



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Γραφείο Προέδρου

Ταχ.Δ/ση : Λεωφ. Συγγρού 15-17

Ταχ. Κωδ. : 117 43 Αθήνα

Τηλ.: 213-2063775, 536, 532

fax : 213 2063533

e-mail : ssona@patt.gov.gr

Συνεδρίαση 22^η

ΑΠΟΦΑΣΗ υπ' αριθμ. 147/2021

Σήμερα 6/10/2021, ημέρα Τετάρτη και ώρα 15:30, συνήλθαν σε τακτική συνεδρίαση, που πραγματοποιήθηκε με τηλεδιάσκεψη, μέσω της υπηρεσίας e: Presence.gov.gr, τα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Αττικής, κατά τις προβλέψεις των διατάξεων: Α) των παρ. 1 & 2 του άρθρου 167 του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/τ. Α'/07-6-2010), όπως ισχύει, Β) της παρ. 1 του άρθρου 10 της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ) "Κατεπείγοντα μέτρα αντιμετώπισης των αρνητικών συνεπειών της εμφάνισης του κορωνοϊού COVID-19 και της ανάγκης περιορισμού της διάδοσής του" (Φ.Ε.Κ. 55/τ. Α'/11-3-2020), όπως ισχύει, Γ) της υπ' αριθμ. 642/2021 (ΑΔΑ: 65ΒΓ46ΜΤΛ6-Ο0Ε) εγκυκλίου της Δ/σης Οργάνωσης & Λειτουργίας Τοπικής Αυτοδιοίκησης του Υπουργείου Εσωτερικών και Δ) της υπ' αριθμ. Δ1α/ΓΠ.οικ. 60400/1-10-2021 (ΦΕΚ 4577/τ. Β'/3-10-2021) Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΚΥΑ), κατόπιν της υπ' αριθμ. πρωτ. 814084/30-9-2021 πρόσκλησης του Προέδρου κ. Χρήστου Θεοδωρόπουλου, που κοινοποιήθηκε νόμιμα στις 30/9/2021 στον Περιφερειάρχη Αττικής, σε καθένα από τους Αντιπεριφερειάρχες καθώς και σε καθένα από τους Περιφερειακούς Συμβούλους.

Θέμα 1^ο Η.Δ.

Γνωμοδότηση επί της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) Αναπτυξιακού Προγράμματος & Μελέτης Διαχείρισης (MASTER PLAN) ΟΛΠ Α.Ε.

Διαπιστώθηκε η απαρτία, κατά την έναρξη της συνεδρίασης, με σύνολο εβδομήντα τεσσάρων (74) παρόντων επί συνόλου εκατόν ενός (101) Περιφερειακών Συμβούλων, ενώ οι συμμετέχοντες/παρόντες και μη συμμετέχοντες/απόντες στη συζήτηση του συγκεκριμένου θέματος έχουν ως εξής:

Συμμετέχοντες/Παρόντες:

Ο Περιφερειάρχης Αττικής κ. Πατούλης Γεώργιος

Ο Πρόεδρος κ. Θεοδωρόπουλος Χρήστος

Ο Αντιπρόεδρος κ. Σχινάς Θεόδωρος
Ο Γραμματέας κ. Αδαμόπουλος Σπυρίδων

Οι Χωρικοί Αντιπεριφερειάρχες Αττικής κ.κ.: Δημόπουλος Γεώργιος, Νάνου Δήμητρα, Κεφαλογιάννη Λουκία, Λεωτσάκος Ανδρέας, Αντωνάκου Σταυρούλα, Θεοδωρακοπούλου-Μπόγρη Βασιλική (Βάσω), Κοσμόπουλος Ελευθέριος, Αυγερινός Αθανάσιος.

Οι Θεματικοί Αντιπεριφερειάρχες Αττικής κ.κ.: Αδαμοπούλου-Κουτσογιάννη Αικατερίνη, Βιδάλη Μαρία (Μαίρη), Βλάχος Γεώργιος, Γιαννακόπουλος Βασίλειος, Κεχρής Ιωάννης, Κόκκαλης Βασίλειος, Κουρή Μαρία, Πέππας Νικόλαος.

Οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ.:

Αβραμίδου-Λαμπροπούλου Ανδριανή, Αβραμοπούλου Ελένη, Αγγελάκη Δήμητρα, Αγγέλης Σπυρίδων, Αγγελόπουλος Γεώργιος, Αγγελοπούλου Μαρία, Αγγουράς Κων/νος, Αδαμοπούλου Γεωργία (Τζίνα), Αθανασίου Μάριος, Αλεβιζόπουλος Γεώργιος, Αλεβίζος Παναγιώτης, Αλεξανδράτος Χαράλαμπος, Αλμπάνης Ευάγγελος, Αλυμάρια Σοφία, Αναγνωστόπουλος Μάρκος, Αναστασοπούλου Στυλιανή, Ανδρεάκος Δημήτριος, Ανδρουλακάκης Νικόλαος, Αποστολόπουλος Εμμανουήλ, Ασημακόπουλος Παναγιώτης, Αυγερινού Αφροδίτη, Αυλωνίτου Χρυσάνθη, Βαθιώτης Αθανάσιος, Βαλαβάνη Στυλιανή, Βαρέλη-Στεφανίδη Ζωή, Βάρσου Μαργαρίτα, Βασιλοπούλου Ελένη, Βενιεράτος Διονύσιος, Βερελή Βασιλική (Βάσω), Βίτσας Κωνσταντίνος, Βλάχου Γεωργία, Βοϊδονικόλας Σταύρος, Γεωργόπουλος Γεώργιος, Γιομπαζολιάς Γεράσιμος (Μάκης), Γρηγορίου Ηλίας, Δαλιάνη Φωτεινή, Δασκαλοπούλου Σπυριδούλα, Δημητρίου Γεώργιος, Δούρου Ειρήνη (Ρένα), Ευσταθόπουλος Σπυρίδων, Ζέρβα (Διαμάντη) Μαρία, Θεοχάρη Αικατερίνη (Καίτη), Καλογήρου Φανή (Φαίη) – Χριστίνα, Καραμάνος Χρήστος, Κατρανίδου Αναστασία (Νατάσα), Κατριβάνος Γεώργιος, Κατσιγιάννης Αθανάσιος, Κατσικάρης Δημήτριος, Κατωπόδη Ζωή (Ζέτα), Κοροβέσης Στυλιανός, Κοσμίδη Ευρώπη, Κούρτης Ανδρέας, Κουτσογιαννόπουλος Θεόδωρος (Θοδωρής), Κουτσούμπα Δέσποινα, Λάσκαρη-Κρασοπούλου Βασιλική, Λεονάρδου Πολυτίμη, Λογοθέτη Αικατερίνη (Κατερίνα), Λοϊζος Ηλίας, Λυμπέρη Ελένη - Κωνσταντίνα (Έλενα), Μεθενίτης Σωτήριος, Μεθυμάκη Άννα, Μελάς Σταύρος, Μίχας Λεωνίδας, Μπαλάφας Γεώργιος, Μπαρμπαγιάννη - Αδαμοπούλου Ευγενία, Μπενετάτος Στυλιανός, Παναγιώτου Κωνσταντίνος, Παπαγεωργίου Νικόλαος, Παπαδάκης Νικόλαος, Παππά Παναγιώτα, Παππάς Στέφανος, Πρωτούλης Ιωάννης, Ρασσιάς (Ρώμας) Χαράλαμπος (Χάρης), Σγουρός Ιωάννης, Σιώρας Ηλίας, Σμέρος Ιωάννης, Τατάγια Χριστίνα, Τζήμερος Γλαύκος-Αθανάσιος, Τημπλαλέξης Γρηγόριος, Τσίχλη Μαριάννα, Χατζηπέρος Παναγιώτης, Χρονοπούλου Νίκη.

Μη συμμετέχοντες/Απόντες:

Τα μέλη του Π.Σ. κ.κ.: -

Χρέη υπηρεσιακών γραμματέων άσκησαν οι υπάλληλοι της Περιφέρειας Αττικής κ. Σωτηροπούλου Ευαγγελία και κ. Ζαλοκώστα Ευανθία- Αναστασία.

Ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής κ. Χρήστος Θεοδωρόπουλος έδωσε το λόγο στην Αντιπεριφερειάρχη ΠΕ Πειραιά, κα Στ. Αντωνάκου, η οποία έθεσε υπ' όψιν του Περιφερειακού Συμβουλίου την υπ' αριθμ. πρωτ. 735480/7-9-2021 εισήγηση της Δ/σης Περιβάλλοντος & Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής, που εστάλη με την πρόσκληση και έχει ως εξής :

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 3852/10 «Νέα αρχιτεκτονική της Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» (ΦΕΚ 87 Α/07-06-10)
2. Το Π.Δ. 145/2010 «Οργανισμός της Περιφέρειας Αττικής» (ΦΕΚ 238Α/27-12-10) όπως τροποποιήθηκε με την υπ αριθμ 109290/39629/2016 απόφαση «Έγκριση της υπ αριθμ 438/2016 απόφασης του Περιφερειακού Συμβουλίου Περιφέρειας Αττικής με την οποία τροποποιείται ο Οργανισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας της Περιφέρειας Αττικής (ΦΕΚ 4251/Β'/2016)
3. Το Ν.1650/1986 (ΦΕΚ 160/τ.Α/16.10.1986) για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως τροποποιήθηκε από το Ν.3010 (ΦΕΚ Α' 91/25.04.2002) και το Ν4014/11 (ΦΕΚ 209Α / 21-09-2011) για την «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος»
4. Την ΥΑ με αριθμό 1958/13-01-2012 (ΦΕΚ 21/13-01-2012) περί «Κατάταξης δημοσίων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 1/ παράγραφος 4 του Ν4014/21-09-2011 (ΦΕΚ/Α/209/2011) όπως τροποποίησε την ΚΥΑ με αριθμό Η.Π.: 15393/2332/2002 (ΦΕΚ 1022/Β/5-8-02) “Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν. 1650/1986 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του Ν. 3010/2002 “Εναρμόνιση του Ν. 1650/86 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ κ.ά (Α'91)” και την ΥΑ με αριθμ ΔΙΠΑ/οικ37674/27-7-16 (ΦΕΚ2471/Β'/10-8-16) όπως τροποποίησε και αντικατέστησε την ΥΑ 1958/12
5. Την ΚΥΑ με αριθμ:οικ.1649/45/14-1-2014 (ΦΕΚ45/Β'/15-1-14) «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 (ΦΕΚ Α' 21), σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 19 παράγραφος 9 του ν. 4014/2011 (ΦΕΚ Α' 209), καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας»..
6. Τις διατάξεις του Ν3028/02 «Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς».
7. Την ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ107017/28-08-06 (ΦΕΚ1225/Β'/5-9-2006) «Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/42/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων» του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2001
8. Το Ν998/1979 «Περί προστασίας των δασών και των δασικών εν γένει εκτάσεων της Χώρας» (ΦΕΚ 289/Α/1979), όπως τροποποιήθηκε με τον Ν2040/1992 (ΦΕΚ70/Α/1992) «Ρύθμιση Θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Γεωργίας και νομικών προσώπων εποπτείας του και άλλες διατάξεις», το Ν3208/2003 (ΦΕΚ303/Α/2003) «Προστασία των δασικών οικοσυστημάτων, κατάρτιση δασολογίου, ρύθμιση εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί δασών και δασικών εν γένει εκτάσεων και άλλες διατάξεις», την ΥΑ αριθμ 15277/23-3-12 (ΦΕΚ1077/Β'/12) περί εξειδίκευσης διαδικασιών για την ενσωμάτωση στις Αποφάσεις Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων ή στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις της προβλεπόμενης από τις διατάξεις της Δασικής Νομοθεσίας έγκρισης επέμβασης, για έργα και δραστηριότητες κατηγοριών Α και Β της υπουργικής απόφασης με αριθμ. 1958/12 (ΦΕΚ21/Β'/12), σύμφωνα με το άρθρο 12 του Ν. 4014/2011 και το

- νόμο 4467/ΦΕΚ Α 56/13.04.2017 περί Τροποποιήσεων διατάξεων της δασικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις.
9. Το Ν.3937/2011 (ΦΕΚ60/Α/31-3-2011) περί της «Διατήρησης της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις» καθώς και της ΚΥΑ 33318/3028/1998 (ΦΕΚ1289/Β/1998) για τον «Καθορισμό μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων) καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας», όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 14849/853/Ε103/2008(ΦΕΚ645/Β/2008)
 10. Το Ν.3199/2003 (ΦΕΚ280/Α/2003) για την «Προστασία και διαχείριση των υδάτων – εναρμόνιση με την οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000»
 11. Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (αρ. 6876/4871 Πράξη της Βουλής των Ελλήνων - ΦΕΚ 128/Α/03.07.2008).
 12. Την ΥΑ ΥΠΕΝ/ΓρΕΓΥ/41369/327/9 Ιουν 2018 (ΦΕΚ2693/Β/6 Ιουλ 2018) «Έγκριση του Σχεδίου Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας Λεκανών Απορροής ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής (ΕΛ06) και της αντίστοιχης Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.
 13. Την ΥΑ 903/2017 (ΦΕΚ4672/Β') «Έγκριση της 1ης Αναθεώρησης του Σχεδίου Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής και της αντίστοιχης Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.»
 14. Το Ν.4258/14 (ΦΕΚ94/Α/14-4-2014) «Διαδικασία Οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα – ρυθμίσεις Πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις»
 15. Το νόμο 4277/2014 (ΦΕΚ 156/Α/1-8-2014) Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες διατάξεις
 16. Το Ν4495/2017, (ΦΕΚ 167/Α/3.11.2017) Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις.
 17. Το Ν4519/2018, (ΦΕΚ 25/Α/20.2.2018) Φορείς Διαχείρισης Προστατευόμενων Περιοχών και άλλες διατάξεις.
 18. Την ΥΑ οικ. 1915/2018 Τροποποίηση των υπ' αριθμ. 48963/2012 (Β' 2703) κοινής υπουργικής απόφασης, υπ' αριθμ. 167563/2013 (Β' 964) κοινής υπουργικής απόφασης και υπ' αριθμ. 170225/2014 (Β' 135) υπουργικής απόφασης, που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν. 4014/2011 (Α' 209), σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2014/52/ΕΕ «για την τροποποίηση της οδηγίας 2011/92/ΕΕ σχετικά με την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον» του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Απριλίου 2014
 19. Την ΚΥΑ67659/9-12-2013 (ΦΕΚ3155/Β'/12-12-2013) «Έγκριση τροποποίησης Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού»
 20. Το Π.Δ. υπ'αριθμ 59/2018 (ΦΕΚ114/Α'/29-6-2018) “Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης”
 21. Ν. 4685/2020 (ΦΕΚ Α 92 - 07.05.2020) Εκσυγχρονισμός περιβαλλοντικής νομοθεσίας, ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2018/844 και 2019/692 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και λοιπές διατάξεις.
 22. Το με ΑΠ:462961/08-06-21 διαβιβαστικό του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής μετά συνημμένου του με ΑΠ:ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/52530/3508/31-05-2021 ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/Τμήματος Γ' εγγράφου, μετά της ΣΜΠΕ σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή
 23. Την Αρχαιολογική και Ιστορική Τεκμηρίωση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης

- (Master Plan) της ΟΛΠ ΑΕ της Ι.Β. ΒΑΣΙΣ ΙΚΕ Σύμβουλοι Αρχαιολογικών Θεμάτων (Παράρτημα Ι) συνημμένη στο (22) σχετικό
24. Τον Πίνακα με υφιστάμενους και προτεινόμενους συντελεστές κάλυψης και δόμησης καθώς και πίνακας περιοχών μελλοντικής δόμησης (Παράρτημα ΙΙ) συνημμένο στο (22) σχετικό
25. Την Υποστηρικτική Μελέτη Τεκμηρίωσης – Χωροταξικά – Πολεοδομικά Θέματα (Παράρτημα ΙΙΙ) υπό της ENVIPLAN Γεώργιος Τσεκούρας, Χριστίνα Τσούτσου, 11/02/2020, συνημμένη στο (22) σχετικό
26. Την Εκτίμηση και Αξιολόγηση της ατμοσφαιρικής Ρύπανσης με χρήση Μαθηματικών Προσομοιώσεων στην περιοχή του Λιμένα Πειραιώς (ΕΜΠ-Σχολή Χημικών Μηχανικών/2019) (Παράρτημα ΙV) συνημμένη στο (22) σχετικό
27. Τη Μελέτη Τεκμηρίωσης της Πρόσθετης Κυκλοφοριακής Φόρτισης – Από τα Νέα Έργα που Προβλέπονται στο MASTERPLAN για τη Χ.Ζ.Λ. του επιβατικού Λιμένα Πειραιά – Στις Κύριες Διαδρομές Άφιξης και Αναχώρησης υπό της ΜΣΜ Consulting Απρίλιος 2019 (Παράρτημα V) συνημμένη στο (22) σχετικό
28. Το συνημμένο Απόσπασμα από τη Σχετική Υποβελημένη «Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Αναπτυξιακού Προγράμματος & Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) ΟΛΠ ΑΕ» 3/2018
29. Το συνημμένο στην (22) σχετική Σχέδιο με θέμα: «Περιοχές Οργανισμού Λιμένος Πειραιά και Χρήσεις Γης» με αριθμ σχεδ. Μ.1, σε κλίμακα: 1:12.500, με ημερομηνία: Φεβρουάριος 2018, υπό ADENS
30. Τη Μελέτη Τεκμηρίωσης της Πρόσθετης Κυκλοφοριακής Φόρτισης στις κύριες διαδρομές άφιξης και αναχώρησης, από τα Έργα Αναβάθμισης της Λειτουργίας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ.) του ΟΛΠ (όπως αυτά προβλέπονται στο MASTERPLAN) υπό της ΜΣΜ Consulting Σεπτέμβριος 2018 συνημμένη στο (22) σχετικό
31. Τη Μελέτη Τεκμηρίωσης της Πρόσθετης Κυκλοφοριακής Φόρτισης – από τη Βελτίωση της Υποδομής της ΝΕΖ, όπως προβλέπεται στο MASTERPLAN – στις κύριες διαδρομές άφιξης και αναχώρησης, υπό της ΜΣΜ Consulting Ιούλιος 2018 συνημμένη στο (22) σχετικό
32. Τη συνημμένη στην (22) σχετική, Έκθεση Εταιρικής Υπευθυνότητας 2019
33. Το συνημμένο στην (22) σχετική Σχέδιο με θέμα: «Περιοχές Οργανισμού Λιμένα Πειραιά Χρήσεις Γης και Όροι και Περιορισμοί Δόμησης» με αριθμ σχεδ. MS01-02-PMT-SUR-PMD-DWG-006-ΠΔ, σε κλίμακα: 1:5.000, με ημερομηνία: 02.2020, υπό DomosFeron
34. Το συνημμένο στην (22) σχετική Σχέδιο με θέμα: «Αρχαιολογικοί Χώροι, Μνημεία και Τοπόσημα» με αριθμ σχεδ. Μ.2, σε κλίμακα: 1:10.000, με ημερομηνία: Μάιος 2020, υπό Adens
35. Το συνημμένο στην (22) σχετική Σχέδιο με θέμα: «Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης και Προστατευόμενες Περιοχές Ευρύτερης Περιοχής» με αριθμ σχεδ. Μ.3, σε κλίμακα: 1:10.000, με ημερομηνία: Μάιος 2020, υπό Adens
36. Τη συνημμένη στην (22) σχετική, Μελέτη Αριέλευσης Πλοίων Ακτοπλοΐας εντός του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά «Δράση POSEIDON MED II» υπό DomosFeron Σεπτέμβριος 2019 και Ρογκάν και Συνεργάτες ΑΕ Αύγουστος 2018
37. Το με ΑΠ:584943/13-7-21 διαβιβαστικού Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής της με αριθμ 108/2021 Απόφαση Δημ Συμβουλίου Σαλαμίνας με ομόφωνη αρνητική γνωμοδότηση για το έργο του θέματος (ΑΔΑ:66ΗΓΩ1Ε-ΚΙΑ)
38. Το με ΑΠ:565863/7-7-21 διαβιβαστικού Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής του αποσπάσματος πρακτικών της 15^{ης} /30-6-21 συνεδρίασης ΔΣ Δήμου Πειραιά μετά της με αριθμ 127 Απόφασης με ομόφωνη αρνητική γνωμοδότηση για το έργο του

ι. Θέτουμε υπόψη του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής, την (22) σχετική «ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ & ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (MASTER PLAN) ΟΛΠ Α.Ε., η οποία διαβιβάστηκε από την Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ) για την έκφραση της γνώμης και τις τυχόν παρατηρήσεις, του Περιφερειακού Συμβουλίου, στο πλαίσιο του προγραμματισμού του έργου και των διαδικασιών διασφάλισης συστηματικής εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και λήψης σχετικών αποφάσεων

ii. Αντικείμενο της ΣΜΠΕ

Όπως αναγράφεται στην (22) σχετική μελέτη, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) ιδρύθηκε με τον νόμο 4748/1930 ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ο οποίος αναμορφώθηκε με τον Α.Ν. 1559/1950 που κυρώθηκε στη συνέχεια με τον Ν.1630/1951. Από το 1996 ξεκίνησε η διαδικασία μετατροπής του σε ανώνυμη εταιρεία. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε στις αρχές του 1999 με τη ψήφιση του Ν.2688/1999. Το 2003, περίπου το 26% των μετοχών της εταιρείας διατέθηκαν προς διαπραγμάτευση στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Το 2016 υπεγράφη Σύμβαση Παραχώρησης του 67% του ΟΛΠ στην εταιρεία Cosco (Hong Kong) Group Limited, Σύμβαση η οποία κυρώθηκε με τον νόμο Ν.4404/2016 (**εφεξής 2016ΣΠ**), έναντι συνολικού τιμήματος €368,5 εκατ. Με βάση τη Σύμβαση η ολοκλήρωση της μεταβίβασης (του υπόλοιπου 16%) θα πραγματοποιηθεί σε πέντε έτη (ήτοι το 2021) μετά την υλοποίηση του συμφωνηθέντος προγράμματος υποχρεωτικών επενδύσεων ύψους €300 εκατ. (**Capital Expenditure Program-CAPEX**).

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 7 της 2016ΣΠ, ο ΟΛΠ έχει αναλάβει το σύνολο των έργων και των επενδύσεων, που απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία του Λιμένα Πειραιά. Για τον σκοπό αυτό, ο ΟΛΠ υποχρεούται να καταρτίσει και να εφαρμόσει 5ετές υποχρεωτικό σχέδιο επενδυτικής περιόδου (το **Σχέδιο της Επενδυτικής Περιόδου**) για κάθε Επενδυτική Περίοδο, παραθέτοντας λεπτομερώς **δεσμευτικές επενδύσεις προτεραιότητας (Υποχρεωτικές Επενδύσεις)**, καθώς και αντίστοιχες εκτιμήσεις επενδυτικών ποσών για την εν λόγω περίοδο. Ο ΟΛΠ θα αναλάβει αυτές τις επενδύσεις στη διάρκεια κάθε 5ετούς περιόδου.

Σημειώνεται ότι ο χρονικός ορίζοντας του συνόλου των Επενδύσεων της ΟΛΠ Α.Ε. (Υποχρεωτικών και Πρόσθετων) υπολογίζεται μέχρι το 2035.

Το υπό μελέτη Αναπτυξιακό Πρόγραμμα πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο το Σχέδιο Καθορισμού Χρήσεων γης όρων και περιορισμών δόμησης της λιμενικής ζώνης καθώς και **Υποχρεωτικές** (της 2016ΣΠ) και **Πρόσθετες** επενδύσεις που αφορούν σε έργα εντός του λιμένα.

Απώτερος στόχος είναι το Λιμάνι του Πειραιά να αποτελέσει κόμβο του παγκοσμίου συστήματος μεταφορών και να σηματοδοτήσει την ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας γενικότερα.

Επισημαίνεται ότι ο καθορισμός των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης πραγματοποιείται με έκδοση προεδρικού διατάγματος βάσει του άρθρου 140 παρ. 1 του ν.4504/2017 βάσει της σύμφωνης γνώμης της Ε.Σ.Α.Λ. των πρακτικών των 80ης/25-09-2019, 81ης/09-10-2019 και 83ης/26-02-2020 συνεδριάσεων της. Ειδικότερα:

1. Σύμφωνα με το άρθρο 44 του Ν.4150/2013, ως ισχύει, οι Φορείς Διοίκησης και

Εκμετάλλευσης λιμένων διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας, υποχρεούνται να προβούν στη σύνταξη, την ολοκλήρωση ή την επικαιροποίηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (MasterPlan ή για συντομία: Αναπτυξιακό Πρόγραμμα) για τους λιμένες ευθύνης τους, που ανήκουν στις δύο προαναφερθείσες κατηγορίες

2. Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 140 του ν. 4504/2017 ο καθορισμός των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης πραγματοποιείται στην περίπτωση λιμένων της χώρας, που έχουν χαρακτηριστεί ως Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Εθνικής Σημασίας και Μείζονος Ενδιαφέροντος, με έκδοση προεδρικού διατάγματος.

Περαιτέρω σύμφωνα με την οδηγία 2001/42/ΕΚ η οποία ενσωματώθηκε στο εσωτερικό δίκαιο με την έκδοση της ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/2006 (ΦΕΚ 1225/Β/15.09.2006) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, για την έγκριση Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου και Χωροταξικού Σχεδιασμού ή Προγράμματος Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.) απαιτείται **Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων καθώς ο όρος "Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο και Χωροταξικός Σχεδιασμός ή Πρόγραμμα Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.)" εμπίπτει στις πρόνοιες των άρθρων 2 και 3 της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ και της Εθνικής Νομοθεσίας. Σε κάθε περίπτωση η έγκριση των έργων του Master Plan αποτελεί σχέδιο το οποίο υπόκειται στην Οδηγία 2001/42/ΕΚ στο βαθμό και κατά το μέρος που καθορίζονται νέοι όροι δόμησης και χρήσης γης και σε κάθε περίπτωση αδιάρρηκτα με την έκδοση ΠΔ, όπως ο νόμος επιτάσσει.**

Επιπλέον, σύμφωνα με την από 30-04-2013, με α.π.8210/15/13, απόφαση Γ.Γ. Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής: «Αναπτυξιακά Προγράμματα και Μελέτες Διαχείρισης Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος και Λιμένων Εθνικής Σημασίας», που αφορά στις Προδιαγραφές Εκπόνησης Μελετών Προγραμματικών Σχεδίων, η ΣΜΠΕ. αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας εκπόνησης του Master plan λιμένων διεθνούς σημασίας και υπάρχει σαφής, καθορισμένη αλληλουχία μεταξύ των δύο μελετών. Σε κάθε περίπτωση επισημαίνεται ότι σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη παράγραφο 6.2.γ της Σύμβασης Παραχώρησης (ν.4404/2016) μεταξύ ΟΛΠ ΑΕ και Ελληνικού Δημοσίου:

6.2 (γ) Τα Μέρη αναγνωρίζουν και επισημαίνουν ότι ο ΟΛΠ δεν διαθέτει Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης, που πληροί τις απαιτήσεις της ανωτέρω παραγράφου (β) κατά την ημερομηνία της παρούσας Σύμβασης αλλά, αντ' αυτού, έχει λάβει μόνο τις ακόλουθες εγκρίσεις:

(i) τις αποφάσεις της ΕΣΑΛ υπ' αριθ. 01/15-07-2002 (2η Συνεδρίαση), 04/18-03-2003 (5η Συνεδρίαση), 05/18-03-2003 (5η Συνεδρίαση), 02/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 03/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 08/16-06-2006 (26η Συνεδρίαση), 01/24-11-2006 (30η Συνεδρίαση), 13/19-02- 2009 (39η Συνεδρίαση), 03/10-09-2009 (45η Συνεδρίαση), που έχουν επικυρωθεί από τον Νόμο 4081/2012 που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 184/27-09-2012 (Τεύχος Α) και την απόφαση της ΕΣΑΛ υπ' αριθ. 17/11-12-2012 (55η Συνεδρίαση) που έχει δημοσιευθεί στο ΦΕΚ 68/08-03-2013 (Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων) · και

(ii) τις περιβαλλοντικές εγκρίσεις, όπως παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (γ)»

Επιπλέον σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 6.5 της προαναφερθείσας Σύμβασης Παραχώρησης:

«6.5 Προς αποφυγή αμφιβολίας, συμφωνείται ότι:

(α) η κατάρτιση, υποβολή και έγκριση του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης ή/και του Αρχικού ΣΑΛ δεν θα αποτελεί προϋπόθεση για τον σχεδιασμό, την **κατασκευή**, τη συντήρηση ή την υλοποίηση οποιωνδήποτε

έργων, είτε αυτά υφίστανται τώρα είτε όχι και είτε αναλαμβάνονται από τον ΟΛΠ είτε όχι, με σκοπό τη συμμόρφωσή του ΟΛΠ με τις υποχρεώσεις του βάσει του Αρθρου 7 ή/και 8 ή άλλως (σε κάθε περίπτωση, συνολικά αποκαλούνται τα Αρχικά Έργα), αλλά μόνο στο βαθμό που τα εν λόγω Αρχικά Έργα:

(i) συνάδουν και μπορούν να εναρμονιστούν με τις υφιστάμενες ΕΣΑΛ και τις περιβαλλοντικές εγκρίσεις που απαριθμούνται στο Άρθρο 6.2 (γ) (οι Υφιστάμενες Εγκρίσεις)·

(ii) δεν κατασκευάζονται σε συνθήκες που θα αναιρούσαν τις απαγορεύσεις που παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (β)·

(iii) στον βαθμό που συνιστούν Υποχρεωτικές Επενδύσεις, έχουν συμμορφωθεί με τις διαδικασίες που παρατίθενται στο Άρθρο 7· και

(iv) έχουν λάβει, κατά τα άλλα, όλες τις άδειες και εγκρίσεις που απαιτούν οι ισχύοντες νόμοι·»

Οι ΥΕ της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου προϋπολογίζονται σε 293.783.800€, με τις ΠΕ να ανέχονται σε 307.000.000€.

Το κόστος για την υλοποίηση των Υποχρεωτικών και Πρόσθετων Επενδύσεων θα καλυφθεί σύμφωνα με την 2016ΣΠ από την ΟΛΠ, η οποία θα εξασφαλίσει την απαραίτητη δανειοδότηση από κινεζικές τράπεζες (π.χ. CDB) ή/και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Σύμφωνα με τον οικονομικό προγραμματισμό του ΟΛΠ, η δανειοδότηση θα ανέρχεται σε 75% του κόστους κατασκευής κάθε έργου και το υπόλοιπο 25% θα καλυφθεί από ίδιους πόρους του ΟΛΠ. Για το έργο «Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη Φάση Α)», σύμφωνα με τη 2016ΣΠ, έχει εξασφαλιστεί μερική επιδότηση ύψους 130.832.448€ από Ευρωπαϊκά κονδύλια και το υπόλοιπο ποσό θα καλυφθεί από ίδιους πόρους του ΟΛΠ.

