΕΚ 2300/Β/2016)	Τροποποίηση απόφασης ΑΧΣ 96/2014, ΦΕΚ 2136/Β/2014 - «Εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς την Οδηγία 2012/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 «για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο»

Υ.Α. 174111/525/2017 (ΦΕΚ 1039/Β/2017)	Τροποποίηση της υπ' αριθ. 29459/1510/2005 κοινής υπουργικής απόφασης (Β'992), όπως διορθώθηκε με το ΦΕΚ 1131 Β'/2005 και ισχύει, σε συμμόρφωση με τα άρθρα 5 (παρ.1), 8, 10 (παρ. 2) και 21 της οδηγίας 2016/2284/ΕΕ «σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων, την τροποποίηση της οδηγίας 2003/35/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 2001/81/ΕΚ» του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016
ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ	
Υ.Α. 34897/Φ700.1 (ΦΕΚ 844/Β/02)	Έγκριση πυροσβεστικής διάταξης 10/02 «λήψη μέτρων πυροπροστασίας σε τουριστικούς λιμένες σκαφών αναψυχής».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ιγ

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 Κρωπίας»

Φ.Ε.Κ. 254/Δ'/5.3.2004



04002540503040016



2967

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

Αρ. Φύλλου 254

5 Μαρτίου 2004

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 9 (περ. β), 10 (παρ. 1α, β και 3α), 11 (παρ. 3), 152 (παρ. 5), 160, 161 (παρ. 1) και 162 του από 14.7.1999 Π.Δ/τος «Κωδικοποίηση Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας» (Δ' 580).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 1 παρ. 1 περ. ε του Ν. 2730/1999 «Σχεδιασμός, ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση Ολυμπιακών Έργων και άλλες διατάξεις» (Α' 130).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 26 του Ν. 2831/2000 (Α' 140), όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 12 του Ν. 3212/2003 (Α' 308).

4. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137), όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 154) και τροποποιήθηκε με την παρ. 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/1997 (Α' 38).

5. Την 2/2002 γνωμοδότηση του δημοτικού συμβουλίου Παλαιού Φαλήρου.

6. Τις 157/1996 και 74/2002 γνωμοδοτήσεις του δημοτικού συμβουλίου Αλίμου.

7. Την 8/2002 γνωμοδότηση του δημοτικού συμβουλίου Ελληνικού.

8. Τις 326/2001 και 90/2002 γνωμοδοτήσεις του δημοτικού συμβουλίου Γλυφάδας.

9. Τις 1/2002 και 15/2002 γνωμοδοτήσεις του δημοτικού συμβουλίου Βούλας.

10. Την 13/2002 γνωμοδότηση του δημοτικού συμβουλίου Βουλιαγμένης.

11. Την 9/2002 γνωμοδότηση του δημοτικού συμβουλίου Βάρης.

12. Την 29/2002 γνωμοδότηση του δημοτικού συμβουλίου Κρωπίας.

13. Την 2/2002 γνωμοδότηση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Ανατ. Αττικής.

14. Τις 1/συν. 15/20.12.2001, 5/συν. 25/26.4.2002 και 5/συν. 31/31.7.2002 γνωμοδοτήσεις της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού Αθήνας.

15. Το γεγονός ότι από τις κανονιστικές διατάξεις αυτού του διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του οικείου Ο.Τ.Α.

16. Τις 371/2003 και 75/2004 γνωμοδοτήσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση της Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Στην παραλιακή περιοχή του νομού Αττικής που εκτείνεται από το Φαληρικό Όρμο έως την περιοχή Λομβάρδα Αγίας Μαρίας Κρωπίας, στα όρια των δήμων Πειραιά, Μοσχάτου, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας, Βούλας, Βουλιαγμένης, Βάρης και Κρωπίας καθορίζονται, όπως στα επόμενα άρθρα, χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης κατά περιοχές με στοιχεία 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, όπως φαίνονται στα πέντε (5) σχετικά πρωτότυπα χρωματισμένα διαγράμματα σε κλίμακα 1:10.000, που θεωρήθηκαν από τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Τοπογραφικών Εφαρμογών με την 36397/2003 πράξη του και που αντίτυπό τους σε φωτοσμίκρυνση δημοσιεύεται με το παρόν διάταγμα.

Άρθρο 2

Περιοχές με στοιχείο 1

Στις παραπάνω περιοχές, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως περιοχές απολύτου προστασίας, καθορίζονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης κατά ζώνες 1α, 1β και 1γ, όπως φαίνονται στα διαγράμματα του άρθρου 1 ως εξής:

1. Ζώνη 1α

α. Πρόκειται για περιοχές αποκατάστασης φυσικού τοπίου αττικής χλωρίδας και πανίδας στα όρια των δήμων Αλίμου, Βουλιαγμένης, Βάρης και Κρωπίας.

β. Εντός των περιοχών αυτών διατηρείται το φυσικό ανάγλυφο και απαγορεύεται κάθε δόμηση. Επιτρέπονται διαμορφώσεις διαδρομών περιπάτου και ποδηλάτου και υπαίθρια καθιστικά με σκίαστρα μέγιστου ύψους δύο και μισού (2,50) μέτρων.

γ. Επιτρέπεται επίσης, μετά από γνώμη της Δ/σης Μελετών Έργων Οδοποιίας (Δ.Μ.Ε.Ο.), η δημιουργία χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων σε τμήματα της ζώνης που βρίσκονται σε επαφή με την παραλιακή λεωφόρο ύστερα από τη μελέτη διαμόρφωσης, σύμφωνα με το άρθρο 11 του παρόντος χωρίς την κοπή δένδρων.

δ. Στην περιοχή του ρέματος του δήμου Βάρης που εμπίπτει στη ζώνη 1α, επιτρέπονται μόνο έργα διευθέτησης και επιβάλλεται η διατήρηση αυτού ανοικτού, με παρόχθια φύτευση κατάλληλων φυτών, χωρίς μεγάλα τεχνικά έργα πλην μιας αναγκαίας για την οριζόντια επικοινωνία οδικής γέφυρας και πεζογεφυρών.

ε. Στα σημεία της ζώνης αυτής με την ένδειξη Κ επιτρέπεται η εγκατάσταση κινητής καντίνας όρθιας εξυπηρέτησης, μέγιστης επιφάνειας 12 τ.μ., μετά από έγκριση της Δ.Μ.Ε.Ο..

στ. Νομίμως υφιστάμενα κτίρια και εγκαταστάσεις που λειτουργούν νόμιμα και βρίσκονται σε τμήματα της ζώνης πάνω από τη Λεωφ. Βουλιαγμένης - Σουνίου και η χρήση τους δεν επιτρέπεται από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος διατηρούνται στο γήπεδο, στο οποίο έχουν ανεγερθεί και δύνανται να επισκευάζονται για λόγους χρήσης και υγιεινής.

Ειδικά για τα εστιατόρια και αναψυκτήρια που βρίσκονται επί της παραλιακής λεωφόρου στα όρια του δήμου Βάρης και Κρωπίας, πριν την ανανέωση της άδειας λειτουργίας τους, επιβάλλεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης για όσες θέσεις απαιτούνται σύμφωνα με την προσέλευση του κοινού σε περιόδους αιχμής (Σαββατοκύριακα).

ζ. Στο χώρο του λατομείου στο λόφο Μπαράκου του δήμου Βάρης επιτρέπεται η κατασκευή υπαίθριου θεάτρου με μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση 200 τ.μ. για τους βοηθητικούς χώρους, με προϋπόθεση την αποκατάσταση του περιβάλλοντος του λατομείου σύμφωνα με μελέτη αποκατάστασης που εγκρίνεται από την Εκτελεστική Επιτροπή του Οργανισμού Αθήνας.

η. Για τις περιοχές που εμπίπτουν στη ζώνη αυτή δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του από 27.5.1978 Π.Δ/τος (Δ' 263), όπως τροποποιήθηκε με το από 8.3.1985 Π.Δ. (Δ' 90).

2. Ζώνη 1β

α. Πρόκειται για περιοχές αποκατάστασης φυσικού τοπίου και αττικής χλωρίδας και πανίδας καθώς και προστασίας και ανάδειξης αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων στα όρια των δήμων Αλίου, Ελληνικού, Βούλας και Κρωπίας.

β. Εντός των περιοχών αυτών διατηρείται το φυσικό ανάγλυφο και απαγορεύεται κάθε δόμηση. Επιτρέπονται διαμορφώσεις διαδρομών περιπάτου και ποδηλάτου.

γ. Απομακρύνονται οι παρακάτω χρήσεις και εγκαταστάσεις που εμπίπτουν στα όρια της ζώνης στους δήμους Αλίου και Ελληνικού ως εξής:

- Το Εθνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (Ε.Κ.Θ.Ε.) απομακρύνεται εντός οκτώ (8) ετών από τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος. - Οι Ναυτικοί Όμιλοι, το Κέντρο Εκπαίδευσης της Μονάδας Υποβρύχιων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος (Μ.Υ.Α.Λ.Σ.) και της Ελληνικής Ομοσπονδίας Υποβρύχιας Δραστηριότητας Αθλητικής Αλιεί-

ας και Τεχνικής Κολύμβησης (Ο.Υ.Δ.Α.Α.Τ.Κ.) απομακρύνονται το αργότερο δύο (2) έτη από τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων και μετεγκαθίστανται στο χώρο του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας (Ο.Κ.Ι.) Αγίου Κοσμά. Η μετεγκατάσταση γίνεται ύστερα από εγκεκριμένη μελέτη της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού, στην οποία καθορίζονται τα ακριβή μεγέθη των επιμέρους κτιριακών εγκαταστάσεων, του διατιθέμενου χερσαίου και θαλάσσιου χώρου και η ακριβής θέση των εγκαταστάσεων στο χώρο αυτό.

- Μέχρι την απομάκρυνση των παραπάνω χρήσεων και δραστηριοτήτων, εντός του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος, επιτρέπεται η επισκευή για λόγους χρήσεως και υγιεινής των νομίμως υφισταμένων κτιρίων και εγκαταστάσεων που έχουν νόμιμη άδεια λειτουργίας για την χρήση που ασκείται σε αυτά.

δ. Νομίμως υφιστάμενες χρήσεις εστιατορίου στη Χερσονησίδα Αγ. Κοσμά συνεχίζουν τη λειτουργία τους μέχρι το 2006 οπότε και απομακρύνονται.

Απαγορεύεται η χρήση του χώρου για στάθμευση αυτοκινήτων και η περιφραγή αυτού, ώστε να μην εμποδίζεται η πρόσβαση του κοινού στη ζώνη της παραλίας, στον αρχαιολογικό χώρο και στο μεταβυζαντινό ναό Αγίου Κοσμά και Δαμιανού.

3. Ζώνη 1γ

α. Πρόκειται για την περιοχή ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων στα όρια του δήμου Βούλας καθώς και για τη νησίδα Νησάκι στο δήμο Κρωπίας.

β. Στην περιοχή του δήμου Βούλας επιβάλλεται η αποξήλωση των υφισταμένων διαμορφώσεων, η ανάδειξη των υποκείμενων αρχαιοτήτων και η ένταξη του αρχαιολογικού χώρου στα έργα διαμόρφωσης της όμορης ζώνης 4α μετά από μελέτη που εγκρίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11 του παρόντος.

γ. Στη νησίδα «Νησάκι» του δήμου Κρωπίας επιτρέπεται μόνο διαμορφώσεις διαδρομών περιπάτου.

Άρθρο 3

Περιοχές με στοιχείο 2

Στις περιοχές αυτές, οι οποίες είναι περιοχές κοινωνικής πρόνοιας, αθλητισμού, τουρισμού και αρχαιολογικής προστασίας, καθορίζονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης κατά ζώνες 2α, 2β, 2γ, 2δ και 2ε, όπως φαίνονται στα διαγράμματα του άρθρου 1 ως εξής:

1. Ζώνη 2α

α. Πρόκειται για περιοχή προστασίας φυσικού τοπίου και αρχαιοτήτων στα όρια του δήμου Βούλας, η οποία λειτουργεί ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής, πολιτισμού, κατάρτισης και αποκατάστασης για άτομα με ειδικές ανάγκες.

β. Επιτρέπεται η ανακαίνιση των υφισταμένων κτιριακών εγκαταστάσεων και η επέκταση αυτών, μέγιστης ωφέλιμης επιφάνειας μέχρι 500 τ.μ. και μέγιστου επιτρεπόμενου ύψους μέχρι τέσσερα μέτρα και μισό (4,50), για χρήσεις φιλοξενίας, εκπαίδευσης, περίθαλψης, άθλησης και αναψυχής ατόμων με ειδικές ανάγκες. Στους ακάλυπτους και κοινόχρηστους χώρους, επιτρέπονται μόνο ήπιες διαμορφώσεις υπαίθριων χώρων, διαμορφώσεις

διαδρομών περιπάτου, ποδηλάτου και χώρων στάθμευσης χωρίς κοπή δένδρων.

2. Ζώνη 2β

α. Πρόκειται για περιοχή προστασίας φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων και ανάπτυξης υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων στο δήμο Γλυφάδας.

β. Στο τμήμα της ζώνης που δεν εμπίπτει στις διατάξεις περί προστασίας δασών και δασικών εκτάσεων, επιτρέπονται τα τουριστικά καταλύματα και η οργανωμένη ακτή κολύμβησης, με τις εξής προϋποθέσεις:

- Να επιτρέπεται η ελεύθερη πρόσβαση της ακτής εκτέρωθεν του χώρου και της ζώνης 4α στο όριο με την παραλιακή λεωφόρο.

- Να ανακαινισθούν οι υφιστάμενες καμπάνες και τυχόν νέα κτίρια να εντάσσονται στο ύψος του υφιστάμενου τουριστικού συγκροτήματος.

- Στις επιτρεπόμενες συνοδευτικές χρήσεις δεν περιλαμβάνονται οι αίθουσες κινηματογράφου.

γ. Οι όροι δόμησης καθορίζονται ως εξής:

συντελεστής δόμησης : πέντε εκατοστά (0,05)

- επιτρεπόμενο ύψος : πέντε μέτρα (5,00) και

- μέγιστος αριθμός ορόφων: ένας (1)

Επιτρέπεται η ανέγερση δεύτερου ορόφου σε τμήμα των κτιρίων μέχρι 30% της επιτρεπόμενης δόμησης και μέγιστο ύψος κτιρίου, στην περίπτωση αυτή, επτά μέτρα και μισό (7,50).

3. Ζώνη 2γ

α. Πρόκειται για περιοχή προστασίας φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων και ανάπτυξης υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων (οργανωμένη κατασκήνωση Ε.Ο.Τ.) στο δήμο Βούλας.

β. Εντός της ζώνης αυτής επιτρέπονται τουριστικές κατασκηνώσεις, αποδυτήρια, χώροι υγιεινής, αναψυκτήρια - εστιατόριο, εμπορικά καταστήματα μέγιστης επιφάνειας 20 τ.μ. αποκλειστικά για την πώληση ειδών που σχετίζονται με τη λειτουργία της κατασκήνωσης και της ακτής κολύμβησης, γραφείο προσωπικού, χώροι φύλαξης παιδιών, χώροι παροχής υγειονομικών συμβουλών και υπηρεσιών, ιατρείο, μικρό γυμναστήριο και βοηθητικοί χώροι μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθήκευσης.

γ. Επιτρέπεται ανακαίνιση των νομίμως υφισταμένων τουριστικών εγκαταστάσεων με μικρές προσθήκες. Η μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση, στην οποία συνυπολογίζονται οι επιφάνειες της παρακείμενης ζώνης 3β (Αλίπεδο Α') δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα 4.000 τ.μ. με τους εξής περιορισμούς: Τα εμπορικά καταστήματα δεν υπερβαίνουν το 5% της συνολικά επιτρεπόμενης δόμησης και τα εστιατόρια - αναψυκτήρια το 20%. Μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη 10% και μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των υφισταμένων κτιρίων 4,50, με μέγιστο αριθμό ορόφων ένα (1). Στα νέα κτίρια επιτρέπεται η ανέγερση δεύτερου ορόφου σε τμήμα τους μέχρι 30% της επιτρεπόμενης δόμησης και μέγιστο ύψος κτιρίου επτά και μισό μέτρα (7,50).