Αντικείμενο της μελέτης αποτελεί το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης της 1ης Επενδυτικής Περιόδου (Master Plan) και κυρίως το Σχέδιο Καθορισμού χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δομήσεως.

Η μελέτη συνοδεύεται από ανάλυση της χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσης εντός και εκτός ζώνης λιμένα και αξιολόγηση και τεκμηρίωση υφιστάμενης χωρικής οργάνωσης και χωρικής ανάπτυξης του λιμένα.

iii. Σύντομη Περιγραφή του Αναπτυξιακού Προγράμματος

Το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα (Master Plan) Λιμένος Πειραιώς εκπονήθηκε από την **DomosFeron Consulting Engineers** (Project Manager and Designer) σε εκτέλεση όσων ορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης του 2016, που κυρώθηκε με τον νόμο Ν.4404/2016.

Ο σχεδιασμός των λιμενικών υποδομών στο Master Plan γίνεται σε προκαταρκτικό επίπεδο και οριστικοποιείται με τον τελικό σχεδιασμό των λιμενικών έργων σε μεταγενέστερο χρόνο.

Σύμφωνα με το Προγραμματικό Σχέδιο του ΟΛΠ, η χωροταξική κατανομή των λιμενικών δραστηριοτήτων εκτείνεται σε τέσσερις (4) λιμενικές περιοχές, ως εξής:

A. Ζώνη Επιβατικού Λιμένα (περιοχή κεντρικού λιμένα) που περιλαμβάνει και τα έργα αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

B. Ζώνη Εμπορικού Λιμένα (λιμενικές περιοχές Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Ν. Ικονίου).

Γ. Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη (λιμενική περιοχή Περάματος)

Δ. Περιοχή Σαλαμίνας – Αρχαιολογικός Χώρος

Για τις τέσσερις αυτές λιμενικές περιοχές στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα λιμένα

γίνεται πρόταση καθορισμού Χρήσεων γης όρων και περιορισμών δόμησης. Επισημαίνεται ότι ο καθορισμός των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης πραγματοποιείται με έκδοση προεδρικού διατάγματος βάσει του άρθρου 140 παρ. 1 του ν.4504/2017 μετά από τη σύμφωνη γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ. των πρακτικών των 80ης/25-09-2019, 81ης/09-10-2019 και 83ης/26-02-2020 συνεδριάσεων της.

Το σχέδιο των χρήσεων γης και όρων δόμησης αποτυπώνει τις προτάσεις της διοίκησης της ΟΛΠ Α.Ε. Το σχέδιο αυτό, χρησιμοποιεί το χαρτογραφικό υπόβαθρο του συνημμένου MASTER PLAN στον Ν.4404 (ΦΕΚ. Α126/08-07-2016). Στο Παράρτημα ΙΙ, επισυνάπτεται Πίνακας με τους Υφιστάμενους Όρους Δόμησης και Χρήσεων Γης (ΦΕΚ 184Α/27-09-2012), όπως εγκρίθηκαν από την ΕΣΑΛ, και τους Προτεινόμενους Όρους Δόμησης, όπως προτείνονται από την ΟΛΠ ΑΕ, καθώς και Πίνακας Περιοχών Μελλοντικής Δόμησης.

Στη νέα πρόταση του ΟΛΠ ΑΕ, οι βασικές διακριτές Ζώνες, ήτοι, **Επιβατικός Λιμένας, Εμπορικός Λιμένας, Ναυπηγοεπισκευή και Σαλαμίνα (αρχαιολογικός χώρος)** υποδιαιρούνται σε Υποζώνες, προκειμένου να αποδοθούν συγκεκριμένες χρήσεις γης ανά περιοχή.

I. ΖΩΝΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Στην Ζώνη Επιβατικού Λιμένα περιλαμβάνονται οι ακόλουθες υποζώνες:

ΥΠΟΖΩΝΗ Α ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

ΥΠΟΖΩΝΗ Β

ΠΕΡΙΟΧΗ Β1. ΥΠΟΖΩΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΡΙΟΧΗ Β2. ΥΠΟΖΩΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

ΥΠΟΖΩΝΗ Γ ΥΠΟΖΩΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΗΕΤΙΩΝΙΑΣ ΑΚΤΗΣ

II. ΖΩΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Στην Ζώνη Εμπορικού Λιμένα περιλαμβάνονται οι ακόλουθες υποζώνες:

ΥΠΟΖΩΝΗ Δ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΟΡΜΩΝ ΣΦΑΓΕΙΩΝ & ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΗ "ΕΥΔΑΠ" ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ- ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

ΥΠΟΖΩΝΗ Ε ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΡΘΕΜΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΤΑ "Ε" ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

ΥΠΟΖΩΝΗ ΣΤ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΩΛΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ, ΠΡΟΒΛΗΤΑ Ι ΗΡΑΚΛΕΟΥΣ, ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ, ΛΙΜΕΝΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (CAR TERMINAL)

ΥΠΟΖΩΝΗ Ζ ΠΕΡΙΟΧΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

ΥΠΟΖΩΝΗ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΡΩΗΝ ΟΔΟΥ

ΥΠΟΖΩΝΗ Θ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ Ι, ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΙΙ & ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΙΙΙ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ, ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΥΠΟΖΩΝΗ ΙΑ

ΙΑ1'. ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ-ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΜΕΤΑΞΥ ΑΙΓΙΑΛΟΥ & Χ.Λ.Ζ.)

ΙΑ2'. ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ-ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΜΕΤΑΞΥ ΑΙΓΙΑΛΟΥ & Χ.Λ.Ζ.)

III. ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ

Στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη περιλαμβάνονται οι ακόλουθες υποζώνες:

ΥΠΟΖΩΝΗ Ι1 ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΛΠ

ΥΠΟΖΩΝΗ ΙΓ ΠΕΡΙΟΧΗ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΨΥΤΤΑΛΕΙΑΣ

IV. ΖΩΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ – ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

Στην Ζώνη Σαλαμίνας – Αρχαιολογικός Χώρος περιλαμβάνονται οι ακόλουθες υποζώνες:

ΥΠΟΖΩΝΗ 12. ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ "ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ", "ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ", "ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΥ"

ΥΠΟΖΩΝΗ 13. ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ "ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΜΠΕΚΡΗ & ΕΤΜΛΕ"

ΥΠΟΖΩΝΗ 14. ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ "ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ ΑΕ"

ΥΠΟΖΩΝΗ 15. ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ "ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ ΑΕ"1

ΥΠΟΖΩΝΗ 16. ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ "ΕΥΡΩΔΟΜΙΚΗ ΑΕ" (ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΜΑΥΡΟΜΑΤΗ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ)

ΥΠΟΖΩΝΗ 17. ΠΕΡΙΟΧΗ "ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ"

iv. Η (22) σχετική μελέτη 801 σελ μετά συνοδευτικών παραστατικών και διαγραμμάτων περιλαμβάνει:

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ	1-1
2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	2-1
3. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ – ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΛΛΑ ΣΧΕΔΙΑ / ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ	3-1
4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	4-1
5. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ	5-1
6. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	6-1
7. ΕΚΤΙΜΗΣΗ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ	7-1
8. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ (ΠΠΠ)	8-1
9. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ	9-1
10. ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ ΣΜΠΕ	10-1
11. ΒΑΣΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ	11-1
12. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ	12-1

v. ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης συγκροτήθηκε μια διεπιστημονική ομάδα η οποία απαρτίζεται από τους κάτωθι επιστήμονες:

- Καϊμάκη Στέλλα Πολ. Μηχανικός ΕΜΠ, Μηχανικός Περιβάλλοντος, PhD

Γενικός Συντονιστής της Ομάδας Μελέτης

- Γκουβάτσου Ελένη Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc
- Περδίου Αγγελική Μεταλλειολόγος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc
- Μουλατσιώτης Γιάννης Γεωλόγος, Περιβαλλοντολόγος, MSc
- Αθανασάκης Μανώλης Μηχανικός Περιβάλλοντος, MSc
- Τσαγκαράκης Γιώργος Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc
- Πέππα Ελένη Βιολόγος

Την ομάδα συνέδραμαν από πλευράς ΟΛΠ οι κάτωθι ειδικοί επιστήμονες:

Χ. Γερακαράκης Προϊστάμενος Τμήματος Έργων ΟΛΠ Α.Ε

Χρ. Κοντογιώργη Χημικός Μηχανικός, Υπεύθυνη Τομέα Περιβάλλοντος, Τμήμα Ασφάλειας Λιμένα και Προστασίας Περιβάλλοντος ΟΛΠ Α.Ε

Οι ομάδες μελέτης των εξειδικευμένων μελετών (χωροταξική, αρχαιολογική τεκμηρίωση κ.λπ.) παρατίθενται εντός των τευχών των σχετικών μελετών.

vi. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΈΡΓΟΥ

Στόχος του Σχεδίου είναι ο σωστός προγραμματισμός της μελλοντικής εξέλιξης και ανάπτυξης του λιμένα με γνώμονα τα τεchnοοικονομικά στοιχεία που αφορούν κατά κύριο λόγο στις επενδύσεις που περιλαμβάνονται στο CAPEX. Ο χρονικός ορίζοντας αναφοράς καλύπτει την πρώτη επενδυτική περίοδο 2016-2021, καθώς και επεκτείνεται μέχρι το 2035, περιλαμβάνοντας το σύνολο των Υποχρεωτικών και Πρόσθετων Επενδύσεων της ΟΛΠ Α.Ε. και αποσκοπεί στον σωστό σχεδιασμό των εγκαταστάσεων, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθεί η δυναμικότητα εξυπηρέτησης και να ελαχιστοποιηθεί η απώλεια χώρου και χρησιμότητας.

Το υπό μελέτη Σχέδιο, έχει ως στόχο ακόμη την ικανοποίηση των ακόλουθων παραμέτρων :

- Βιώσιμη ανάπτυξη
- ένταξη του λιμένα στο τοπικό περιβάλλον και λειτουργική σύνδεση αυτού με τον αστικό ιστό (π.χ. κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, κατανομή χρήσεων και δόμησης, πρόσβαση κοινού, αναβάθμιση υφιστάμενης αισθητικής ΧΛΖ κλπ.)
- ενίσχυση του ρόλου του Πειραιά ως διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου
- ανάδειξη του Πειραιά σε κόμβο του παγκόσμιου συστήματος μεταφορών
- εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη του λιμένα σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα
- συνδρομή στην τοπική και την Ελληνική Οικονομία
- πλήρωση των στόχων του υπερκείμενου χωροταξικού σχεδιασμού (ως προς τον ρόλο του λιμένα Πειραιά, την κρουαζιέρα κλπ.)

Μέσω του Σχεδίου καθορίζονται οι χρήσεις γης στους επιμέρους τομείς και υποζώνες του λιμένα, οι όροι και περιορισμοί δόμησης (συντελεστής κάλυψης, συντελεστής δόμησης, μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων, αριθμός ορόφων), κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε άλλο αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του Λιμένα.

Απώτερος στόχος είναι το Λιμάνι του Πειραιά να αποτελέσει κόμβο του παγκοσμίου συστήματος μεταφορών και να σηματοδοτήσει την ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας γενικότερα.

Μελλοντική Προοπτική του Λιμένα Πειραιώς σύμφωνα με τη 2016ΣΠ:

Ο Λιμένας Πειραιώς σκοπείται να εξελιχθεί σε υπόδειγμα ολοκληρωμένου λιμένα, που θα προσφέρει μία πλήρη σειρά υπηρεσιών παγκοσμίου επιπέδου σε επιβάτες, φορτία και πλοία, καθώς και σε κορυφαίο διηπειρωτικό κόμβο, που θα προσελκύει και θα διευκολύνει την ομαλή δρομολόγηση εμπορικών ροών προς, από και εντός της Ευρώπης.

Σύμφωνα με τα καταγεγραμμένα στοιχεία της EUROSTAT, ο Πειραιάς παραμένει διαχρονικά στα 20 κορυφαία λιμάνια με τις περισσότερες μετακινήσεις επιβατών και στα 20 κορυφαία λιμάνια και όσον αφορά τον εμπορικό λιμένα. Στο διάγραμμα 3-1 φαίνονται στοιχεία για το 2018.

vii. Υφιστάμενη Κατάσταση Περιβάλλοντος

Κλίμα

Με βάση τα αποτελέσματα των προβλέψεων των κλιματικών μοντέλων που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο του πρόσφατα ολοκληρωθέντος Περιφερειακού Σχεδίου Προσαρμογής στην κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ Αττικής), αναμένεται κατά τον 21ο αιώνα, διαρκής άνοδος της στάθμης της θάλασσας για τις ακτογραμμές της Αττικής που θα αγγίξει στο τέλος το αιώνα τα 30 cm για το σενάριο RCP4.5 και τα 40 cm για το σενάριο RCP8.5.

Θαλάσσιο περιβάλλον

Σύμφωνα με μετρήσεις συγκεντρώσεων βαρέων μετάλλων, πετρελαιοειδών και άλλων ουσιών στα ιζήματα του Κεντρικού Λιμένα προκύπτει ότι αυτά είναι σε μικρό βαθμό επιβαρυμένα με βαρέα μέταλλα και οι συγκεντρώσεις αυτές είναι σε παρόμοια επίπεδα με άλλα μεγάλα λιμάνια εκτός Ελλάδος.

Προστατευόμενες και φυσικές – οικολογικά ευαίσθητες περιοχές

Στη Σαλαμίνα, στην παράκτια ζώνη δυτικά του οικισμού Αμπελάκια, στα δυτικά και σε ελάχιστη απόσταση περί τα 350m, από το όριο της χερσαίας λιμενικής ζώνης του ΟΛΠ, βρίσκεται η περιοχή που περιλαμβάνεται στον Κατάλογο των Μικρών Νησιωτικών Υγροτόπων (ΦΕΚ 229/ΑΑΠ/2012), με ονομασία «Έλος αρχαίου Λιμένα» (κωδ.: Υ300SAL001).

Η περιοχή, βρίσκεται εκτός των παραλιακών ζωνών προστασίας και περιορισμών δόμησης της Αττικής (ΦΕΚ 254/Δ/05.03.2004), οι οποίες αναπτύσσονται στα ανατολικά της περιοχής μελέτης. Η ελάχιστη απόσταση του ορίου της χερσαίας λιμενικής ζώνης του ΟΛΠ, από τις εν λόγω ζώνες, ανέρχεται περί τα 1.600m.

Τα παράκτια ΥΣ ΕΛ0626C0008Η «Ακτές Περάματος – Πειραιϊκή» και ΕΛ0626C0011Ν «Έσω Κεντρικός Σαρωνικός-Ψυτάλεια» περιλαμβάνονται στο Μητρώο Προστατευόμενων περιοχών του ΣΔΛΑΠ ΥΔ Αττικής δυνάμει της ΥΑ 19661/1982/1999 ως ευαίσθητες περιοχές

Διοικητική υπαγωγή – Δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία

Η περιοχή μελέτης υπάγεται διοικητικά στις Περιφερειακές Ενότητες (ΠΕ) Πειραιώς και Νήσων, της Περιφέρειας Αττικής. Ειδικότερα, αναπτύσσεται εντός των ορίων των Δήμων Πειραιώς, Κερατσινίου-Δραπετσώνας και Περάματος (ΠΕ Πειραιώς) και του Δήμου Σαλαμίνας (ΠΕ Νήσων).

Χωροταξικός-Πολοδομικός Σχεδιασμός-Χρήσεις γης

Όσον αφορά την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής του ΟΛΠ, το ισχύον νομικό πλαίσιο για την ανέγερση κτιριακών εγκαταστάσεων εντός της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης (Χ.Λ.Ζ.) της ΟΛΠ ΑΕ, οι σχετικές αποφάσεις και Νόμοι που διέπουν την έκδοση οικοδομικών αδειών στη Χ.Λ.Ζ. έχουν ως εξής

- Ν. 2987/2002 "Τροποποίηση των διατάξεων του Ν.959/1979 «Περί ναυτικής Εταιρείας» (ΦΕΚ 192 Α) και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας" (ΦΕΚ 27Α/21.02.2002).
- Ν. 4150/2013 "Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 102Α/29.04.2013).

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης που καταγράφονται στον ευρύτερο χώρο μελέτης είναι : α) περιοχές κατοικίας, β) η λιμενοβιομηχανική ζώνη και γ) δημόσιες-δημοτικές εκτάσεις.

Υποδομές

Ως προς το οδικό δίκτυο, περιμετρικά των εγκαταστάσεων του επιβατικού λιμένα, εξυπηρετώντας την άμεση πρόσβαση στις Πύλες αυτού, διέρχονται οι οδικοί άξονες: Ακτή Ξαβερίου - Ακτή Μιαούλη – Ακτή Ποσειδώνος – Ακτή Καλλιμασιώτη – Ακτή Κονδύλη – Ακτή Ηετιώνεια. Οι κεντρικές αρτηρίες του οδικού δικτύου που εξυπηρετεί την πρόσβαση στο εμπορικό λιμάνι είναι οι ακόλουθες: Περιφερειακή Δραπετσώνας (Περιφερειακή ΟΛΠ), Λεωφ. Δημοκρατίας, Λεωφ. Σχιστού-Σκαρामαγκά, Γρ. Λαμπράκη, Π. Ράλλη-Λ. Σαλαμίνος. Η κεντρική αρτηρία που εξυπηρετεί την

πρόσβαση στο ναυπηγοεπισκευαστικό λιμάνι είναι η Λεωφ. Δημοκρατίας – Λ. Ειρήνης.

Σχετικά με τις χερσαίες οδικές μεταφορές, η περιοχή μελέτης εξυπηρετείται από λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, των Δημοτικών αστικών συγκοινωνιών, τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο του ΗΣΑΠ (Γραμμή 1 ΜΕΤΡΟ), τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και το TRAM. Εντός του λιμανιού του Πειραιά, οι ταξιδιώτες μπορούν να μετακινούνται δωρεάν με τα λεωφορεία του ΟΛΠ. Επίσης, υπάρχει σύνδεση του Πειραιά με Πελοπόννησο και Θεσσαλονίκη, μέσω δυο επιβατικών σιδηροδρομικών γραμμών, ενώ υπάρχει και η εμπορική σιδηροδρομική γραμμή Θριάσιο – Ικόνιο.

Υδατικοί πόροι

Η περιοχή ανήκει υδρολογικά στο Υδατικό Διαμέρισμα Αττικής (ΥΔ EL06), που αποτελείται από τη Λεκάνη Απορροής του Λεκανοπεδίου Αττικής (ΛΑΠ EL0626), η οποία συμπεριλαμβάνει τα νησιά Σαλαμίνα, Αίγινα, Αγκίστρι και Μακρόνησο.

Με την περιοχή, σχετίζονται άμεσα δύο παράκτια υδατικά συστήματα (ΥΣ) και τρία υπόγεια. Το πρώτο παράκτιο ΥΣ είναι το EL0626C0008H (Ακτές Περάματος – Πειραιϊκή) το οποίο είναι ένα ιδιαιτέρως τροποποιημένο Υδατικό Σύστημα (ITYΣ), καθώς περιλαμβάνει το λιμάνι του Πειραιά με την εκτεταμένη λιμενική του ζώνη, που περιλαμβάνει το κύριο επιβατικό λιμάνι, το εμπορευματικό λιμάνι του Κερατσινίου – Ικονίου και την επισκευαστική ζώνη στο Πέραμα. Με βάση την 1η Αναθεώρηση του Σχεδίου Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών (ΣΔΛΑΠ) του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής, το οικολογικό δυναμικό του ΥΣ είναι μέτριο, ενώ η χημική του κατάσταση είναι καλή. Το δεύτερο παράκτιο στο οποίο βρίσκεται τμήμα του έργου που βρίσκεται στην απέναντι ακτή της Σαλαμίνας είναι το EL0626C0011N (Έσω Κεντρικός Σαρωνικός-Ψυτάλεια), του οποίου η οικολογική κατάσταση είναι μέτρια και η χημική καλή.

Όσον αφορά στα υπόγεια Υδατικά Συστήματα, από την θέση του Προβλήτα II και δυτικά ως την περιοχή του Περάματος η ΧΖΛ χωροθετείται επί του υπόγειου ΥΣ EL0600082 (Βόρειο-ανατολικής Πάρνηθας (β – Αιγάλεω), ενώ το υπόλοιπο τμήμα προς τα ανατολικά επί του EL0600110 (Λεκάνης Κηφισού -(Λεκανοπεδίου Αθήνας).

Το σύνολο της περιοχής μελέτης, βρίσκεται εντός της Ζώνης Δυνητικά Υψηλού Κινδύνου Πλημμύρας (ΖΔΥΚΠ) με ονομασία «Λεκάνη π. Κηφισού» (κωδ.: GR06RAK0011). Σύμφωνα με τους Χάρτες Επικινδυνότητας Πλημμύρας που καταρτίστηκαν στο 1ο Σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας (ΣΔΚΠ) του ΥΔ Αττικής προκύπτει ότι η περιοχή που μπορεί να βρεθεί οριακά εντός της πλημμυρικής ζώνης, είναι αυτή που βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα του λιμένα Πειραιά και μάλιστα μόνο για την περίοδο $T=1000$.

Ιστορικά – πολιτιστικά στοιχεία

Εντός της Χερσαίας και της Θαλάσσιας Λιμενικής Ζώνης της Ο.Λ.Π. Α.Ε. υπάρχουν αρχαιολογικοί χώροι και κηρυγμένα από το ΥΠ.ΠΟ.Α και το Υ.Π.Ε.Κ.Α μνημεία, καθώς και κτήρια και δημόσιοι χώροι με αρχιτεκτονικό και κοινωνικό ενδιαφέρον, που δεν έχουν κηρυχθεί ως μνημεία, αλλά αποτελούν τοπίο της περιοχής. Ενδεικτικά:

- Το τμήμα του οριοθετημένου αρχαιολογικού χώρου, που περιλαμβάνει περιοχή του Δήμου Πειραιά και την περιοχή "Καστράκι" του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας (ΦΕΚ 217/Δ/10.05.2019). Εντός του οριοθετημένου αρχαιολογικού χώρου βρίσκονται:

- α) Το Ταφικό Μνημείο του Θεμιστοκλή

- β) Το αρχαίο τείχος του Πειραιά (ΦΕΚ 414/Β/24.06.1982)

- γ) Η αρχαία Ηετιώνεια πύλη και τα τείχη στη θέση " Καστράκι" (ΦΕΚ 527/Β/24.08.1967 και 217/Δ/10.05.2019).
 - δ) Το κυνηγετικό περίπτερο, γνωστό ως "Παλατάκι" ή "Βασιλικό Περίπτερο" (ΦΕΚ 350/ΑΑΠ/04.10.2013).
 - ε) Ο Σταθμός Επιβατών / Εκθεσιακό Κέντρο του ΟΛΠ, γνωστό ως "Παγόδα" (ΦΕΚ 350/ΑΑΠ/04.10.2013).
 - στ) Τα κελύφη κτηρίων του Λιμεναρχείου Πειραιά και του Τελωνείου (ΦΕΚ 350/ΑΑΠ/ 04.10.2013).
 - ζ) Τα κατάλοιπα της Μακράς Στοάς που ανασκάφηκαν σε οικόπεδο στη συμβολή των οδών Ποσειδώνος και Γούναρη.
 - η) Τα κτήρια του συγκροτήματος της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων
 - θ) Η Πλατεία Καραϊσκάκη
 - ι) Η σημερινή Πλατεία Θεμιστοκλέους, γνωστή ως "Τινάνειος κήπος".
 - ια) Ο Παλαιός Σιδηροδρομικός Σταθμός στον Άγιο Διονύσιο (ΦΕΚ 275/ ΑΑΠ/ 26.08.2014).
 - ιβ) Η Αποθήκη Σιτηρών (SILO), που κατασκευάστηκε την περίοδο 1934 -1936
 - ιγ) Τα κτήρια της Μεγάλης Αποθήκης
 - ιδ) Οι δύο λιθόκτιστες μόνιμες παλαιές ναυπηγικές δεξαμενές Βασιλειάδη
- Το κτήριο της Πέτρινης Αποθήκης
 - Ο λιμενοβραχίονας "Μώλος Κράκαρη" (1907) με τον ταινιόδρομο του εργοστασίου "Λιπάσματα Δραπετσώνας" (ΦΕΚ 284/ΑΑΠ/11.12.2017)
 - Ο σύγχρονος μεγάλος Ι.Ν. Αγίου Διονυσίου, στη θέση "Βούρλα" ή "Λίμνη"
 - Ο οριοθετημένος αρχαιολογικός χώρος της Κυνόσουρας Σαλαμίνας. (ΦΕΚ 37/Β/19.01.1965, 305/Β/26.05.1982, 1459/Β/26.10.2001 με θεσμοθέτηση Ζωνών Α και Β)
 - Η αρχαία (κλασική και ελληνιστική) πόλη της Σαλαμίνας, με οριοθέτηση ζωνών Α και Β (ΦΕΚ 84/Β/05.02.1969, 305/Β/26.05.1982, 104/Β/17.02.1992, 456/Β/24.05.1995, 613/Β/12.07.1995, 889/Β/12.07.2006)
 - Ο οριοθετημένος αρχαιολογικός χώρος της θαλάσσιας περιοχής των όρμων Αμπελακίων και Σεληνίων Σαλαμίνας και των νήσων Αγίου Γεωργίου, Ψυττάλειας και Ταλάντης (ΦΕΚ 1324/Β/11.10.2001)
 - Ο οριοθετημένος αρχαιολογικός χώρος και ιστορικός τόπος του χώρου της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας (ΦΕΚ 305/Β/26.05.1982)
 - Η νήσος Ψυττάλεια (ΦΕΚ 305/Β/26.05.1982 και 1324/Β/01.10.2001).

Ακουστικό περιβάλλον

Οι κυριότερες πηγές θορύβου στην ευρύτερη περιοχή μελέτης είναι η οδική κυκλοφορία, η λειτουργία των μέσων σταθερής τροχιάς, η βιομηχανία και οι δραστηριότητες του λιμένα (επιβατικού, εμπορικού). Το επιβατικό λιμάνι συνδυάζει δύο κυρίαρχες πηγές θορύβου, το θόρυβο από τα πλοία και το θόρυβο από τα οχήματα που διέρχονται εντός του χώρου του λιμανιού λόγω επιβίβασης και αποβίβασης στα/από τα πλοία. Λόγω της υπερτοπικής του σημασίας, επηρεάζει τον κυκλοφοριακό φόρτο στην ευρύτερη περιοχή. Επίσης, ο κυκλοφοριακός θόρυβος από τις οδούς γύρω από το λιμάνι, στις περισσότερες περιπτώσεις με εξαίρεση την περιοχή της κρουαζιέρας, είναι μεγαλύτερης στάθμης από ότι ο θόρυβος που επικρατεί εντός του λιμανιού. Με την κίνηση των πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά είναι άμεσα συνδεδεμένη η κίνηση των οχημάτων εντός του λιμανιού, ειδικά κατά τις ώρες πρόσδεσης και αναχώρησης των πλοίων.

Σύμφωνα με τους Στρατηγικούς Χάρτες Θορύβου (ΣΧΘ) που συντάχθηκαν στα

πλαίσια της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ, για το Δήμο Πειραιά, το επιβατικό λιμάνι του Πειραιά και το σύνολο της περιοχής μελέτης, προκύπτει ότι η λειτουργία του επιβατικού λιμένα δεν επηρεάζει σημαντικά την κατάσταση του ακουστικού περιβάλλοντος της περιοχής σε επίπεδο εκτιθέμενου πληθυσμού. Ο κυκλοφοριακός θόρυβος είναι η σημαντικότερη πηγή επιβάρυνσης του ακουστικού περιβάλλοντος της περιοχής.

Στο Δήμο Πειραιά ποσοστό 22,32% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου εκτίθεται σε θόρυβο κατά τη διάρκεια της ημέρας σε μέση στάθμη θορύβου 60-65dB, ενώ το 11% του πληθυσμού κατά τη διάρκεια της νύχτας εκτίθεται σε στάθμες θορύβου 55-60dB

Ατμοσφαιρικό περιβάλλον

Σύμφωνα με στοιχεία από την «Ετήσια Έκθεση Ποιότητας της Ατμόσφαιρας 2016» (ΥΠΕΝ, Ιούνιος 2017), για την ποιότητα της ατμόσφαιρας στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, όσον αφορά στις χρονικές διακυμάνσεις των τιμών των συγκεντρώσεων των μετρούμενων ατμοσφαιρικών ρύπων, σημειώνεται ότι η διαχρονική εξέλιξη των τιμών των ατμοσφαιρικών ρύπων δείχνει ότι, παρόλο που υπάρχουν στις διάφορες θέσεις παρακολούθησης, αυξομειώσεις των μέσων ετήσιων τιμών ρύπανσης από χρόνο σε χρόνο, υπάρχει τάση πτωτική ή τάση σταθεροποίησης, ανάλογα με το ρύπο.

vii. Μέτρα πρόληψης, περιορισμού και αντιμετώπισης των επιπτώσεων του Σχεδίου στο περιβάλλον

Το σύνολο των αρνητικών επιπτώσεων του Προγράμματος είναι μη στρατηγικού χαρακτήρα και μπορούν να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο των ΕΠΟ των επιμέρους έργων.

Ιδιαίτερως έχουν εφαρμογή οι όροι της πρόσφατα εκδοθείσας απόφασης «Ανανέωση – τροποποίηση της υπ' αρ. 104050/17.5.2006 απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για το συνολικό έργο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε. (λειτουργία λιμένα Πειραιά και κατασκευή και λειτουργία έργων βελτίωσης και επέκτασής του) όπως αυτή ανανεώθηκε, τροποποιήθηκε και ισχύει» Α. Π.: ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/94701/5991/11-12-2020 (ΑΔΑ:ΕΓ2Κ4653Π8-ΠΒΘ). Με την απόφαση αυτή ανανεώθηκαν και τροποποιήθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για το συνολικό έργο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε. (λειτουργία λιμένα Πειραιά και κατασκευή και λειτουργία έργων βελτίωσης και επέκτασής του).