δ. Για την τοποθέτηση τυχόν νέων κτιρίων εφαρμόζονται οι διατάξεις για τις αποστάσεις αυτών από τη γραμμή αιγιαλού, με εξαίρεση τις ελαφρές κατασκευές (σκία-

στρα, πύργος ναυαγοσώστη κ.λ.π.) που τοποθετούνται σε ελάχιστη απόσταση δέκα πέντε (15,00) μέτρα από αυτήν.

4. Ζώνη 2δ

α. Πρόκειται για περιοχή προστασίας φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων και ανάπτυξης υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων στον Αστέρα Βουλιαγμένης.

β. Στη ζώνη επιτρέπεται:

- η ανακαίνιση των νομίμως υφισταμένων τουριστικών εγκαταστάσεων

- η μετατροπή του υπόγειου χώρου στάθμευσης του ξενοδοχείου Αφροδίτη σε αίθουσα πολλαπλών χρήσεων με την προϋπόθεση ότι το ωφέλιμο ύψος της αίθουσας είναι αυτό που απαιτείται από τις οικείες διατάξεις του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού για τους χώρους κύριας χρήσης

- η κατασκευή υπόγειου συνεδριακού κέντρου κάτω από το χώρο των γηπέδων τένις, μέγιστης επιφάνειας 3.000 τ.μ.

- η κατασκευή νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης εντός των ορίων της μέγιστης επιτρεπόμενης κάλυψης

γ. Ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε είκοσι εκατοστά (0,20), ο οποίος υπολογίζεται σε όλη την ιδιοκτησία του «Αστέρα Βουλιαγμένης». Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι όροι δόμησης που καθορίστηκαν με το από 22.12.1975 Π.Δ/γμα (Δ' 41/1976).

δ. Για τις νέες υπόγειες κτιριακές εγκαταστάσεις απαιτείται σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας δασικής υπηρεσίας.

5. Ζώνη 2ε

α. Πρόκειται για περιοχή προστασίας αρχαιοτήτων και ανάπτυξης υφιστάμενων αθλητικών εγκαταστάσεων στο δήμο Παλαιού Φαλήρου.

β. Στη ζώνη αυτή επιτρέπεται η ανακαίνιση των υφισταμένων κτιρίων αθλητικών εγκαταστάσεων και η ανέγερση νέων, καθώς και οι διαμορφώσεις υπαίθριων διαδρομών περιπάτου, ποδηλάτου και υπαίθριων αθλοπαιδιών.

γ. Οι όροι δόμησης καθορίζονται ως εξής:

- Συντελεστής δόμησης : ένα δέκατο (0,1), ο οποίος υπολογίζεται σε επιφάνεια γηπέδου 47.000 τ.μ.

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος : επτά μέτρα και μισό (7,50), για όλες τις αθλητικές εγκαταστάσεις και δώδεκα μέτρα και μισό (12,50) ελεύθερο ύψος μόνο για το κλειστό γήπεδο πετοσφαίρισης - καλαθοσφαίρισης, τα οποία προσauξάνονται κατά ένα μέτρο και μισό (1,50) για την περίπτωση κατασκευής στέγης

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης : δέκα τοις εκατό (10%)

Άρθρο 4

Περιοχές με στοιχείο 3

Πρόκειται για ακτές κολύμβησης, στις οποίες καθορίζονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης κατά ζώνες 3α και 3β, ως εξής:

1. Ζώνη 3α

α. Στη ζώνη αυτή περιλαμβάνονται οι ελεύθερες ακτές κολύμβησης στους δήμους Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας, Βουλιαγμένης, Βάρης και Κρωπίας.

β. Στη ζώνη αυτή επιτρέπονται εγκαταστάσεις αποδυτηρίων, χώροι υγιεινής, ιατρεία, υπαίθριοι χώροι στάθ-

μευσης, αναψυκτήρια - εστιατόρια ανωτάτου εμβαδού μέχρι ποσοστού 65% της επιτρεπόμενης δόμησης κατά περίπτωση, υπαίθριες αθλοπαιδιές και παιδικές χαρές, με εξαίρεση τις ακτές Γλυφάδας και Ελληνικού, όπου επιτρέπονται μόνο εγκαταστάσεις χώρων υγιεινής και την ακτή Βάρκιζας, όπου, στα πλαίσια της μελέτης διαμόρφωσης που εγκρίνεται από τον ΟΡΣΑ, μπορεί να επιτραπούν, επιπλέον των ανωτέρω, η διαμόρφωση χώρων περιπάτου και ποδηλάτου, υπαίθρια στεγασμένα καθιστικά ή κιόσκια, καλλιτεχνικές εκθέσεις μικρής κλίμακας, ένα υπαίθριο αμφιθέατρο εκατό (100) θέσεων, ένας υπαίθριος κινηματογράφος 300 θέσεων, πύργος ναυαγοσώστη και κτίρια στάθμευσης αυτοκινήτων. Απαραίτητη προϋπόθεση για την κατασκευή κτιρίων στάθμευσης είναι να είναι υπόγεια από την πλευρά της παραλιακής λεωφόρου και η οροφή τους να είναι επισκέψιμη, ενταγμένη στην ενιαία διαμόρφωση.

Η μελέτη διαμόρφωσης πρέπει να περιλαμβάνει και τις οδικές προσβάσεις στην ακτή μετά από ειδική κυκλοφοριακή μελέτη. Στην ακτή Βάρκιζας, το επιτρεπόμενο εστιατόριο κατασκευάζεται στο Ν.Α. άκρο αυτής, με μέγιστο εμβαδόν 450 τ.μ., τα οποία περιλαμβάνονται στη συνολικά επιτρεπόμενη δόμηση που καθορίζεται στο επόμενο εδαφ. δ.

γ. Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησομένων κτιρίων: τέσσερα μέτρα και μισό (4,50) και αριθμός ορόφων: ένας (1), με εξαίρεση τα κτίρια στην ακτή Βάρκιζας, στα οποία επιτρέπεται και δεύτερος όροφος με μέγιστη επιφάνεια το 30% της επιτρεπόμενης, με μέγιστο ύψος κτιρίου επτά (7,00) μέτρα και με την προϋπόθεση ότι το κτίριο εντάσσεται στο φυσικό ανάγλυφο της περιοχής και οι βοηθητικοί χώροι κατασκευάζονται υπόσκαφοι και προσμετρούνται στο συντελεστή δομήσεως κατά τους όρους που προβλέπονται στο Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό.

Το μέγιστο ύψος των ειδικών ελαφρών υπαίθριων κατασκευών όπως ο πύργος ναυαγοσώστη, καθορίζεται σε επτά μέτρα και μισό (7,50).

δ. Καθορίζονται τα ανώτατα όρια εκμετάλλευσης σε κάθε ακτή, ως εξής:

Περιοχή Επιτρεπόμενος Σ.Δ. Μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση (τ.μ.)

Περιοχή	Επιτρεπόμενος Σ.Δ.	Μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση (τ.μ.)
Φάληρο	0,01	300
Άλιμος 1	0,007	75
Άλιμος 2	0,007	75
Γλυφάδα	0,01	20 (ανά ακτή)
Βουλιαγμένη	0,005	250
Βάρκιζα	0,01	1300
Ελληνικό	0,01	20
Κορωπί	0,001	600

ε. Απαγορεύεται η περίφραξη των ακτών. Ειδικά στο Ν.Α. άκρο της ακτής Βάρκιζας, όπου επιτρέπεται η ανέγερση εστιατορίου είναι δυνατή η περίφραξη έκτασης μέγιστου εμβαδού 15.000 τ.μ. με την προϋπόθεση ότι δεν θα παρακωλύεται η ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στην παραλία.

στ. Οι επιτρεπόμενες κατασκευές και κτίρια τοποθετούνται σε απόσταση από τον αιγιαλό, όπως αυτή καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις. Κατ' εξαίρεση, τα βοηθητικά κτίρια υγιεινής, αποδυτήρια και τα ιατρεία μπορούν να κατασκευάζονται σε απόσταση 30,00 μέτρα από τον αιγιαλό και τα σκίαστρα και άλλες υπαίθριες κατασκευές (πύργος ναυαγοσώστη) σε απόσταση 15,00 μέτρα.

Με τις μελέτες διαμόρφωσης μπορεί να εγκριθεί προέκταση στο θαλάσσιο χώρο των ξύλινων διαδρομών πρόσβασης στη θάλασσα.

2. Ζώνη β3

α. Στη ζώνη αυτή περιλαμβάνονται οι οργανωμένες ακτές κολύμβησης στους δήμους Αλίμου, Ελληνικού, Βούλας, Βουλιαγμένης και Βάρης.

β. Στη ζώνη αυτή επιτρέπονται εγκαταστάσεις αποδυτηρίων, χώροι υγιεινής, αναψυκτήρια - εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα μέγιστης επιφάνειας 20 τ.μ. για την πώληση αποκλειστικά ειδών που σχετίζονται με τη λειτουργία της ακτής κολύμβησης, γραφεία προσωπικού διαχείρισης της ακτής, χώροι φύλαξης παιδιών, χώροι παροχής υγειονομικών συμβουλών και υπηρεσιών, ιατρείο, μικρό γυμναστήριο και βοηθητικοί χώροι μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθήκευσης:

- Στην ακτή Βάρκιζας επιτρέπεται επιπλέον η λειτουργία των υφιστάμενων χώρων ανάπαυσης - διημέρευσης. Επίσης επιτρέπονται παιδικές χαρές, υπαίθριες αθλοπαιδιές μικρής κλίμακας, υδάτινες δεξαμενές βάθους μέχρι ένα (1,00) μέτρο, ήπιες ναυαθλητικές δραστηριότητες χωρίς μηχανοκίνητα μέσα, κιόσκια, διαδρομές ποδηλάτου και πύργος ναυαγοσώστη.

- Στην ακτή Ελληνικού ειδικά επιτρέπονται μόνο εγκαταστάσεις αποδυτηρίων και υγιεινής, ένα αναψυκτήριο - εστιατόριο, γραφείο και ιατρείο στα νομίμως υφιστάμενα κτίρια χωρίς προσθήκη νέων.

- Στις ακτές του Ε.Ο.Τ. διατηρούνται και ανακαινίζονται τα κτίρια της αρχικής μελέτης Ε.Ο.Τ., όπως αυτά φαίνονται στις διαπιστωτικές πράξεις νομιμοποίησης με τη διαδικασία του άρθρου 6 του Ν. 2160/1993 και στα σχέδια αρχείου του Ε.Ο.Τ., ανεξαρτήτως απόστασης από τη γραμμή αιγιαλού. Προσκτίσματα και αυθαίρετες επεκτάσεις κατεδαφίζονται και τυχόν επιτρεπόμενες επεκτάσεις εντάσσονται στο ύψος του συγκροτήματος.

γ. Οι επιτρεπόμενες χρήσεις στα υφιστάμενα κτίρια κατανέμονται με τους εξής όρους και περιορισμούς:

- μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια εμπορικών καταστημάτων: 5% της συνολικής δομήσιμης επιφάνειας

- μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια αναψυκτηρίων - εστιατορίων: 25% της συνολικής δομήσιμης επιφάνειας

- ελάχιστη επιφάνεια χώρων υγιεινής: 8% της συνολικής δομήσιμης επιφάνειας

- μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη: 10% της επιφάνειας του χώρου, στην οποία περιλαμβάνονται οι ημιυπαίθριοι χώροι και οι υδάτινες δεξαμενές

δ. Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησομένων κτιρίων: τέσσερα (4,00) μέτρα και των ειδικών ελαφρών υπαίθριων κατασκευών: επτά μέτρα και μισό (7,50).

Επιτρέπεται η στέγαση κύριων χρήσεων σε νόμιμα υφιστάμενα κτίρια με εσωτερικό ωφέλιμο ύψος δύο μέτρα και τριάντα εκατοστά του μέτρου (2,30).

ε. Για την τοποθέτηση τυχόν νέων κτιρίων εφαρμόζονται οι διατάξεις για τις αποστάσεις αυτών από τη γραμμή αιγιαλού με εξαίρεση τις ελαφρές κατασκευές (σκίαστρα, πύργος ναυαγοσώστη κ.λ.π.) που τοποθετούνται σε ελάχιστη απόσταση δέκα πέντε (15,00) μέτρα από αυτήν.

στ. Με τη μελέτη διαμόρφωσης που εγκρίνεται από τον Ο.Ρ.Σ.Α. είναι δυνατόν να επιτραπούν: στα αλίπεδα Βούλας, επιπλέον, εναλλακτικά, μία από τις εξής χρήσεις: κολυμβητήριο ή θερινός κινηματογράφος ή υπαίθριο μικρό θέατρο με την προϋπόθεση ότι οι αναλογούσες επιφάνειες υπολογίζονται στη μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη και εφόσον με τη μελέτη διαμόρφωσης που εγκρίνεται από τον ΟΡΣΑ η χρήση αυτή κριθεί συμβατή με τον περιβάλλοντα χώρο. Με τις ίδιες προϋποθέσεις επιτρέπεται προέκταση προς τον θαλάσσιο χώρο των ξύλινων διαδρομών πρόσβασης στη θάλασσα, ελαφρά σκίαστρα στις υφιστάμενες πλατφόρμες στο β' αλίπεδο Βούλας καθώς και υπέρβαση στο ύψος των υπαίθριων ελαφρών ειδικών κατασκευών παιχνιδιού μέχρι δώδεκα (12,00) μέτρα, εφόσον δεν οχλούν την κατοικία και δεν προσβάλλουν το τοπίο ζ. Καθορίζονται τα ανώτατα όρια εκμετάλλευσης σε κάθε ακτή ως εξής:

Περιοχή	Μέγιστη επιτρεπόμενη εκμετάλλευση (τ.μ.)
Ακτή Αλίμου	1900
Ελληνικό	1500
Α' Βούλας	1700
Β' Βούλας	2200
Βουλιαγμένη	2000
Βάρκιζα	4000

Άρθρο 5

Περιοχές με στοιχείο 4

Πρόκειται για περιοχές ελεύθερων χώρων πρασίνου υπερτοπικού χαρακτήρα με ήπια ανάπτυξη χρήσεων αναψυχής και περιπάτου. Στις ως άνω περιοχές καθορίζονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης κατά ζώνες 4α και 4β, όπως φαίνονται στα διαγράμματα του άρθρου 1, ως εξής:

1. Ζώνη 4α

α. Στη ζώνη αυτή περιλαμβάνονται εκτός σχεδίου περιοχές, τμήματα ζώνης παραλίας στους δήμους Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας, Βούλας, Βουλιαγμένης, Βάρης και Κρωπίας, καθώς και το Ο.Τ. 483 του δήμου Βούλας.

β. 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.

Στο τμήμα της ζώνης που εμπίπτει στο δήμο Βάρης επιτρέπεται η μετατροπή του κτιρίου Ε.Ο.Τ. σε χώρο πολιτιστικών εκθέσεων.

Στο Ο.Τ. 483 του δήμου Βούλας επιτρέπεται μόνο η χρήση εστιατορίου - αναψυκτηρίου.

γ. Επιτρέπονται επίσης, περίπτερα ή καντίνες όρθιας εξυπηρέτησης, χωρίς τραπεζοκαθίσματα μεγίστου εμβαδού 20 τ.μ. ύστερα από μελέτη, η οποία εγκρίνεται από τον ΟΡΣΑ σύμφωνα με το άρθρο 11 του παρόντος. Με τη μελέτη διαμόρφωσης του άρθρου 10 μπορεί να προβλεφθεί στους δήμους Παλαιού Φαλήρου, Βούλας και Βάρης, χώρος για την τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων των παρακείμενων ζαχαροπλαστείων και αναψυκτηρίων.

δ. Μετά την απομάκρυνση του δημαρχείου Βούλας, επιτρέπεται στο νομίμως υφιστάμενο κτίριο εμβαδού 1.100 τ.μ. η χρήση πολιτιστικού κέντρου.

2. Ζώνη 4β

α. Στη ζώνη αυτή περιλαμβάνονται εκτός σχεδίου περιοχές και τμήματα ζώνης παραλίας στους δήμους Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας, Βουλιαγμένης και Βάρης.

β. Στη ζώνη αυτή επιτρέπονται ελεύθεροι χώροι πρασίνου, υπαίθρια καθιστικά, διαδρομές περιπάτου και ποδηλάτου, μικρά κιόσκια - σκίαστρα, υπαίθριοι χώροι πολιτιστικών εκδηλώσεων μικρής κλίμακας και θερινός υπαίθριος κινηματογράφος στο Πάρκο Φλοίσβου μέγιστης χωρητικότητας 180 θέσεων, υπαίθριες αθλοπαιδιές μικρής κλίμακας, παιδικές χαρές, χώροι υπαίθριων καλλιτεχνικών εκθέσεων, εστιατόρια - αναψυκτήρια, υπαίθριοι ή υπόγειοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των παραπάνω χρήσεων και κέντρο περίθαλψης θαλάσσιων ζώων στη Γλυφάδα.

γ. Ειδικότερα στο δήμο Βουλιαγμένης παραμένουν τα νομίμως υφιστάμενα αναψυκτήρια - εστιατόρια χωρίς δυνατότητα επέκτασης αλλά μόνο επισκευής για λόγους χρήσεως και υγιεινής. Επιτρέπεται, επίσης, η λειτουργία των υφισταμένων προβλητών (2 στην παραλιακή ζώνη Αγ. Νικολάου και 2 στην ανατολική παραλία).

δ. Με τη μελέτη διαμόρφωσης του άρθρου 10 καθορίζεται η έκταση, στην οποία μπορεί να τοποθετηθούν τραπεζοκαθίσματα.

ε. Με την επιφύλαξη των επόμενων εδαφίων καθορίζονται ανά περιοχή τα ανώτατα όρια εκμετάλλευσης, ως εξής:

Περιοχή	Ανώτατη επιτρεπόμενη δόμηση (τ.μ.)	Εστιατόρια αναψυκτήρια (αριθμός Χ τ.μ.)
Πάρκο Φλοίσβου	400	1Χ400
Γλυφάδα	1500	5Χ300
Βάρκιζα (έκταση ΟΔΕΠ)	300	1Χ300
Γλυφάδα		
Κτιρ. Περίθαλψης		
Θαλάσσιων Ζώων	300	-
Άλιμος	600	2Χ300
Βουλιαγμένη	Τα νομίμως υφιστάμενα	

στ. Τα νομίμως υφιστάμενα εστιατόρια και αναψυκτήρια που βρίσκονται στο δήμο Γλυφάδας, παραμένουν μέχρι τη λήξη της σύμβασης τους με την ΚΕΔ και πάντως όχι πέραν της πενταετίας από τη δημοσίευση του παρόντος. Η θέση και η μορφή των επιτρεπομένων, σύμφωνα με τον

πίνακα του προηγούμενου εδαφίου, νέων εστιατορίων - αναψυκτηρίων καθορίζεται με τη μελέτη διαμόρφωσης που εγκρίνεται από τον ΟΡΣΑ.

ζ. Προϋπόθεση για την λειτουργία της επιτρεπόμενης χρήσης εστιατορίου - αναψυκτηρίου στη Βάρη είναι η έγκριση της δασικής υπηρεσίας, ο καθορισμός της γραμμής αιγιαλού, η απόδοση σε κοινή χρήση της ζώνης παραλίας, η εκπόνηση μελέτης διάνοιξης πρόσβασης στην ακτή.

η. Το ανώτατο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησομένων κτιρίων καθορίζεται σε τέσσερα μέτρα και μισό (4,50).

Με τη μελέτη διαμόρφωσης είναι δυνατόν να επιτραπεί μέγιστο ύψος επτά μέτρα και μισό (7,50) για το 30% της συνολικής ωφέλιμης επιφάνειας.

Άρθρο 6

Περιοχές με στοιχείο 5

Στις περιοχές αυτές οι οποίες είναι περιοχές μητροπολιτικού χαρακτήρα περιαστικού πρασίνου, αθλητισμού, πολιτισμού και κοινωνικής πρόνοιας, καθορίζονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης κατά ζώνες 5α, 5β, 5γ, 5δ, 5ε και 5στ, όπως φαίνονται στα διαγράμματα του άρθρου 1, ως εξής:

1. Ζώνη 5α

α. Πρόκειται για περιοχή περιαστικού πρασίνου μητροπολιτικού χαρακτήρα στην οποία περιλαμβάνονται οι εγκαταστάσεις του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (Ε.Α.Κ.Ν.) Αγ. Κοσμά.

β. Στη ζώνη αυτή επιτρέπονται υπαίθριες και στεγασμένες αθλητικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις υποστήριξης τους όπως: γραφεία διοίκησης, κέντρο τεκμηρίωσης αθλητικών εφαρμογών, αίθουσες διδασκαλίας, πολιτιστικών εκδηλώσεων, εστίασης, αποδυτήρια, χώροι υγιεινής, ξενώνες αθλητών (σε μέγιστο ποσοστό 25% της συνολικής δόμησης) και υπαίθριοι ή υπόγειοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων.

γ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης καθορίζονται ως εξής:

- Συντελεστής δόμησης: πέντε εκατοστά (0,05) και μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση 12.000 τ.μ.

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησομένων κτιρίων: οκτώ μέτρα και μισό (8,50)

2. Ζώνη 5β

α. Πρόκειται για περιοχή περιαστικού πρασίνου μητροπολιτικού χαρακτήρα και περιλαμβάνονται σε αυτήν οι αθλητικές εγκαταστάσεις του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας (Σ.Ε.Φ.).

β. Εντός της ζώνης, στα υφιστάμενα κτίρια (κεντρικό και βοηθητικά) επιτρέπονται αθλητικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις υποστήριξης τους, όπως γραφεία διοίκησης, κέντρο τεκμηρίωσης αθλητικών εφαρμογών, αίθουσες διδασκαλίας, πολιτιστικών εκδηλώσεων, εστίασης, αποδυτήρια, χώροι υγιεινής, υπαίθριοι ή υπόγειοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων και μικρά αναψυκτήρια. Τμήματα του κεντρικού κτιρίου επιτρέπεται να αποδίδονται περιοδικά στη διοργάνωση καλλιτεχνικών, εμπορικών εκθέσεων, πολιτιστικών εκδηλώσεων, συνεδρίων.

Στους υπαίθριους χώρους της ζώνης επιτρέπονται ελεύθεροι χώροι πρασίνου, υπαίθρια καθιστικά, διαδρομές περιπάτου, ποδηλάτου, μικρά κiosk - σκίαστρα, υπαίθριοι χώροι πολιτιστικών εκδηλώσεων μικρής κλίμακας, υπαίθριες αθλοπαιδιές μικρής κλίμακας, παιδικές χαρές, χώροι υπαίθριων καλλιτεχνικών εκθέσεων, υπαίθριοι ή υπόγειοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των χρήσεων αυτών, το υφιστάμενο υπαίθριο θέατρο (Δελφινάριο) καθώς και τα νομίμως υφιστάμενα εστιατόρια - αναψυκτήρια.

γ. Σε έκταση 12 στρεμμάτων στο ανατολικό τμήμα της ζώνης επιτρέπονται προσωρινές εγκαταστάσεις πολλοπλών χρήσεων, συνεδρίων και εκθέσεων για την εξυπηρέτηση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 με συντελεστή δόμησης πέντε δέκατα (0,5) και μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος έξι (6,00) μέτρα.

3. Ζώνη 5γ

α. Πρόκειται για α) έκταση επιφάνειας 13.380 τ.μ. στα όρια του δήμου Παλαιού Φαλήρου, η οποία έχει καθορισθεί ως χώρος για την ανέγερση Ναυτικού Μουσείου με το από 13.3/26.5.1992 Π.Δ/γμα (Δ' 472) και β) συνεχόμενη έκταση επιφάνειας 8.600 τ.μ. που έχει παραχωρηθεί από την ΚΕΔ.

Στο κτίριο του Ναυτικού Μουσείου, το οποίο ανεγείρεται με τους όρους δόμησης που καθορίστηκαν με το παρ. 1 Π.Δ/γμα, πάνω από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος επιτρέπεται η κατασκευή στέγης ύψους δύο (2,00) μέτρων.

Στο τμήμα της β' έκτασης καθώς και σε επαρκή θαλάσσιο χώρο επιτρέπεται η υπαίθρια έκθεση σκαφών και η κατασκευή ενός νεόσοικου για τη στέγαση της τριήρους, μεγίστου εμβαδού 1.000 τ.μ. και μεγίστου ύψους 12,00 μ. Επιτρέπεται η τοποθέτηση του κτιρίου σε απόσταση από τον αιγιαλό μικρότερη από αυτήν που ορίζουν οι κείμενες διατάξεις, ώστε η θέση του να είναι αντίστοιχη με αυτή που κατείχαν οι νεόσοικοι κατά τους κλασικούς χρόνους και να είναι λειτουργικά πρόσφορη για την ανέλκυση, συντήρηση και έκθεση της τριήρους.

4. Ζώνη 5δ

Πρόκειται για την περιοχή του Εκκλησιαστικού Ορφανοτροφείου και την έκταση που καταλαμβάνουν οι εγκαταστάσεις της Πολεμικής Αεροπορίας στο δήμο Βουλιαγμένης.

α. Στην έκταση που βρίσκεται το Εκκλησιαστικό Ορφανοτροφείο και στα νομίμως υφιστάμενα κτίρια επιτρέπονται οι χρήσεις κοινωνικής πρόνοιας και εστιατορίων.

β. Επιτρέπεται η ανέγερση ενός νέου εστιατορίου με τις εξής προϋποθέσεις που πρέπει να πληρωθούν εντός έτους από τη δημοσίευση του παρόντος:

- να εγκριθεί από την αρχαιολογική υπηρεσία η θέση του νέου κτιρίου.

- να γνωμοδοτήσει η δασική υπηρεσία για το χαρακτήρα της έκτασης και να εγκρίνει την ανέγερση του κτιρίου

- να εγκριθεί η μελέτη διαμόρφωσης.

γ. Με τις ίδιες προϋποθέσεις ανανεώνεται η άδεια λειτουργίας των υφισταμένων εστιατορίων.

δ. Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση των εστιατορίων 1.200 τ.μ.

ε. Στην έκταση που βρίσκονται οι εγκαταστάσεις της Πολεμικής Αεροπορίας μετά την απομάκρυνση του στρα-

τοπέδου, επιτρέπονται, στα υφιστάμενα κτίρια, πολιτιστικές και κοινωνικές χρήσεις. Ο ελεύθερος χώρος της έκτασης αυτής αποδίδεται σε κοινή χρήση και 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, χωρίς κοπή δένδρων. Με τη μελέτη διαμόρφωσης μπορεί να επιτραπούν περίπτερα ή καντίνες όρθιας εξυπηρέτησης, χωρίς τραπεζοκαθίσματα μέγιστου εμβαδού 20 τ.μ..

5. Ζώνη 5ε

Πρόκειται για τμήμα του Ο.Τ. 3 της εντός σχεδίου έκτασης της Μαρίνας Αλίου που παραχωρήθηκε από την ΕΤΑ στο δήμο Αλίου, επιφάνειας 12.150 τ.μ..

α. Στη ζώνη αυτή επιτρέπεται η κατασκευή κολυμβητηρίου Ολυμπιακών διαστάσεων, χώροι αποδυτηρίων και υγιεινής, ιατρείο, γραφείο διοίκησης.

β. Οι όροι δόμησης ορίζονται 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.

6. Ζώνη 5στ

α. Πρόκειται για έκταση στη θέση Σούριζα του λόφου Μπαράκου του Δήμου Βάρης, στην οποία επιτρέπεται η ανέγερση νοσηλευτικών κτιρίων σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις για την εκτός σχεδίου δόμηση και των Π.Δ. 247/1991 (Α' 93) και 517/1992 (Α' 202), καθώς και κτιρίων εκπαίδευσης, με τις εξής προϋποθέσεις:

- η έκταση δεν περιλαμβάνεται σε δασική ή αναδασωτέα έκταση
- να γνωμοδοτήσει ο ΟΡΣΑ στο στάδιο της προέγκρισης καταλληλότητας για τη θέση του κτιρίου, το περίγραμμα αυτού και το μέγεθος της δόμησης.

Άρθρο 7

Περιοχές με στοιχείο 6

Στις περιοχές αυτές που είναι περιοχές τουριστικών αγκυροβολίων - λιμένων αναψυχής, καθορίζονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης κατά ζώνες 6α, 6β, 6γ, 6δ, 6ε και 6στ, όπως φαίνονται στα διαγράμματα του άρθρου 1, ως εξής:

1. Ζώνη 6α

α. Πρόκειται για το λιμένα αναψυχής (μαρίνα) Φλοίσβου, στο δήμο Παλαιού Φαλήρου.

β. Στη ζώνη αυτή επιτρέπονται χειρσαίες εγκαταστάσεις υποστήριξης του λιμένα αναψυχής, κτίρια διοίκησης του λιμένα, αναψυκτήρια - εστιατόρια σε ποσοστό μέχρι 25% επί της συνολικής επιτρεπόμενης δόμησης, μικρά εμπορικά καταστήματα σε ποσοστό μέχρι 35% επί της συνολικής επιτρεπόμενης δόμησης και υπαίθριοι ή υπόγειοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων.

γ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης καθορίζονται ως εξής:

- Συντελεστής δόμησης: 0,070, υπολογιζόμενος σε μέγιστη επιφάνεια έκτασης 56.494 τ.μ. και μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση 3.800 τ.μ.

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησομένων κτιρίων: τέσσερα μέτρα και μισό (4,50), το οποίο επιτρέ-

πεται να φθάσει τα επτά μέτρα και μισό (7,50) στο 25% της συνολικής επιτρεπόμενης δόμησης - Ποσοστό κάλυψης: δέκα τοις εκατό (10%) της επιφάνειας της έκτασης.

2. Ζώνη 6β

Πρόκειται για το λιμένα αναψυχής (μαρίνα) Αλίου, του οποίου το ρυμοτομικό σχέδιο έχει εγκριθεί με το από 8.11.1990 Π.Δ/γμα (Δ' 655).

α. Στη ζώνη αυτή 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. με τις πιο κάτω προϋποθέσεις:

- Στις εγκαταστάσεις αυτές απαγορεύεται ρητά κάθε εργασία που χρησιμοποιεί τοξικά υλικά ή εμπεριέχει κινδύνους δημιουργίας τοξικών αποβλήτων και λυμάτων (όπως υφαλοχρώματα κ.λ.π.)

- Στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που θα υποβληθεί για τον τουριστικό λιμένα (κοινή υπουργική απόφαση 1661/1994) πρέπει να προβλέπονται τρόποι περισυλλογής, διαχείρισης και διάθεσης των υγρών και στερεών αποβλήτων των σκαφών, των ελαιωδών καταλοίπων των σκαφών και των παντός είδους αποβλήτων από τη λειτουργία όλων των εγκαταστάσεων της μαρίνας, των εργαζομένων και των εξυπηρετούμενων από αυτή, σε τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται κατά το δυνατόν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ο φορέας διαχείρισης πρέπει να μεριμνήσει να εφοδιαστεί με όλες τις προβλεπόμενες από τη νομοθεσία άδειες για τη διάθεση των αποβλήτων.

- Ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,05 με μέγιστο εμβαδόν δομημένης επιφάνειας 2.000 τ.μ. και μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων 8,50 μ.