Ως μέτρο της παρούσας ΣΜΠΕ προτείνεται η εκπόνηση μελέτης πρασίνου για το σύνολο της Χερσαίας Ζώνης του Λιμένα, η οποία θα λάβει υπόψη τα επιμέρους υφιστάμενα και σχεδιαζόμενα έργα και ιδίως τη σύνδεση των αρχαιολογικών χώρων και των μνημείων μεταξύ τους και με τον αστικό χώρο της πόλης του Πειραιά. Επίσης προτείνεται η Εκπόνηση Προγράμματος Προστασίας των Αρχαίων και Νεωτέρων Μνημείων της Πολιτιστικής Κληρονομιάς στην περιοχή του Αναπτυξιακού Προγράμματος, ώστε να αποκλεισθεί η πιθανότητα πρόκλησης άμεσης ή έμμεσης βλάβης.

Σχέδιο παρακολούθησης

Η υλοποίηση Προγράμματος Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης (ΠΠΠ) είναι ιδιαίτερης σημασίας για την αιφορική λειτουργία του λιμένα. Η μελέτη, οργάνωση, εγκατάσταση και λειτουργία ενός «Προγράμματος Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης» στην άμεση και ευρύτερη περιοχή του ΟΛΠ, καθιστά δυνατή την εκτίμηση, επί τη βάσει των τιμών μετρήσιμων παραμέτρων, των επιπτώσεων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον από την υλοποίηση των προγραμματιζόμενων

επενδύσεων αλλά και από τη λειτουργία των συγκεκριμένων δραστηριοτήτων.

viii. Εναλλακτικές Δυνατότητες

Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης εξετάστηκαν **συνολικά τέσσερα εναλλακτικά σενάρια και ένα υποσενάριο:**

Σενάριο Α: Μηδενική Λύση (do nothing scenario). Στη «Μηδενική Λύση» δεν προβλέπεται η κατασκευή και λειτουργία των προτεινόμενων νέων έργων του λιμένα. Σε αυτήν την περίπτωση, ο λιμένας θα λειτουργεί υπό τις παρούσες συνθήκες και υποδομές χωρίς όμως να μπορούν γίνουν οι απαραίτητες επενδύσεις που είναι κρίσιμες για το μέλλον και την αναπτυξιακή πορεία του λιμένα αλλά και αποτελούν Συμβατική Υποχρέωση με το Ν. 4404/2016. Ως προς τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης διατηρούνται οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης, με βάση την αρχική διάκριση επιβατικός, εμπορικός λιμένας και ναυπηγοεπισκευή βάσει των αποφάσεων της 2ης Συνεδρίασης της ΕΣΑΛ (1/15.07.2002) και της 55ης Συνεδρίασης της ΕΣΑΛ (17/11.12.2012)

Σενάριο Β: Εφαρμογή των προνοιών του Master Plan στο σύνολό τους, δηλαδή τόσο ως προς τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης, όσο και ως προς τα προτεινόμενα έργα σε σχέση με το μέγεθος και τη γενική τους χωροθέτηση εντός των αναφερόμενων στο σχέδιο του Master Plan γενικών περιτυπωμάτων.

Υπο-Σενάριο Β1: Εφαρμογή των προνοιών του Master Plan ως προς τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης. Επί πλέον το σενάριο αυτό περιλαμβάνει επί μέρους ανά έργο εξέταση εναλλακτικών λύσεων για τα έργα που συμπεριλαμβάνονται στο Master Plan. Οι εναλλακτικές αυτές λύσεις αφορούν στη γεωγραφική θέση χωροθέτησης των έργων του Master Plan ή και το μέγεθός τους.

Σενάριο Γ: Υιοθέτηση ενιαίων χρήσεων γης και όρων δόμησης στο σύνολο του λιμένας. Αντληση των σχετικών συντελεστών από τις παρακείμενες πολεοδομικές ενότητες. Κατασκευή όλων, χωρίς περιορισμούς, των έργων που απαιτούνται στο πλαίσιο της επιχειρησιακής λειτουργίας του λιμένα (unplanned growth).

Σενάριο Δ: Δεν προτείνεται ένα νέο Master Plan, αλλά η περιοχή λαμβάνει υπόψιν και εξαντλεί τις πολεοδομικές ρυθμίσεις που ισχύουν σήμερα σύμφωνα με το ισχύον Master Plan και τις σχετικές Αποφάσεις ΕΣΑΛ.

Η υλοποίηση του **Σεναρίου Α** θα έχει ως αποτέλεσμα την μη-υλοποίηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος γεγονός το οποίο συνιστά ένα έντονα απευκταίο, αντιπεριβαλλοντικό σενάριο. Ο συνολικός αντίκτυπος της μηδενικής λύσης θα είναι η αναπτυξιακή υστέρηση, η οποία, λόγω της σύγχρονης σύνδεσης ανάπτυξης – περιβάλλοντος θα συνοδεύεται από τάσεις περιβαλλοντικής υποβάθμισης, ενώ θα χαθεί η δυνατότητα υλοποίησης επενδύσεων ανάπτυξης και ανάδειξης της περιοχής και του λιμένα ως παγκόσμιου κόμβου μεταφορών και αθέτηση συμβατικών υποχρεώσεων με βάση το Ν. 4044/2016

Ως προς το Σενάριο Β, η υλοποίηση και προώθηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος συνιστά Συμβατική υποχρέωση του ΟΛΠ Α.Ε. και καθίσταται μονόδρομος για την ανάπτυξη και ανάδειξη της περιοχής. Τα οφέλη από την προώθηση και υλοποίηση του Master Plan, είναι πλείστα και αφορούν σε περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις για την άμεση περιοχή (Δήμους άμεσης περιοχής), την ευρύτερη περιοχή (Αττική) αλλά και ολόκληρη τη Χώρα.

Στο σενάριο Β1 εξετάστηκαν διακριτές εναλλακτικές λύσεις για τα επί μέρους έργα. Σε όλες τις περιπτώσεις επιλέχθηκε η εναλλακτική λύση που έχει τη βέλτιστη, από

περιβαλλοντικής άποψης, επίδοση. Συνεπώς και ο τελικός συνδυασμός των λύσεων που επιλέχθηκαν είναι ο βέλτιστος από περιβαλλοντικής άποψης.

Από τα αποτελέσματα της ανάλυσης του Σεναρίου Γ προκύπτει ότι η δόμηση με βάση το πολεοδομικό καθεστώς των παρακείμενων περιοχών θα οδηγούσε σε πολλαπλάσια συνολική δόμηση και πολλαπλάσια συνολική κάλυψη. Επιπλέον δε, η κατασκευή όλων, χωρίς περιορισμούς, απαραίτητων έργων που σχετίζονται με την επιχειρησιακή λειτουργία του λιμένα (unplanned growth) θα οδηγούσε σε σημαντικά μεγαλύτερες επιπτώσεις σε σχέση με την σχεδιαζόμενη προγραμματισμένη ανάπτυξή του. Είναι προφανές ότι το σενάριο Γ είναι δυσμενέστερο από περιβαλλοντικής απόψεως.

Ακόμα και για το σενάριο Δ, προκύπτει ότι η συνολική δόμηση με βάση το πολεοδομικό καθεστώς του ισχύοντος Master Plan και των σχετικών Αποφάσεων ΕΣΑΛ θα οδηγούσε σε αυξημένη συνολική δόμηση και κάλυψη.

ix. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Εισαγωγή - γενική περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης

Θεσμικό Πλαίσιο ΟΛΠ ΑΕ

Ο ΟΛΠ ΑΕ είναι το νομικό πρόσωπο, που έχει αναλάβει τη διοίκηση και τη λειτουργία του Λιμένα Πειραιά. Συστάθηκε ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου δυνάμει του Νόμου 4748/1930, ο οποίος αναμορφώθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο 1559/1950 και κυρώθηκε με τον Νόμο 1630/1951, όπως έκαστος τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα. Το 1999, ο ΟΛΠ μετασχηματίστηκε σε μετοχική εταιρία ανώνυμη εταιρεία.

Σύμφωνα με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις που περιέχονται στο Άρθρο τριακοστό πέμπτο (35) του Νόμου 2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145/27.7.2001), το Ελληνικό Δημόσιο και ο ΟΛΠ συνήψαν στις 13 Φεβρουαρίου 2002 σύμβαση παραχώρησης (Σύμβαση του 2002). Με τη Σύμβαση του 2002, το Ελληνικό Δημόσιο παραχώρησε στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, των κτιρίων και υποδομών που συμπεριλαμβάνονται στον Λιμένα Πειραιά, για αρχική διάρκεια σαράντα (40) ετών, υπό τους εκεί ειδικότερα διαλαμβανόμενους όρους και συμφωνίες. Ορισμένες τροποποιήσεις στη Σύμβαση του 2002, συμπεριλαμβανομένης της παράτασης της διάρκειας της παραχώρησης κατά δέκα (10) έτη, εγκρίθηκαν για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου δυνάμει κοινής υπουργικής απόφασης στις 19 Νοεμβρίου 2008 (ΦΕΚ Β' 2372/21.11.2008). Οι τροποποιήσεις που συμφωνήθηκαν περιελήφθησαν σε πρόσθετη στη Σύμβαση του 2002 πράξη, που υπογράφηκε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΛΠ στις 18 Νοεμβρίου 2008 (η Προσθήκη του 2008). Στη συνέχεια, η Σύμβαση του 2002, όπως τροποποιήθηκε από την Προσθήκη του 2008, κυρώθηκε δυνάμει των Άρθρων 1 και 3 του Νόμου 3654/2008 (ΦΕΚ Α' 57/3.4.2008).

Στις 25 Νοεμβρίου 2008, ο ΟΛΠ συνήψε σύμβαση παραχώρησης (η Σύμβαση ΣΕΠ του 2008) με την εταιρεία «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε.» (ΣΕΠ) ως παραχωρησιούχο και την Cosco Pacific Limited (Cosco Pacific) ως εγγυητή. Ακολούθως, η Σύμβαση ΣΕΠ του 2008 κυρώθηκε δυνάμει του Άρθρου 1 του Ν. 3755/2009 (ΦΕΚ Α' 52/30.3.2009). Στις 26 Ιουλίου 2011, ο ΟΛΠ και η ΣΕΠ συμφώνησαν να προβούν σε τροποποίηση της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008 (Τροποποίηση ΣΕΠ του 2011), η οποία επίσης κυρώθηκε στη συνέχεια δυνάμει του Άρθρου 327 του Νόμου 4072/2012 (ΦΕΚ Α' 86/11.4.2012). Στις 30 Αυγούστου 2013, ο ΟΛΠ και η ΣΕΠ συμφώνησαν τον διακανονισμό ορισμένων θεμάτων για τα οποία υπήρχε αντιδικία μεταξύ του ΟΛΠ και της ΣΕΠ (ο Διακανονισμός ΣΕΠ). Ο Διακανονισμός ΣΕΠ προβλέπει, μεταξύ άλλων, την αναστολή των εγγυημένων

ανταλλαγμάτων παραχώρησης που είχαν συμφωνηθεί στο πλαίσιο της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008, όπως τροποποιήθηκε, καθώς και επέκταση των λειτουργιών του ΟΛΠ στον Λιμένα Πειραιά. Στις 25 Νοεμβρίου 2014 ο ΟΛΠ και η ΣΕΠ συμφώνησαν να προβούν σε μια ακόμα τροποποίηση της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008 (Τροποποίηση ΣΕΠ του 2014), η οποία κυρώθηκε δυνάμει του Άρθρου 18 του Νόμου 4315/2014 (ΦΕΚ Α' 269/24 Δεκεμβρίου 2014) με ισχύ από τις 24 Δεκεμβρίου 2014. Το αντικείμενο της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008, όπως τροποποιήθηκε από την Τροποποίηση ΣΕΠ του 2011 και την Τροποποίηση ΣΕΠ του 2014 (από κοινού, η Σύμβαση Υποπαραχώρησης ΣΕΠ), αφορά στην υποπαραχώρηση στη ΣΕΠ των προβλητών Π και ΙΠ του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του Λιμένα Πειραιά (στο Ικόνιο) για αρχικό διάστημα τριάντα ετών με δύο εν δυνάμει πενταετείς παρατάσεις (η Υποπαραχώρηση ΣΕΠ).

Το θεσμικό πλαίσιο του ΟΛΠ ολοκληρώνεται με την **Σύμβαση Παραχώρησης – 2016ΣΠ (Νόμος 4404/7-07-2016, ΦΕΚ 126/Α/2016)** «Για την κύρωση της από 24 Ιουνίου 2016 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 13 Φεβρουαρίου 2002 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ και άλλες διατάξεις» με την παράλληλη πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της εταιρείας στην COSCO PACIFIC Co.

Η Παραχώρηση (όπως ορίζεται στο Άρθρο 4 του Νόμου) αφορά στους ακόλουθους χώρους, υποδομές, ανωδομές και κτίρια (από κοινού τα **Στοιχεία Παραχώρησης**):

- (α) το σύνολο των χερσαίων χώρων της **Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης**, πλην των Εξαιρουμένων Χώρων και Στοιχείων,
- (β) τη **Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη**, με την επιφύλαξη των περιορισμών που παρατίθενται στο **Άρθρο 4.3** και
- (γ) το σύνολο των υποδομών, των ανωδομών και των κτιρίων, που υφίστανται τώρα ή στο μέλλον εντός της Περιμέτρου της Ζώνης Παραχώρησης (υπεργείως ή υπογείως), αλλά, σε καθεμιά από τις προηγούμενες περιπτώσεις, **εξαιρώντας**:
 - i. τους χώρους, τις υποδομές, ανωδομές και κτίρια, που εξαιρούνται βάσει του Νόμου 3654/2008 (ΦΕΚ Α' 57/3.4.2008) και απαριθμούνται στο **Μέρος Ι του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 3.5 Εξαιρούμενοι Χώροι και Στοιχεία του Ν. 4404/2016**, με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων που προσδιορίζονται στο Μέρος IV του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 3.5 Εξαιρούμενοι Χώροι και Στοιχεία του Ν. 4404/2016 ·
 - ii. τους χώρους, τις υποδομές, ανωδομές και κτίρια, που απαιτούνται για την εκπλήρωση του έργου δημοσίων υπηρεσιών, επιχειρήσεων και οργανισμών και απαριθμούνται στο **Μέρος II του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 3.5 Εξαιρούμενοι Χώροι και Στοιχεία του Ν. 4404/2016**, με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων που προσδιορίζονται στο Μέρος IV του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 3.5·
 - iii. ορισμένα τμήματα οικιστικών περιοχών, δημόσιων δρόμων ή/και κοινόχρηστων χώρων εντός της προβλεπόμενης Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης, αλλά εκτός των λειτουργικών ορίων του ΟΛΠ (μαζί με τους χώρους και στοιχεία που κατονομάζονται στις προηγούμενες υποπαραγράφους, οι Εξαιρούμενοι Χώροι και Στοιχεία),
 - iv. εξαιρώντας επιπλέον χώρους, υποδομές, ανωδομές και κτίρια, που τυχόν απαιτούνται για τους σκοπούς που παρατίθενται στο Άρθρο 20.1, υπό την προϋπόθεση ότι, εφόσον οποιοσδήποτε εν λόγω χώρος ή στοιχείο δεν χρησιμοποιείται πλέον για οποιονδήποτε από τους σκοπούς που ορίζονται στο Άρθρο 20.1, τότε για τα εν λόγω στοιχεία θα ισχύουν οι διατάξεις του Μέρους V του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 3.5 Εξαιρούμενοι Χώροι και Στοιχεία του Ν. 4404/2016.

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το Άρθρο 140 του ν.4504/2017 (ΦΕΚ 184/Α/2017) στους «εξαιρούμενους χώρους» (χερσαίες εκτάσεις και κτίρια) που αναφέρονται στα Μέρη ΙΙΙ και ΙV του Παραρτήματος 3.5 (Εξαιρούμενοι χώροι και στοιχεία) της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) Α.Ε., που κυρώθηκε με το ν. 4404/2016 (Α' 126), στις ενότητες Δήμος Πειραιά - Δήμος Περάματος - Δήμος Σαλαμίνας του Μέρους ΙΙΙ με αριθμούς 2, 3, 4, 5 και 6 και στις ενότητες Δήμος Πειραιά - Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας - Δήμος Περάματος - Δήμος Σαλαμίνας του Μέρους ΙV με αριθμούς 7,9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 24, 25, 27, 28, 30, 31, 32, 33 και 34, η χρήση και εκμετάλλευση ασκείται οριστικά, αποκλειστικά και μόνον από τους Δήμους στην περιοχή δικαιοδοσίας των οποίων βρίσκονται.

Χερσαία & Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη

Σύμφωνα με το Άρθρο 3 της 2016ΣΠ ο χώρος του Λιμένα Πειραιά (ο Χώρος του Λιμένα) έχει καθοριστεί από τον Αναγκαστικό Νόμο 1559/1950, τον Νόμο 3701/08.05.1957, το Βασιλικό Διάταγμα 27.2.1954, το Βασιλικό Διάταγμα 517/1960, το Βασιλικό Διάταγμα 378/1962, το Βασιλικό Διάταγμα 143/13.2.1968, το Βασιλικό Διάταγμα 517/20.07.1970 και το Προεδρικό Διάταγμα 32/1975.

Σύμφωνα με το **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3.1** της 2016ΣΠ και σύμφωνα με τις διατάξεις του Αναγκαστικού Νόμου 1559/1950 (όπως τροποποιήθηκε από τον Νόμο 2323/1953), καθώς και σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και, ειδικά, τις διατάξεις περί Οριοθέτησης της Ζώνης Αιγιαλού και Παραλίας, ο ΟΛΠ κατέχει Θαλάσσια Ζώνη με έκταση έως και 500 μέτρα από την ακτογραμμή της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης.

Η **Χερσαία Λιμενική Ζώνη** έχει παραχωρηθεί στον ΟΛΠ με την από 13-02-2002 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της ΟΛΠ Α.Ε., η οποία έχει κυρωθεί με τον Νόμο 3654/03-04-2002. Η Χερσαία Λιμενική Ζώνη περιλαμβάνει όλες τις χερσαίες εκτάσεις από τον Λιμένα Ζέας έως τον Προβλήτα Ε στο Πέραμα, τη χερσόνησο της Κυνόσουρας συμπεριλαμβανομένου τμήματος του Κόλπου Αμπελακίων και τα νησιά Ψυτάλεια, Χοιράδες και Αταλάντη.

Αρχικά, η Χερσαία Λιμενική Ζώνη εκτεινόταν από τον Λιμένα Ζέας έως τον Μώλο Θεμιστοκλέους (μήκος ακτογραμμής 3.200 μέτρα κατά προσέγγιση). Το συγκεκριμένο τμήμα της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης έχει παραχωρηθεί στον Δήμο Πειραιά (Ν. 4504/2017).

Δίπλα στον Μώλο Θεμιστοκλέους βρίσκεται ο Κεντρικός Λιμένας, ο οποίος περιλαμβάνει (α) το τμήμα δραστηριότητας κρουαζιερόπλοιων, από τον Μώλο Θεμιστοκλέους έως την περιοχή του Αγίου Νικολάου (μήκος αποβάθρας 3.450 μέτρα κατά προσέγγιση) και (β) το τμήμα δραστηριότητας οχηματαγωγών/ακτοπλοΐας από τον Άγιο Νικόλαο έως τον Μώλο Κράκαρη (μήκος αποβάθρας 6.150 μέτρα κατά προσέγγιση). Οι δύο μόνιμες αποβάθρες του ΟΛΠ βρίσκονται εντός του τμήματος δραστηριότητας οχηματαγωγών/ακτοπλοΐας (Ηετιώνια Ακτή).

Το τμήμα δραστηριότητας οχηματαγωγών/ακτοπλοΐας εκτείνεται, περαιτέρω, έως τον Όρμο Δραπετσώνας σε μήκος 3.500m κατά προσέγγιση. Στην εν λόγω ζώνη της ακτογραμμής περιλαμβάνονται οι εξής περιοχές και δραστηριότητες:

- (α) η «πρώην περιοχή Λιπάσματα», με περιορισμένη λιμενική υποδομή (ελάχιστες αποβάθρες που εξυπηρετούν αναδόχους υλοποίησης έργων εντός της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης),
- (β) ο Όρμος Δραπετσώνας, με ελάχιστες αποβάθρες που χρησιμοποιούνται από αλιείς και
- (γ) οι εγκαταστάσεις της ΕΥΔΑΠ, νότια του Όρμου Δραπετσώνας, που εξυπηρετούν

το Κέντρο Επεξεργασίας Λυμάτων της νήσου Ψυτάλειας (κατόπιν παραχώρησης από τον ΟΛΠ στην ΕΥΔΑΠ, την Εταιρεία Ύδρευσης και Αποχέτευσης Πρωτεύουσας).

Εκατέρωθεν του Όρμου Δραπετσώνας υπάρχουν αρκετές εταιρείες λιπαντικών και χημικών προϊόντων που εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται στο τμήμα οχηματαγωγών/ακτοπλοΐας του λιμένα.

Ο Εμπορικός Λιμένας εκτείνεται από τον Όρμο Δραπετσώνας έως την περιοχή «Αρμός» στο Πέραμα (συμπεριλαμβανομένης της πρώην έκτασης του ΟΔΔΥ), σε μήκος ακτογραμμής 13km κατά προσέγγιση. Κατά μήκος της εν λόγω ακτογραμμής περιλαμβάνονται οι εξής περιοχές και δραστηριότητες, ξεκινώντας από το νότιο τμήμα:

- (α) οι ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις στον Όρμο Δραπετσώνας,
- (β) ο Χώρος Στάθμευσης Οχημάτων Γ1,
- (γ) το εργοστάσιο της ΔΕΗ,
- (δ) ο στρατιωτικός προβλήτας,
- (ε) ο στεγασμένος χώρος του δημοπρατηρίου Ιχθυόσκαλας Κερατσινίου,
- (στ) ο Χώρος Στάθμευσης Οχημάτων Γ2 και

(ζ) ο Τερματικός Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων που αποτελείται από τον Προβλήτα Ι (υπό τη διεύθυνση του ΟΛΠ), τον Προβλήτα ΙΙ (που έχει παραχωρηθεί στην ΣΕΠ Α.Ε.) και τον Ανατολικό Προβλήτα ΙΙΙ (που έχει παραχωρηθεί στον ΣΕΠ). Στο Προβλήτα ΙΙΙ εξυπηρετούνται, επίσης, εταιρείες πετρελαίου.

Δυτικά της περιοχής «Αρμός» και κατά μήκος της ακτογραμμής σε μήκος 6 Km κατά προσέγγιση, βρίσκονται:

(α) χερσαίες εκτάσεις (τμήματα) που έχουν παραχωρηθεί σε διάφορες ιδιωτικές ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες (η εκάστη παραχωρημένη έκταση βρίσκεται μπροστά από το αντίστοιχο ιδιόκτητο γεωτεμάχιο κάθε εταιρείας) και

(β) η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, την οποία διαχειρίζεται και εκμεταλλεύεται ο ΟΛΠ.

Στο δυτικό άκρο του Προβλήτα Ε στο Πέραμα φιλοξενείται η λιμενική υποδομή εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων της γραμμής Πέραμα-Σαλαμίνα.

Τέλος, η Χερσαία Λιμενική Ζώνη που βρίσκεται στη Σαλαμίνα έχει συνολικό μήκος 13,5km κατά προσέγγιση, συμπεριλαμβανομένων κρηπιδότοιχων μήκους 3,5km. Στη συγκεκριμένη έκταση εκτελούνται ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες. Στην περιοχή και ειδικά στον Κόλπο Αμπελακίων, έχουν εγκατασταθεί ιδιωτικές ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες. Στη Χερσόνησο της Κυνόσουρας υπάρχουν, επίσης, ένα εγκαταλελειμμένο λατομείο, καθώς και οι εγκαταστάσεις της ΕΥΔΑΠ (εγκαταστάσεις προεπεξεργασίας των λυμάτων της Σαλαμίνας). Επισημαίνεται ότι στην εν λόγω περιοχή η Ζώνη Α' Απολύτου Προστασίας έχει εξαιρεθεί από την παραχώρηση με βάση τη 2016 ΣΠ, εκτός των εκτάσεων που καταλαμβάνουν τα υφιστάμενα ναυπηγεία (βλ. Ν. 4404/2016 Μέρος IV / πρόσφατα εξαιρεθέντες χώροι/σελ.7264 περίπτωση 36), οι οποίες παραμένουν εξ' ολοκλήρου (ιδιόκτητες εκτάσεις και προσχώσεις) εντός της Χερσαίας Ζώνης Λιμένος ΟΛΠ αρμοδιότητας της ΟΛΠ ΑΕ».

Η Χερσαία Λιμενική Ζώνη συνίσταται στο σύνολο των χερσαίων (στεγασμένων και υπαίθριων) περιοχών εντός του Χώρου του Λιμένα, που ορίζεται από τους νόμους που αναφέρονται ανωτέρω ως η Χερσαία Λιμενική Ζώνη, και περιλαμβάνει σε κάθε περίπτωση περιοχές από το παραλιακό μέτωπο (αυτού συμπεριλαμβανομένου) προς τα όρια της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης (συμπεριλαμβανομένων αυτών), τον αιγιαλό και τους αναγκαίους παρακείμενους χώρους, αποβάθρες και κρηπιδότοιχους.

Η **Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη** αποτελείται από τη συνολική θαλάσσια περιοχή που βρίσκεται δίπλα στη Χερσαία Λιμενική Ζώνη, όπως ορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 20 του Νόμου 2971/2001, στην οποία, ενδεικτικά, συμπεριλαμβάνονται αγκυροβόλια, προκυμαίες, ναυπηγικές κλίνες, δεξαμενές και ναυπηγεία, καθώς και το θαλάσσιο τμήμα των λιμενικών έργων, των υποδομών, ανωδομών και εγκαταστάσεων που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο.

χ. Ισχύον Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένα (Master Plan)

Το ισχύον εγκεκριμένο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) της ΟΛΠ ΑΕ επικυρώθηκε με το **Ν. 4081/2012**, ο οποίος τις κύρωσε τις Αποφάσεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) των συνεδριάσεων αριθ. 1 έως και 52 ετών 2002 έως 2012, ήτοι: υπ' αριθ. 01/15-07-2002 (2η Συνεδρίαση), 04/18-03-2003 (5η Συνεδρίαση), 05/18-03-2003 (5η Συνεδρίαση), 02/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 03/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 08/16-06-2006 (26η Συνεδρίαση), 01/24-11-2006 (30η Συνεδρίαση), 13/19-02-2009 (39η Συνεδρίαση), 03/10-09-2009 (45η Συνεδρίαση) καθώς και από την απόφαση της ΕΣΑΛ υπ' αριθ. **17/11-12-2012 (55η Συνεδρίαση)** που έχει δημοσιευθεί στο ΦΕΚ 68/ΑΑΠ/2013.

Ακολουθώς δίδονται στοιχεία με βάση τις ανωτέρω Αποφάσεις ΕΣΑΛ.

Κατά την **2η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ** λήφθηκε η υπ. αριθμ. 01/15-07-02 Απόφαση, σύμφωνα με την οποία, εγκρίθηκε το Προγραμματικό Σχέδιο (χρήσεις γης, προγραμματιζόμενα έργα, όροι - περιορισμοί δόμησης) του ΟΛΠ που αφορούσε α. τον Κεντρικό Επιβατικό Λιμένα (περιοχή κεντρικού λιμένα) β. τον Εμπορικό Λιμένα (λιμενικές περιοχές Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Νέου Ικονίου) και **αναβλήθηκε η λήψη απόφασης αναφορικά με το ναυπηγοεπισκευαστικό λιμένα**. Σύμφωνα με το Προγραμματικό Σχέδιο του ΟΛΠ έγινε χωροταξική κατανομή των λιμενικών δραστηριοτήτων σε 3 λιμένες (**Επιβατικός λιμένας** (περιοχή Κεντρικού Λιμένα) - **Εμπορικός λιμένας** (λιμενικές περιοχές Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Ν. Ικονίου) - **Ναυπηγοεπισκευαστικός λιμένας** (λιμενικές περιοχές Περάματος, Σαλαμίνας)

Ακολουθώς παρουσιάζεται του Πρόγραμμα που παρουσιάστηκε από τον ΟΛΠ στη **2η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ**.

Η χωροταξική κατανομή των λιμενικών δραστηριοτήτων γίνεται σε 3 λιμενικές περιοχές, ως εξής:

Α. Επιβατικός λιμένας (περιοχή κεντρικού λιμένα).

Β. Εμπορικός λιμένας (λιμενικές περιοχές Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Ν. Ικονίου).

Γ. Ναυπηγοεπισκευαστικός λιμένας (λιμενικές περιοχές Περάματος, Σαλαμίνας).

Πέραν από τον παραπάνω διαχωρισμό, υπάρχουν σημαντικές δραστηριότητες διαφορετικού χαρακτήρα από το είδος των επί μέρους λιμένων που λειτουργούν σήμερα και θα εξακολουθούν να λειτουργούν για μεγάλο χρονικό διάστημα (όπως ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα στην περιοχή μώλου Δραπετσώνας, προβλήτα ΔΕΗ, επιβατική δραστηριότητα στην περιοχή Περάματος, εμπορική δραστηριότητα SILO δημητριακών στον Κεντρικό Λιμένα). Οι παραπάνω εξαιρέσεις δεν καταργούν τη γενική διάκριση των λιμένων του ΟΛΠ

Α. ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ ή ΚΥΡΙΟΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

- Κύριος επιβατικός λιμένας, εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκής δραστηριότητας και κίνησης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων.
- Υπάρχει σχέδιο ανάπτυξης του Κεντρικού λιμένα με στόχο τμήματα της χερσαίας

ζώνης να αξιοποιηθούν για μη λιμενικές δραστηριότητες (δημιουργία ξενοδοχείων, πάρκων, χώρων αναψυχής, συνεδριακό κέντρο, κλπ). Αυτό είναι δυνατόν να υλοποιηθεί, σε συνδυασμό με την εξέλιξη της επιβατικής κίνησης, την πλήρη ανάπτυξη και λειτουργία του νέου λιμένα Λαυρίου, καθώς και την πιθανή μελλοντική επέκταση του επιβατικού λιμένα προς την περιοχή λιπασμάτων Δραπετσώνας και ΑΓΕΤ.

- Τα έργα υποδομής που είχαν προβλεφθεί να εκτελεστούν στον Κεντρικό Λιμένα την περίοδο 2002 – 2006 ήταν:

1. Ολοκλήρωση των λιμενικών έργων στην περιοχή Παλατάκι για εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων,
2. Διαμόρφωση των χερσαίων χώρων στην περιοχή Βασιλειάδη και κατασκευή σταθμού εξυπηρέτησης επιβατών.
3. Κατασκευή σύγχρονου δικτύου ύδρευσης – αποχέτευσης Κεντρικού λιμένος (έργο σχετιζόμενο με την διοργάνωση Ο.Α. Αθήνα 2004).
4. Διαμόρφωση χερσαίων χώρων και κτιριακών εγκαταστάσεων στην περιοχή Ολυμπιακής Φιλοξενίας (έργο σχετιζόμενο και με την διοργάνωση Ο.Α. Αθήνα 2004).
5. Κατασκευή υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων 750 θέσεων στην περιοχή Εκθεσιακού Κέντρου ΟΛΠ
6. Κατασκευή δύο μικρών προβλητών (δοντιών) στην περιοχή από μόνιμες δεξαμενές έως Ακτή Βασιλειάδη
7. Κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού για εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιο στην περιοχή Κανέλλου
8. Κατασκευή ξενοδοχείου στην περιοχή Παλατάκι.
9. Ανακατασκευή και αξιοποίηση των δύο πολυώροφων αποθηκών στην περιοχή Ηετιώνειας Ακτής
10. Δημιουργία στην Ακτή Τζελέπη Κεντρικού σταθμού επιβατικών εξυπηρετήσεων σε συνάρτηση με επιχειρηματικές δραστηριότητες ναυτιλιακού χαρακτήρα.
11. Δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς στον Κεντρικό Λιμένα από μώλο Κράκαρη σε μώλο Θεμιστοκλέους
12. Αξιοποίηση θαλάσσιας περιοχής Κράκαρη – Λιπασμάτων για θαλάσσιες δραστηριότητες – χρήσεις αναψυχής

Όροι – περιορισμοί δόμησης:

- Συντελεστής Κάλυψης: 0,25
- Συντελεστής Δόμησης: 0,50
- Μέγιστο ύψος: 22m
- Μέγιστος αριθμός ορόφων: 6

Β. ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ (λιμενική περιοχή Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Ν. Ικονίου)

- Κύρια εμπορική δραστηριότητα η διακίνηση Ε/Κ (Containers) που διεξάγεται στο λιμένα Ν. Ικονίου (Προβλήτες I, II & III).
- Λειτουργία κύριας μονάδας διακίνησης αυτοκινήτων (Car terminal) στο λιμένα Δραπετσώνας.
- Εξυπηρέτηση λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων (συμβατικό φορτίο, φορτίο TIR, χύδην φορτίο στερεό και υγρό, ιχθυόσκαλα, αλευρόμυλος, κ.λπ.)
- Λειτουργία προβλήτα πετρελαιοειδών στην περιοχή Ν. Ικονίου (προβλήτας III).

Έργα που είχαν προβλεφθεί την περίοδο 2002 – 2006 στον εμπορικό λιμένα:

1. Δημιουργία νέων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης διακίνησης αυτοκινήτων (Car terminal) στην περιοχή Καρβουνόσκαλα Κερατσινίου (Λιμένας Ηρακλέους)
2. Κατασκευή και εξοπλισμός του προβλήτα III διακίνησης Containers του ΟΛΠ στο Ν. Ικόνιο, (είναι υλοποιημένος ο ανατολικός προβλήτας III, ενώ σήμερα είναι υπό κατασκευή και ολοκληρώνεται ο δυτικός προβλήτας III) μαζί με τον νέο προβλήτα πετρελαιοειδών.

Όροι – περιορισμοί δόμησης:

- Συντελεστής Κάλυψης: 0,10
- Συντελεστής Δόμησης: 0,15
- Μέγιστο ύψος: 22m
- Μέγιστος αριθμός ορόφων: 6

Γ. ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ (λιμενική περιοχή Περάματος – Σαλαμίνας)

- Κυριότερες εγκαταστάσεις του ΟΛΠ σε επίπεδο υποδομής είναι η Επισκευαστική Βάση Περάματος (ΕΒΠ).
- Στην περιοχή υπάρχει η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος (NEZ) στην οποία δραστηριοποιούνται ιδιωτικές ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες. Παρόμοιες μονάδες υπάρχουν και στην ακτή Αμπελακίων Σαλαμίνας (NEZ Σαλαμίνας), χρησιμοποιείται για πρόσδεση μεγάλου αριθμού πλοίων που αναμένουν για επισκευές ή εκτελούν εργασίες συντήρησης.
- Στην περιοχή Κυνόσουρας ο Ο.Λ.Π. παλαιότερα είχε προτείνει τη δημιουργία σύγχρονων ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων, αλλά σχετικά νέα έργα δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν λόγω χαρακτηρισμού της περιοχής ως αρχαιολογικού χώρου με Ζώνη Α απόλυτης προστασίας και Ζώνη Β με επιτρεπόμενη δόμηση υπό όρους.

Τα έργα που προβλέπονται για την περίοδο 2002 – 2006 για την περιοχή περιλαμβάνουν:

1. Επέκταση – ανακατασκευή Γερμανικής σκάλας Περάματος
2. Ολοκλήρωση έργων επέκτασης – εκσυγχρονισμού NEZ NEB Περάματος

Κατά την 5η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ λήφθηκε η υπ. αριθμ. 04/18-03-03 Απόφαση, με την οποία εγκρίθηκαν οι χρήσεις γης και οι όροι - περιορισμοί δόμησης για την περιοχή του Ναυπηγοεπισκευαστικού Λιμένα (σε συνέχεια της 01/15-07-06 Απόφασης ΕΣΑΛ). Σύμφωνα με την υπ' αριθ. 04/18-03-2003 Απόφαση 5ης Συνεδρίασης ΕΣΑΛ η ευρύτερη περιοχή του Ναυπηγοεπισκευαστικού λιμένα χωρίζεται σε 2 κύριες περιοχές:

- A. Περιοχή Περάματος (από εταιρεία «ΕΤΕΚΑ» μέχρι λιμενίσκο Ε)
- B. Περιοχή Αμπελακίων και Κυνόσουρας Σαλαμίνας. Επειδή οι περιοχές Κυνόσουρας και Αμπελακίων έχουν κηρυχθεί Ιστορικοί Τόποι για οποιαδήποτε νέα δόμηση απαιτείται προηγουμένως σχετική άδεια του Υπ. Πολιτισμού.

Με την ανωτέρω απόφαση ΕΣΑΛ εγκρίθηκαν οι κάτωθι όροι και περιορισμοί δόμησης στην περιοχή του Ναυπηγοεπισκευαστικού λιμένα:

Περιγραφή	Όροι Δόμησης	Μέγιστο Ύψος	Χρήσεις
A. Περιοχή Περάματος (από εταιρεία «ΕΤΕΚΑ» μέχρι λιμενίσκο Ε)	Σ.Κ.: 20% Σ.Δ.: 0,30	15 m	Ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα
B. Περιοχή Αμπελακίων και Κυνόσουρας Σαλαμίνας	Σ.Κ.: 25% Σ.Δ.: 0,50	15 m	Επιβατική δραστηριότητα

Γ) Λιμενίσκος Ε Περάματος Σ.Κ.: 25% 15 m Επιβατική δραστηριότητα
Σ.Δ.: 0,50

Τέλος αναφέρεται ότι σχετικές με το Masterplan είναι και οι κάτωθι Αποφάσεις ΕΣΑΛ:

- Κατά την 9η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ, λήφθηκε η υπ. αριθμ. 08/26-02-04 Απόφαση επί της ΠΠΕ του έργου «Δημιουργία λιμενίσκου περιοχής «ΑΡΜΟΥ» Δήμου Περάματος.
- Κατά τη 16η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ, με την υπ. αριθμ. 10/15-02-05 Απόφαση εγκρίθηκαν κατά το στάδιο της Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης τα έργα α. Επέκταση και εξοπλισμός του προβλήτα Ι (ΣΕΜΠΟ Ελ. Βενιζέλος), β. Εκβάθυνση Κεντρικού Λιμένα, γ. Σύνδεση επιβατηγού λιμένα Πειραιά με σταθμό ΗΣΑΠ, δ. Ανάπλαση περιοχής Βασιλειάδη - Καστρακίου και ε. Υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων στην περιοχή του εκθεσιακού κέντρου του ΟΛΠ.
- Κατά την 35η Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ λήφθηκε η υπ. αριθμ. 04/04-09-07 Απόφαση με την οποία εγκρίθηκε η Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου «Αξιοποίηση - ανάπλαση χώρων περιοχής Καστρακίου - Ηετώνειας Ακτής - SILO για μετατροπή Κεντρικού Λιμένα Πειραιά σε αποκλειστικά επιβατικό». Σύμφωνα με την Απόφαση, η υποβληθείσα πρόταση εγκρίθηκε ομόφωνα με την παρατήρηση ότι για το λιμενικό έργο στον προβλήτα περιοχής SILO να επανυποβληθεί τεκμηριωμένη πρόταση με υπολογιστικά μεγέθη.

Γενική Περιγραφή Λειτουργιών Λιμένα

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας, το οποίο εκτείνεται σε ακτογραμμή μήκους άνω των είκοσι τεσσάρων χιλιομέτρων και επεκτείνεται σε συνολική έκταση άνω των πέντε εκατομμυρίων τετραγωνικών μέτρων. Η γεωγραφική θέση του λιμανιού του Πειραιά το καθιστά ζωτικό μεταφορικό, εμπορικό και εφοδιαστικό, τουριστικό και επικοινωνιακό κόμβο που συνδέει τα ελληνικά νησιά με την ηπειρωτική χώρα, καθώς και διεθνές κέντρο θαλάσσιου τουρισμού και μεταφοράς αγαθών. Η θέση του λιμανιού ευνοεί τη λειτουργία του τόσο ως εμπορικής και τουριστικής πύλης της χώρας όσο και ως κόμβου διαμετακομιστικού εμπορίου για τις χώρες των Βαλκανίων και της Μαύρης Θάλασσας. Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλάσσιων οδών που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη και λόγω της γεωγραφικής του θέσης (νότια του 38ου παραλλήλου) επιτρέπει στα μεγάλα πλοία να έχουν πρόσβαση χωρίς σημαντική απόκλιση από τις εμπορικές οδούς της Άπω Ανατολής.

Το λιμάνι φιλοξενεί μια πολύπλοκη και μοναδική ποικιλία λιμενικών δραστηριοτήτων, μεταξύ των οποίων είναι:

- οι μεταφορές με οχηματαγωγά/επιβατηγά πλοία (είναι το μεγαλύτερο λιμάνι μεταφοράς επιβατών στην Ευρώπη),
- η κρουαζιέρα,
- η εξυπηρέτηση όλων των τύπων φορτίων,
- οι ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητές, καθώς και
- η Ελεύθερη Ζώνη Πειραιώς (ζώνη ελεύθερων τελωνειακών ελέγχων τύπου Ι), που λειτουργεί βάσει της ισχύουσας φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας.

Η λειτουργία των υφιστάμενων δραστηριοτήτων και ήδη κατασκευασμένων έργων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς περιλαμβάνει:

1. Υπηρεσίες ελλιμενισμού πλοίων
2. Εργασίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων

3. Αποθήκευση εμπορευμάτων
4. Διαχείριση και αποθήκευση έμφορτων και κενών εμπορευματοκιβωτίων (container terminal)
5. Διαχείριση/διακίνηση αυτοκινήτων (car terminal)
6. Συντήρηση μηχανημάτων και εξοπλισμού
7. Υπηρεσίες Δεξαμενισμού πλοίων (πλωτές και μόνιμες δεξαμενές)
8. Διαχείριση Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος
9. Διαχείριση λοιπών επισκευαστικών χώρων πλοίων
10. Παροχή λιμενικών εξυπηρετήσεων (παροχή νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφωνικής σύνδεσης, παροχή καυσίμου, καυστικής σόδας, κ.λπ.)
11. Εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης (ακτοπλοΐας, πορθμείου και κρουαζιερόπλοιων)
12. Παραχώρηση χώρων σε τρίτους
13. Διαχείριση αποβλήτων εγκαταστάσεων και πλοίων.
14. Προσωρινή αποθήκευση μη επικινδύνων αποβλήτων στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ ΑΕ) στο πλαίσιο διασυνοριακής μεταφοράς αποβλήτων
15. Σταθμούς αυτοκινήτων (parking)
16. Υπαίθριους χώρους στάθμευσης εντός λιμένα
17. Σταθμούς τροφοδοσίας καυσίμων μηχανημάτων και οχημάτων

Ο αριθμός των εργαζομένων στην ΟΛΠ ΑΕ μαζί με την ΣΕΠ ΑΕ ανέρχεται σε **1.023 άτομα**.

Σε συνέχεια της από 24/06/2016 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 13/02/2002 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της **Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ**, η οποία κυρώθηκε με το νόμο 4404/2016 (ΦΕΚ 126/Α/8.7.2016), η Εταιρεία διατηρεί το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και υποδομών που συμπεριλαμβάνονται στο Λιμένα Πειραιά μέχρι την 13η /02/2052. (βλ. και παράγραφο 4.1.1).

Στο λιμάνι του Πειραιά το σύνολο των δραστηριοτήτων είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα διαχείρισης, ποιότητας και περιβάλλοντος **ISO 9001:2015** (Διαχείριση Ποιότητας) και **ISO 14001:2015** (Περιβαλλοντική Διαχείριση).

Επίσης, ο ΟΛΠ ΑΕ εφαρμόζει από το 2004 πιστοποιημένο Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης για το σύνολο των λιμενικών δραστηριοτήτων του σύμφωνα με το Πρότυπο PERS (Port Environmental Review System) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO - European Sea Ports Organization), ενώ από το 2011 ανήκει στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Λιμένων ECOPORTS, το οποίο αποτελεί το πλέον αναγνωρισμένο Δίκτυο Λιμένων για την προστασία του περιβάλλοντος στην Ευρώπη.

Κρουαζιέρα

Στον τομέα της κρουαζιέρας η Μεσόγειος αποτελεί πλέον τη δεύτερη μεγαλύτερη περιοχή από πλευράς δρομολόγησης χωρητικότητας κρουαζιερόπλοιων κατέχοντας το 19,5% το 2015.

Το 2015 ο Πειραιάς κατέγραψε 1.678.490 διελεύσεις επιβατών, έναντι 1.854.916 διελεύσεων επιβατών κρουαζιέρας το 2014, μειωμένες κατά 9,51%. Ωστόσο, οι επιβάτες που ξεκίνησαν ή ολοκλήρωσαν την κρουαζιέρα τους στον Πειραιά (homeporting) ανήλθαν σε 284.246 αυξημένοι κατά 11% περίπου σε σχέση με το 2014, γεγονός που έχει θετικό αντίκτυπο όχι μόνο στα οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας αλλά και στην τουριστική βιομηχανία της χώρας.

Το 2016 και 2017 συνεχίστηκε η μείωση των διελεύσεων επιβατών ωστόσο

αυξήθηκαν οι επιβάτες που ξεκίνησαν ή ολοκλήρωσαν την κρουαζιέρα τους στον Πειραιά (homeporting) και έφτασαν τα επίπεδα το 2012.

Αν και ο αριθμός των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων παρέμεινε σχεδόν σταθερός, εμφανίζοντας οριακή αύξηση από 621 προσεγγίσεις το 2015 σε 625 προσεγγίσεις το 2016, μέσω μιας σειράς λειτουργικών παρεμβάσεων και επενδύσεων σε υποδομές και εξοπλισμό, εξασφαλίστηκε η απρόσκοπτη ταυτόχρονη εξυπηρέτηση μεγαλύτερων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά κρουαζιεροπλοίων, όπως το υψηλών απαιτήσεων από πλευράς παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών νεότευκτο (μήκους 321 m) Carnival Vista, της εταιρείας Carnival Cruise Lines, που χρησιμοποίησε πέντε φορές τον Πειραιά ως λιμένα αφετηρίας (home porting) και μία φορά ως λιμάνι διέλευσης (transit), και το νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο «Ovation of the Seas» της εταιρείας Royal Caribbean, το οποίο είναι ένα από τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια του κόσμου, μήκους 348m, χωρητικότητας 4.180 επιβατών και 1.300 μελών πληρώματος. Το 2017 παρατηρήθηκε επίσης μείωση των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων για λόγους που προαναφέρθηκαν.

Ακτοπλοΐα

Στον τομέα της ακτοπλοΐας, η διακίνηση - από τον Κεντρικό Λιμένα Πειραιά- ανήλθε το 2017 σε 8.386.021 επιβάτες. Ο μέσος όρος ετήσιας διακίνησης κατά την πενταετία 2013-2017 ανήλθε σε 8.088.021 επιβάτες και ήταν σημαντικά μικρότερος της διακίνησης των ετών 2009 και 2010.

Στο πορθμείο Περάματος, η διακίνηση το 2017 ανήλθε σε 7.169.102 επιβάτες. Ο μέσος όρος ετήσιας διακίνησης κατά την πενταετία 2013-2017 ανήλθε σε 7.650.208 επιβάτες και ήταν μικρότερος της διακίνησης των ετών 2009 και 2010.

Ο αριθμός των συνολικά διακινηθέντων επιβατών το 2017 σημείωσε μικρή αύξηση σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, από 15.176.953 σε 15.555.123 επιβάτες, ενώ η διακίνηση τροχοφόρων οχημάτων αυξήθηκε από 2.582.410 σε 2.649.271 μονάδες. Επισημαίνεται ότι στο Πορθμείο Περάματος διακινείται περίπου το 70% των συνολικά διακινούμενων επιβατικών οχημάτων και το 30% των φορτηγών.

Πλέον του ρόλου ως τουριστικής πύλης της χώρας, σε πολλές περιπτώσεις ο Πειραιάς αποτελεί και τον μοναδικό δίαυλο επικοινωνίας των νησιών του Αιγαίου με την ενδοχώρα, συμβάλλοντας στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής της χώρας.

Σταθμοί Διακίνησης Αυτοκινήτων

Στο σταθμό αυτοκινήτων (car terminal), το έτος 2015 πραγματοποιήθηκαν συνολικά 341.386 κινήσεις οχημάτων, ενώ αντίστοιχα το έτος 2014 είχαν πραγματοποιηθεί 359.665 κινήσεις οχημάτων. Όσον αφορά το εγχώριο φορτίο, η θετική αναστροφή της κατάστασης που παρουσιάστηκε τα έτη 2013 και 2014 αναχαιτίστηκε οριακά το 2015 αφού κατά το έτος αυτό είχαμε μείωση σε σχέση με το 2014 κατά 1,69% (82.593 οχήματα το 2015, έναντι 84.017 οχημάτων το 2014) λόγω των συνεπειών της επιβολής των capital controls και της περαιτέρω επιδείνωσης της ρευστότητας της οικονομίας 2015.

Η μεταφόρτωση οχημάτων στον ΟΛΠ κατέγραψε μείωση κατά 6,11% σε σχέση με το έτος 2014 (258.793 οχήματα το 2015, έναντι 275.648 οχημάτων το 2014), συνεχίζοντας την πτωτική πορεία των προηγούμενων ετών στον τομέα της μεταφόρτωσης. Η μείωση στο διαχειριζόμενο φορτίο μεταφόρτωσης, οφείλεται στην πολιτική αστάθεια σε πολλές μεσογειακές χώρες, στη κρίση της Κριμαίας καθώς η εν λόγω περιοχή αποτελεί σημαντικό από πλευράς όγκου διακίνησης τελικό προορισμό οχημάτων μεταφόρτωσης μέσω του ΟΛΠ, στις χαμηλές τιμές καυσίμων που ενισχύουν ανταγωνιστικά τερματικά με μεγαλύτερη απόκλιση από ότι ο Πειραιάς και στην επιθετική πολιτική των ανταγωνιστικών αυτών τερματικών.

Παρά την αρνητική συγκυρία, ο Σταθμός Αυτοκινήτων της ΟΛΠ ΑΕ διατηρεί ηγετική θέση στην ανατολική Μεσόγειο και πλέον μέσω των νέων δυνατοτήτων που παρουσιάζονται από τη σιδηροδρομική σύνδεση έχει θετικές προοπτικές.

Ταυτόχρονα όμως, δημιουργούνται και νέες προκλήσεις για την περαιτέρω ανάδειξη του σταθμού αυτοκινήτων ο οποίος απαιτούν ένα σταθερό καθεστώς λειτουργίας, καθώς η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής σύνδεσης θα πρέπει να εφαρμοστεί με γνώμονα ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική σε σχέση με άλλα τερματικά με καλύτερη γεωγραφική θέση σε σχέση με τα κέντρα παραγωγής.

Ως αποτέλεσμα των ανωτέρω η διακίνηση φορτίου παρουσίασε κατά το Β εξάμηνο του έτους αύξηση της τάξης του 21%, με συνέπεια την αντιστροφή του αρνητικού πρόσημου διακίνησης του Α εξαμήνου, που τελικώς οδήγησε σε ετήσια αύξηση του όγκου διακίνησης σε σχέση με το 2015 κατά 6%, ήτοι διακίνηση 361.912 οχημάτων το 2016 έναντι 341.386 το 2015. Αναλυτικότερα, τόσο το εγχώριο όσο και το τράνζιτ φορτίο αυξήθηκαν σε επίπεδο έτους κατά 9% και 5% αντίστοιχα (σε απόλυτα μεγέθη κατά 7.486 και 13.040 μονάδες τροχοφόρων), μεγέθη που καταδεικνύουν τόσο τον αδιαφιλονίκητο ρόλο του ως πύλη εσωτερικού εμπορίου αλλά και ως διαμετακομιστικού κόμβου στην Ανατολική Μεσόγειο.

Το 2017 η διακίνηση οχημάτων ανήλθε σε 431.157 οχήματα εκ των οποίων τα 331.832 μεταφορτώθηκαν προς χώρες του εξωτερικού.

Από το 2012 και μέχρι το 2017 καταγράφεται συνεχής μείωση των συνολικών αφίξεων πλοίων στους σταθμούς διακίνησης οχημάτων, η οποία οφείλεται αποκλειστικά στη μείωση της διακίνησης στην περιοχή Γ1.

Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων ΟΛΠ ΑΕ

Ο Προβλήτας Ι του ΟΛΠ, το 2015 διακίνησε 293.353 TEU καταγράφοντας μείωση για δεύτερο έτος (2014: 598.255 TEU), μετά από τέσσερις συνεχείς χρονιές αύξησης (2010 – 2013). Εκτιμάται, ότι στο νέο πλαίσιο λειτουργίας της αγοράς (συμμαχίες εταιρειών/πελατών, αύξηση δυναμικότητας ΣΕΠ, λιμενικός και ενδολιμενικός ανταγωνισμός), δεν αναμένεται σημαντική αύξηση διακίνησης.

Η κίνηση στον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων το 2016 σημείωσε σημαντική μείωση εξαιτίας της συνέχισης μεταφοράς φορτίου transshipment της εταιρείας MSC, που αποτελεί τον κυριότερο πελάτη του Προβλήτα Ι, στο δικό της τερματικό σταθμό στην Τουρκία (ASYAPORT). Πιο συγκεκριμένα παρά την σημαντική αύξηση της τάξης του 26% στο εγχώριο φορτίο (από 49.275 σε 61.980 TEU's), το συνολικό υπό διαμετακόμιση εμπορευματικό έργο του τερματικού σταθμού μειώθηκε από περίπου 255.581 TEU's το 2015 σε 203.658 TEU's το 2016.

Το 2017 διακινήθηκαν συνολικά 453.256 TEUs.

Ναυπηγοεπισκευή

Στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής, ο αριθμός των επισκευαζόμενων πλοίων σε επισκευαστικές θέσεις του ΟΛΠ εμφάνισε το 2016 οριακή μείωση σε σχέση με το 2015 (235 έναντι 239 επισκευαζόμενων πλοίων), που οφείλεται κυρίως στην μη εκτέλεση ναυπηγοεπισκευαστικού έργου κατά τις απεργιακές κινητοποιήσεις του προσωπικού την περίοδο Μαΐου – Ιουνίου 2016. Το 2017 ο αριθμός ανήλθε σε 244 πλοία. Γενικά παρατηρείται από το 2009 και μετά σημαντική μείωση των επισκευαζόμενων πλοίων. Ο αριθμός των δεξαμενισθέντων πλοίων το 2017 ανήλθε σε 87.

Τάσεις εξέλιξης

Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων

Στον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων ο μεγαλύτερος όγκος της διακίνησης αφορά στη διαμετακόμιση. Ο ΟΛΠ έχει αποκτήσει μία πολύ καλή δυναμική και το μερίδιο αγοράς ανέρχεται στα επίπεδα του 17%. Οι προοπτικές ανάπτυξης είναι πολύ καλές λόγω (α) της πολύ καλής θέσης του Πειραιά σε σχέση με τα εμπορικά δρομολόγια, (β) το αναπτυσσόμενο δίκτυο feeder και (γ) τις υφιστάμενες και μελλοντικές εγκαταστάσεις στον Πειραιά (μέσω του επενδυτικού προγράμματος του ΟΛΠ). Η διατήρηση και η αύξηση του μεριδίου θα είναι μία πρόκληση για την ΟΛΠ, καθώς υπάρχει έντονος ανταγωνισμός με άλλους λιμένες ειδικά για το φορτία transit. Η ενίσχυση του σιδηροδρομικού δικτύου αναμένεται να συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του Λιμένα Πειραιά.

Τα έσοδα από την διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων θα αποτελέσουν το μεγαλύτερο μερίδιο των εσόδων του ΟΛΠ. Η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας ενδέχεται να απαιτήσει τη μείωση κατά ~20% των αντίστοιχων τελών. Η ολοκλήρωση των έργων του Προβλήτα III σε συνδυασμό με την λειτουργία των Προβλητών I και II και εν όψει της επέκτασης του σταθμού αυτοκινήτων θα μπορούσε να οδηγήσει σε συνολική δυναμικότητα άνω των 8 εκ. TEU για την ΟΛΠ.

Διαχείριση οχηματαγωγών (Ro-Ro)

Στον κλάδο των οχηματαγωγών (Ro-Ro) προβλέπεται μέχρι το 2021 να έχει αποκατασταθεί η ζήτηση της αγοράς αυτοκινήτων στα επίπεδα του 2008. Τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί η διακίνηση οχημάτων transit, κυρίως από τη Ρωσική και Ουκρανική αγορά. Υπάρχει αυξημένος ανταγωνισμός με τους αντίστοιχους λιμένες στην Τουρκία, οι οποίοι προσφέρουν και προνομιακή πρόσβαση στη Μαύρη Θάλασσα. Κατ' αντιστοιχία με τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων, η σιδηροδρομική σύνδεση θα συνεισφέρει σημαντικά στην προσέλκυση μεγαλύτερου όγκου φορτίων. Οι προβλέψεις πάντως είναι σχετικά συντηρητικές, καθώς θα πρέπει να διανυθούν μεγάλες αποστάσεις στο ηπειρωτικό δίκτυο για τη μεταφορά των προϊόντων (εισαγωγές / εξαγωγές), δεν έχει αναπτυχθεί επαρκώς η αυτοκινητοβιομηχανία στην Ελλάδα (εξαγωγές), ο ανταγωνισμός από άλλους λιμένες είναι έντονος (π.χ. Koper, Constanza), ενώ η διανομή γίνεται κυρίως με φορτηγά οχήματα και όχι μέσω ενός δικτύου συνδυασμένων μεταφορών.

Κρουαζιέρα

Στον κλάδο της κρουαζιέρας οι προοπτικές είναι πολύ θετικές, ενώ παρατηρείται μία τάση για ολοένα και μεγαλύτερη αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων. Ο κλάδος εμφανίζει μεγάλη ευαισθησία τόσο στην χρονική περίοδο αναφοράς (π.χ. μεγάλη κίνηση από Απρίλιο μέχρι και Οκτώβριο, μικρή κίνηση για το υπόλοιπο του έτους), όσο και στην γενικότερη γεωπολιτική κατάσταση στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου (π.χ. Συρία, Αίγυπτος, Τουρκία). Στο Σχήμα 4-3 απεικονίζονται οι προβλέψεις της κίνησης στον κλάδο της κρουαζιέρας έως το 2030.

Επιβατηγά

Ο επιβατικός λιμένας εξυπηρετεί τους επιβάτες που ταξιδεύουν και τα οχήματα που μεταφέρονται στη νησιωτική Ελλάδα. Η κίνηση των επιβατών έχει μειωθεί από τα 12εκ. επιβάτες/έτος το 2009 στα ~9εκ. επιβάτες/έτος. Δεν αναμένεται πλήρης αποκατάσταση της κίνησης, αλλά μέχρι το 2030 εκτιμάται ότι ενδεχομένως 9-11εκ. επιβάτες θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν το λιμάνι του Πειραιά. Η μεγαλύτερη κίνηση παρατηρείται την περίοδο Απρίλιος-Οκτώβριος, καθώς κατά τους χειμερινούς

μήνες η κίνηση είναι περιορισμένη.

Ναυπηγοεπισκευή

Στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής οι επενδύσεις αφορούν σε σημαντική αναβάθμιση των υπάρχουσών υποδομών, τόσο με την εκτέλεση έργων αναβάθμισης όσο και με την εγκατάσταση νέων πλωτών δεξαμενών που θα αυξήσουν τη δυναμικότητα του λιμένα. Η ύπαρξη ανάλογου τύπου εγκαταστάσεων και υποδομών στην Τουρκία δημιουργεί ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον, μέσα στο οποίο ο ΟΛΠ ΑΕ θα πρέπει να βελτιώσει ουσιαστικά το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών.

χι. Νέο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα (Master Plan) και Μελέτη Διαχείρισης Λιμένος Πειραιώς - Σχεδιασμός Λιμενικής Υποδομής

Έργα νέου Αναπτυξιακού Προγράμματος

Η χωρική οργάνωση της χερσαίας ζώνης του λιμένα Πειραιά, περιλαμβάνει τη διάκριση 4 τομέων/ζωνών με διακριτά, λειτουργικά χαρακτηριστικά, εντός των οποίων ασκούνται συναφείς δραστηριότητες. Οι τομείς αυτοί είναι:

Α. Επιβατικός λιμένας - Τομέας I

Β. Εμπορικός λιμένας - Τομέας II

Γ. Ναυπηγεία – Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη και Πορθμείο - Τομέας III

Δ. Αρχαιολογικός Χώρος περιοχής Σαλαμίνας και Ν. Ψυττάλειας, Νήσοι Αταλάντη και Χοιράδες - Τομέας IV

Σύμφωνα με το Ν. 4404/2016 προβλέπεται και η κατάρτιση νέου Αναπτυξιακού Προγράμματος Λιμένα.