Ο.Τ. 2 : Επιτρέπεται η χρήση εστιατορίου - αναψυκτηρίου για το λιμένα αναψυχής καθώς και υπαίθριος χώρος στάθμευσης. Συντελεστής δόμησης 0,08 και 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, κουρεία, κομμωτήρια, υποκαταστήματα κοινωφελών οργανισμών και τραπεζών, πυροσβεστικός - αντιρρυπαντικός σταθμός και πρατήριο βενζίνης. Ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,09 με μέγιστη δομήσιμη επιφάνεια 3.000 τ.μ. και μέγιστο ύψος 4,50 μ.

Ο.Τ. 5 : Επιτρέπονται οι χρήσεις διοικητικού κέντρου μαρίνας, εντευκτήριο χρηστών των σκαφών, εγκαταστάσεις ΔΕΚΟ και πύργος ελέγχου. Ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,1, το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 4,50 μ με δυνατότητα προσαύξησης σε 7,50 για το 20% της συνολικής ωφέλιμης επιφάνειας. 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/τος (Δ' 655).

β. Το υφιστάμενο πρατήριο βενζίνης επιτρέπεται να μετακινηθεί, με το ίδιο εμβαδόν, σε άλλη θέση της ζώνης αυτής ή των παρακείμενων ζωνών 4α και 5ε που υποδεικνύεται από την αρμόδια υπηρεσία μελέτης και κατασκευής των οδικών έργων της παραλιακής λεωφόρου, εφόσον η μετακίνηση είναι απαραίτητη για τη διέλευση του τραμ. Η χωροθέτηση εγκρίνεται σύμφωνα με την κείμενη σχετική νομοθεσία και στα πλαίσια της μελέτης διαμόρφωσης.

3. Ζώνη 6γ

α. Πρόκειται για τους λιμένες αναψυχής (μαρίνες) που βρίσκονται στην εκτός σχεδίου και εντός Γ.Π.Σ. περιοχή του δήμου Γλυφάδας.

β. Σε κάθε μαρίνα επιτρέπονται μόνο εγκαταστάσεις υγιεινής και γραφείο φύλαξης, εμβαδού μέχρι 20 τ.μ. και μέγιστου ύψους τριών (3,00) μέτρων.

Στην 4η μαρίνα επιτρέπονται γραφεία διοίκησης και συναφών υπηρεσιών συνδεδεμένων με τη λειτουργία της μαρίνας, όπως φυλάκιο, λιμεναρχείο - τελωνείο, κυλικείο, χώροι υγιεινής καθώς και υπαίθριος χώρος στάθμευσης.

γ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης για τις εγκαταστάσεις της 4ης μαρίνας καθορίζονται ως εξής:

- συντελεστής δόμησης: ένα εκατοστό (0,01) με μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση 700 τ.μ.

- μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησόμενων κτιρίων: τέσσερα μέτρα και μισό (4,50).

δ. Με τη μελέτη διαμόρφωσης εγκρίνεται η θέση των κτιρίων τα οποία μπορούν να τοποθετηθούν σε απόσταση πέντε (5,00) μέτρων τουλάχιστον από τη γραμμή αιγιαλού.

4. Ζώνη 6δ

α. Πρόκειται για το λιμένα αναψυχής Βουλιαγμένης.

β. Στη ζώνη αυτή επιτρέπονται χερσαίες εγκαταστάσεις υποστήριξης, όπως γραφείο διοίκησης, λιμενικό φυλάκιο, αναψυκτήριο - εστιατόριο, χώροι υγιεινής και υπαίθριοι χώροι στάθμευσης.

γ. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης καθορίζονται ως εξής: - συντελεστής δόμησης: ένα εκατοστό (0,01) με μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση 350 τ.μ.

- μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησόμενων κτιρίων: τέσσερα μέτρα και μισό (4,50)

- ελάχιστη απόσταση των κτιρίων από τη γραμμή αιγιαλού: πέντε (5,00) μέτρα.

Άρθρο 8

Περιοχές με στοιχείο 7

Πρόκειται για περιοχές ναυταθλητικών εγκαταστάσεων παραχωρημένες από δημόσιους φορείς σε αναγνωρισμένα από τη Γ.Γ.Α. αθλητικά σωματεία, μέλη της Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας.

1. Στις παραπάνω περιοχές επιτρέπονται οι παρακάτω χρήσεις για την εξυπηρέτηση αθλητών και μελών του ομίλου:

Χώροι παραμονής σκαφών, εγκαταστάσεις καθέλκυσης - ανέλκυσης σκαφών, γλύστρες, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι, μικρά γήπεδα αθλοπαιδειών, 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.

2. Με τη μελέτη διαμόρφωσης που εγκρίνεται από τον ΟΡΣΑ, γίνεται επιλογή από τις παραπάνω χρήσεις για κάθε αθλητικό σωματείο με κριτήριο τη δυναμικότητα του ομίλου και τη φυσική χωρητικότητα της έκτασης που του έχει παραχωρηθεί. Επίσης, μπορεί να επιβληθεί μετατόπιση της περίφραξης του ομίλου για να διευκολύνεται η πρόσβαση του κοινού προς τη θάλασσα και η διαμόρφωση χώρου περιπάτου. Για την έγκριση της μελέτης διαμόρφωσης απαιτείται μελέτη εγκεκριμένη από τη Δ/ση Μελετών Αθλητικών Έργων της Γ.Γ.Α.. Ειδικά για τις περιοχές που εμπίπτουν στο δήμο Βάρης και στο δήμο Κρωπίας απαιτείται επιπλέον γνωμοδότηση της δασικής υπηρεσίας.

3. Οι όροι δόμησης καθορίζονται ανά περιοχή ως εξής:

Περιοχή	Έκταση στρ. / % κάλυψης	Σ.Δ./τ.μ. μέγιστη Συνολική δόμηση	Μέγιστο ύψος/ μεγ. αριθ. οροφ.
Ακτή Δηλαβέρη	10,0/0,3	0,1/1000	3,5/1
Εκβολή Κηφισού	4,0/0,3	0,1/400	3,5/1
Φλοίσβος	7,0/0,3	0,04/300	4,5/1
Αλίμου Καλαμακίου	9,0/0,3	0,09/800	4,5/1
Γλυφάδα	6,7/0,3	0,09/600	3,5/1
Βούλα	9,0/0,3	0,07/650	6,0/2
Στο 2ο όροφο επιτρέπονται μόνο 25 τ.μ., ώστε να γίνει χρήση της ταράτσας			
ΝΟ Βουλιαγμένης	15,5/0,3	0,1/1500	6,0/2
ΝΟ κατοίκων			
Βουλιαγμένης	ως έχει	ως έχει	ως έχει
Βάρκιζα	10,0/0,3	0,1/1000	5,5/2
Κορωπί	16,0	0,01/160	3,5

4. Τα κτίρια που εξυπηρετούν αποκλειστικά τις αθλητικές δραστηριότητες των ομίλων μπορεί να τοποθετηθούν σε ελάχιστη απόσταση πέντε (5,00) μέτρων από τη γραμμή αιγιαλού.

5. 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.

6. Νομίμως υφισταμένων εγκαταστάσεων επιτρέπεται μόνο η επισκευή και ο εκσυγχρονισμός τους.

7. Επιτρέπεται η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης, όπου αυτό είναι πρόσφορο με τελική στάθμη αυτή του φυσικού εδάφους και φύτευση της επιφάνειας.

Άρθρο 9

Περιοχές με στοιχείο 8

Πρόκειται για μικρές θαλάσσιες και χερσαίες εκτάσεις στους δήμους Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας και Βάρης παραχωρημένες σε αναγνωρισμένα σωματεία επαγγελματιών αλιέων εποπτευομένων από τη Δ/νση Αλιείας της αντίστοιχης Νομαρχίας, στις οποίες καθορίζονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης ως εξής:

1. Οι θαλάσσιες εκτάσεις προορίζονται για τον ελλιμενισμό των σκαφών επαγγελματικής αλιείας και οι χερσαίες εκτάσεις για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών αναγκών των αλιευτικών καταφυγίων.

2. Στις χερσαίες εκτάσεις επιτρέπεται η ανέγερση μικρού γραφείου (λιμενικό φυλάκιο) και χώρων υγιεινής μέγιστου συνολικού εμβαδού 50 τ.μ.. Επίσης, επιτρέπεται η εγκατάσταση υπαίθριου στεγασμένου πάγκου πώλησης ιχθύων.

3. Τα κτίρια τοποθετούνται σε απόσταση τουλάχιστον πέντε (5,00) μέτρων από τη γραμμή αιγιαλού.

Άρθρο 10

1. Στην όλη περιοχή που ρυθμίζεται με τις διατάξεις του παρόντος απαγορεύεται οποιαδήποτε κατάτμηση των υφιστάμενων ιδιοκτησιών και ορίζεται ως αρτιότητα των γηπέδων η έκταση της κάθε υφιστάμενης ιδιοκτησίας ανά ζώνη.

2. α. Στα μεμονωμένα οικοδομικά τετράγωνα που εμπίπτουν στην περιοχή του άρθρου 1, πλην αυτών που ρυθμίζονται με τις διατάξεις των προηγούμενων άρθρων, ισχύουν οι οικείες ρυθμίσεις εκτός αν παρακάτω ορίζεται διαφορετικά.

β. Στις επιτρεπόμενες δομήσιμες επιφάνειες των ζωνών, δεν περιλαμβάνονται οι επιτρεπόμενες επιφάνειες που προκύπτουν από τους εγκεκριμένους όρους δόμησης των Ο.Τ.. Εξαιρείται η μαρίνα Αλίμου, για την οποία ισχύουν οι διατάξεις των άρθρων 6 (παρ. 5) και 7 (παρ. 2) του παρόντος Π.Δ/τος.

3. Πριν την έκδοση οικοδομικών αδειών και τη χορήγηση ή την ανανέωση της άδειας λειτουργίας των νομίμως υφιστάμενων χρήσεων, που διατηρούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, απαιτείται η εκπόνηση μελέτης διαμόρφωσης για κάθε ζώνη που εγκρίνεται με απόφαση της Εκτελεστικής Επιτροπής του ΟΡΣΑ. Η εκπόνηση μελέτης διαμόρφωσης για μεν την έκδοση οικοδομικών αδειών απαιτείται από την έναρξη ισχύος του παρόντος, για δε τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας λειτουργίας νομίμως υφιστάμενης και διατηρούμενης χρήσεως μετά τριετία από την έναρξη ισχύος του διατάγματος.

Υπόχρεος και επισπεύδων της μελέτης αυτής είναι ο ιδιοκτήτης ή οι ιδιοκτήτες της ζώνης (ΚΕΔ, ΕΤΑ Α.Ε., ΓΓΑ κ.λ.π.).

Η μελέτη αυτή δύναται να εκπονείται και από τον οικείο Δήμο μετά από σύμφωνη γνώμη των ιδιοκτητών της ζώνης.

4. Με τις μελέτες διαμόρφωσης, οι οποίες για τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις εκπονούνται εντός τριετίας από την έναρξη ισχύος του παρόντος καθώς και τις μελέτες αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης της παραλιακής

λεωφόρου, που εγκρίνονται επίσης, με απόφαση της Εκτελεστικής Επιτροπής του ΟΡΣΑ, προσδιορίζονται: ο τρόπος οδικής πρόσβασης σε κάθε ζώνη, οι ειδικότερες χρήσεις από τις επιτρεπόμενες σε κάθε ζώνη, η διάταξη των κτιρίων ως προς το περίγραμμα, τον όγκο, τις πλάγιες αποστάσεις και τον αύλειο χώρο εκάστου, των κινητών ελαφρών στοιχείων (όπως διαφημιστικά πανό, εμπορικές πινακίδες, ομπρέλες, ξαπλώστρες προς ενοικίαση, υπαίθριες κατασκευές), τυχόν μορφολογικά τους στοιχεία, τα χρησιμοποιούμενα υλικά, τα είδη της φύτευσης, οι χώροι τραπεζοκαθισμάτων, η έκταση των οποίων μπορεί να είναι μικρότερη από την προβλεπόμενη από τις γενικά ισχύουσες υγειονομικές ή άλλες διατάξεις, οι περιοχές για την προώθηση και ανέλκυση μικρών σκαφών (γλύστρες) και οι περιοχές διέλευσης των αγωγών. Βασική μέριμνα των μελετών αυτών 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 αύξηση του υψηλού πρασίνου με τη φύτευση μη υδροβόρων και κατάλληλων για το αττικό κλίμα και τον παράκτιο χώρο φυτών, η λειτουργική αναδιάταξη της κυκλοφορίας οχημάτων ώστε να δίνεται προτεραιότητα στη μετακίνηση των πεζών, στη διάκριση της από την κυκλοφορία των οχημάτων, στις δημόσιες συγκοινωνίες και μέσα σταθερής τροχιάς και στην απρόσκοπη πρόσβαση στην παραλία και γενικότερα η εφαρμογή των στόχων και κατευθύνσεων του παρόντος.

Με τις μελέτες διαμόρφωσης μπορεί να προβλέπεται η διάσπαση του όγκου των κτιρίων και να καθορίζεται απόσταση μεταξύ τους και από τα όρια των γηπέδων, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από τέσσερα (4,00) μέτρα.

Για την έγκριση των μελετών διαμόρφωσης των ζωνών 1β, 1γ, 2α, 2β, 2γ, 2δ και 2ε απαιτείται γνωμοδότηση της αρμόδιας αρχαιολογικής υπηρεσίας ή έγκριση της μελέτης, αν πρόκειται για κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο. Τα έργα στις ζώνες αυτές γίνονται με επίβλεψη της αρμόδιας αρχαιολογικής υπηρεσίας.

5. Για την έκδοση οικοδομικών αδειών απαιτείται η έγκριση της β' βαθμίας Ε.Π.Α.Ε. Αττικής.

6. Σε όλες τις ζώνες με εξαίρεση τις 3, 6α, 6β, 6δ και 7 και την έκταση της πολεμικής αεροπορίας στο Καβούρι, και εκτός αν ορίζεται διαφορετικά από τις διατάξεις του παρόντος, απαγορεύεται η περίφραξη.

Για τον ακριβή προσδιορισμό της περίφραξης της ζώνης 6β, αυτή μελετάται ενιαία με τις ζώνες 7, 4α και 5ε.

Στις ζώνες 6 και 7 η περίφραξη μπορεί να μην περιλαμβάνει τους χώρους στάθμευσης ή να είναι διακριτή ώστε αυτοί να εξυπηρετούν όλους τους χρήστες της ακτής.

Με τις μελέτες διαμόρφωσης 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.

7. Με τις μελέτες διαμόρφωσης προβλέπεται και εξασφαλίζεται, σε όλο το μήκος της Λεωφ. 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 διαδρομών ποδηλάτου και μέσου μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (τραμ) και βοηθητικών οδών. Στις περιοχές που επιτρέπεται η περιφράξη, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, μπορεί για το λόγο αυτό να επιβάλλεται η μετατόπιση της.

8. Στη ζώνη παραλίας και σε βάθος δέκα (10,00) μέτρων από τη γραμμή αιγιαλού απαγορεύεται η τοποθέτηση καθισμάτων, ομπρελών κ.λπ., κινητών ή σταθερών εγκαταστάσεων για εξυπηρέτηση πελατών ή για ενοικίαση σε λουόμενους, εκτός αν άλλως ορίζεται με τις μελέτες διαμόρφωσης.

9. Σε όλο το μήκος της παραλιακής λεωφόρου και στις δύο πλευρές της, στις νησίδες, τα πεζοδρόμια, τις όψεις, τις οροφές των κτιρίων και τους υπαίθριους χώρους απαγορεύεται η τοποθέτηση διαφημιστικών και εμπορικών πινακίδων, πλην αυτών που πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από τις εγκεκριμένες μελέτες αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης. Υφιστάμενες πινακίδες αφαιρούνται εντός έξι (6) μηνών από την έγκριση των μελετών αυτών με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 7 του Ν. 2947/2001 και το κόστος αποξήλωσης βαρύνει τους ιδιοκτήτες.