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης τα έργα και οι προτεινόμενες χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί δόμησης του Προγραμματικού Σχεδίου του ΟΛΠ, εξετάζονται ανά Τομέα (Τομέας I, II, III & IV) εντός των οποίων ασκούνται συναφείς δραστηριότητες προκειμένου να υπάρχει συνολική αξιολόγηση ανά περιοχή με βάση τις προβλέψεις του Master Plan.

Τα προτεινόμενα από το παρόν Master Plan Έργα, διακρίνονται σε

Υποχρεωτικές Επενδύσεις (Υ.Ε.) τα οποία αποτελούν Έργα της ΣΠ (Ν.4044/2016) και θα υλοποιηθούν κατά την Πρώτη Επενδυτική περίοδο (2016-2021) και σε Πρόσθετες Επενδύσεις (Π.Ε.), τα οποία θα υλοποιηθούν με χρονικό ορίζοντα μέχρι το 2035

Στην Εικόνα 4-2 του παραρτήματος παρουσιάζεται η χωροταξική διάταξη των Επενδύσεων που περιλαμβάνονται στο παρόν Master Plan. Με κόκκινο χρώμα διακρίνονται οι ΥΕ και με κίτρινο οι ΠΕ. Στην ακόλουθη εικόνα δεν συμπεριλαμβάνονται προτεινόμενες επενδύσεις που αφορούν σε μελέτες, σε προμήθεια εξοπλισμού και σε βελτίωση και συντήρηση υποδομών του λιμένα.

Συγκεντρωτικά το προτεινόμενο Master Plan περιλαμβάνει:

11 Υποχρεωτικές Επενδύσεις

8 Πρόσθετες Επενδύσεις και

3 δραστηριότητες λειτουργίας

Τα προγραμματιζόμενα νέα έργα που περιλαμβάνονται στο αντικείμενο της παρούσας και περιλαμβάνονται στο νέο Master Plan, ανά περιοχή είναι:

Τομέας I - Επιβατικός λιμένας

- #Υ.Ε.01 Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α) με σκοπό τη δημιουργία δύο (2) θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων μήκους έως 350μ, έτσι ώστε ο Πειραιάς να καταστεί το κυριότερο λιμάνι κρουαζιέρας στην Αν. Μεσόγειο.
- #Υ.Ε.03 Μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας που βρίσκεται στην ακτή Μιαούλη. Αφορά στη δημιουργία νέου επιβατικού σταθμού υποδοχής, για την εξυπηρέτηση επιβατών κρουαζιέρας της νέας θέσης Αγ. Νικολάου.
- #Υ.Ε.07 Βυθοκόρηση Κεντρικού Λιμένα. Έχει υλοποιηθεί και παλαιότερη εκβάθυνση και απαιτείται νεότερη εκβάθυνση για λόγους περιοδικής συντήρησης και αποκατάστασης των λειτουργικών βαθών του λιμένα.
- #Π.Ε.03 Οικολογικά Λεωφορεία (Eco buses) για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων επιβατών και κοινού, γύρω από τον κεντρικό λιμένα ακτοπλοϊας και κρουαζιέρας.
- #Π.Ε.04 Κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας στην περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα.
- #Π.Ε.05 Μετατροπή του κτιρίου της Παγόδας σε 5* Ξενοδοχείο και Συνεδριακό κέντρο. Το έργο αφορά στη μετατροπή του κτιρίου της Παγόδας και τη μετατροπή του σε Ξενοδοχείο 5* και βοηθητικούς χώρους για συνέδρια.
- #Π.Ε.06 Μετατροπή αποθηκών σε ξενοδοχείο 4* και 5*. Το σύνολο των έργων πρέπει να αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά εφόσον περιλαμβάνεται στα προγραμματιζόμενα έργα.
- #Π.Ε.07 Μετατροπή της πέτρινης αποθήκης σε μουσείο στην Ακτή Βασιλειάδη.
- #Π.Ε.08 Κατασκευή 5* ξενοδοχείου στο Πόρτο Λεόνε. Αφορά στη κατασκευή νέου ξενοδοχείου 5* ανατολικά των εγκαταστάσεων Κανέλου στο χερσαίο χώρο νοτίως του Κονώνειου τείχους και σε επαρκή απόσταση.

Πέραν των ανωτέρω προτεινόμενων επενδύσεων στον τομέα του Επιβατικού Λιμένα, περιλαμβάνονται στο Master Plan και δύο πρόσθετες δραστηριότητες που αφορούν μόνο σε λειτουργία και όχι σε κατασκευή έργων. Οι δραστηριότητες αυτές είναι:

1. Λειτουργία Επιβατικού Σταθμού κρουαζιέρας στον Αγ. Νικόλαο
2. Λειτουργία τροφοδότησης πλοίων με LNG.

Τομέας II - Εμπορικός Λιμένας

- #Υ.Ε.02 Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων που αφορά λειτουργικές προσαρμογές του Προβλήτα Ι για την αναβάθμισή του, με σκοπό την αξιοποίηση της μέγιστης δυναμικότητάς του.
- #Υ.Ε.04 Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ που αφορά στη διασύνδεση σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων με τον πρώην χώρο ΟΔΔΥ
- #Υ.Ε.09 Κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών. Το έργο έχει παραληφθεί προσωρινά και βρίσκεται στη φάση της οριστικής παραλαβής του.
- #Υ.Ε.10 Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους) (Εμπορικός Λιμένας). Αφορά στην αναδιαρρύθμιση – επέκταση του λιμένος Ηρακλέους, με σκοπό τη μετατροπή του από ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα σε σταθμό διακίνησης αυτοκινήτων.
- #Π.Ε.01 Νέα Αποθήκη στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ
- #Π.Ε.02 Πενταώροφο κτίριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους

Πέραν των ανωτέρω προτεινόμενων επενδύσεων στον τομέα του Εμπορικού

Λιμένα, περιλαμβάνεται στο Master Plan και μία πρόσθετη δραστηριότητα που αφορά μόνο σε λειτουργία και όχι σε κατασκευή έργων. Η δραστηριότητα αυτή είναι:

1. Λειτουργία του Δυτικού Προβλήτα III Εμπορευματοκιβωτίων

Τομέας III - Ναυπηγεία – Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη και Πορθμείο

#Υ.Ε.11 Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών) με σκοπό την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευής πλοίων

Τομέας IV - Αρχαιολογικός Χώρος περιοχής Σαλαμίνας και Ν. Ψυττάλειας, Νήσοι Αταλάντη και Χοιράδες

Δεν περιλαμβάνονται έργα στον εν λόγω τομέα.

Πέραν των έργων που προαναφέρθηκαν στο παρόν Master Plan περιλαμβάνονται και τρία (3) επιπλέον έργα που αφορούν σε Υποχρεωτικές Επενδύσεις και αφορούν σε οριζόντια έργα για τους Τομείς I, II & III. Τα έργα αυτά είναι:

#Υ.Ε.05 Βελτίωση και Συντήρηση Υποδομών Λιμένα αποτελείται από διάφορα υποέργα που αφορούν στη βελτίωση, επισκευή, συντήρηση και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών του λιμένα.

#Υ.Ε.06 Προμήθεια εξοπλισμού λιμένα

#Υ.Ε.08 Μελέτες, αφορά όλες τις μελέτες για τα παραπάνω Έργα, είναι υποχρεωτικός και δεν περιλαμβάνεται στους Πίνακες Έργων

Παράμετροι σχεδιασμού και παραδοχές μελλοντικής εξέλιξης κίνησης

Για τον σχεδιασμό των έργων λήφθηκαν υπόψη μεταξύ άλλων και πλοία σχεδιασμού ανάλογα με το χαρακτήρα του κάθε λιμένα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για την Επέκταση Κρουαζιέρας (Νότια Ζώνη), σαν πλοίο σχεδιασμού ελήφθη το μεγαλύτερο σήμερα κρουαζιερόπλοιο που επισκέφθηκε τον Πειραιά ολικής χωρητικότητας 168.000 GRT με μήκος 348m πλάτος 49,0m και βύθισμα 8,80m. Αντίστοιχα υπολογίστηκε η επάρκεια των προσκρουστήρων, ώστε να καλύπτει τις ανάγκες του μεγαλύτερου πλοίου.

Επισημαίνεται ότι δεν προβλέπονται λιμενικά έργα στον επιβατικό λιμένα (πέραν της κρουαζιέρας), καθόσον οι δυνατότητές του εξυπηρετούν σήμερα την υφιστάμενη ναυτιλιακή κίνηση, όπως και αυτήν που εκτιμάται ότι θα υπάρξει στα προσεχή χρόνια λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις των πλοίων σχεδιασμού όπως αυτά προκύπτουν από τις ανάγκες της σύγχρονης ναυσιπλοΐας τα κριτήρια σχεδιασμού των προτεινόμενων διατάξεων διαμορφώνονται ως εξής:

α. Βελτίωση ή/και δημιουργία οργανωμένων εγκαταστάσεων με ασφαλείς συνθήκες ελλιμενισμού και φορτοεκφόρτωσης ή επιβίβασης/αποβίβασης των πλοίων της περιοχής.

β. Παροχή επαρκούς τρισδιάστατου (μήκος, πλάτος, βάθος) χώρου ελιγμών και συνθηκών ασφαλούς πλοήγησης.

γ. Βέλτιστη εκμετάλλευση του θαλάσσιου και χερσαίου χώρου.

δ. Περιβαλλοντικά και Αισθητικά Κριτήρια Σχεδιασμού

• Βασικές παραδοχές που ετέθησαν είναι ότι η κίνηση των πλοίων θα είναι αυξανόμενη μέχρι του ορίου του capacity του κάθε τμήματος του λιμένα και ότι η εκπομπή καυσαερίων θα ακολουθεί τις διεθνείς (αλλά και από IMO) τάσεις και ότι ως αποτέλεσμα του ρυθμιστικού πλαισίου του IMO, οι περισσότερες τεχνολογίες που θα αναπτύσσονται θα αφορούν τη μείωση των NOx και SO₂ και CO₂ (τα πλοία θα χρησιμοποιούν καύσιμο χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, Κατάλληλη τεχνολογία (π.χ.

χii. Περιγραφή προτεινόμενων έργων και πρόταση καθορισμού Χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης Master Plan

Στην παρούσα παράγραφο περιλαμβάνεται η περιγραφή των προτεινόμενων από το Master Plan έργων και οι προτάσεις καθορισμού χρήσεων γης ανά τομέα (Τομέας I, II, III & IV) εντός των οποίων ασκούνται συναφείς δραστηριότητες.

Σημειώνεται ότι, από το εμβαδό αναφοράς κάθε Υποζώνης, έχουν αφαιρεθεί οι επιφάνειες που έχουν παραχωρηθεί από την ΟΛΠ ΑΕ σε Δήμους, Υπουργεία και Οργανισμούς.

Συνολικά οι τύποι των έργων του Master Plan χωρίζονται ως προς τους τύπους σε πέντε κατηγορίες:

A. ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

B. ΚΤΙΡΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

Γ. ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Δ. ΕΡΓΑ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ (Πολιτιστική Ακτή/Μουσείο)

E. ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ - ΜΕΛΕΤΕΣ

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται τα προτεινόμενα έργα με βάση την ανωτέρω αναφερομένη κατηγοριοποίηση για τους εξεταζόμενους τομείς. Πρέπει να επισημανθεί ότι στον Τομέα IV δεν προβλέπεται η υλοποίηση έργων. Στον Τομέα IV αναλύονται οι προτάσεις καθορισμού χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης.

Κατηγορία	Τομέας I	Τομέας II	Τομέας III
ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ	#Y.E.01	#Y.E.02 #Y.E.09 #Y.E.10	
ΚΤΙΡΙΑΚΑ ΕΡΓΑ	#Y.E.03 #Π.E.04 #Π.E.05 #Π.E.06 #Π.E.08	#Π.E.01 #Π.E.02	
ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	#Y.E.05 #Y.E.07 #Π.E.03	#Y.E.04 #Y.E.05	#Y.E.05 #Y.E.11
ΕΡΓΑ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ	#Π.E.07		
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ - ΜΕΛΕΤΕΣ	#Y.E.06 #Y.E.08	#Y.E.06 #Y.E.08	#Y.E.06 #Y.E.08

Τα έργα (Y.E.) που αφορούν σε περισσότερους από έναν τομέα περιγράφονται συνολικά στο τέλος της παρούσας παραγράφου (#Y.E.05, #Y.E.06 & #Y.E.08).

➤ Τομέας I- Επιβατικός Λιμένας

Λιμενικά Έργα #Y.E.01 Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α)

Η υλοποίηση του έργου θα προσφέρει μια εξαιρετική ευκαιρία αναβάθμισης των υποδομών εξυπηρέτησης της κρουαζιέρας και συνεπώς το Λιμάνι του Πειραιά αυτόματα θα αναβαθμιστούν ως προς τη δυνατότητα κάλυψης των ολοένα και αυξανόμενων αναγκών του κλάδου της κρουαζιέρας. Τέτοιες ανάγκες σχετίζονται με τον συνεχώς αυξανόμενο αριθμό επιβατών κρουαζιέρας, και την αγκυροβόληση πολύ μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων μήκους 350-400μ. και δυναμικότητας 3.500-4.000 επιβατών. Ως εκ τούτου πρόκειται για μια εθνικής σημασίας ευκαιρία, προκειμένου ο Πειραιάς να καταστεί πρωτοπόρος στον δυναμικά αυξανόμενο κλάδο της κρουαζιέρας και ειδικότερα να αποτελέσει λιμάνι εκκίνησης-ολοκλήρωσης της κρουαζιέρας (home port) για τις εταιρείες διοργάνωσης κρουαζιέρας.

Ο νέος κρηπιδοτόχος θα έχει μήκος περίπου 1.510m με μεταβλητό βάθος από -19 έως -29,50m από τη Μ.Σ.Θ. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται η δημιουργία δύο (2) θέσεων απολύτως ασφαλούς ελλιμενισμού, στην εσωτερική πλευρά του νέου λιμένα

(θέσεις 1 & 2). Η Ανατολική θέση (θέση 1) θα έχει μήκος 390 m και λειτουργικό βάθος -19 m και η Δυτική (θέση 2) θα έχει μήκος 350m και λειτουργικό βάθος -29,50m.

Ως προς την επένδυση «Νότια Επέκταση Λιμένα Κρουαζιέρας (Α' φάση)», ισχύουν οι όροι της Απόφασης της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού αρ.ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ ΔΙΠΚΑ/ ΤΠΚΑΧΜΑΕ/ 53958/ 36754/996/412/24-5-2019 (ΑΔΑ: 789Φ4653Π4-81Η) και της Απόφασης της 80ης (25.09.2019) Συνεδρίασης της ΕΣΑΛ, που διαπραγματεύονται θέματος μεταξύ άλλων όπως: “Ανάδειξη του κονώνειου τείχους και του ταφικού μνημείου Θεμιστοκλή”

Περαιτέρω, η ΕΣΑΛ συστήνει και προτείνει, κατά την κατασκευή του έργου της Υ.Ε. 01, την πρόβλεψη και πρόνοια απαιτητών υποδομών και αναμονών για την υποδοχή ρεύματος ξηράς για την μελλοντική εγκατάσταση ρευματοδότησης των πλοίων (cold ironing), σύμφωνα με καλές διεθνείς πρακτικές (Απόφαση 78ης της - 19.02.2019-Συνεδρίασης)

Κτιριακά Έργα

#Υ.Ε.03 Μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας

Αφορά στη διαμόρφωση/ανακατασκευή της ήδη υπάρχουσας Πενταγωνικής αποθήκης του ΟΛΠ που βρίσκεται στο βόρειο άκρο του κτιρίου της «Παγόδας», σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας, με σκοπό να καλύψει τις διαρκώς αυξανόμενες ανάγκες σε διακίνηση ατόμων κρουαζιέρας.

Επισημαίνεται ότι με την Απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού αρ. ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΠΑΝΣΜ/ΤΜΑΝΣΜΠΚ/87654/9415/932/217/20.04.2018 εγκρίθηκε η αλλαγή χρήσης του κτηρίου σε επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας με τον όρο επανυποβολής της αρχιτεκτονικής μελέτης, αφού ληφθεί υπόψη στο σχεδιασμό ο τρόπος σύνδεσης και διαφοροποίησης με το όμορο κηρυγμένο ως νεώτερο μνημείο κτήριο του πρώην επιβατικού σταθμού/εκθεσιακού κέντρου (“παγόδα”), οι προτεινόμενες επεμβάσεις να μην επηρεάσουν με οποιονδήποτε τρόπο τον φέροντα οργανισμό του μνημείου και ειδικότερα στη στατική μελέτη που θα εκπονηθεί να συμπεριληφθεί ο τρόπος επίδρασης στον φέροντα οργανισμό του μνημείου.

Η οριστική μελέτη του έργου θα υποβληθεί προς έγκριση στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ.

#Π.Ε.04 Κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας στην περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα (Cruise Terminal)

Ο νέος Επιβατικός Σταθμός Κρουαζιέρας προβλέπεται συνολικής έκτασης περίπου 22.000m² και θα εξυπηρετεί κύρια τους επιβάτες που ταξιδεύουν από και προς το λιμάνι του Πειραιά.

Ο Σταθμός Κρουαζιέρας θα είναι συνολικού εμβαδού E=22.000m², με τις εξής χρήσεις:

- Σταθμός υποδοχής: Χώροι Διαχείρισης & Χώροι Αναχώρησης, Χώροι Αφιξης, Καταστήματα Υγειονομικού ενδιαφέροντος, Καταστήματα Τουριστικών Ειδών, Αποθηκευτικοί Χώροι, Χώροι Γραφείων, Χώροι Προσωπικού, Χώροι Συντήρησης, Χώροι Εσωτερικής Κυκλοφορίας.

Η αναλυτική κτηριολογική μελέτη θα προκύψει κατά την εκπόνηση της Οριστικής Μελέτης του έργου, η οποία, πλην των άλλων, θα λάβει υπόψη και την Απόφαση του αναπληρωτή Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού αρ. ΥΠΑΙΘΠΑ/ ΓΔΑΜΤΕ/ ΔΑΑΜ/ ΤΚΜΚΕΜ/ 141909/ 13549/ 1791/253/04.01.2013, με την

οποία εγκρίθηκε α) η μελέτη ανάδειξης των αρχαίων τειχών στην Ακτή Θεμιστοκλέους και β) η βελτίωση της προσβασιμότητας στον Β΄ Σταθμό Κρουαζιέρας, με όρους που αφορούν κυρίως την περαιτέρω έρευνα, την ανάπτυξη ζώνης χαμηλού πρασίνου και αειθαλών θάμνων γύρω από το ανασκαφικό όρυγμα του τείχους και διαμορφώσεις για την προστασία και την ανάδειξή του, στις οποίες περιλαμβάνεται η πεζογέφυρα και οι διάδρομοι κίνησης των επισκεπτών.

Επίσης θα ληφθούν υπόψη οι όροι της Απόφασης της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού αρ. ΥΠΠΟΑ/ ΓΔΑΠΚ/ ΔΙΠΚΑ/ ΤΠΚΑΧΜΑΕ/ 53958/ 36754/ 996/ 412/ 24.05.2019, και των Αποφάσεων της 80ης (25.09.2019) Συνεδρίασης της ΕΣΑΛ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την Απόφαση της 81ης (09.10.2019) Συνεδρίασης που μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν περιορισμό του μεγέθους των κατασκευών ώστε να προστατευτούν οι αρχαιότητες, εξασφάλιση της θέασης του χώρου της ναυμαχίας της Σαλαμίνας και του ονομαζόμενου Ταφικού Μνημείου του Θεμιστοκλή, διάσπαση του όγκου του Επιβατικού Σταθμού της Κρουαζιέρας και του ύψους του κτηρίου για λόγους προστασίας και ανάδειξης του Κονώνειου τείχους και του ονομαζόμενου Ταφικού Μνημείου του Θεμιστοκλή σε αυτό το τμήμα

#Π.Ε.05 Μετατροπή του κτιρίου της Παγόδας σε 5* Ξενοδοχείο και Συνεδριακό κέντρο

Το έργο αφορά στην μετατροπή του κτιρίου Παγόδας σε Ξενοδοχείο 5* και βοηθητικούς χώρους συνεδρίασης. Η προτεινόμενη νέα χρήση για το κτίριο αυτό, είναι η μετατροπή του σε πολυτελές ξενοδοχείο 5 αστέρων. Το έργο περιλαμβάνει γενική αναβάθμιση του κτιρίου, αποκατάσταση του μνημειώδους χαρακτήρα του και μετασχηματισμό της γύρω περιοχής.

Από τις αρχικές εκτιμήσεις, η Παγόδα θα μπορεί να φιλοξενεί ετησίως περίπου 1,3 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιερόπλοιων, δεδομένου ότι αποτελεί εξαιρετικό αρχιτεκτονικό τοπόσημο. Το ξενοδοχείο θα εξασφαλίσει διάφορες λειτουργίες, όπως διαμονή σε δωμάτια, καταστήματα, γραφεία, μονάδες συνεδρίων και εκδηλώσεων, εγκαταστάσεις αναψυχής και πολλά άλλα.

Επίσης θα ληφθούν υπόψη οι όροι της Απόφασης της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού αρ. ΥΠΠΟΑ/ ΓΔΑΠΚ/ ΔΙΠΚΑ/ ΤΠΚΑΧΜΑΕ/ 53958/ 36754/ 996/ 412/ 24.05.2019, και της Απόφασης της 80ης (25.09.2019) Συνεδρίασης ΕΣΑΛ, που έχουν ως εξής:

Α) Όλες οι επεμβάσεις στο κτήριο να σεβαστούν και να μην αλλοιώνουν τα μορφολογικά και δομικά στοιχεία του κελύφους και του ύψους του. Τυχόν επεμβάσεις στο εσωτερικό του να έχουν αναστρέψιμο χαρακτήρα.

Β) Η οριστική μελέτη του έργου να υποβληθεί προς έγκριση στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.Α.

#Π.Ε.06 Μετατροπή αποθηκών σε ξενοδοχείο 4* και 5*

Το έργο αφορά στην ανακαίνιση, αποκατάσταση και μετατροπή δύο (2) εγκαταλειμμένων σήμερα κτιρίων στην παράκτια περιοχή της Ηετιώνιας Ακτής σε ξενοδοχεία 4* και 5*.

ΑΠΟΘΗΚΗ Ι

Το πρώην κτίριο αποθήκης είναι μια βιομηχανική κατασκευή πέντε επιπέδων, κατασκευασμένη από οπλισμένο σκυρόδεμα, με επιφάνεια περίπου 8.870,00m². Βρίσκεται στην περιοχή λιμένων επιβατών, στην Ηετιώνεια ακτή.

Το έργο αφορά την ανακαίνιση, την ενίσχυση και τη μετατροπή της αποθήκης Ι σε

ξενοδοχείο 4* με περίπου 150 δωμάτια και 300 κλίνες.

Η εκτίμηση κόστους για τη μετατροπή της Αποθήκης Ι σε ξενοδοχείο 4* είναι περίπου: 23.000.000 €.

ΑΠΟΘΗΚΗ ΙΙ

Το πρώην κτίριο αποθήκης είναι μια βιομηχανική κατασκευή πέντε επιπέδων, κατασκευασμένη από οπλισμένο σκυρόδεμα, με επιφάνεια περίπου. 15.000m². Βρίσκεται στην περιοχή λιμένων επιβατών, στην Ηετιώνεια ακτή.

Το έργο αφορά στην ανακαίνιση, την ενίσχυση και τη μετατροπή της ΑΠΟΘΗΚΗΣ ΙΙ σε ξενοδοχείο 5* με περίπου 180 δωμάτια και 360 κλίνες. Η εκτίμηση κόστους για τη μετατροπή της Αποθήκης ΙΙ σε ξενοδοχείο 5* είναι περίπου: 25.000.000 €.

Ως προς την Π.Ε. 06 “Αναδιαμόρφωση δύο αποθηκών σε Ξενοδοχεία 4* και 5*” πρέπει να ισχύει το παρακάτω:

Να διατηρηθούν και να μην κατεδαφιστούν οι εν λόγω αποθήκες για λόγους προστασίας του παρακείμενου αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης (ΦΕΚ 527/Β/24.08.1967 και 217/Δ/10.05.2019), σύμφωνα με την Απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού αρ. ΥΠΠΟΑ/ ΓΔΑΠΚ/ ΔΙΠΚΑ/ ΤΠΚΑΧΜΑΕ/ 53958/ 36754/ 996/ 412/ 24.05.2019, και την Απόφαση της 80ης (25.09.2019) Συνεδρίασης της ΕΣΑΛ

#Π.Ε.08 Κατασκευή 5* ξενοδοχείου στο Πόρτο Λεόνε.

Προβλέπεται η κατασκευή νέου 5* Ξενοδοχείου στη Περιοχή Πόρτο Λεόνε συνολικής επιφάνειας 8.000m² περίπου ανατολικά του Σταθμού Κανέλος. Το κτηριολογικό πρόγραμμα για τη κατασκευή του ξενοδοχείου θα περιλαμβάνει χώρους service/lobby/ εστιατόριο, κοινόχρηστους χώρους και δωμάτια (2κλινα, 3κλινα, σουίτες).

Στο σχεδιασμό και την εκπόνηση της Οριστικής Μελέτης του έργου θα ληφθούν υπόψη οι κατευθυντήριες οδηγίες της Απόφασης της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού αρ. ΥΠΠΟΑ/ ΓΔΑΠΚ/ ΔΙΠΚΑ/ ΤΠΚΑΧΜΑΕ/ 53958/ 36754/ 996/ 412/ 24.05.2019, και της Απόφασης της 80ης (25.09.2019) Συνεδρίασης της ΕΣΑΛ, που μεταξύ άλλων περιλαμβάνει: τη

- Α. Να γίνει μείωση του όγκου και του ύψους της προτεινόμενης κατασκευής, για λόγους προστασίας του Κονώνειου τείχους, και η χωροθέτηση να γίνει εις τρόπον ώστε να εγγράφεται αρμονικά στο περιβάλλον του μνημείου.
- Β. Η σχετική μελέτη να υποβληθεί στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠΠΟΑ προς έγκριση κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου.
- Γ. Να μετακινηθεί η προβλεπόμενη από την υποβληθείσα μελέτη γραμμή ISPS παρά το όριο της προβλεπόμενης από την υπ' αριθ. ΥΠΑΙΘΠΑ-ΓΓΠ/ ΓΔΑΠΚ/ ΔΙΠΚΑ/ ΤΑΧ/ 120342/34823/6956/5384/12-2-2013 Υ.Α. ζώνης πρασίνου που περιβάλλει το ως άνω μνημείο.
- Δ. Να διαμορφωθεί ανοικτός χώρος αστικού πρασίνου στην εν λόγω περιοχή που οριοθετείται από το Κονώνειο τείχος στα ΒΔ και την οδό πρόσβασης στον χώρο της κρουαζιέρας στα ΝΑ, ο οποίος να αποδοθεί στην πόλη

Έργα Υποδομών

#Υ.Ε.07 Βυθοκόρηση Κεντρικού Λιμένα

Το αντικείμενο του έργου αφορά στην απομάκρυνση του πλεονάζοντος λεπτόκοκκου υλικού που έχει συσσωρευτεί στον πυθμένα του κεντρικού λιμένα Πειραιά, με

αποτέλεσμα τη μείωση του λειτουργικού βάθους των κρηπιδοτόιχων και τη δημιουργία τάφρων στον πυθμένα της θάλασσας, στις περιοχές των διαύλων για την προσόρμιση των πλοίων. Σκοπός του έργου, είναι η εξασφάλιση των προβλεπόμενων συνθηκών ναυσιπλοΐας και του ελλιμενισμού των πλοίων, με την αποκατάσταση των λειτουργικών βαθών και περιλαμβάνει τις απαιτούμενες εργασίες που εξασφαλίζουν την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την διάρκεια των βυθοκορήσεων, τη μεταφορά και τη διάθεση των βυθοκορημάτων. Σύμφωνα με τις προτεραιότητες που έχει θέσει ο ΟΛΠ Α.Ε., ως προς την εκτέλεση των Υποχρεωτικών Επενδύσεων, η βυθοκόρηση του Κεντρικού Λιμένα μπορεί να ξεκινήσει μετά την ολοκλήρωση μέρους του χερσαίου χώρου της νότιας επέκτασης της κρουαζιέρας (Υ.Ε.01), όπως προδιαγράφονται στη Μ.Π.Ε. του έργου για τη διαχείριση των βυθοκορημάτων.

Η διαχείριση των βυθοκορημάτων θα γίνει στη βάση των προνοιών της νομοθεσίας, των διεθνών συμβάσεων και των ειδικότερων όρων που προβλέπονται στην ΑΕΠΟ: Α. Π.: ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/94701/5991/11-12-2020 (ΑΔΑ:ΕΓ2Κ4653Π8-ΠΒΘ) (Περιβαλλοντικοί όροι 4.2.4 και 4.2.5).

#Π.Ε.03 Οικολογικά Λεωφορεία (Eco buses)

Με την υλοποίηση της νότιας επέκτασης του τερματικού σταθμού κρουαζιέρας αναμένεται να αυξηθεί η κίνηση των επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά. Συνεπώς για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων επιβατών εντός του Κεντρικού Λιμένα προτείνεται ένα νέο οικολογικό και αποτελεσματικό μέσο μαζικής μεταφοράς, τα οικολογικά Λεωφορεία «ECO Buses» σαν εναλλακτική λύση του Monorail.

Το έργο περιλαμβάνει τη διαμόρφωση ειδικών λωρίδων κυκλοφορίας εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα και διασύνδεσης με τα λοιπά ΜΜΜ (ηλεκτρικός, λεωφορεία, τρόλεϊ, μετρό, κλπ), μαζί με την κατασκευή παράλληλης διπλής λωρίδας ποδηλατόδρομου και πεζοδρομίου. Το έργο αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου σε όλη την έκταση του λιμένα και κατά συνέπεια, την απορρόφηση των επιπτώσεων από την πρόσθετη κυκλοφορία. Η προτεινόμενη διαδρομή καλύπτει συνολική απόσταση περίπου 5.500 m, που περιβάλλει το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά και εξασφαλίζει τη διασύνδεση όλων των πυλών αναχώρησης πλοίων, ενώ η προτεινόμενη διαδρομή είναι παραπλήσια με αυτήν του παλαιότερα προταθέντος μέσου σταθερής τροχιάς (Monorail).

Έργα Αρχαιοτήτων και Πολιτισμού

- Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί ένα ιστορικό και πολιτιστικό τοπίο, μία συνεχή στο σύνολό της πολιτιστική ακτή. Το Σχέδιο επιδιώκει να συντηρήσει την ιστορική μνήμη και την ταυτότητα του Πειραιά με την ανάδειξη των
- Ξεκινώντας από το νοτιοδυτικό άκρο του λιμανιού το πρώτο κατά σειρά μνημείο που συναντάται είναι το ταφικό συγκρότημα του ονομαζόμενου Ταφικού Μνημείου του Θεμιστοκλή. Πλησίον του ταφικού μνημείου υψώνεται ο αναστηλωμένος αρχαίος σπονδυλωτός κίονας - φάρος.
- Ανάμεσα στο Σταθμό Πλοηγών και τον Επιβατικό Σταθμό Θεμιστοκλέους διατηρείται τμήμα του αρχαίου Κονώνειου τείχους σε μήκος περίπου 590 μ., από τα οποία 56 μ. περίπου έχουν αναδειχθεί από τον Ο.Λ.Π. Α.Ε. στο πλαίσιο αναβάθμισης του Επιβατικού Σταθμού Θεμιστοκλέους.
- Το ταφικό μνημείο, ο κίονας - φάρος και το σωζόμενο τμήμα του Κονώνειου τείχους θα αποτελέσουν, μετά τις εργασίες συντήρησης και ανάδειξης, που θα συγχρονισθούν με τα λιμενικά έργα, επισκέψιμα μνημεία των αρχαίων χρόνων ενταγμένα σε αρχαιολογικό περίπατο.

- Στην Ακτή Θεμιστοκλέους υπάρχει και το επισκευασμένο μικρό κτίσμα του κυνηγετικού περιπτέρου, γνωστού ως " Παλατάκι" ή " Βασιλικό Περίπτερο". Δεν προβλέπονται επεμβάσεις στο πλαίσιο των έργων του Σχεδίου.
- Στην Ακτή Μιαούλη υπάρχει ο Σταθμός Επιβατών / Εκθεσιακό Κέντρο του Ο.Λ.Π., γνωστός ως " Παγόδα", που θα μετατραπεί σε ξενοδοχείο, με σεβασμό των μορφολογικών και των δομικών στοιχείων του κελύφους και αναστρέψιμες επεμβάσεις στο εσωτερικό. Η δυνατότητα φιλοξενίας συνεδρίων και περιοδικών εκθέσεων θα απηχεί το πνεύμα της αρχικής χρήσης.
- Στην ίδια Ακτή θα διατηρηθούν τα κελύφη των κτηρίων του Λιμεναρχείου και του Τελωνείου, ως ιστορικά κτήρια τόσο για την αρχιτεκτονική μορφή όσο και για τη συνεχιζόμενη χρήση τους. Δεν προβλέπονται επεμβάσεις στο πλαίσιο των έργων του Προγράμματος.
- Ο κύριος χώρος της Πολιτιστικής Ακτής είναι η Ηετιώνεια Ακτή.
- Το πρώτο μνημείο που συναντάται είναι ο Παλαιός Σιδηροδρομικός Σταθμός στον Άγιο Διονύσιο. Δεν προβλέπονται επεμβάσεις στο πλαίσιο των έργων του Σχεδίου.
- Η Αποθήκη Σιτηρών (SILO) προβλέπεται να μετατραπεί, από το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, σε Δημόσιο Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων, αφού επισκευασθεί και διαμορφωθεί κατάλληλα. Το έργο δεν είναι ενταγμένο στο Σχέδιο και αφορά αποκλειστικά το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού. Στο πλαίσιο αυτό θα διατηρηθεί και ο ταινιόδρομος του SILO.
- Οι παρακείμενες λιθόκτιστες δεξαμενές θα εξακολουθήσουν τη λειτουργία τους, αποτελώντας ενδιαφέρον στοιχείο της λειτουργίας του λιμανιού με ιστορική συνέχεια, αφού συντηρηθεί η λιθοδομή των πλάγιων τοιχωμάτων, στην οποία έχουν χρησιμοποιηθεί και λίθοι από τις αρχαίες οχυρώσεις. Εναλλακτικά και εφόσον αποφασισθεί η παύση της λειτουργίας τους ως ναυπηγικών δεξαμενών, προτείνεται η χρήση τους ως σταθμών αναχώρησης των τουριστικών πλοιαρίων που θα παραπλέουν το παραλιακό μέτωπο του Σαρωνικού.
- Τα κτήρια της Μεγάλης και της Μικρής Αποθήκης θα μετατραπούν σε ξενοδοχεία που θα φιλοξενούν περιοδικές εκθέσεις τέχνης και συνέδρια, ενισχύοντας την πολιτιστική διάσταση του λιμανιού.
- Το κτήριο της Πέτρινης Αποθήκης, αφού επισκευασθεί και αποκατασταθεί, θα φιλοξενήσει μουσειακή εγκατάσταση σύγχρονης αρχαιολογίας με το διαχρονικό θέμα " Μέτοικος - Μετανάστης - Πρόσφυγας" και επίκεντρο το λιμάνι του Πειραιά. Θα διαπραγματεύεται με τεχνολογικά σύγχρονη μόνιμη μουσειακή εγκατάσταση, περιοδικές εκθέσεις, επιστημονικές και καλλιτεχνικές εκδηλώσεις και άλλες κατάλληλες δράσεις (events) διεθνούς χαρακτήρα, την ανθρώπινη περιπέτεια του ξεριζωμού και της επανεγκατάστασης από τη σύγχρονη εποχή έως τα βάθη του χρόνου. Ο χαρακτήρας του Πειραιά ως ιστορικού σημείου αναχώρησης, αλλά και άφιξης (λανθάνει και η μεταφορική έννοια του λιμανιού ως καταφυγίου/απάγκειου/παρηγοριάς) είναι παγκόσμια ίσως μοναδικός. Στο κτήριο δύναται να στεγασθεί και το ιστορικό αρχείο του Ο.Λ.Π.
- Η Πολιτιστική Ακτή θα ολοκληρωθεί με τη σύνδεση, μέσω πεζογέφυρας, με τον αρχαιολογικό χώρο της Ηετιώνειας πύλης.
- Μία πολιτιστική διαδρομή με τα πόδια, ποδήλατο ή το eco- bus, θα συνδέει και θα καθιστά επισκέψιμα τα μνημεία και τα τοπία που θα περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό της συντήρησης και της ανάδειξης, σε συνδυασμό με πολιτιστικές και καλλιτεχνικές δραστηριότητες που θα διαρκούν ολόκληρο το έτος.
- Σύμφωνα επίσης με τους όρους της Απόφασης της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού αρ. ΥΠ.ΠΟ.Α/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΠΚΑΧΜΑΕ/53958/36754/996/412/24-5-2019 (ΑΔΑ: 789Φ4653Π4-81Η):

- Α) Θα εκπονηθεί μελέτη, εν είδει λειτουργικού διαγράμματος, και θα υποβληθεί προς έγκριση στις συναρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ, με στόχο την ενοποίηση του αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης με τους λοιπούς χώρους της Πολιτιστικής Ακτής και τη σύνδεση του περιβάλλοντος αστικού ιστού με την Πολιτιστική Ακτή, όπου θα παρουσιάζεται με σαφήνεια η οργάνωση της ζώνης, οι χώροι προς δόμηση, τα προβλεπόμενα κτήρια, οι διαδρομές πεζών και οχημάτων, οι χώροι πρασίνου κλπ.
- Β) Αναφορικά με το υφιστάμενο στην περιοχή κτήριο του Ο.Λ.Π. (κτήριο μηχανογράφησης και συνεργείο), θα βελτιωθούν οι όψεις με απλούστευσή τους, σύμφωνα με μελέτη που θα κατατεθεί στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.Α. και θα προβλεφθεί πολιτιστική χρήση σε επόμενη φάση.

#Π.Ε.07 Μετατροπή της πέτρινης αποθήκης σε μουσείο στην Ακτή Βασιλειάδη

Το έργο “Αποκατάσταση της Πέτρινης Αποθήκης”, η οποία βρίσκεται στον παρακείμενο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου χώρο, αποτελεί ένα από τα ιστορικά κτίρια του λιμανιού, με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική φυσιογνωμία, τα οποία διασώζονται και ανακαινίζονται.

Με απόφαση του Δ.Σ του ΟΛΠ ΑΕ το έργο θα αφορά στην αποκατάσταση και ανακαίνιση της Πέτρινης Αποθήκης, επιφάνειας 3.506m² και την μετατροπή της σε Μουσείο.

Το εμβαδόν του οριοθετημένου περιβάλλοντος χώρου ορίζεται σε 9.580 τ.μ.

- Για την επίτευξη των στόχων της Πολιτιστικής Ακτής (άρθρο 12, πργ. 4, εδάφιο ε-γγ του ν.4277/2014, ΦΕΚ 156 Α), της οποίας επιβεβαιώνεται η ανάγκη δημιουργίας, κρίνεται απαραίτητο: α) να εξασφαλιστεί η λειτουργία του Δημόσιου Μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων στο κτήριο του SILO, για τον ανασχεδιασμό του οποίου -και του περιβάλλοντος χώρου αυτού έχει εγκριθεί μελέτη με την Υ.Α. ΥΠΠΟ-Α/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΜΜΠΚ/ΤΑΜ/77189/8842/544/159/26-3-2016 (ΑΔΑ: ΒΙΞΕΓ-ΗΟΥ) και β) να ενταχθούν στα όρια της Πολιτιστικής Ακτής – πέραν του αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης και του κονώνειου τείχους – οι δεξαμενές Βασιλειάδη, ο ταινιοδρόμος και η Πέτρινη Αποθήκη, σύμφωνα τους οποίους η Πέτρινη Αποθήκη εντάσσεται στα όρια της Πολιτιστικής Ακτής.

Για την Π.Ε.07 ισχύει επιπρόσθετα ο κάτωθι όρος:

- Να εκπονηθεί μελέτη, εν είδει λειτουργικού διαγράμματος, και αυτή να υποβληθεί προς έγκριση στις συναρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ, με στόχο την ενοποίηση του αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης με τους λοιπούς χώρους της Πολιτιστικής Ακτής και τη σύνδεση του περιβάλλοντος αστικού ιστού με την Πολιτιστική Ακτή, όπου θα παρουσιάζεται με σαφήνεια η οργάνωση της ζώνης, οι χώροι προς δόμηση, τα προβλεπόμενα κτίρια, οι διαδρομές πεζών και οχημάτων, οι χώροι πρασίνου κλπ

Δραστηριότητες Λειτουργίας

Πέραν των ανωτέρω προτεινόμενων επενδύσεων στην περιοχή του Επιβατικού Λιμένα, περιλαμβάνονται στο Master Plan και δύο πρόσθετες δραστηριότητες που αφορούν μόνο σε λειτουργία και όχι σε κατασκευή έργων. Οι δραστηριότητες αυτές είναι:

Λειτουργία Επιβατικού Σταθμού κρουαζιέρας στον Αγ. Νικόλαο

Η αλλαγή χρήσης ή/ και η επισκευή υφιστάμενων εγκαταστάσεων εντός των ορίων του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου περιοχής του Δήμου Πειραιά και της περιοχής “Καστράκι”, Δ.Ε. Δραπετσώνας, Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας (ΦΕΚ Δ 217), να γίνει κατόπιν έγκρισης της αρμόδιας Υπηρεσίας του ΥΠΠΟΑ, όπως ορίζεται στην α.π.

Υπουργική Απόφαση (ΑΔΑ: 789Φ4653Π4-81Η).

Λειτουργία τροφοδότησης πλοίων με LNG.

Με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού με την αποτελεσματικότερη χρήση πόρων και ενέργειας στις μεταφορές, καθώς επίσης τη μείωση της εξάρτησης των μεταφορών από το πετρέλαιο και την επίτευξη του στόχου για μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας σε ποσοστό 10% στα καύσιμα κίνησης μέχρι το 2020, εκδόθηκε η Οδηγία **2014/94/ΕΕ**.

Η Οδηγία αναφέρει ότι το **LNG είναι ένα ελκυστικό εναλλακτικό καύσιμο για τα πλοία** ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις μείωσης της περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο **στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SOx**, που αφορούν το ήμισυ των πλοίων τα οποία εκτελούν ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2012/33/ΕΕ18.

Σύμφωνα με την Οδηγία, τα ΚΜ διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με LNG σε θαλάσσιους λιμένες προκειμένου να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλασσοπλοούντων πλοίων που κινούνται με LNG σε ολόκληρο το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ έως τις **31 Δεκεμβρίου 2025**. Επίσης, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με LNG σε εσωτερικούς λιμένες προκειμένου να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλασσοπλοούντων πλοίων που κινούνται με LNG σε ολόκληρο το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ έως τις **31 Δεκεμβρίου 2030**.

Η ΕΕ έχει θεσπίσει ορισμένα χρηματοδοτικά μέσα, μεταξύ των οποίων και το «Connecting Europe Facility - CEF» («Συνδέοντας την Ευρώπη») για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των μεταφορών, στο πλαίσιο των οποίων, οι εν λόγω δραστηριότητες θα μπορούσαν να λάβουν χρηματοδότηση. Στο πλαίσιο του CEF έχουν, μεταξύ άλλων, αναπτυχθεί τα προγράμματα “POSEIDON MED (II)” και “ELEMED”.

Αερίελευση πλοίων

Γενικά

Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος σύγκρουσης κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού πλοίου με ΥΦΑ (αερίελευση), η θέση αερίελευσης θα πρέπει ιδανικά να μη βρίσκεται σε θαλάσσιους διαδρόμους με υψηλή πυκνότητα κίνησης πλοίων ή περίπλοκων ναυτιλιακών καταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων των περιοχών ελιγμών της λιμενολεκάνης.

Επιπρόσθετα, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός πραγματοποιείται για να ενσωματώσει την πιθανότητα αερίελευσης στην ήδη υπάρχουσα χωρική διάταξη του εκάστοτε Λιμένα. Κάποιοι παράγοντες που μπορούν να συμβάλουν σε αυτό σχετίζονται με την ασφάλεια και άλλοι έχουν πιο λειτουργικό και οικονομικό χαρακτήρα.

Πιο συγκεκριμένα, για τον λιμένα Πειραιά και για την διαδικασία ανεφοδιασμού ΥΦΑ από πλοίο σε πλοίο επιλέχθηκε ως θέση αερίελευσης η Ηετιώνεια ακτή και από βυτιοφόρο σε πλοίο η ακτή Αγίου Νικολάου και η ακτή Τσελέπη.

Αναγκαίες υποδομές

Για το λιμάνι του Πειραιά και για την διαδικασία της αερίελευσης δεν προβλέπονται έργα παρά μόνο κάποιες αναβαθμίσεις λιμενικού εξοπλισμού (δέστρες, προσκρουστήρες κλπ.), η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση στις οδούς πρόσβασης

στις υπό εξέταση περιοχές, η σήμανση επί των δαπέδων κάποιων περιοχών ζωνών, η βελτίωση και η αναβάθμιση των διαδικασιών πυρόσβεσης καθώς και ο ακριβής καθορισμός των θέσεων αερίελευσης.

Πολεοδομική Οργάνωση - Χρήσεις γης – Τομέας Ι

Το σχέδιο των χρήσεων γης και όρων δόμησης αποτυπώνει τις προτάσεις της διοίκησης της ΟΛΠ Α.Ε. Το σχέδιο αυτό, χρησιμοποιεί το χαρτογραφικό υπόβαθρο του συνημμένου MASTER PLAN στον Ν.4404 (ΦΕΚ. Α126/08-07-2016).

Στο Παράρτημα ΙΙ της παρούσας παρουσιάζεται σχετικός πίνακας, με τους Υφιστάμενους Όρους Δόμησης (ΦΕΚ 184Α/27-09-2012), όπως εγκρίθηκαν από την ΕΣΑΛ, και τους Προτεινόμενους Όρους Δόμησης, όπως προτείνονται από την ΟΛΠ ΑΕ, καθώς και Πίνακας Περιοχών Μελλοντικής Δόμησης.

Επισημαίνεται ότι, στη νέα πρόταση της ΟΛΠ ΑΕ, οι βασικές διακριτές περιοχές (Τομείς/Ζώνες), υποδιαιρούνται σε Υποζώνες, προκειμένου να αποδοθούν πιο συγκεκριμένες χρήσεις γης ανά περιοχή.

Τα κτίρια που λήφθηκαν υπόψη για τον υπολογισμό της υφιστάμενης κάλυψης και δόμησης και βρίσκονται εντός της Χ.Λ.Ζ. είναι αυτά που περιγράφονται στο παράρτημα 3.5 της ΣΠ2016– (ΦΕΚ. Α126/08-07-2016) και όσα κατασκευάστηκαν μέχρι την ολοκλήρωση των εργασιών της Σ.Ε.Π. ΑΕ. Ιούνιος 2019. Κτίρια τα οποία έχουν κατεδαφιστεί δεν προσμετρήθηκαν.

Μικρή μετατόπιση της θέσης των οριοθετημένων περιοχών δόμησης, σε κάθε Υποζώνη, δύναται να πραγματοποιείται με σχετική απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατόπιν θετικής γνωμοδότησης της ΕΣΑΛ.

Επιτρέπεται η δόμηση εκτός των οριοθετημένων περιοχών δόμησης, για βοηθητικές εγκαταστάσεις συνοδές και απαραίτητες ως προς την κύρια χρήση, π.χ. υποσταθμοί, φάροι, αντλιοστάσια, κλπ.

Επισημαίνεται ότι σε όλες τις περιοχές της ζώνης του επιβατικού λιμένα, επιτρέπεται η δημιουργία υποδομών διοίκησης και λειτουργίας του λιμένα, όπως λιμεναρχείων, τελωνείων, κτιρίων διοίκησης και πυροσβεστικών σταθμών.

Στην παρακάτω Εικόνα απεικονίζονται οι προτεινόμενες χρήσεις γης και οι όροι δόμησης για τον εξεταζόμενο Τομέα Ι – Επιβατικός Λιμένας, όπως αυτές έχουν ενταχθεί στο Σχέδιο Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (συνοδεύει υπό μορφή σχεδίου την παρούσα ΣΜΠΕ).

Επιβατικός Λιμένας - Τομέας Ι

Στην Ζώνη του Επιβατικού Λιμένα έχουν διατηρηθεί οι ίδιοι Μέσοι Συντελεστές Κάλυψης και Δόμησης όπως ισχύουν μέχρι σήμερα. Αναλυτικά ανά υποζώνη:

ΥΠΟΖΩΝΗ Α

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ - Ε=292.260,66 τ.μ.

Στην Υποζώνη Α, επιτρέπονται οι κύριες χρήσεις λιμενικής ζώνης επιβατικής-τουριστικής δραστηριότητας, τερματικού σταθμού εξυπηρέτησης επιβατών, τουρισμού – αναψυχής, καθώς και πολιτιστικές χρήσεις.

Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στην Υποζώνη αυτή είναι 146.130,33 τ.μ. Στην Υποζώνη αυτή, καθορίζεται μέσος συντελεστής κάλυψης Μ.Σ.Κ. = 0,25 και μέσος συντελεστής δόμησης Μ.Σ.Δ. = 0,50.

Στην Υποζώνη Α επιτρέπονται οι κάτωθι συμπληρωματικές χρήσεις: Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων-εκθεσιακά κέντρα, Στάθμευση οχημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, Εμπορικά Καταστήματα, Ελεύθεροι χώροι – πράσινο, Συνεργεία συντήρησης και επισκευής οχημάτων, μηχανημάτων και εξοπλισμού

λιμένα, Αποθήκες, Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, Εκπαίδευση / σχολές Λ/Σ με ιδία νομοθεσία

Αναφορικά με τον Τουρισμό και Αναψυχή επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις: Μικρές και ειδικές αθλητικές εγκαταστάσεις, Θρησκευτικοί χώροι, Πολιτιστικές εγκαταστάσεις, Πρωτοβάθμιες υπηρεσίες υγείας, Χώροι συνάθροισης κοινού/ Συνεδριακά κέντρα, Γραφεία/ Κέντρα Έρευνας, Εστίαση, Αναψυκτήρια, Αναψυχή – Κέντρα Διασκέδασης, Τουριστικά καταλύματα, εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής και λοιπές τουριστικές επιχειρήσεις, Στάθμευση (κτίριο - γήπεδο), Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας. Η παροχή φυσικού αερίου γίνεται μόνο για την εξυπηρέτηση οχημάτων, Πλυντήρια, λιπαντήρια αυτοκινήτων, Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Τέλος, σε όλη την Υποζώνη Α, επιτρέπεται η κατασκευή βοηθητικών κτιρίων και κάθε σχετική δραστηριότητα με τις ανάγκες λειτουργίας του λιμένα.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μέσος Σ.Κ.: 0,25

Μέσος Σ.Δ.: 0,50

Μέγιστο ύψος: 22,00μ. (Εξαιρούνται τα υφιστάμενα κτίρια και εγκαταστάσεις και τα χαρακτηρισμένα μνημεία)

Μέγιστος αριθμός ορόφων: 6

ΥΠΟΖΩΝΗ Β

ΠΕΡΙΟΧΗ Β1. ΥΠΟΖΩΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ- Ε=127.787,05τ.μ.

ΠΕΡΙΟΧΗ Β2. ΥΠΟΖΩΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ - Ε=142.827,06 τ.μ.

Στην Υποζώνη Β, επιτρέπονται οι κύριες χρήσεις λιμενικής ζώνης επιβατικής- τουριστικής δραστηριότητας, επιβατικού σταθμού, τουρισμού – αναψυχής και πολιτιστικές χρήσεις.

Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στην Υποζώνη αυτή είναι 135.307,06 τ.μ.

Στην Υποζώνη Β επιτρέπονται οι κάτωθι συμπληρωματικές χρήσεις: Στάθμευση οχημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, Ελεύθεροι χώροι – πράσινο, Αποθήκες, Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων - εκθεσιακά κέντρα

Αναφορικά με τον Τουρισμό και Αναψυχή επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις: Μικρές και ειδικές αθλητικές εγκαταστάσεις, Θρησκευτικοί χώροι, Πολιτιστικές εγκαταστάσεις, Κέντρο Υγείας. Χώροι συνάθροισης κοινού/ Συνεδριακά κέντρα, Εμπορικά καταστήματα, Γραφεία/ Κέντρα Έρευνας, Εστίαση, Αναψυκτήρια, Αναψυχή, Τουριστικά καταλύματα, εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής και λοιπές τουριστικές επιχειρήσεις, Στάθμευση (κτίριο - γήπεδο), Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας. Η παροχή φυσικού αερίου γίνεται μόνο για την εξυπηρέτηση οχημάτων, Πλυντήρια, λιπαντήρια αυτοκινήτων, Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Τέλος, σε όλη την Υποζώνη Β, επιτρέπεται η κατασκευή βοηθητικών κτιρίων και κάθε σχετική δραστηριότητα με τις ανάγκες λειτουργίας του λιμένα.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μέσος Σ.Κ.: 0,25

Μέσος Σ.Δ.: 0,50

Μέγιστο ύψος : 22,00μ.

Μέγιστος Αριθμός ορόφων : 6

Υποσημείωση: Χρήση της πέτρινης αποθήκης ως μουσείο

ΥΠΟΖΩΝΗ Γ. - ΥΠΟΖΩΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΗΕΤΙΩΝΙΑΣ ΑΚΤΗΣ- Εολικόν Γ=225.529,21 τ.μ. (Ε Γ1 = 80.495,79τ.μ.)

Στην Υποζώνη Γ, επιτρέπονται οι κύριες χρήσεις λιμενικής ζώνης επιβατικής-τουριστικής δραστηριότητας, τουρισμού – αναψυχής, πολιτιστικές χρήσεις, καθώς και βιοτεχνικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων (χαμηλής μέσης και υψηλής όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις).

Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στην Υποζώνη αυτή είναι 112.764,61 τ.μ.

Στην Υποζώνη Γ επιτρέπονται οι κάτωθι συμπληρωματικές χρήσεις: Στάθμευση οχημάτων, Συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων - μηχανημάτων και εξοπλισμού λιμένα, Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα, Ελεύθεροι Χώροι – Πράσινο, Αποθήκες, Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, Εκπαίδευση / Σχολές

Αναφορικά με τον Τουρισμό και Αναψυχή επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις: Μικρές και ειδικές αθλητικές εγκαταστάσεις, Θρησκευτικοί χώροι, Πολιτιστικές εγκαταστάσεις, Κέντρο Υγείας, Χώροι συνάθροισης κοινού/ Συνεδριακά κέντρα, Εμπορικά καταστήματα, Γραφεία / Κέντρα Έρευνας, Εστίαση, Αναψυκτήρια, Αναψυχή, Τουριστικά καταλύματα, εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής και λοιπές τουριστικές επιχειρήσεις, Στάθμευση (κτίριο - γήπεδο), Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας. Η παροχή φυσικού αερίου γίνεται μόνο για την εξυπηρέτηση οχημάτων, Πλυντήρια, λιπαντήρια αυτοκινήτων, Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Τέλος, σε όλη την Υποζώνη Γ, επιτρέπεται η κατασκευή βοηθητικών κτιρίων και κάθε σχετική δραστηριότητα με τις ανάγκες λειτουργίας του λιμένα.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μέσος Σ.Κ.: 0,25

Μέσος Σ.Δ.: 0,50

Μέγιστο ύψος : 22 μ.

Μέγιστος Αριθμός ορόφων : 6

Σημειώνεται ότι σε περίπτωση κατάρρευσης από φυσικά αίτια των δύο υφιστάμενων κτιρίων αποθηκών και του κτιρίου SILO δύνανται να αποκαθίστανται ως είχαν.

Υποσημείωση: Χρήση του κτιρίου SILO ως μουσείο

Επισημαίνεται ότι η ανωτέρω αναφερομένη υποσημείωση αφορά ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΤΗΡΙΟΥ SILO ΩΣ ΔΗΜΟΣΙΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΝΑΛΙΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ (Απόφαση της 80ης /25.09.2019 Συνεδρίασης ΕΣΑΛ).

Υφιστάμενες και νέες αναπτυσσόμενες χρήσεις και δραστηριότητες στον Τομέα I

Στο λιμάνι του Πειραιά με το Master Plan εισάγονται ΝΕΕΣ αναπτυσσόμενες χρήσεις και δραστηριότητες που δεν υπήρχαν πριν όπως :

α. τα Ξενοδοχεία, 4* και 5* από την μετατροπή των υφιστάμενων αποθηκών και δύο 5* ξενοδοχεία που προτείνονται και συγκεκριμένα με τα έργα Παγόδα-Ξενοδοχείο 5*, και Κατασκευή ενός καινούργιου ξενοδοχείου 5* στην περιοχή Porto Leone.

β. Η ανάδειξη των Αρχαιοτήτων μέσα από την υλοποίηση των έργων όπως αυτή του Ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή και του Κονώνειου τείχους και η ανάπτυξη Πολιτιστικών χώρων στην Ηετιώνεια Ακτή όπως το έργο #Π.Ε07

Επίσης δίνεται έμφαση στις υφιστάμενες δραστηριότητες του λιμένα και συγκεκριμένα για τον τομέα I στην Κρουαζιέρα, με βασικό έργο την επέκταση της Νότιας Ζώνης του λιμένα και την Κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας.

ο Λιμενικά Έργα

#Υ.Ε.02 Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.

Ο Προβλήτας Ι χρήζει λειτουργικών προσαρμογών για την αντιμετώπιση διαφόρων προβλημάτων που έχουν εντοπιστεί, όπως καθιζήσεις ραγών, ρηγματώσεις και φθορές στο κατάστρωμα και κακή ευθυγράμμιση των σιδηροτροχιών, όπου έχουν σαν αποτέλεσμα να περιορίζεται η λειτουργικότητα του προβλήτα και η δυνατότητα στοιβασίας σε μικρότερη, από 5+1 που είχε αρχικώς σχεδιαστεί.

Με την ολοκλήρωση του έργου της επισκευής του Προβλήτα Ι, θα διασφαλιστεί η μέγιστη δυναμικότητα του Προβλήτα Ι, δεν θα υπάρχουν πλέον προβλήματα και φθορές στο μηχανολογικό εξοπλισμό (SPP και PP STS), θα εξασφαλιστεί η δυνατότητα στοιβασίας σε 5+1 και συνεπώς ο προβλήτας θα αποδίδει λειτουργικά και οικονομικά το μέγιστο των δυνατοτήτων του.

#Υ.Ε.09 Κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών.

Το έργο έχει ολοκληρωθεί με επιτυχία και παραδόθηκε προς χρήση το 2017.

Ο ΝΠΠ χωροθετείται στο νότιο μέτωπο του Προβλήτα ΙΙΙ, και έχει συνολικό εμβαδόν 12.802m², συνολικό μήκος θαλάσσιου μετώπου 350m. Η όδευση των σωληνογραμμών των τριών εταιρειών γίνεται μέσω υπογείου κιβωτιοειδούς διατομής καναλιού από οπλισμένο σκυρόδεμα, μήκους περίπου 825m κατά μήκος του Προβλήτα ΙΙΙ.

#Υ.Ε.10 Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους) (Εμπορικός Λιμένας)

Το έργο αφορά στην αναδιάταξη - ανάπτυξη του λιμένα Ηρακλέους και τη μεταφορά της εμπορικής δραστηριότητας (σταθμός διακίνησης αυτοκινήτων) στον Προβλήτα Ηρακλέους Ι (μπροστά από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, ΔΕΗ Α.Ε.).

Ειδικότερα, αφορά στην επέκταση του υφιστάμενου Προβλήτα Ηρακλέους Ι, ο οποίος επί του παρόντος, χρησιμοποιείται για επισκευή πλοίων. Ο υφιστάμενος Προβλήτας εκτείνεται σε επιφάνεια 69.231m² και βρίσκεται στο Νότιο τμήμα του εμπορικού λιμένα. Οι διαστάσεις της χερσαίας επέκτασης είναι περίπου 360,00m μήκος και 99,55m πλάτος.

Η διαδικασία αλλαγής χρήσης του Προβλήτα Ηρακλέους Ι, ο οποίος σήμερα χρησιμοποιείται για επισκευή πλοίων, σε σταθμό διακίνησης αυτοκινήτων, πρέπει να αντιμετωπίσει την όχληση της εγγύτερης περιοχής, που μπορεί να προκληθεί κατά τη διάρκεια των εργασιών. Η νέα γενική διάταξη θα εκτείνεται σε επιφάνεια 110.000m², με μήκος κρηπιδότοιχου 1.100m και λειτουργικό βάθος -12,00m (από τη Μ.Σ.Θ.).