10. Απαγορεύεται ο μηχανοκίνητος αθλητισμός (όπως cart, μοτοκρός, τζετ σκι), τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής με μηχανοκίνητα μέσα και τα Λούνα - Πάρκ, στην περιοχή που ρυθμίζεται με το παρόν διάταγμα και στη θαλάσσια ζώνη που την περιβρέχει σε απόσταση μέχρι 1 ναυτικό μίλι από την ακτή με εξαίρεση το θαλάσσιο σκι, το οποίο επιτρέπεται σε περιοχές που προκαθορίζονται με κατάλληλη σήμανση από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές.

11. Σε όλη την περιοχή που ρυθμίζεται με το παρόν διάταγμα επιτρέπεται η κατασκευή ελαφρών μη συμπαγών λιμενικών έργων, τα οποία εξυπηρετούν τη δημιουργία νέων κοινοχρήστων χώρων, την προέκταση με ξύλινες εξέδρες των διαδρομών περιπάτου στο θαλάσσιο χώρο.

Όταν τα έργα αυτά επιβάλλονται και για την προστασία της ακτής από τη θαλάσσια διάβρωση τηρείται η διαδικασία του άρθρου 12 του Ν. 2971/2001 (Α' 285). Όλα τα παραπάνω έργα εγκρίνονται μετά από μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος και για τον αιγιαλό, καθώς και από την Εκτελεστική Επιτροπή του ΟΡΣΑ στα πλαίσια των μελετών διαμόρφωσης. Οι χερσαίες επιφάνειες που προκύπτουν από τα έργα αυτά εντάσσονται στη ζώνη 4α και 3α του παρόντος.

12. Κάθε δραστηριότητα ή έργο στην περιοχή που ρυθμίζεται με το παρόν διάταγμα και στη θαλάσσια ζώνη που την περιβρέχει σε απόσταση μέχρι 1 ναυτικό μίλι από την ακτή διέπεται από τις διατάξεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Π.Δ. 55/1998 - Α' 58) για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης (Ν. 2252/1994 - Α' 192) και το Ν. 1269/1982.

Κατά τη διάρκεια κατασκευής όλων των επιτρεπομένων λιμενικών έργων τηρούνται οι όροι και κατευθύνσεις που θέτει σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις η αρμόδια λιμενική αρχή. Οι εκάστοτε διαχειριστές της έκτασης είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή τους.

13. Στις ζώνες 6, 7 και 8 (λιμενικές ζώνες) επιτρέπεται η ανέγερση λιμενικού φυλακίου, του οποίου το μέγεθος προσδιορίζεται με τη μελέτη διαμόρφωσης, σύμφωνα με τους καθοριζόμενους σε κάθε ζώνη όρους δόμησης. Επίσης επιτρέπονται τα απαραίτητα έργα για την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

14. Σε όλη την περιοχή που ρυθμίζεται με το παρόν διάταγμα επιτρέπεται η κατασκευή υπόγειων υποσταθμών ή αντλιοστασίων εξυπηρέτησης δικτύων υποδομής, των οποίων η θέση προσδιορίζεται με τη μελέτη διαμόρφωσης.

Επίσης, με τη μελέτη διαμόρφωσης μπορεί να εγκριθεί η κατασκευή υπαίθριων ελαφρών κατασκευών συμβολικού χαρακτήρα, μη επισκεψιμων με μέγιστο ύψος δεκαπέντε (15,00) μέτρα.

Άρθρο 11

1. Εφόσον με τεκμηριωμένη μελέτη σκοπιμότητας προκύψει η εφικτότητα εγκατάστασης θαλάσσιας συγκοινωνίας Πειραιά - Λαυρίου, οι θέσεις προσέγγισης των σκαφών αναζητούνται στις εξής θέσεις:

- Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας: Στο δυτικό άκρο έργου εκβολής Κηφισού (ζώνη 6ε)
- Άλιμος: Στην υφιστάμενη μαρίνα
- Ελληνικό: Στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Ιστιοπλοϊκού Κέντρου στον Αγ. Κοσμά
- Βάρη: Στο αλιευτικό καταφύγιο στη δυτική πλευρά του όρμου της Βάρκιζας.

Με τη μελέτη σκοπιμότητας ή τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που εκπονούνται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, εξετάζεται υποχρεωτικά ο χαρακτήρας της συγκοινωνίας (τουριστική ή ημερήσια), το είδος των σκαφών (συμβατικά ή ταχύπλοα) καθώς και η συμβατότητα της λειτουργίας της με τις παρακείμενες χρήσεις. Για τις περιοχές των σταθμών εγκρίνονται μελέτες διαμόρφωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος. 2. α) Για την παρακολούθηση της εφαρμογής του διατάγματος συνιστώνται, με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Επιτροπή ή Επιτροπές Παρακολούθησης Ελέγχου και Εποπτείας (Ε.Π.Ε.Ε), όπου συμμετέχουν εκπρόσωποι των ιδιοκτητών ή διαχειριστών της έκτασης, των Ο.Τ.Α., των Νομαρχιών, της Δ/νσης ΠΕ.ΧΩ. Αττικής, του Σώματος Ελεγκτών Περιβάλλοντος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., του Ο.Ρ.Σ.Α. και εκπρόσωποι μη Κυβερνητικών Οργανώσεων.

Με την απόφαση σύστασης προσδιορίζονται οι εκάστοτε συμμετέχοντες φορείς καθώς και η υποεπένδυση αρμοδιότητάς τους καθορίζονται οι αρμοδιότητες των Ε.Π.Ε.Ε., ο χρόνος συνεδρίασης αυτών που είναι τουλάχιστον μία φορά ανά δίμηνο και κάθε λεπτομέρεια σχετικά με τη σύγκληση και λειτουργία τους.

β) Οι Ε.Π.Ε.Ε. συνεπικουρούν τους αρμόδιους Ο.Τ.Α. στην εφαρμογή και την παρακολούθηση της εφαρμογής των ισχυουσών πολεοδομικών ρυθμίσεων και των διατάξεων του παρόντος διατάγματος και μεριμνούν για την ευρεία δημοσιοποίηση αυτού και την επισήμανση ενεργειών ή δράσεων αντίθετων ή μη εναρμονιζόμενων με τις ρυθμίσεις του. Επίσης εισηγούνται γενικότερα τη λήψη συμπληρωματικών μέτρων για την υλοποίηση του σκοπού

και των στόχων του παρόντος, όπως επιβολή κυρώσεων, βραβεύσεων, οργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων κ.λ.π.

γ) Οι Ε.Π.Ε.Ε. καταρτίζουν ανά τριετία έκθεση πεπραγμένων και μελέτη αξιολόγησης της κατάστασης της παράκτιας ζώνης, διατυπώνουν προτάσεις και εισηγήσεις, δημοσιοποιούν αποφάσεις και δράσεις τους με κάθε πρόσφορο τρόπο και μπορούν να προσκαλούν πολίτες σε εθελοντική βάση για συμμετοχή στην υλοποίηση των αποφάσεων και εισηγήσεων τους.

Άρθρο 12

1. Νομίμως λειτουργούντα: κέντρα διασκέδασης, εγκαταστάσεις μηχανοκίνητου αθλητισμού (καρτ, μοτοκρός, τζετ - σκι, πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής με μηχανοκίνητα μέσα), λούνα - παρκ σε περιοχές στις οποίες δεν επιτρέπονται από τις διατάξεις του παρόντος οι χρήσεις αυτές απομακρύνονται μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος.

2. Οι διατάξεις του από 24.7/27.7.1978 Π.Δ/τος «Περί καθορισμού συντελεστών και όρων δομήσεως εις περιοχές του Λεκανοπεδίου Αττικής» (Δ' 376), όπως ισχύει, κατισχύουν όταν η δόμηση που προκύπτει από την εφαρμογή τους είναι κατώτερη από την οριζόμενη με τις διατάξεις του παρόντος.

3. Χρήσεις που αντιβαίνουν στις διατάξεις του παρόντος απομακρύνονται σύμφωνα με τις διατάξεις της Υ.Α. 44242/2361/17.4.1989 απόφασης «Σφράγιση ακινήτων σε περίπτωση μεταβολής της χρήσης» (Β' 380) και τις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 7 του Ν. 2947/2001 (Α' 228).

4. Το από 28.9/6.10.1993 Π.Δ/γμα «Καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης σε εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχή του δήμου Ελληνικού και του δήμου Γλυφάδας» (Δ' 1293) καταργείται.

Άρθρο 13

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στην Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 1 Μαρτίου 2004

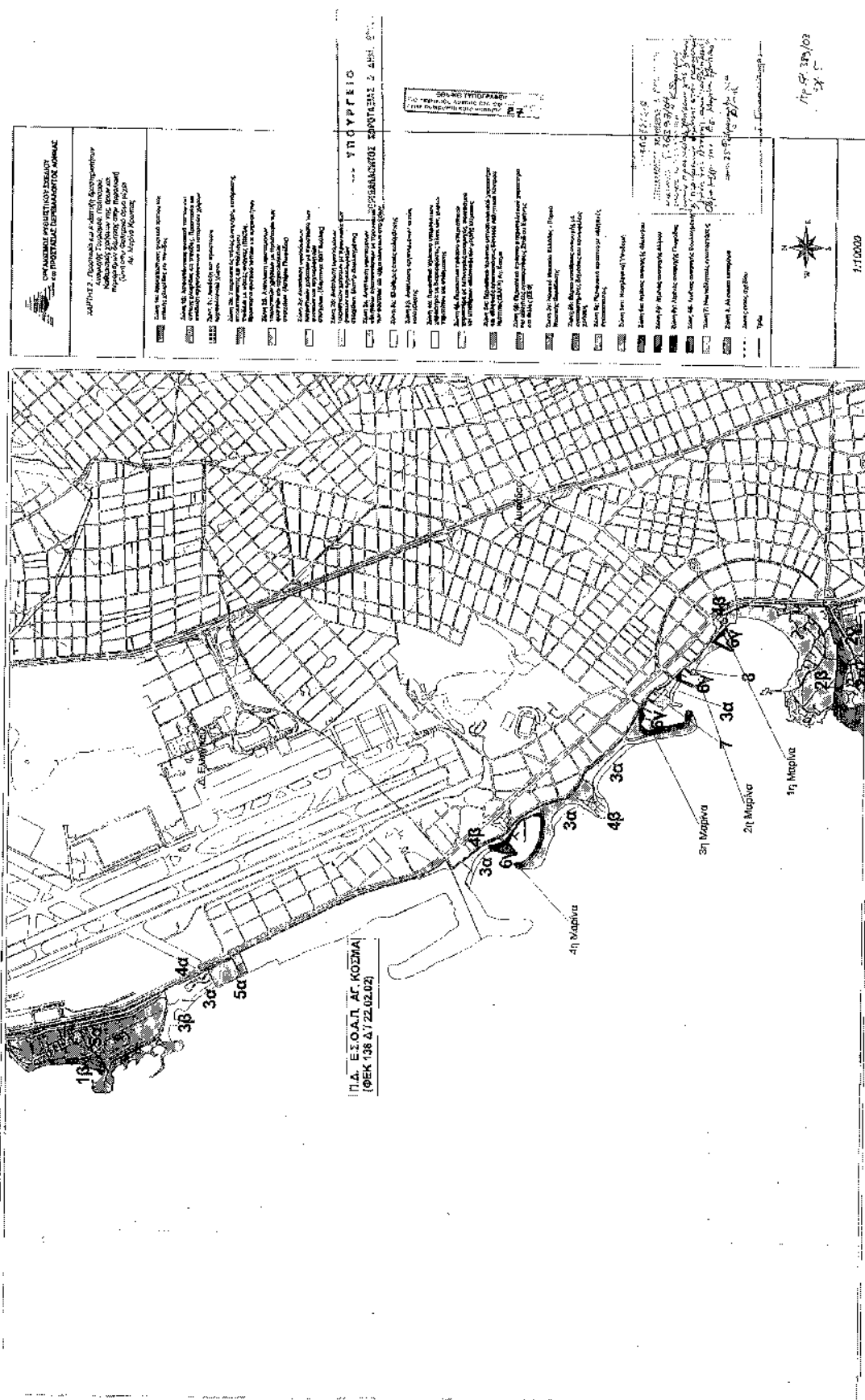
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

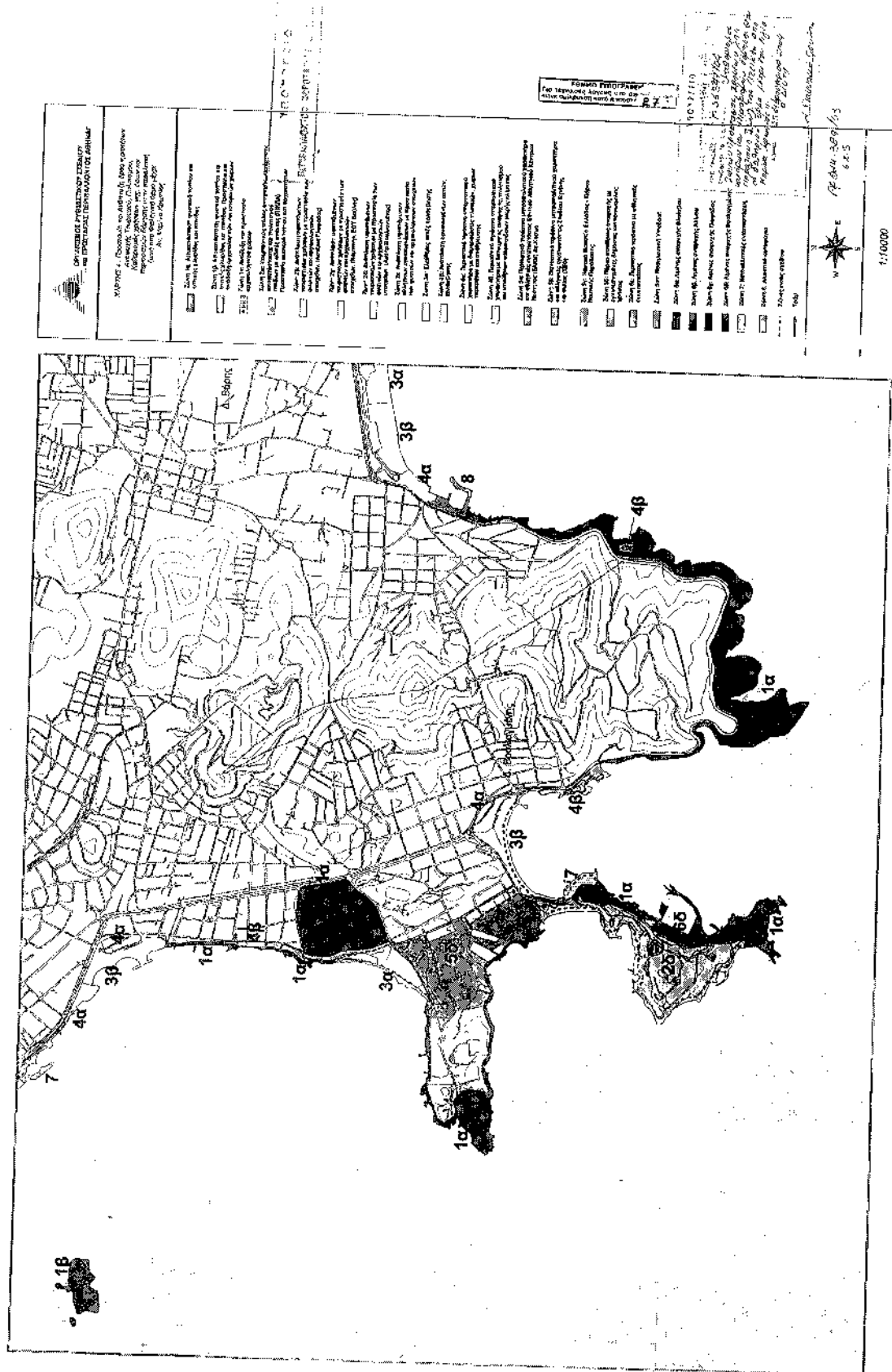
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΈΡΓΩΝ

ΒΑΣΩ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ







Προστασία και Ανάπτυξη δραστηριοτήτων
Αναψυχής Τουρισμού, Πολιτισμού,
Καθορισμός χρήσεων γης, όρων και
περιορισμών δόμησης στην παραλιακή
ζώνη από Φαληρικό όρμο μέχρι
Αγ. Μαρίνα Κρωπίας
(ΦΕΚ 254Δ/04)

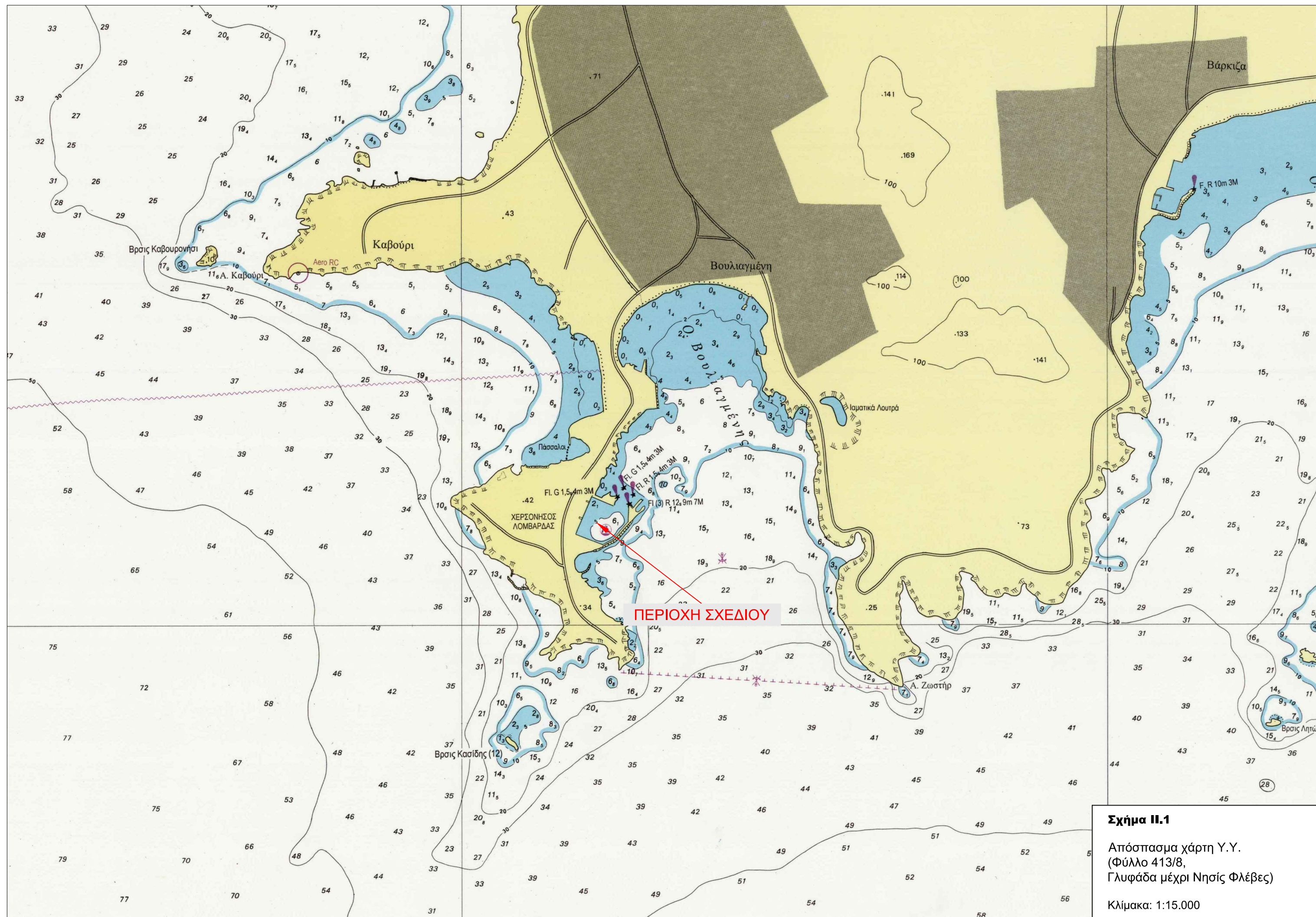
- Ζώνη 1α: Αποκατάσταση φυσικού τοπίου και
απτικής χλωρίδας και πανίδας
- Ζώνη 1β: Αποκατάσταση φυσικού τοπίου και
απτικής χλωρίδας και πανίδας. Προστασία και
ανάδειξη αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων
- Ζώνη 1γ: Ανάδειξη και προστασία
αρχαιολογικού χώρου
- Ζώνη 2α: Υπερτοπικός πόλος αναψυχής, κατάρτισης,
αποκατάστασης και πολιτισμού
παιδιών με ειδικές ανάγκες (ΠΙΚΠΑ).
Προστασία φυσικού τοπίου και αρχαιοτήτων
- Ζώνη 2β: Ανάπλαση υφιστάμενων
τουριστικών χρήσεων με προστασία των
φυσικών και αρχαιολογικών
στοιχείων. (Αστέρια Γλυφάδας)
- Ζώνη 2γ: Ανάπλαση υφιστάμενων
τουριστικών χρήσεων με προστασία των
φυσικών και αρχαιολογικών
στοιχείων. (Κάμπινγκ ΕΟΤ Βούλας)
- Ζώνη 2δ: Ανάπλαση υφιστάμενων
τουριστικών χρήσεων με προστασία των
φυσικών και αρχαιολογικών
στοιχείων. (Αστήρ Βουλιαγμένης)
- Ζώνη 2ε: Ανάπλαση υφιστάμενων
αθλητικών εγκαταστάσεων με προστασία
των φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων.
- Ζώνη 3α: Ελεύθερες ακτές κολύμβησης
- Ζώνη 3β: Ανάπλαση οργανωμένων ακτών,
κολύμβησης
- Ζώνη 4α: Περιαστικό πράσινο υπερτοπικού
χαρακτήρα με διαμορφώσεις πλατειών, χώρων
περιπάτου και στάθμευσης
- Ζώνη 4β: Περιαστικό πράσινο υπερτοπικού
χαρακτήρα με λειτουργίες αναψυχής, πολιτισμού
και υπαίθριων αθλοπαιδιών μικρής κλίμακας
- Ζώνη 5α: Περιαστικό πράσινο μητροπολιτικού χαρακτήρα
και αθλητικές εγκαταστάσεις Εθνικού Αθλητικού Κέντρου
Νέοτητας (ΕΑΚΝ) Αγ.Κοσμά
- Ζώνη 5β: Περιαστικό πράσινο μητροπολιτικού χαρακτήρα
και αθλητικές εγκαταστάσεις Σταδίου Ειρήνης
και Φιλίας (ΣΕΦ)
- Ζώνη 5γ: Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος - Πάρκο
Ναυτικής Παράδοσης
- Ζώνη 5δ: Πάρκο υπαίθριας αναψυχής με
εγκατεστημένες δημόσιες και κοινωφελείς
χρήσεις
- Ζώνη 5ε: Περιαστικό πράσινο με αθλητικές
εγκαταστάσεις
- Ζώνη 5στ: Νοσηλευτική Υποδομή
- Ζώνη 6α: Λιμένας αναψυχής Φλοίσβου
- Ζώνη 6β: Λιμένας αναψυχής Αλίου
- Ζώνη 6γ: Λιμένες αναψυχής Γλυφάδας
- Ζώνη 6δ: Λιμένας αναψυχής Βουλιαγμένης
- Ζώνη 7: Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις
- Ζώνη 8: Αλιευτικά καταφύγια
- Ζώνες εντός σχεδίου
- Τράμ



1:25000

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ:

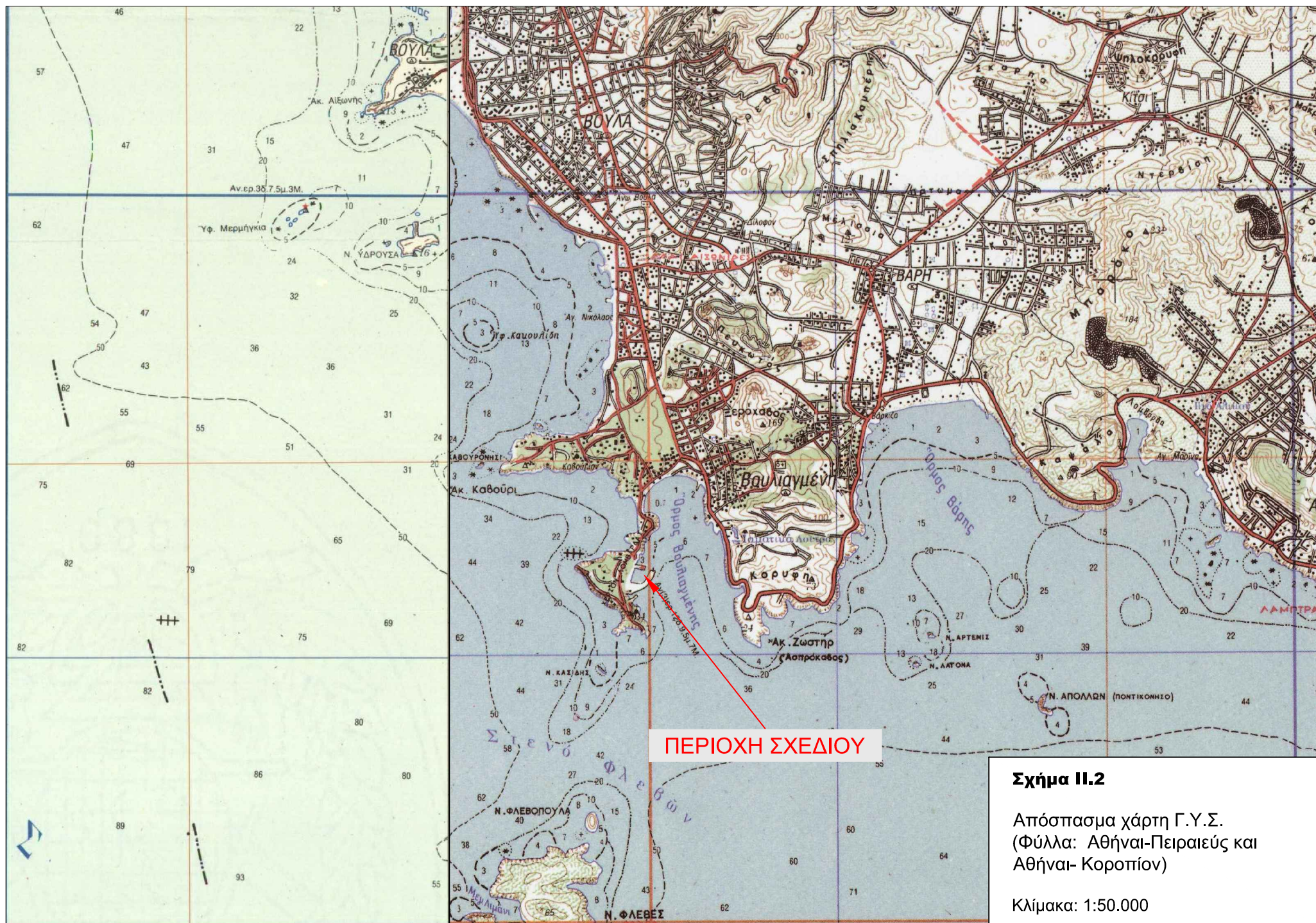
Χάρτες – Σχέδια



Σχήμα II.1

Απόσπασμα χάρτη Υ.Υ.
(Φύλλο 413/8,
Γλυφάδα μέχρι Νησίς Φλέβες)

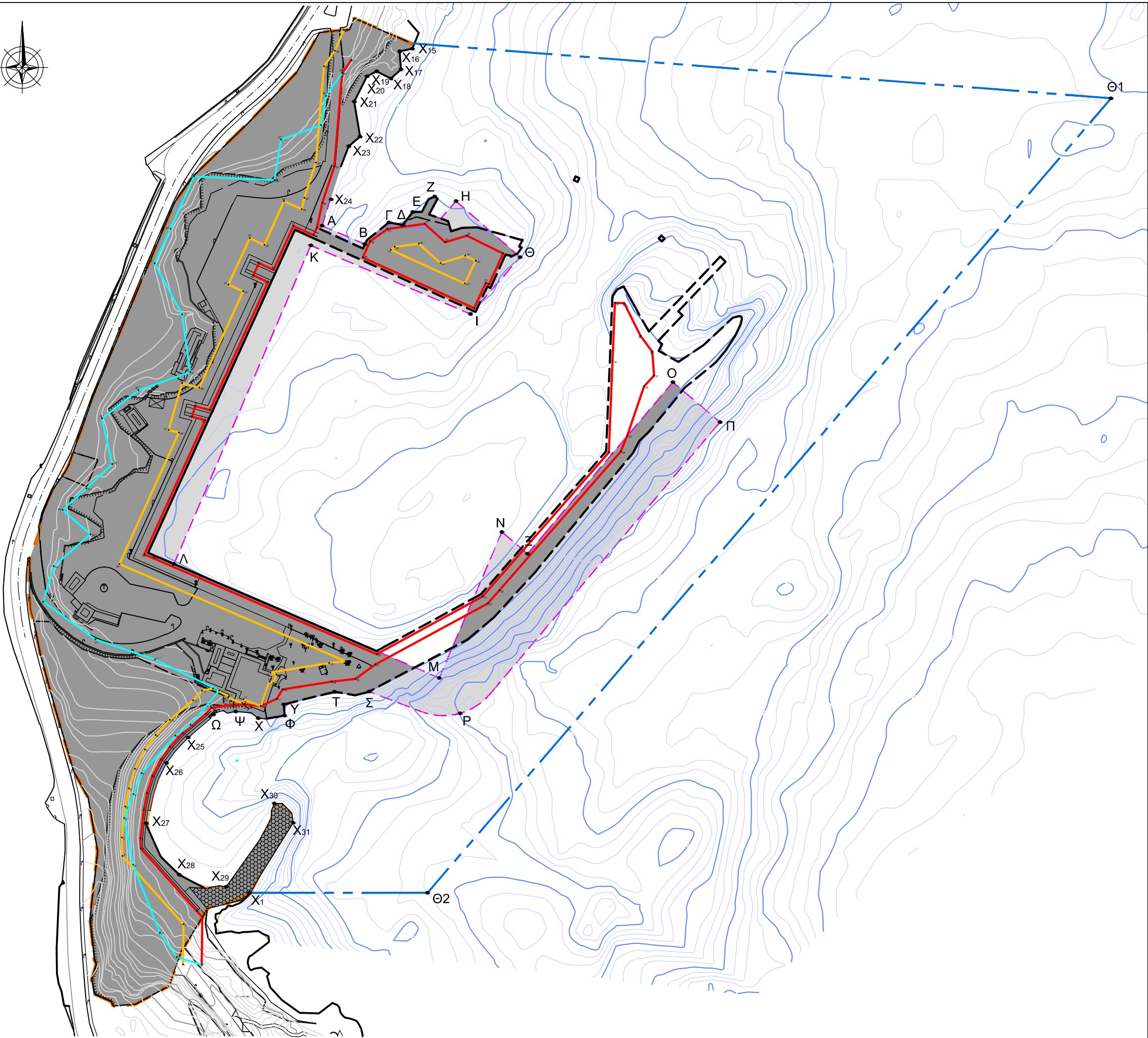
Κλίμακα: 1:15.000



Σχήμα II.2

Απόσπασμα χάρτη Γ.Υ.Σ.
(Φύλλα: Αθήναι-Πειραιεύς και
Αθήναι- Κοροπίον)