Η νέα χωρητικότητα του Προβλήτα θα ανέρχεται σε 5.320 θέσεις αυτοκινήτων περίπου. Ο Δυτικός κρηπιδότοιχος του νέου Προβλήτα θα κατασκευαστεί σε μήκος 175,00m.

ο Κτιριακά Έργα

#Π.Ε.01 Νέα Αποθήκη στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ

Το έργο αφορά στην κατασκευή ενός συγκροτήματος κτιρίων – για χρήση ως εφοδιαστικών αποθηκών, που θα κατασκευαστούν στο χώρο των υφιστάμενων αποθηκών του πρώην ΟΔΔΥ, σε έκταση οικοπέδου περίπου 80στρ.

Το εμβαδό κάλυψης του κτιρίου προτείνεται σε 38.000m² και το εμβαδόν δόμησης 60.000m². Η ΕΣΑΛ αποδέχθηκε τη κατασκευή της εν λόγω Νέας Αποθήκης,

λαμβάνοντας υπόψη το από 27-06-2019 (αρ. Πρωτ. ΓΓΛΠΝΕ 1749 / 01-07-2019) έγγραφο του ΥΠΟΜΕΔΙ.

Οι υφιστάμενες παλαιές Αποθήκες Γ3, Γ5 & Γ8 (G3, G5 & G8) προβλέπεται να κατεδαφιστούν, καθόσον η κατάστασή τους σήμερα χαρακτηρίζεται ως μη λειτουργική.

Στη νοτιοανατολική πλευρά του οικοπέδου, θα κατασκευαστεί Κέντρο Υγείας του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας. Το εν λόγω τμήμα οικοπέδου εμβαδού 3.967,50m², έχει παραχωρηθεί στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας από την ΟΛΠ ΑΕ, σύμφωνα με την από 2016Σ.

Το τελωνείο μεταφέρεται σε νέα θέση (βορειοανατολικά), έκτασης ίση με την υφιστάμενη E=564m², εντός του κτιριακού συγκροτήματος της νέας αποθήκης.

Η κάτω διάβαση (υπόγεια διασύνδεση) συνδέει την περιοχή των χώρων στάθμευσης Γ2 με την περιοχή του οικοπέδου (πρώην ΟΔΔΥ) και σχεδιάστηκε για να εξυπηρετήσει ουσιαστικά τις μετακινήσεις των φορτηγών που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια από τα πλοία, στην περιοχή εναπόθεσης τους (πρώην ΟΔΔΥ) και το αντίστροφο. Οι εν λόγω μετακινήσεις που θα εξυπηρετούνται από την κάτω διάβαση, δεν θα φορτίζουν το εξωτερικό οδικό δίκτυο.

#Π.Ε.02 Πενταώροφο κτίριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους

Για την αύξηση της δυναμικότητας της προσωρινής στάθμευσης και διακίνησης αυτοκινήτων «transit» (Car Terminal) στον Εμπορικό Λιμένα, προβλέπεται η Επέκταση του Προβλήτα Ηρακλέους με την Υ.Ε.10, καθώς και η κατασκευή επ' αυτού πενταώροφου κτιρίου στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους.

Λόγω της έλλειψης άλλων χερσαίων χώρων στο σταθμό διακίνησης αυτοκινήτων, καθίσταται πλέον αναγκαία η κατασκευή πολυώροφων κτιρίων στάθμευσης των διακινούμενων αυτοκινήτων.

Η ΕΣΑΛ αποδέχθηκε (Απόφαση 79ης Συνεδρίασης 01-07-2019) την κατασκευή νέου σταθμού αυτοκινήτων (στην περιοχή Γ2), με κάλυψη 21.735 τ.μ. και συνολική δόμηση 136.000 τμ (21.000 X 6 επίπεδα +/- 10%), συνολικού ύψους 18μ., υπό τον όρο ότι στην πλάκα οροφής θα διαμορφωθεί αποκλειστικά ως χώρος πρασίνου.

Το κτίριο θα μπορεί να δεχθεί περίπου 6.500 μεσαίου μεγέθους αυτοκίνητα (οι 1.300 θέσεις είναι υφιστάμενες στο σημερινό ισόγειο χώρο του μελλοντικού κτιρίου) και περίπου 160 φορτηγά, δηλαδή προκύπτουν περίπου 5.200 νέες θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΙΧ και 160 φορτηγών.

Η πρόταση περιλαμβάνει την κατασκευή ενός κτιρίου κατασκευασμένο από χάλυβα σε δύο (2) φάσεις (Φάση Α & Φάση Β). Το τμήμα Α (δυτικό) αναπτύσσεται σε έξι (6) ορόφους και το Β (ανατολικό) σε πέντε (5) ορόφους.

Το συνολικό κτίσμα καλύπτει επιφάνεια 21.731,50m², το συνολικό ύψος του κτιρίου ανέρχεται σε h=18,00m. Το κτίριο θα συνοδεύεται με δύο ράμπες εμβαδού E = 800,00m² η καθεμία, οδηγώντας σε συνολική κτιριακή δόμηση, περίπου E = 150.000m².

ο Έργα Υποδομών

#Υ.Ε.04 Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ

Το έργο αφορά στην υπόγεια ένωση της πρώην περιοχής ΟΔΔΥ με το σταθμό διακίνησης αυτοκινήτων Γ2 (G2), καθώς και την ενοποίηση των τελωνειακών χώρων, με την κατασκευή νέου κέντρου αποθήκευσης και διανομής και τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου. Η σύνδεση της περιοχής αυτής με τον

υφιστάμενο σταθμό διακίνησης αυτοκινήτων Γ2 (G2), είναι σημαντική για την ομαλή επιχειρησιακή λειτουργία των κέντρων αποθήκευσης και διανομής, καθώς θα επεκτείνει την τελωνειακή ζώνη μέχρι το νέο κέντρο αποθήκευσης και διανομής. Η υπό μελέτη χάραξη συνδέει κατ' επέκταση την περιοχή των Προβλήτων Ι και ΙΙ της ΟΛΠ Α.Ε. με το χώρο εγκατάστασης Σ.ΕΜΠΟ (πρώην ΟΔΔΥ), στο Νέο Ικόνιο και προβλέπει την κατασκευή Τεχνικού Κάτω Διάβασης (περίπου 80m).

Όσον αφορά στο τεχνικό έργο, που αποτελεί την κάτω διάβαση της οδού και θα συνδέει το οικόπεδο πρώην ΟΔΔΥ με το λιμένα του Πειραιά, θα κατασκευασθεί με τη μέθοδο "Cut and Cover" υπό την εποπτεία της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού.

Η οδός κατατάσσεται στην ομάδα Γ, οδοί σε περιοχές εντός σχεδίου (δευτερεύουσες αστικές) με βασική λειτουργία την πρόσβαση, με λειτουργική βαθμίδα V, δηλαδή τοπική οδός.

Το συνολικό μήκος της υπό μελέτη οδού είναι 488,50 μ.

ο Δραστηριότητες Λειτουργίας

Πέραν των **ανωτέρω προτεινόμενων επενδύσεων στην περιοχή** του Εμπορικού Λιμένα, περιλαμβάνεται στο Master Plan και μία πρόσθετη δραστηριότητα που αφορά μόνο σε λειτουργία και όχι σε κατασκευή έργων. Η δραστηριότητα αυτή είναι: Λειτουργία του Δυτικού Προβλήτα ΙΙΙ Εμπορευματοκιβωτίων.

➤ Τομέας ΙΙ- Εμπορικός Λιμένας

ΥΠΟΖΩΝΗ Δ - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΟΡΜΩΝ ΣΦΑΓΕΙΩΝ & ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΗ "ΕΥΔΑΠ" ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ- ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ- Ε=48.877,00 τ.μ.

Στην Υποζώνη Δ, επιτρέπονται οι κύριες χρήσεις λιμενικής ζώνης εμπορικής δραστηριότητας, εγκαταστάσεων αστικών υποδομών κοινής ωφέλειας, καθώς και παραγωγικών δραστηριοτήτων (χαμηλής μέσης και υψηλής όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις).

Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στην Υποζώνη αυτή είναι 24.438,50 τ.μ.

Στην Υποζώνη Δ, επιτρέπονται οι κάτωθι συμπληρωματικές χρήσεις: Ελεύθεροι Χώροι –Πράσινο, Θρησκευτικοί Χώροι

Αναφορικά με τις Παραγωγικές Δραστηριότητες (χαμηλής, μέσης και υψηλής όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις) επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις: 1. Χώρος επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων (βιολογικός καθορισμός), Χώρος μεταφόρτωσης, αποθήκευσης και επεξεργασίας στερεών αποβλήτων, Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, Βιοτεχνικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις (χαμηλής, μέσης και υψηλής όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις), Ελεύθεροι χώροι – πράσινο, Σταθμοί μετεπιβίβασης Μ.Μ.Μ., Αναψυχή, Στάθμευση (κτίριο - γήπεδο), Γραφεία/ Κέντρα έρευνας/ Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, Αναψυκτήρια, Εστίαση, Αποθήκες, Εμπορικά καταστήματα, Θρησκευτικοί χώροι.

Τέλος, σε όλη την Υποζώνη Δ, επιτρέπεται η κατασκευή βοηθητικών κτιρίων και κάθε σχετική δραστηριότητα με τις ανάγκες λειτουργίας του λιμένα.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μέσος Σ.Κ.: 0,25

Μέσος Σ.Δ.: 0,50

Μέγιστο ύψος : 22,00μ.

Μέγιστος Αριθμός ορόφων : 6

ΥΠΟΖΩΝΗ ΣΤ - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΩΛΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ, ΠΡΟΒΛΗΤΑ Ι ΗΡΑΚΛΕΟΥΣ, ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ, ΛΙΜΕΝΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (CAR TERMINAL) – E= 500.552,16 τ.μ.

Στην Υποζώνη ΣΤ', κύριες χρήσεις προσωρινής αποθήκευσης - διαχείρισης και διακίνησης μοναδιαίων φορτίων (εμπορευματοκιβώτια - οχήματα - μηχανήματα - εξοπλισμός), ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, παραγωγικών δραστηριοτήτων (χαμηλής, μέσης και υψηλής όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις) και στρατιωτικών εγκαταστάσεων (η συγκεκριμένη χρήση αφορά μόνο στις υφιστάμενες στρατιωτικές εγκαταστάσεις).

Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στην Υποζώνη αυτή είναι 150.165,65 τ.μ. Στην Υποζώνη αυτή, καθορίζεται Μέσος Συντελεστής Κάλυψης Μ.Σ.Κ. = 0,10 και Μέσος Συντελεστής Δόμησης = 0,30.

Στην Υποζώνη ΣΤ' επιτρέπονται οι κάτωθι συμπληρωματικές χρήσεις: Εξυπηρέτηση λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων (συμβατικό, TIR & χύδην φορτίο στερεό και υγρό), Εγκαταστάσεις αστικών υποδομών κοινής ωφέλειας, Στάθμευση οχημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, Εμπορικά καταστήματα, Θρησκευτικοί Χώροι, Κέντρο Υγείας, Δημόσιες υπηρεσίες συναφείς με τη λειτουργία του Λιμένα

Αναφορικά με τις Παραγωγικές δραστηριότητες (χαμηλής, μέσης και υψηλής όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις) επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις: Αποθήκες (χαμηλής, μέσης και υψηλής όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις), Εγκαταστάσεις Εφοδιαστικής, Χώροι συνάθροισης κοινού, Βιοτεχνικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις (χαμηλής, μέσης και υψηλής όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις), Σταθμοί μεταφόρτωσης απορριμμάτων, Χώρος επεξεργασίας, αποθήκευσης και διάθεσης στερεών αποβλήτων, Χώρος επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων και Εγκαταστάσεις ΑΠΕ, Γραφεία/ Κέντρα έρευνας/ Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, Αναψυκτήρια, Εστίαση, Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, Εμπορικά καταστήματα

Τέλος, σε όλη την Υποζώνη ΣΤ', επιτρέπεται η κατασκευή βοηθητικών κτιρίων και κάθε σχετική δραστηριότητα με τις ανάγκες λειτουργίας του λιμένα.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μέσος Σ.Κ.: 0,10

Μέσος Σ.Δ.: 0,30

Μέγιστο ύψος : 22 μ. Παρέκκλιση : Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος για SILO και βιομηχανικές εγκαταστάσεις : 33μ

Μέγιστος Αριθμός ορόφων : 6

ΥΠΟΖΩΝΗ Ζ - ΠΕΡΙΟΧΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ ΔΗΜΟΥ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ - E=12.571,05 τ.μ.

Στην Υποζώνη Ζ, επιτρέπονται κύριες χρήσεις ζώνης αλιευτικής δραστηριότητας και ιχθυόσκαλας και παραγωγικές δραστηριότητες (χαμηλής και μέσης όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις).

Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στην Υποζώνη αυτή είναι 10.056,84 τ.μ.

Στην Υποζώνη Ζ επιτρέπονται οι κάτωθι συμπληρωματικές χρήσεις: Στάθμευση οχημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, Εμπορικά καταστήματα, Δημόσιες υπηρεσίες συναφείς με τη λειτουργία του Λιμένα, Εγκαταστάσεις αστικών υποδομών κοινής ωφέλειας

Αναφορικά με τις Παραγωγικές Δραστηριότητες (χαμηλής και μέσης όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις) επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις: Γραφεία/ Κέντρα έρευνας/ Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, Αναψυκτήρια, Εστίαση, Αποθήκες

(χαμηλής και μέσης όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις).

Τέλος, σε όλη την Υποζώνη Ζ, επιτρέπεται η κατασκευή βοηθητικών κτιρίων και κάθε σχετική δραστηριότητα με τις ανάγκες λειτουργίας του λιμένα.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μέσος Σ.Κ.: 0,60

Μέσος Σ.Δ.: 0,80

Μέγιστο ύψος : 22μ.

Μέγιστος Αριθμός ορόφων : 6

ΥΠΟΖΩΝΗ Η - ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΡΩΗΝ ΟΔΔΥ - Ε=88.156,29 τ.μ.

Στην Υποζώνη Η, επιτρέπονται οι κύριες χρήσεις κέντρου αποθήκευσης και διανομής, αποθήκευσης, διαχείρισης και διακίνησης μοναδιαίων και μη φορτίων, και εγκαταστάσεων εφοδιαστικής.

Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στην Υποζώνη αυτή είναι 70.525,03 τ.μ.

Στην Υποζώνη Η επιτρέπονται οι κάτωθι συμπληρωματικές χρήσεις: Παραγωγικές Δραστηριότητες (χαμηλής και μέσης όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις), Εξυπηρέτηση λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων (συμβατικό, TIR & χύδην φορτίο στερεό και υγρό, κλπ), Εγκαταστάσεις αστικών υποδομών κοινής ωφέλειας

Αναφορικά με τις Παραγωγικές Δραστηριότητες (χαμηλής και μέσης όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις) επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις: Εμπορικά καταστήματα, Γραφεία/ Κέντρα έρευνας/ Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, Αναψυκτήρια, Εστίαση, Στάθμευση (κτίρια - γήπεδα) χωρίς περιορισμό είδους και βάρους.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μέσος Σ.Κ.: 0,50

Μέσος Σ.Δ.: 0,80

Μέγιστο ύψος: 22 μ.

Μέγιστος Αριθμός ορόφων: 6

Σε όλη την Υποζώνη Η, επιτρέπεται η κατασκευή βοηθητικών κτιρίων και κάθε σχετική δραστηριότητα με τις ανάγκες λειτουργίας του λιμένα.

Τέλος, σημειώνεται ότι το οικόπεδο στη νοτιοανατολική πλευρά της Υποζώνης Η με εμβαδόν 3.967.5m², έχει παραχωρηθεί από την ΟΛΠ ΑΕ στο Δήμο Κερατσινιού - Δραπετσώνας για την κατασκευή Κέντρου Υγείας και Υγειονομείου με **ειδικούς όρους δόμησης και χρήσεις γης** σύμφωνα με την υπ'αριθμ. απόφαση 30/19-07-2010 της 46ης συνεδρίασης της ΕΣΑΛ, η οποία εγκρίθηκε με την Κ.Υ.Α. 8322.3/03/09/31-03-2009.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Σ.Κ.: 0,45

Σ.Δ.: 0,60

ΜΕΓ. ΥΨΟΣ: 9 μ.

ΜΕΓ.ΑΡ.ΟΡΟΦΩΝ 2

ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ:

ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ - ΥΓΕΙΟΝΟΜΕΙΟ

ΥΠΟΖΩΝΗ Θ - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ Ι, ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΙΙ & ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΙΙΙ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ, ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ - Ε=1.407.438,41 τ.μ.

Στην Υποζώνη Θ, επιτρέπονται οι κύριες χρήσεις αποθήκευσης – διαχείρισης και διακίνησης μοναδιαίων φορτίων (εμπορευματοκιβώτια – οχήματα – μηχανήματα –

εξοπλισμός), αποθήκευσης -διαχείρισης και διακίνησης πετρελαιοειδών (καύσιμα, λιπαντικά, χημικά κλπ.), εγκαταστάσεων εφοδιαστικής και κέντρου αποθήκευσης και διανομής.

Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στην Υποζώνη αυτή είναι 70.371,92 τ.μ.

Στην Υποζώνη Θ επιτρέπονται οι κάτωθι συμπληρωματικές χρήσεις: Παραγωγικές δραστηριότητες (χαμηλής και μέσης όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις), Στάθμευση οχημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, Εγκαταστάσεις αστικών υποδομών κοινής ωφέλειας, Δημόσιες υπηρεσίες συναφείς με τη λειτουργία του Λιμένα

Αναφορικά με τις Παραγωγικές Δραστηριότητες (χαμηλής και μέσης όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις) επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις: Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, Στάθμευση (κτίρια - γήπεδα), Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, Πλυντήρια-λιπαντήρια αυτοκινήτων, Συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, μηχανημάτων έργων (Σ.Ε.Μ.Ε.) και αγροτικών μηχανημάτων, Γραφεία/ Κέντρα έρευνας/ Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, Αναψυκτήρια, Εστίαση, Αποθήκες (χαμηλής και μέσης όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις).

Τέλος, σε όλη την Υποζώνη Θ, επιτρέπεται η κατασκευή βοηθητικών κτιρίων και κάθε σχετική δραστηριότητα με τις ανάγκες λειτουργίας του λιμένα.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μέσος Σ.Κ.: 0,05

Μέσος Σ.Δ.: 0,05

Μέγιστο ύψος: 22 μ.

Μέγιστος Αριθμός ορόφων: 6

ΥΠΟΖΩΝΗ ΙΑ

ΙΑ1'. ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ-ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΜΕΤΑΞΥ ΑΙΓΙΑΛΟΥ & Χ.Λ.Ζ.) - Ε=80.252,57 τ.μ.

ΙΑ2'. ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ-ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΜΕΤΑΞΥ ΑΙΓΙΑΛΟΥ & Χ.Λ.Ζ.) - Ε=4.837,53 τ.μ.

Στην Υποζώνη ΙΑ1' και ΙΑ2', επιτρέπονται οι κύριες χρήσεις αποθήκευσης - διαχείρισης και διακίνησης πετρελαιοειδών (καύσιμα, λιπαντικά, χημικά κλπ.).

Στην Υποζώνη ΙΑ1' κα ΙΑ2' επιτρέπονται οι κάτωθι συμπληρωματικές χρήσεις: Παραγωγικές δραστηριότητες (χαμηλής και μέσης όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις), Εγκαταστάσεις αστικών υποδομών κοινής ωφέλειας,

Αναφορικά με τις Παραγωγικές Δραστηριότητες (χαμηλής και μέσης όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις) επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις: Στάθμευση (κτίρια - γήπεδα), Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, Πλυντήρια-λιπαντήρια αυτοκινήτων, Γραφεία/ Κέντρα έρευνας/ Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, Αναψυκτήρια, Εστίαση, Αποθήκες (χαμηλής και μέσης όχλησης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις).

Σε όλη την Υποζώνη ΙΑ1' και ΙΑ2', επιτρέπεται η κατασκευή βοηθητικών κτιρίων και κάθε σχετική δραστηριότητα με τις ανάγκες λειτουργίας του λιμένα. Δεν προβλέπεται και δεν έχει οροθετηθεί περιοχή δόμησης.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μέσος Σ.Κ.: 0,10

Μέσος Σ.Δ.: 0,15

Μέγιστο ύψος: 22 μ.

Μέγιστος Αριθμός ορόφων: 6

Υφιστάμενες και νέες αναπτυσσόμενες χρήσεις και δραστηριότητες στον Τομέα II
Στο λιμάνι του Πειραιά με το παρόν Master Plan εισάγονται ΝΕΕΣ αναπτυσσόμενες χρήσεις και δραστηριότητες που δεν υπήρχαν πριν (Τομέας II) και δίνεται έμφαση στις υφιστάμενες δραστηριότητες του λιμένα και συγκεκριμένα για την περιοχή του Εμπορικού λιμένα στους τομείς:

- i. Εμπορευματοκιβωτίων με το έργο #ΥΕ02 Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβάσις (RMG cranes) Προβλήτα I Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων
- ii. Αυτοκινήτων με τα έργα #ΥΕ10 Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους) και #ΠΕ02 Πενταώροφο κτίριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους.
- iii. Αποθηκών με το έργο #ΠΕ01 Νέα Αποθήκη στην περιοχή πρώην ΟΔΔΥ

➤ **Τομέας III- Ναυπηγεία – Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη και Πορθμείο**

Έργα Υποδομών

#Υ.Ε.11 Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης

Η υφιστάμενη Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη (NEZ) του Περάματος αποτελείται από δύο (2) προβλήτες (Ανατολικά και Δυτικά) και μια αποβάθρα μεταξύ τους, με συνολικό μήκος κρηπιδώματος 2.070 m. Δύο πλωτές δεξαμενές της NEZ ΠΕΙΡΑΙΑΣ I (15.000 dwt) και ΠΕΙΡΑΙΑΣ II (4.000 dwt) είναι εγκατεστημένες στο βορειοδυτικό προβλήτα για τις δραστηριότητες επισκευής πλοίων. Οι υπάρχουσες υποδομές όπως δίκτυα Η/Μ, οι ράγες των γερανών, τα δάπεδα και τα κτίρια της NEZ είναι σε κακή κατάσταση λόγω της ανεπαρκούς συντήρησης και της εγκατάλειψης τα τελευταία χρόνια.

Με στόχο την αναβάθμιση και την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στη NEZ Περάματος, προβλέπεται πέραν της ανακαίνισης και εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων πλωτών δεξαμενών ΠΕΙΡΑΙΑΣ I & II και η εγκατάσταση μίας νέας Πλωτής Δεξαμενής με τα εξής χαρακτηριστικά:

- μήκος: 240,00 m
- πλάτος: 45,00 m
- βάθος: 18,00 m.
- transport capacity: 80.000 tons (PANAMAX)
- ανυψωτική ικανότητα: 22.000 dwt

Ειδικότερα, προβλέπεται η μετακίνηση της υφιστάμενης μικρής πλωτής δεξαμενής ΠΕΙΡΑΙΑΣ II και μετεγκατάστασή της στον ανατολικό προβλήτα της NEZ Περάματος, μαζί με τις απαιτούμενες συναφείς εργασίες και εγκατάσταση της νέας πλωτής Δεξαμενής στον Δυτικό Προβλήτα της NEZ, δίπλα στην υπάρχουσα δεξαμενή ΠΕΙΡΑΙΑΣ I, μαζί με τα απαιτούμενα έργα υποδομής και στήριξης σε μεταλλικά ναύδετα, καθώς και περιορισμένη εκβάθυνση της λεκάνης.

Ως προς το στάδιο της κατασκευής, επισημαίνεται ότι απαιτείται βυθοκόρηση λεπτόκοκκων, για εκβάθυνση του πυθμένα στη θέση εγκατάστασης και στο διάυλο διακίνησης, στο βάθος των 16m.

Με δεδομένη την εγκατάσταση της νέας πλωτής δεξαμενής (New floating dock NFD22.000dwt) στη NEZ του Περάματος ώστε να μπορούν πλέον να εξυπηρετούνται πλοία μεγάλου μήκους (PANAMAX), η συνολική αναβάθμιση της NEZ κρίνεται αναγκαία

Ως προς την Υ.Ε.11 "Βελτίωση Υποδομών ΝΕΖ" ισχύει ο όρος 10 της Απόφασης αρ. ΥΠ.ΠΟ.Α/ ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΠΚΑΧΜΑΕ/53958/36754/996/412/24-5-2019 (ΑΔΑ: 789Φ4653Π4-81Η) της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, κατά τον οποίο " Το σύνολο των εργασιών βελτίωσης των Υποδομών της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος, καθώς και οι εργασίες κατασκευής του προβλεπόμενου πλωτού Προβλήτα, να γίνουν κατόπιν συνεννόησης με την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων και κατά περίπτωση υπό την εποπτεία καταδυόμενων αρχαιολόγων, οι οποίοι θα προσληφθούν από τον φορέα του Έργου για τον σκοπό αυτό».

➤ **Τομέας III- Ναυπηγεία – Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη και Πορθμείο**

ΥΠΟΖΩΝΗ Ι1. ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΛΠ (Ei= 169.688,15 τ.μ.) & ΚΑΡΝΑΓΙΑ (Eii= 251.403,94 τ.μ.) Συνολικό E =421.092,09 τ.μ.

Επιτρέπονται οι κύριες χρήσεις ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας (χαμηλής και μέσης όχλησης), ναυπηγείων (υφιστάμενα νομίμως λειτουργούντα ναυπηγεία χαμηλής, μέσης και υψηλής όχλησης) και βοηθητικών παραγωγικών δραστηριοτήτων σχετικών με την επισκευή πλοίων.

Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στην Υποζώνη αυτή είναι 50.906,45 τ.μ. για την Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος Περιοχής Ο.Λ.Π. και 75.421,18 τ.μ. για την Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος ΚΑΡΝΑΓΙΑ.

Για την ίδρυση νέων εγκαταστάσεων πέραν των προϋποθέσεων που τίθενται από την κείμενη νομοθεσία θα απαιτείται τροποποίηση των χρήσεων γης σύμφωνα με τη διαδικασία του Άρθρου 140 του Ν.4504/2017 (ΦΕΚ Α 184/29.11.2017).

Βοηθητικές Συμπληρωματικές Χρήσεις: Στάθμευση οχημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, εγκαταστάσεις αστικών υποδομών κοινής ωφέλειας

Αναφορικά με τις σχετικές με την επισκευή πλοίων Βοηθητικές Παραγωγικές Δραστηριότητες επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις: Βιοτεχνικές και Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις (χαμηλής και μέσης όχλησης), Στάθμευση (κτίρια - γήπεδα) χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, Χώρος επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων, Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, Πλυντήρια-λιπαντήρια αυτοκινήτων, Γραφεία/ Κέντρα έρευνας/ Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, Αναψυκτήρια, Εστίαση, Αποθήκες (χαμηλής και μέσης όχλησης), Εγκαταστάσεις Υποδομών Δικτύων Κοινής Ωφέλειας

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μέσος Σ.Κ.: 0,20

Μέσος Σ.Δ.: 0,30

Μέγιστο ύψος: 15μ. για κτίρια και 22μ. για ειδικού τύπου εγκαταστάσεις που αφορούν βιομηχανικά υπόστεγα για εγκατάσταση συγχρόνου ναυπηγικού εξοπλισμού.

ΥΠΟΖΩΝΗ Ε - ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΤΑ "Ε" ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - E=7.847,17 τ.μ.

Στην Υποζώνη Ε, επιτρέπονται οι κύριες χρήσεις λιμενικής ζώνης επιβατικής – εμπορικής- τουριστικής δραστηριότητας, καθώς και τουρισμού - αναψυχής και πολιτιστικές χρήσεις.

Στην Υποζώνη Ε επιτρέπονται οι κάτωθι συμπληρωματικές χρήσεις: Στάθμευση οχημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, Ελεύθεροι χώροι – Πράσινο, Αποθήκες

Αναφορικά με τον Τουρισμό και Αναψυχή επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις: Αναψυχή, Στάθμευση (κτίριο - γήπεδο), Γραφεία/Κέντρα έρευνας/Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, Εστίαση, Αναψυκτήρια, Κέντρο υγείας, Εμπορικά καταστήματα, Θρησκευτικοί Χώροι

Τέλος, σε όλη την Υποζώνη Ε, επιτρέπεται η κατασκευή βοηθητικών κτιρίων και κάθε σχετική δραστηριότητα με τις ανάγκες λειτουργίας του λιμένα.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μέσος Σ.Κ.: 0,20

Μέσος Σ.Δ.: 0,30

Μέγιστο ύψος : 7,50μ.

Μέγιστος Αριθμός ορόφων : 2

➤ **Τομέας IV - Αρχαιολογικός Χώρος περιοχής Σαλαμίνας και Ν. Ψυττάλειας, Νήσοι Αταλάντη και Χοιράδες**

Δεν περιλαμβάνονται έργα στον εν λόγω τομέα.

Πολεοδομική Οργάνωση - Χρήσεις γης – Τομέας IV

Το σχέδιο των χρήσεων γης και όρων δόμησης αποτυπώνει τις προτάσεις της διοίκησης της ΟΛΠ Α.Ε. Το σχέδιο αυτό, χρησιμοποιεί το χαρτογραφικό υπόβαθρο του συνημμένου MASTER PLAN στον Ν.4404 (ΦΕΚ. Α126/08-07-2016).

Στο Παράρτημα II της μελέτης παρουσιάζεται σχετικός πίνακας, με τους Υφιστάμενους Όρους Δόμησης (ΦΕΚ 184Α/27-09-2012), όπως εγκρίθηκαν από την ΕΣΑΛ, και τους Προτεινόμενους Όρους Δόμησης, όπως προτείνονται από την ΟΛΠ ΑΕ, καθώς και Πίνακας Περιοχών Μελλοντικής Δόμησης.

Ειδικά για την περιοχή Ι7 της Σαλαμίνας, για την έκδοση οικοδομικών αδειών απαιτείται επιπλέον και η γνωμοδότηση του αρμοδίου Δασαρχείου περί του δασικού ή μη χαρακτήρα του γηπέδου παρέμβασης, καθώς και γεωλογική διερεύνηση για την γεωλογική καταλληλότητα του εδάφους της περιοχής παρέμβασης.

Οι ιδιοκτήτες των μονάδων Ναυπηγείων των περιοχών Ι2, Ι3 και Ι4 να καταθέσουν στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε διάστημα ενός μηνός από την έκδοση της 83ης απόφασης ΕΣΑΛ, την αποτύπωση της υφιστάμενης κάλυψης και δόμησης των εν λόγω μονάδων.