Κλίμακα: 1:50.000



**ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ
ΧΕΡΣΙΑΣ & ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΤΑ ΕΓΣΑ '87**

A	X=479873.34	Y=4183834.18	X1	X=479834.55	Y=4183478.24
B	X=479896.23	Y=4183824.32	X2	X=479830.17	Y=4183474.88
Γ	X=479909.07	Y=4183835.90	X3	X=479812.61	Y=4183470.45
Δ	X=479916.55	Y=4183834.53	X4	X=479797.99	Y=4183446.50
E	X=479921.79	Y=4183841.48	X5	X=479791.79	Y=4183428.60
Z	X=479933.51	Y=4183849.73	X6	X=479773.69	Y=4183418.78
H	X=479944.88	Y=4183847.28	X7	X=479751.71	Y=4183424.28
Θ	X=479979.12	Y=4183817.36	X8	X=479748.36	Y=4183529.17
I	X=479952.62	Y=4183787.04	X9	X=479716.04	Y=4183639.31
K	X=479867.33	Y=4183823.68	X10	X=479794.66	Y=4183846.63
Λ	X=479794.31	Y=4183653.70	X11	X=479871.99	Y=4183937.29
M	X=479935.94	Y=4183592.85	X12	X=479887.99	Y=4183938.77
N	X=479969.40	Y=4183670.74	X13	X=479890.51	Y=4183944.90
Ξ	X=479983.14	Y=4183659.11	Τμήμα X14....X24 : Υφιστάμενη ακτογραμμή		
O	X=480060.67	Y=4183750.71	X14	X=479922.54	Y=4183930.86
Π	X=480085.86	Y=4183729.38	X15	X=479921.65	Y=4183928.59
P	X=479947.00	Y=4183574.01	X16	X=479914.78	Y=4183927.17
Σ	X=479898.47	Y=4183585.62	X17	X=479915.54	Y=4183917.54
T	X=479880.14	Y=4183585.51	X18	X=479910.15	Y=4183912.68
Y	X=479852.97	Y=4183578.74	X19	X=479902.53	Y=4183916.53
Φ	X=479853.41	Y=4183572.83	X20	X=479897.30	Y=4183913.85
X	X=479839.26	Y=4183571.39	X21	X=479890.55	Y=4183900.37
Ψ	X=479827.24	Y=4183575.00	X22	X=479893.70	Y=4183881.69
Ω	X=479815.34	Y=4183573.35	X23	X=479887.63	Y=4183876.54
Τμήμα OX25....X31X1: Υφιστάμενη ακτογραμμή			X24	X=479877.85	Y=4183848.43
Θ1	X=480294.66	Y=4183902.15	X25	X=479801.81	Y=4183561.08
Θ2	X=479929.69	Y=4183478.24	X26	X=479790.26	Y=4183547.49
			X27	X=479779.56	Y=4183515.35
			X28	X=479797.15	Y=4183487.83
			X29	X=479822.20	Y=4183481.44
			X30	X=479847.91	Y=4183525.88
			X31	X=479857.96	Y=4183515.56

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΟΡΙΟ ΧΕΡΣΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ
- ΟΡΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ
- ΟΡΙΟΓΡΑΜΜΗ ΑΙΓΓΑΛΟΥ (Φ.Ε.Κ. 296/Δ/3.7.2014)
- ΟΡΙΟΓΡΑΜΜΗ ΠΑΡΑΛΙΑΣ (Φ.Ε.Κ. 296/Δ/3.7.2014)
- ΟΡΙΟΓΡΑΜΜΗ ΠΑΛΑΙΟΥ ΑΙΓΓΑΛΟΥ (Φ.Ε.Κ. 296/Δ/3.7.2014)
- ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΠΟΥ ΔΥΝΑΤΑΙ ΝΑ ΚΑΘΑΙΡΕΘΟΥΝ
- ΝΕΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΔΥΝΑΤΑΙ ΝΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΟΥΝ
- ΔΙΑΜΟΡΦΟΥΜΕΝΟ ΝΕΟ ΤΜΗΜΑ ΧΕΡΣΙΑΣ ΖΩΝΗΣ
- ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕΝΗ ΧΕΡΣΙΑΙΑ ΖΩΝΗ ΜΑΡΙΝΑΣ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:

Οι στάθμες, τα βάθη & τα υψόμετρα αναφέρονται στη Μέση Στάθμη Θάλασσας (Μ.Σ.Θ)

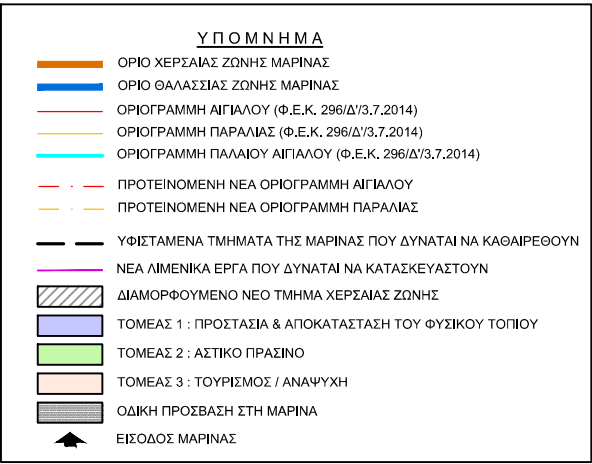
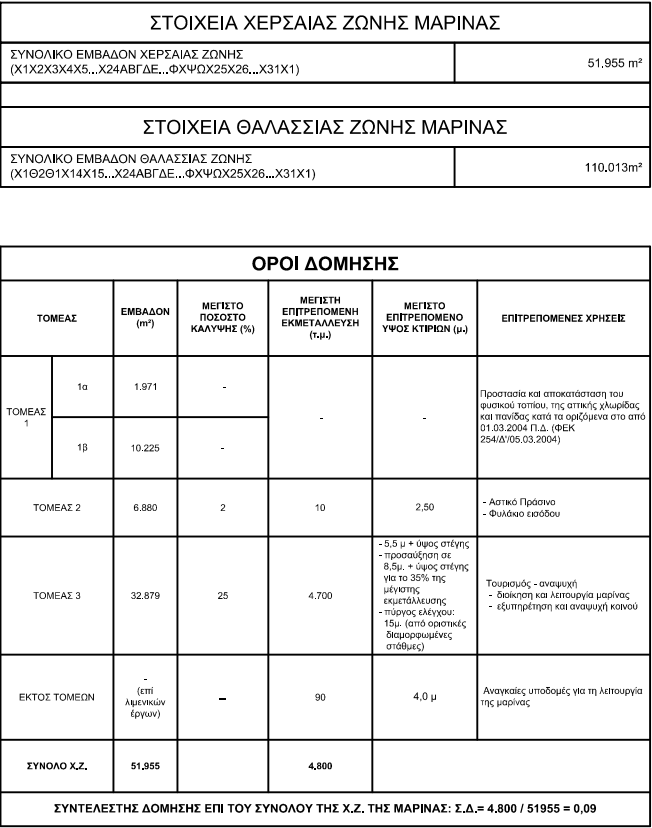
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

- Το τοπογραφικό διάγραμμα χορηγήθηκε από την "ΑΣΤΗΡ ΠΑΛΑΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ Α.Ε.Ε."
- Το όριο της Χερσαίας Ζώνης της Μαρίνας Βουλιαγμένης στο παρόν σχέδιο αντιστοιχεί:
 - Στο τμήμα X1X2X3X4X5X6...X13X14: το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ταυτίζεται με την υφιστάμενη περιφέρεια που οδεύει εν μέρει παράλληλα με το ανατολικό όριο της οδού Απόλλωνος, όπως εμφανίζεται στο υπ' αριθ. 673/39/23486/6.7.70 σχεδιάγραμμα των Τεχνικών Υπηρεσιών του ΕΟΤ.
 - Στο τμήμα X14X15X16...X23X24: το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στην υφιστάμενη ακτογραμμή.
 - Στο τμήμα ΑΒΓΔΕ...ΥΦΧΟ: το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στο μέτωπο όπισθεν του οποίου διαμορφώνεται η χερσαία ζώνη επί επιχώσεων.
 - Στο τμήμα OX25X26...X30X31X1: το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας αντιστοιχεί στην υφιστάμενη ακτογραμμή.

Σχήμα II.3

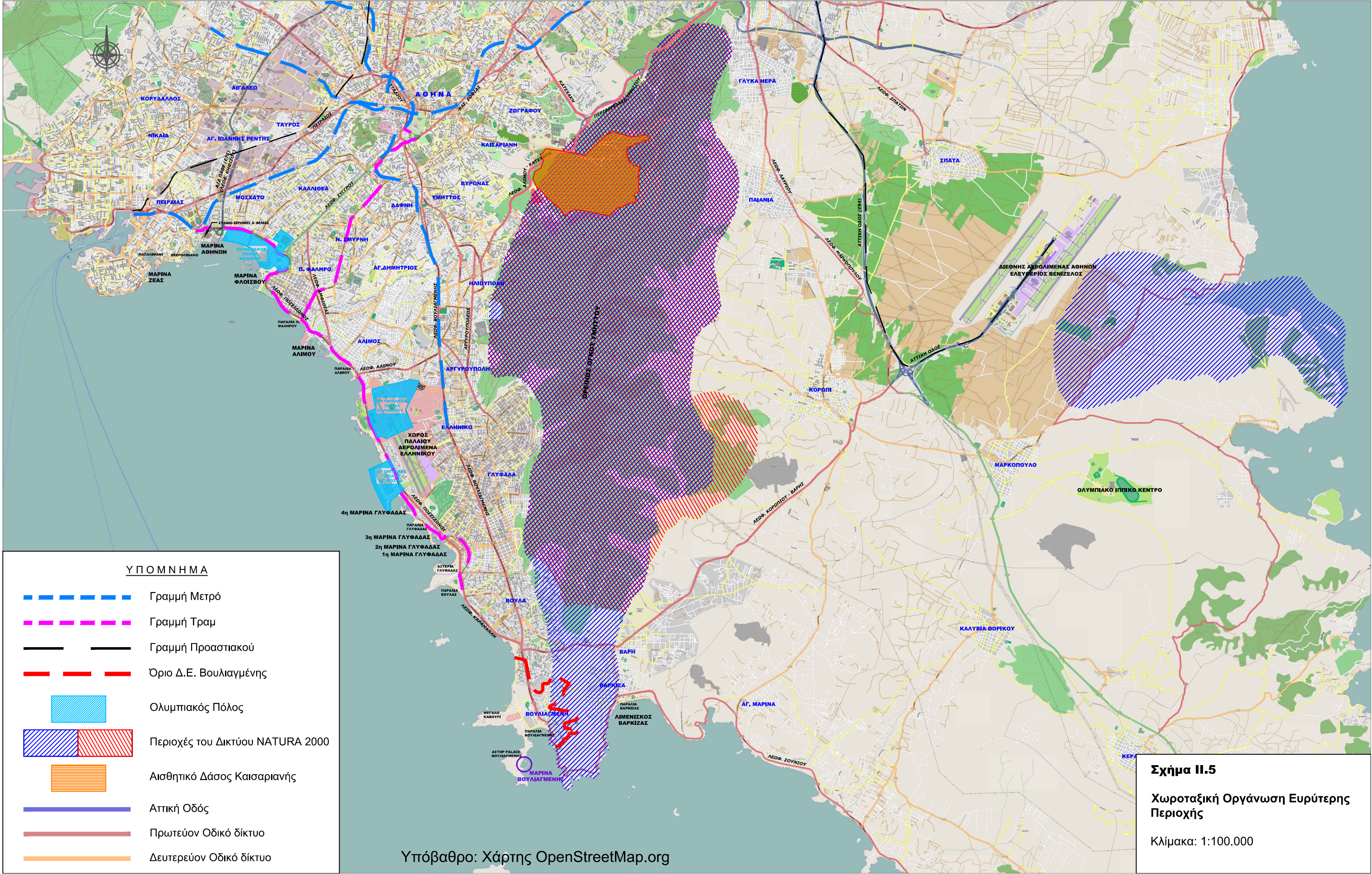
Τοπογραφική Αποτύπωση

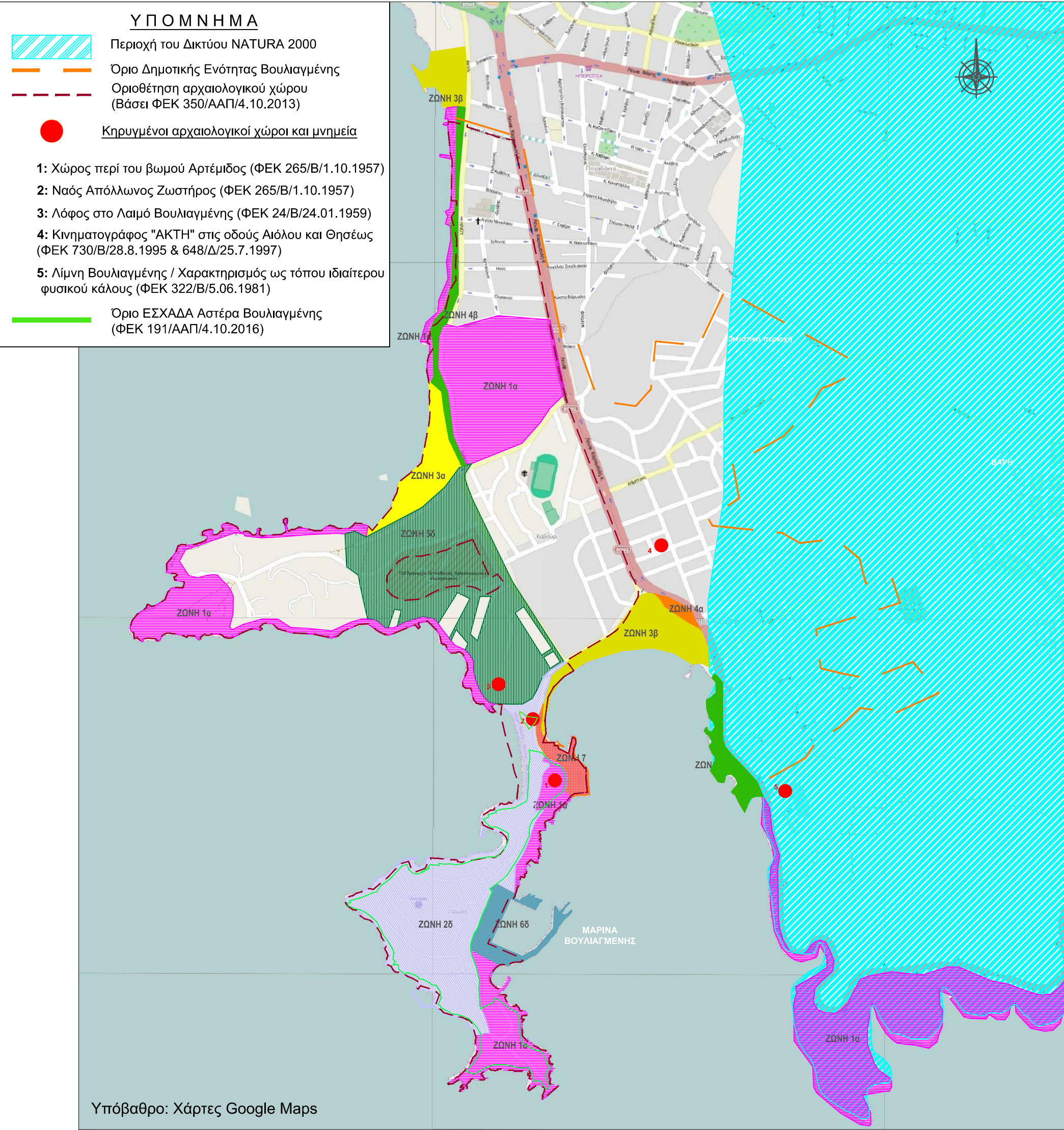
Κλίμακα: 1:2.000



Σχήμα II.4
Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας
Ζώνης

Κλίμακα: 1:2.000

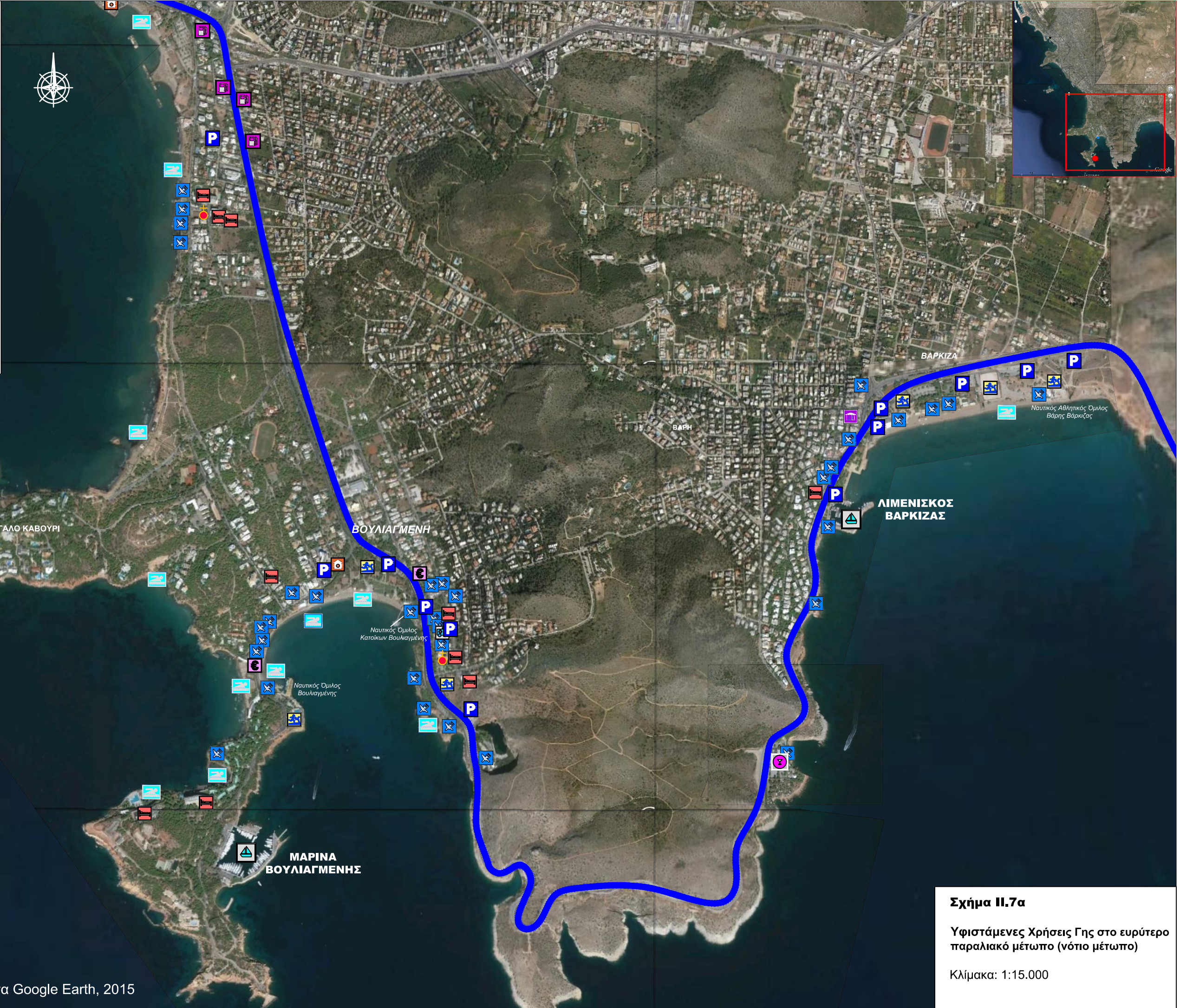




ΣΗΜΕΙΑΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ Ή ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ:

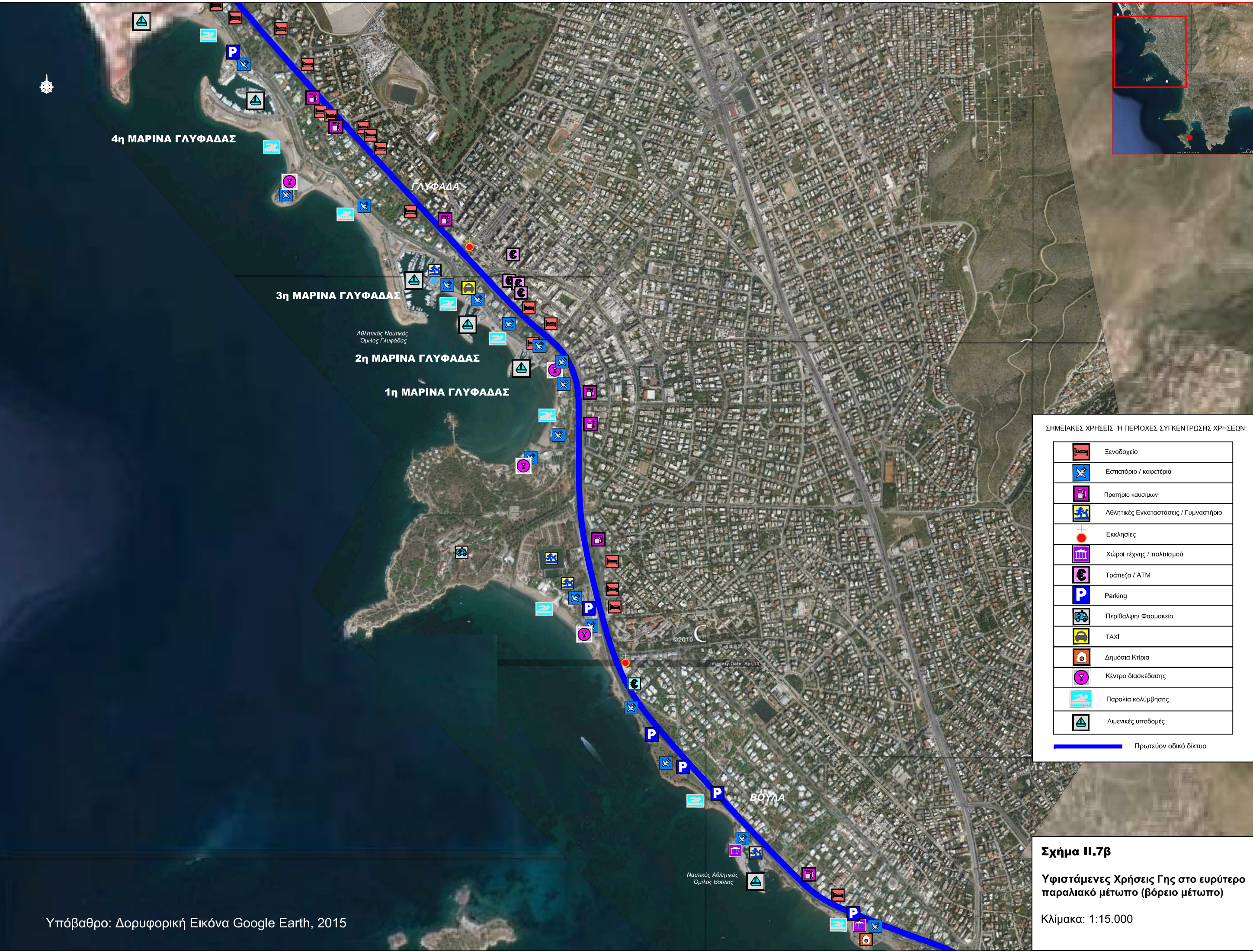
	Ξενοδοχείο
	Εστιατόριο / καφετέρια
	Πρατήριο καυσίμων
	Αθλητικές Εγκαταστάσεις / Γυμναστήριο
	Εκκλησίες
	Χώροι τέχνης / πολιτισμού
	Τράπεζα / ΑΤΜ
	Parking
	Περιθαλψη/ Φαρμακείο
	TAXI
	Δημόσια Κτίρια
	Κέντρο διασκέδασης
	Παραλία κολύμβησης
	Λιμενικές υποδομές

 Πρωτεύον οδικό δίκτυο



Υπόβαθρο: Δορυφορική Εικόνα Google Earth, 2015

Σχήμα II.7α
Υφιστάμενες Χρήσεις Γης στο ευρύτερο παραλιακό μέτωπο (νότιο μέτωπο)
Κλίμακα: 1:15.000



ΣΗΜΕΙΑΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ Ή ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ:

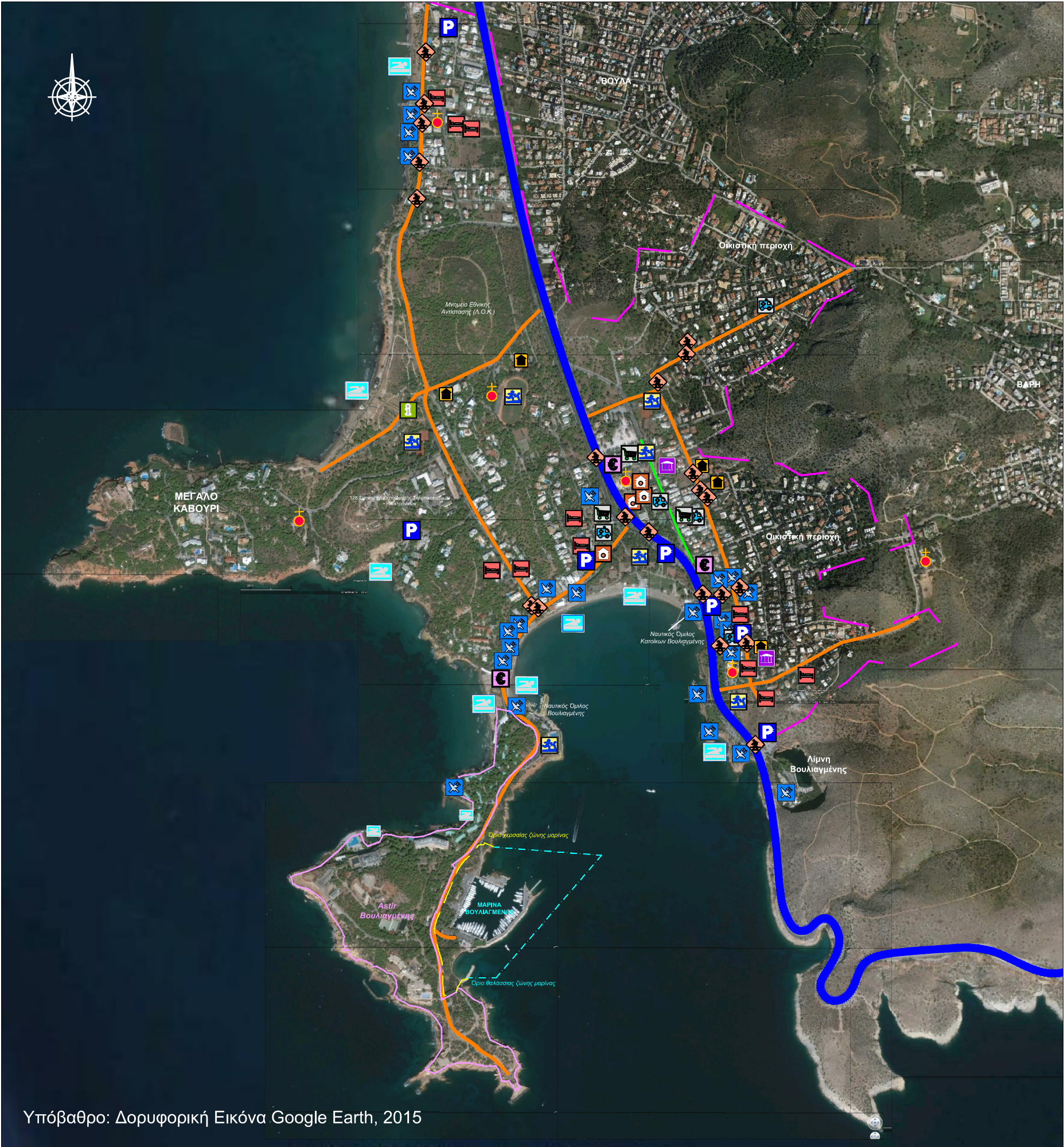
	Ξενοδοχείο
	Εστιατόριο / καφετέρια
	Πρατήριο καυσίμων
	Αθλητικές Εγκαταστάσεις / Γυμναστήριο
	Εκκλησίες
	Χώροι τέχνης / πολιτισμού
	Τράπεζα / ΑΤΜ
	Parking
	Περιβαλψη/ Φαρμακείο
	TAXI
	Δημόσια Κτίρια
	Κέντρο διασκέδασης
	Παραλία κολύμβησης
	Λιμενικές υποδομές

Πρωτεύον οδικό δίκτυο

Σχήμα II.7β

Υφιστάμενες Χρήσεις Γης στο ευρύτερο παραλιακό μέτωπο (βόρειο μέτωπο)

Κλίμακα: 1:15.000



Υπόβαθρο: Δορυφορική Εικόνα Google Earth, 2015

ΣΗΜΕΙΑΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ Ή ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ

	Ξενοδοχείο
	Εστιατόριο / καφετέρια
	Εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας
	Supermarket / Πολυκατάστημα
	Αθλητικές Εγκαταστάσεις / Γυμναστήριο
	Εκκλησίες
	Χώροι τέχνης / πολιτισμού
	Τράπεζα / ATM
	Parking
	Περίθαψη/ Φαρμακείο
	Διάβαση πεζών
	Δημόσια Κτίρια
	Εκπαίδευση
	Παραλία κολύμβησης
	Στάσεις Αστικών Συγκοινωνιών
	Τοπικό εμπορικό κέντρο σε γραμμική ανάπτυξη
	Όριο Δημοτικής Ενότητας Βουλιαγμένης
	Πρωτεύον οδικό δίκτυο
	Δευτερεύον οδικό δίκτυο
	Ρέματα

Σχήμα II.8
Υφιστάμενες Χρήσεις Γης
Δ.Ε. Βουλιαγμένης

Κλίμακα: 1:15.000

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ:

Φωτογραφική απεικόνιση υφιστάμενης κατάστασης Μαρίνας Βουλιαγμένης



Φωτ. 1: Γενική άποψη θαλάσσιας ζώνης και λιμενολεκάνης Μαρinas Βουλιαγμένης



Φωτ. 2: Άποψη του εσωτερικού της λιμενολεκάνης της μαρίνας



Φωτ. 3: Νότια παραλιακά κρηπιδώματα μαρίνας



Φωτ. 2: Άποψη της εσωτερικής πλευράς του προσήνεμου μώλου της μαρίνας



Φωτ. 3: Ακρομώλιο προσήνεμου μώλου μαρίνας



Φωτ. 4: Είσοδος λιμενολεκάνης



Φωτ. 5: Ρίζα υπήνεμου μώλου



Φωτ. 6: Δυτικά παραλιακά κρηπιδώματα μαρίνας – ράμπα που δεν είναι σε λειτουργία



Φωτ. 7: Δυτικά παραλιακά κρηπιδώματα μαρίνας – άποψη από τα νότια



Φωτ. 10: Δυτικά παραλιακά κρητιδώματα μαρίνας – άποψη από τα βόρεια



Φωτ. 11: Χώρος στάθμευσης και βοηθητικά κτίρια (υποσταθμός, αποθήκες κλπ.) στο νοτιοδυτικό άκρο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας



Φωτ. 12: Κτίριο εστίασης - Moorings



Φωτ. 13: Κτίριο Λιμεναρχείου



Φωτ. 14: Οδός πρόσβασης στη μαρίνα μέσω της νότιας κύριας εισόδου



Φωτ. 15: Νότια κύρια είσοδος μαρίνας



Φωτ. 16: Οδός πρόσβασης στη μαρίνα μέσω της βόρειας εισόδου