➤ **Τομέας IV - Αρχαιολογικός Χώρος περιοχής Σαλαμίνας και Ν. Ψυττάλειας, Νήσοι Αταλάντη και Χοιράδες**

ΥΠΟΖΩΝΗ ΙΓ - ΠΕΡΙΟΧΗ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΨΥΤΤΑΛΕΙΑΣ - Ε=14.556,13 τ.μ.

Στην Υποζώνη ΙΓ, ονομαζόμενη Περιοχή Βορειοδυτικής Ψυττάλειας, συνολικής επιφάνειας 14.556,13m² επιτρέπονται δραστηριότητες σχετικές με τον λιμενισμό και την εξυπηρέτηση πλοίων, τη ναυπηγοεπισκευή και τον δεξαμενισμό πλοίων.

Πιο συγκεκριμένα επιτρέπονται η κύρια χρήση ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας και η συμπληρωματική χρήση, η οποία περιλαμβάνει Προσωρινές Βοηθητικές Εγκαταστάσεις.

Επιτρέπονται υποστηρικτικές εγκαταστάσεις μη μονίμων δομών, για τη λειτουργία της νέας πλωτής δεξαμενής στο τμήμα του βορειοδυτικού τεταρτημόριου της νήσου (Παραρτήματα 3.2, 6.2.Β-2016 ΣΠ) υπό την προϋπόθεση τήρησης των δεσμεύσεων, όπως αυτές απορρέουν από τον χαρακτηρισμό της Ψυττάλειας ως αρχαιολογικού και ιστορικού τόπου με το ΦΕΚ 305/Β/1982 και εγκατάστασής τους εκτός του περιφραγμένου αρχαιολογικού χώρου.

IV. ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ – ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

Α) Οι υφιστάμενες μονάδες των περιοχών 12, 13 & 14, χρήση ναυπηγείο, παραμένουν και λειτουργούν έως τη λήξη των συμβατικών υποχρεώσεων της ελληνικής πολιτείας και μετά απομακρύνονται. Επιτρέπεται ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των μονάδων εντός των ορίων των ακίνητων τους, καθώς επίσης η συντήρηση και επισκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων και κατασκευών τους, ώστε να πληρούνται οι περιβαλλοντικοί όροι.

12. ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ "ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ", "ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ", "ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΥ" - E=69.879,97 τ.μ.

13. ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ "ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΜΠΕΚΡΗ & ΕΤΜΛΕ" - E=31.938,97 τ.μ.

14. ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ "ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ ΑΕ" - E=65.240,44 τ.μ.

Β) Οι χρήσεις γης των εκτάσεων 15 και 16 καθορίζονται ως ακολούθως:

1. Αγροτική δραστηριότητα (γεωργική, συμπεριλαμβανομένης της αλιείας)
2. Πλωτές μη μόνιμες κατασκευές και ναύδετα για την εξυπηρέτηση πλοίων, υπό την προϋπόθεση της έγκρισης της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΠΠΟΑ.

15. ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ "ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ ΑΕ" ("ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ ΑΕ") - E=56.417,98 τ.μ.

16. ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ "ΕΥΡΩΔΟΜΙΚΗ ΑΕ" (ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΜΑΥΡΟΜΑΤΗ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ) - E=91.061,35 τ.μ.

Γ) Οι χρήσεις γης και οι οροί δόμησης της έκτασης 17 καθορίζονται ως ακολούθως:

1. ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ:

Μ.Σ.Κ.: 0,20

Μ.Σ.Δ.: 0,30

Μέγιστο ύψος : 7,50μ. + Στέγη

Μέγιστος Αριθμός ορόφων : 2

2. Λιμενικές τουριστικές εγκαταστάσεις / αλιευτικός λιμενίσκος, υπό την προϋπόθεση της έγκρισης της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΠΠΟΑ.

17. ΠΕΡΙΟΧΗ "ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ" - E=80.708,34 τ.μ.

➤ Έργα Master Plan για τους Τομείς I, II & III

Στην παρούσα παράγραφο περιγράφονται τα έργα (Υ.Ε.) που αφορούν σε περισσότερους από έναν τομείς εντός των οποίων ασκείται συναφής δραστηριότητα όπως αυτές αναλύθηκαν ανωτέρω. Ειδικότερα πρόκειται για τα έργα:

#Υ.Ε.05 Βελτίωση και Συντήρηση Υποδομών Λιμένα

Στα πλαίσια της γενικότερης βελτίωσης και συντήρησης των υποδομών του λιμένα, θα πραγματοποιηθούν ορισμένα έργα, τα οποία αποτελούν υποέργα της επένδυσης Υ.Ε.05 και ομαδοποιούνται κατά είδος εργασιών. Τα κύρια υποέργα που προβλέπεται να πραγματοποιηθούν στην πρώτη επενδυτική περίοδο είναι τα ακόλουθα:

Υ.Ε.5.1. Εγκατάσταση κωνικών προσκρουστήρων στην Ανατολική πλευρά του Προβλήτα Ι

Το έργο αφορά στην αποξήλωση και στην απομάκρυνση τριάντα έξη (36) κυλινδρικών υφιστάμενων προσκρουστήρων στην Ανατολική πλευρά του κρηπιδώματος του ΠΡΟΒΛΗΤΑ Ι, καθώς και στην εγκατάσταση τριάντα (30) νέων συστημάτων προσκρουστήρων τύπου SCN1200 για την ασφαλή πρόσδεση (πλαγιοδέτηση) των πλοίων. \

Υ.Ε.5.2: Κατασκευή κιβωτοειδούς αγωγού ομβρίων στον Προβλήτα Διαχείρισης Αυτοκινήτων Γ2 στο Κερατσίνι

Αντικείμενο του έργου είναι η βελτίωση συνθηκών λειτουργίας του υπόγειου καναλιού αποχέτευσης ομβρίων, το οποίο παρουσιάζει περιορισμένη αποτελεσματικότητα με κατακλύσεις στη διάρκεια έντονων βροχοπτώσεων.

Η εύρυθμη λειτουργία του Συστήματος ΙΙ, προϋποθέτει την κατασκευή συλλεκτήρα ικανής παροχετευτικότητας, ο οποίος θα είναι αποδέκτης των τριών αγωγών των τοπικών εξωτερικών λεκανών και της λεκάνης απορροής του Terminal, που λόγω των επιφανειακών διαμορφώσεων της θα απορρέει προς αυτόν.

Ο προτεινόμενος κιβωτοειδής αγωγός προβλέπεται να κατασκευαστεί από προκατασκευασμένα στοιχεία σκυροδέματος σχήματος ανεστραμμένου (Π), ενώ στην πλάκα οροφής του προβλέπεται κατάλληλη διάταξη υδροσυλλογής των επιφανειακών απορροών.

Το μήκος του είναι περί τα 240m. και η διατομή του έχει καθαρό πλάτος 2,50m και ύψος από 2,00 έως 2,50 m. Η όλη κατασκευή εξασφαλίζει υψηλό βαθμό συντηρησιμότητας, καθόσον οι πλάκες οροφής μπορούν να αφαιρεθούν, για τον καθαρισμό του συλλεκτήρα.

Υ.Ε.5.3: Αναβάθμιση μόλου Δραπετσώνας

Πρόκειται για εργασίες επισκευής, ενίσχυσης, αποκατάστασης και αναβάθμισης του Μόλου Δραπετσώνας, προκειμένου να πραγματοποιείται πρυμνοδέτηση δεκαπέντε (15) σκαφών για την εξυπηρέτηση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας.

Ο Μόλος Δραπετσώνας εντάσσεται στον εμπορικό λιμένα Πειραιά, έχει μήκος 800,00m και πλάτος 28,00m, η στάθμη της ανωδομής του είναι μεταβλητή από +1,70 έως +2,10m από τη ΜΣΘ και η χρήση του είναι ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες.

Συνοπτικά, οι προτεινόμενες εργασίες αποκατάστασης και αναβάθμισης είναι οι ακόλουθες:

1. Ύφαλες εργασίες προστασίας του πρίσματος έδρασης και του πόδα των κρηπιδοτοίχων (στην υπήνεμη πλευρά).
2. Καθαίρεση και ανακατασκευή της ανωδομής στο σύνολο της.
3. Καθαίρεση και ανακατασκευή της πλάκας καταστρώματος.
4. Υπερύψωση των προστατευτικών τοιχίων έναντι υπερπήδησης των κυματισμών, σύμφωνα με τη μελέτη του έργου.
5. Καθαίρεση των (2) Υ/Σ.
6. Νέα δίκτυα Η/Μ εγκαταστάσεων (σύμφωνα με τις προδιαγραφές SCS/ΟΛΠ) για τη νέα χρήση.
7. Εγκατάσταση δεστρών και προσκρουστήρων στις προβλεπόμενες θέσεις.

Υ.Ε.5.4: Αναβάθμιση λιμενικού φωτισμού

Στα πλαίσια βελτίωσης των υποδομών του λιμένα Πειραιά, ο φωτισμός και η ανάδειξη της χερσαίας λιμενικής ζώνης, αποτελεί θέμα μείζονος σημασίας. Ο ΟΛΠ ΑΕ, αποσκοπεί στη διασφάλιση και στην εύρυθμη λειτουργία του λιμένα στη διάρκεια όλου του εικοσιτετράωρου, προκειμένου να μην δημιουργούνται προβλήματα, που ενδέχεται να επηρεάσουν την αποδοτικότητα της ΟΛΠ ΑΕ, καθώς και να μην διακυβεύεται η ασφάλεια των εργαζομένων και των εξυπηρετούμενων μελών της.

Υ.Ε.5.5: Εγκατάσταση ERTGs στον Προβλήτα Ι

Με αυτό τον τρόπο, θα αυξηθεί η υφιστάμενη χωρητικότητα του χώρου στοιβασίας, μετά από πρόσθετη ενίσχυση του καταστρώματος και βελτίωση του υπεδάφους. Με

την αντικατάσταση των Ο.Σ.Μ.Ε από ηλεκτροκίνητα RTGs, θα προκύψει εξοικονόμηση ενέργειας στην λειτουργία του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και μείωση των ρυπογόνων αερίων και θορύβων, που δημιουργούνται σήμερα από την χρήση των Ο.Σ.Μ.Ε.

Υ.Ε.5.6: Αναβάθμιση υποσταθμών λιμένος

Σε όλη τη χερσαία λιμενική ζώνη της ΟΛΠ ΑΕ, υπάρχουν συνολικά είκοσι (20) παλαιοί υποσταθμοί (ΥΣ), τέσσερεις (4) πρόσφατοι και επτά (7) νέοι, το σύνολο τριάντα ένας (31) υποσταθμοί. Οι τελευταίοι επτά (ΥΣ), έχουν κατασκευασθεί στη διάρκεια των τελευταίων οκτώ (8) χρόνων στους προβλήτες II και III, με σύγχρονες προδιαγραφές που καλύπτουν τις ανάγκες των εξυπηρετούμενων φορτίων και εντάσσονται στα πλαίσια του Πυροσβεστικού Κανονισμού. Δεν ισχύει το ίδιο όμως για τους είκοσι παλαιούς ΥΣ, οι οποίοι λόγω παλαιότητας δεν πληρούν τις ζητούμενες προδιαγραφές.

Το κύριο πρόβλημα που συναντάται στην πλειοψηφία των (ΥΣ) αυτών, είναι ότι δεν καλύπτονται οι προδιαγραφές πυροπροστασίας, οπότε θα πρέπει να εγκατασταθούν νέα συστήματα πυρόσβεσης, με βάση τις απαιτήσεις του νέου Πυροσβεστικού Κανονισμού. Παράλληλα, ο ΟΛΠ ΑΕ, επιθυμεί την εγκατάσταση αυτοματοποιημένης επόπτευσης (BMS), καθώς και την επισκευή και αναβάθμιση των συστημάτων ισχύος, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο, για να καλυφθούν επαρκώς οι ανάγκες που παρουσιάζουν οι υποδομές της λιμενικής ζώνης. Αυτό συνεπάγεται λεπτομερή έλεγχο των υφιστάμενων πεδίων μέσης τάσης, των μετασχηματιστών, των πεδίων χαμηλής τάσης κλπ, στο σύνολο των είκοσι (ΥΣ), και αντικατάσταση, ή αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών, όπου κρίνεται αναγκαίο.

Υ.Ε.5.7. – Εγκατάσταση Reefer Racks στον Προβλήτα I.

Σε συνέχεια των εργασιών αναβάθμισης του Προβλήτα I και της αυξημένης ανάγκης για διαχείριση ολοένα και περισσότερων εμπορευματοκιβωτίων-ψυγείων, ο ΟΛΠ ΑΕ, προβλέπει την εγκατάσταση 10 νέων Reefer Racks, συνολικής χωρητικότητας 500 ψυγείων – εμπορευματοκιβωτίων διατεταγμένων σε 5 επίπεδα στον Προβλήτα I, για την κάλυψη των αναγκών ευπαθών προϊόντων που χρειάζονται συντήρηση κατά την μεταφορά τους, όπως νωπά προϊόντα, τρόφιμα, φάρμακα κ.α. Στα πλαίσια αυτής της διαδικασίας και όπως ήδη έχει εφαρμοσθεί στους Προβλήτες II & III, προβλέπεται να κατασκευασθούν οι κατάλληλες υποδομές και Η/Μ εγκαταστάσεις υποδοχής ψυγείων-εμπορευματοκιβωτίων.

Υ.Ε.5.8: Συντήρηση υποδομών λιμένα

Σε όλη την παράκτια ζώνη της περιοχής της ΟΛΠ ΑΕ υπάρχουν φθορές που χρήζουν αποκατάστασης, όπου απαιτείται συστηματική παρακολούθηση, καταγραφή και αξιολόγηση της συνολικής τους έκτασης. Ενδεικτικά αφορούν: την συντήρηση των κρηπιδωμάτων (βάσης και ανωδομής αυτών), των κυματοθραυστών, των δεσρών, των προσκρουστήρων, των λιμενικών δαπέδων, βαφής και διαγράμμισης των κρηπιδωμάτων και δεσρών, την συντήρηση των προβλητών λιμενικών έργων και εμπορευματικών σταθμών από φθορές δαπέδων και καθιζήσεις, την συντήρηση, βελτίωση και επισκευή υποδομών οδοποιίας, κατασκευή νέων και ανακατασκευή παλαιών οδοστρωμάτων και λιμενικών δαπέδων, την κατασκευή, συντήρηση και ανακατασκευή νησίδων, πεζοδρομίων και πλατειών, την επισκευή και συμπλήρωση των διαφόρων δικτύων απορροής ομβρίων και συντήρηση φρεατίων, την επισκευή, συμπλήρωση και αναβάθμιση των ηλεκτρικών δικτύων της λιμενικής ζώνης, καθώς και συναφών με αυτά υποδομές (ιστοί ηλεκτροφωτισμού, οικίσκοι Η/Μ, υποσταθμοί,

κ.λπ.), την συντήρηση και ανακατασκευή υπόστεγων, περιφράξεων, τοίχων, αντιστηρίξεων και λοιπών συναφών κατασκευών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

#Υ.Ε.06 Προμήθεια εξοπλισμού λιμένα

Κρίνεται αναγκαία η Προμήθεια νέου Εξοπλισμού, με σκοπό την αναβάθμιση των διαφόρων λειτουργιών του ΟΛΠ (βλέπε σχετική παράγραφο μελέτη)

#Υ.Ε.08 Μελέτες

Αφορά όλες τις μελέτες για τα προβλεπόμενα Έργα και αποτελεί υποχρεωτική επένδυση.

Διερεύνηση της διαθεσιμότητας των υλικών στην περιοχή του Σχεδίου

Τα απαιτούμενα για την κατασκευή των έργων υλικά (κυρίως αδρανή) θα εξασφαλιστούν με βάση όσα ορίζονται στο Περιβαλλοντικό όρο 4.2.1.1 της ΑΕΠΟ με Α.Π.: ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/94701/5991/11-12-2020 (ΑΔΑ:ΕΓ2Κ4653Π8-ΠΒΘ) από τα πλησιέστερα λατομεία που διαθέτουν τις κατάλληλες περιβαλλοντικές και λοιπές άδειες.

Συστήματα εξοικονόμησης

Δίκτυο ύδρευσης

Το δίκτυο ύδρευσης θα είναι υπόγειο και ο χρόνος σχεδιασμού του, εξαιρουμένων μετρητών και ενδεχόμενων αντλιών, θα είναι τα 50 έτη. Το δίκτυο θα καλύπτει τις ανάγκες: ύδρευσης πλοίων, ύδρευσης κτιρίων και πυρόσβεσης κτιρίων

Δίκτυο αποχέτευσης-Όμβρια

Το δίκτυο ομβρίων θα είναι συνδεδεμένο με το δίκτυο αποχέτευσης πόλεως. Κατά μήκος των αγωγών θα εγκαθίστανται φρεάτια επίσκεψης τα οποία θα χρησιμοποιούνται για τον καθαρισμό, την συντήρηση και τον έλεγχο της κατάστασης και των συνθηκών ροής.

Για τα κτίρια με εγκαταστάσεις εστίασης το κύκλωμα της αποχέτευσης θα είναι ξεχωριστό και προ της ένωσής του με το υπόλοιπο κύκλωμα και την απορροή στο Εσωτερικό Ιδιωτικό Δίκτυο Αποχέτευσης Πλοίων και Κτιρίων θα εγκατασταθεί κεντρικός λιποσυλλέκτης. Στα κτίρια με πλυντήρια αυτοκινήτων θα εγκατασταθεί ελαιοδιαχωριστής – βορβοροσυλλέκτης.

Τα όμβρια των κτηρίων θα χρησιμοποιούνται για τα καζανάκια. Θα σχεδιασθεί κατάλληλο σύστημα συλλογής και χρήσης του νερού της βροχής (rainwater). Το νερό της βροχής θα χρησιμοποιείται μόνο σε τουαλέτες (toilet flushing).

Ενεργειακός σχεδιασμός κτιρίων

Οι εσωτερικές συνθήκες λειτουργίας των κτιρίων θα ληφθούν από τον ΚΕΝΑΚ αναλόγως τη χρήση του κτιρίου. Η ελάχιστη ενεργειακή κατηγορία που θα πρέπει να επιτυγχάνουν κατά ΚΕΝΑΚ θα είναι κατηγορία Α.Ο σχεδιασμός των κτιρίων θα πρέπει να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού. Με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την εξοικονόμηση ενέργειας θα μελετηθεί και θα τοποθετηθεί σύστημα Φ/Β εγκατάστασης.

Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς

Ο ΟΛΠ ήδη προγραμματίζει την εγκατάσταση συστήματος παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς. Η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας αφορά στην

ηλεκτροδότηση ελλιμενιζόμενων πλοίων από ηλεκτρική ενέργεια προερχόμενη από την ξηρά.

Κύριο σκεπτικό πίσω από την εφαρμογή της από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας είναι η παύση χρήσης των Η/Ζ, τα οποία χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα, κατά την διάρκεια ελλιμενισμού των πλοίων και επόμενως, την μείωση εκπομπών NO_x, SO_x, PM και CO₂.

Σχέδια Αντιμετώπισης Ρύπανσης

Ο ΟΛΠ ΑΕ εφαρμόζει πλήρως τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο OPRC (1990) και του Πρωτοκόλλου για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες OPRC-HNS (2000).

Σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτου περιστατικού θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοειδή και άλλες επιβλαβείς ουσίες ΟΛΠ ΑΕ

Με βάση τις παραπάνω Συμβάσεις, ο ΟΛΠ ΑΕ έχει καταρτίσει και εφαρμόζει το εγκεκριμένο από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά «**Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτου Περιστατικού Θαλάσσιας Ρύπανσης από πετρελαιοειδή και άλλες επιβλαβείς ουσίες**».

xiii. Συμπεράσματα των Συνημμένων στην ΣΜΠΕ, Ειδικών Κυκλοφοριακών Μελετών

➤ Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην (29) σχετ. Μελέτη Τεκμηρίωσης της Πρόσθετης Κυκλοφοριακής Φόρτισης – από τα Νέα Έργα που προβλέπονται στο MASTERPLAN για τη Χ.Ζ.Λ. του Επιβατικού Λιμένα Πειραιά – στις Κύριες Διαδρομές Αφίξης και Αναχώρησης:

Τα νέα έργα υποδομής, εντός της Χερσαίας Ζώνης του Επιβατικού Λιμένα Πειραιά, που αναφέρονται στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Λιμένα και αναμένεται να προκαλέσουν κυκλοφοριακές επιπτώσεις, είναι τα ακόλουθα:

- Ο Νέος Επιβατικός Σταθμός κρουαζιέρας (Επέκταση Επιβατικού Λιμένα/ Νότια Ζώνη/ Επέκταση Λιμενικών Υποδομών Κρουαζιέρας)
- Το ξενοδοχείο 5 αστέρων στην περιοχή του Porto Leone
- Η μετατροπή της Πενταγωνικής αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό, στην περιοχή του Αγίου Νικολάου

• Η αναδιαμόρφωση του κτιρίου της Παγόδας σε ξενοδοχείο 5 αστέρων, στην περιοχή του Αγίου Νικολάου

• Η αναμόρφωση των δύο υφιστάμενων αποθηκών στην Ηετιώνεια Ακτή, σε ξενοδοχεία 4 και 5 αστέρων

Ο Νέος Επιβατικός Σταθμός της Κρουαζιέρας και το ξενοδοχείο 5 αστέρων στην περιοχή του Porto Leone χωροθετούνται στο νότιο άκρο του Επιβατικού Λιμένα. Η άφιξη σε αυτά τα έργα εξυπηρετείται μέσω δύο κύριων εναλλακτικών διαδρομών, η μια μέσω της Ακτής Ξαβερίου και της Ακτής Μιαούλη και η δεύτερη μέσω της οδού Μ. Χατζηκυριάκου (π.χ. 34^{ου} Συντάγματος Πεζικού - Ηρώων Πολυτεχνείου - Χατζηκυριάκου - Μ. Χατζηκυριάκου).

Οι δύο αυτές διαδρομές συγκλίνουν στον κυκλικό κόμβο που προτείνεται να διαμορφωθεί στην υπάρχουσα πλατεία μπροστά στην Πύλη των Λεόντων και προβλέπεται να λειτουργήσει ως πύλη εισόδου/ εξόδου στις εγκαταστάσεις (Πύλη 12).

Οι εναλλακτικές κύριες διαδρομές αναχώρησης από την Πύλη E12 είναι μέσω της Ακτής Ξαβερίου και της Ακτής Μιαούλη είτε δευτερευόντως μέσω της Ακτής Θεμιστοκλέους (Ακτή Ξαβερίου - Κλεισόβης - Χατζηκυριάκου - Ράλλη Ι. - Ακτή Θεμιστοκλέους).

Ο Επιβατικός Σταθμός Κρουαζιέρας (Πενταγωνική Αποθήκη) καθώς και το ξενοδοχείο που θα λειτουργήσει στο κτίριο της Παγόδας, θα προσεγγίζονται μέσω νέας ξεχωριστής εισόδου/ πύλης, νότια της υφιστάμενης πύλης E10. Η πρόσβαση στη νέα πύλη θα εξυπηρετείται μέσω της Ακτής Μιαούλη ή εναλλακτικά μέσω της οδού Σκουζέ (π.χ. 34ου Συντάγματος Πεζικού - Ηρώων Πολυτεχνείου - Σκουζέ). Η έξοδος/ αναχώρηση θα εξυπηρετείται από την υφιστάμενη διαδρομή εξόδου της Παγόδας και ακολούθως μέσω της Ακτής Μιαούλη.

Τα κτίρια των δύο αποθηκών που θα μετατραπούν σε ξενοδοχεία 4 και 5 αστέρων βρίσκονται στην περιοχή της Ηετιώνειας Ακτής. Η είσοδος και η έξοδος στα δύο ξενοδοχεία, θα πραγματοποιείται μέσω της υφιστάμενης Πύλης E2. Η πρόσβαση (άφιξη και αναχώρηση) στην Πύλη E2 εξυπηρετείται μέσω της Ηετιώνειας Ακτής.

Αρχικά, για όλα τα προαναφερόμενα νέα έργα, υπολογίστηκαν οι απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης (βάσει του Π.Δ. 111/ ΦΕΚ 76/Α/ 5.3.2004). Ακολούθως, με βάση το άρθρο 5 του Π.Δ. 326/ 91 υπολογίστηκε ο καθοριστικός φόρτος εισόδου/ εξόδου και στη συνέχεια η ωριαία κατανομή των (πρόσθετων) κυκλοφοριακών φόρτων, για τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις, για κάθε νέο έργο.

Ο Νέος Τερματικός Σταθμός Κρουαζιέρας γεννά και έλκει το μεγαλύτερο πρόσθετο κυκλοφοριακό φόρτο, με 2.051 ΜΕΑ/ ημέρα να αφικνούνται και 2.054 ΜΕΑ/ ημέρα να αναχωρούν.

Οι πρόσθετοι ημερήσιοι κυκλοφοριακοί φόρτοι των υπόλοιπων νέων έργων είναι σαφώς μικρότεροι:

- 531 χ 2 ΜΕΑ/ ημέρα για το ξενοδοχείο 5* στην Παγόδα,
- 343 χ 2 ΜΕΑ/ ημέρα για το Νέο Σταθμό Κρουαζιέρας στην Πενταγωνική Αποθήκη,
- 266 χ 2 ΜΕΑ/ ημέρα για το ξενοδοχείο 5* στο Πόρτο Λεόνε,
- 243 χ 2 ΜΕΑ/ ημέρα για το ξενοδοχείο 5* στην Αποθήκη II και
- 199 χ 2 ΜΕΑ/ ημέρα για το ξενοδοχείο 4* στην Αποθήκη I.

Ο πρόσθετος φόρτος που εκτιμάται ότι θα επιφέρουν τα νέα έργα καταμερίστηκε στα οδικά τμήματα που συνθέτουν τις κύριες διαδρομές άφιξης και αναχώρησης. Ο καταμερισμός έγινε με ποιοτική προσέγγιση, προσδιορίζοντας, με βάση και τους υφιστάμενους φόρτους, τα επιμέρους ποσοστά για κάθε κύρια διαδρομή άφιξης και αναχώρησης.

Οι πρόσθετοι κυκλοφοριακοί φόρτοι, στις κύριες διαδρομές άφιξης και αναχώρησης, φορτίζουν σημαντικά οδούς όπως η Γούναρη, η Ακτή Μιαούλη, η 34ου Συντάγματος, η Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου, η Λ. Χατζηκυριάκου, η Μ. Χατζηκυριάκου, η 2ας Μεραρχίας, η Λ. Αλέξ. Παπαναστασίου, η Εθν. Αντιστάσεως, κλπ.

Μικρή πρόσθετη φόρτιση εμφανίζεται στις οδούς Κόνωνος, Ακτή Κονδύλη και Ακτή Ηετίωνα, λόγω των μικρών πρόσθετων κυκλοφοριακών φόρτων που γεννούν και έλκουν τα δύο ξενοδοχεία 4 και 5 αστέρων στην Ηετιώνεια Ακτή.

Είναι θετικό το ότι οι αιχμές των πρόσθετων φόρτων των νέων έργων δεν συμπίπτουν χρονικά με τις αιχμές της υφιστάμενης κυκλοφορίας, όπως είχε ήδη επισημανθεί και στη μελέτη της Δρόμος ΕΠΕ "Ενοποιημένη μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων για τα έργα της ΟΛΠ ΑΕ στην ευρύτερη περιοχή εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων", Σεπτέμβριος 2011.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι μετά την ολοκλήρωση των έργων επέκτασης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, αναμένεται περαιτέρω μείωση του συνολικού φόρτου κυκλοφορίας στο δίκτυο του Πειραιά (έτος 2027). Εάν δε αστυνομευθεί με συνέπεια το εκτεταμένο σήμερα φαινόμενο της παράνομης παρόδιας στάθμευσης στο οδικό δίκτυο της πόλης, η κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού δικτύου του Πειραιά θα αυξηθεί περαιτέρω.

- Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην (30) σχετ. Μελέτη Τεκμηρίωσης της Πρόσθετης Κυκλοφοριακής Φόρτισης στις κύριες διαδρομές άφιξης και αναχώρησης από τα Έργα Αναβάθμισης της Λειτουργίας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ.) του ΟΛΠ στο προτεινόμενο MASTERPLAN, με βάση τις εκτιμήσεις για των όγκο των TEUs που προβλέπεται να διακινηθούν στην εγχώρια αγορά το έτος 2030, δεν αναμένεται μεγάλη αύξηση στον υφιστάμενο φόρτο άφιξης/ αναχώρησης. Με δεδομένο δε ότι κατά τη διάρκεια των εργασιών επίχωσης του εμπορικού λιμένα (ως το έτος 2017), ο πρόσθετος φόρτος λόγω των έργων ήταν πολύ μεγαλύτερος από τον μελλοντικό πρόσθετο φόρτο λόγω της αναμενόμενης αύξησης της εμπορευματικής κίνησης, εκτιμάται ότι ο συνολικός μελλοντικός πρόσθετος φόρτος λόγω του Σ.ΕΜΠΟ. θα παρουσιάσει μείωση.
- Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην (31) σχετ. Μελέτη Τεκμηρίωσης Πρόσθετης Κυκλοφοριακής Φόρτισης από τη Βελτίωση της Υποδομής της ΝΕΖ, η αναβάθμιση των υποδομών της ΝΕΖ δεν αναμένεται ότι θα προκαλέσει μεγάλη αύξηση στον υφιστάμενο φόρτο άφιξης/ αναχώρησης, καθώς λόγω της παροχής νέων αναβαθμισμένων υπηρεσιών (πχ δίκτυο πεπιεσμένου αέρα, παροχή ρεύματος, κλπ), οι διάφοροι υπεργολάβοι δεν θα χρειάζεται να μεταφέρουν βαρύ εξοπλισμό (πχ χρησιμοποιώντας ρυμουλκούμενα οχήματα ή φορτηγά για να μεταφέρουν γεννήτριες ή/ και συμπιεστές, κλπ) και συνεπώς, να επιβαρύνουν το οδικό δίκτυο της περιοχής με βαριά κυκλοφορία. Εκτιμάται ότι μετά την υλοποίηση της αναβάθμισης των υποδομών της ΝΕΖ, και σε ένα χρονικό ορίζοντα δεκαετίας, ο πρόσθετος κυκλοφοριακός φόρτος θα είναι της τάξης του 10% του υφιστάμενου.

Συμπεράσματα

Η Δ/ση Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία της υποβληθείσας Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), επισημαίνει:

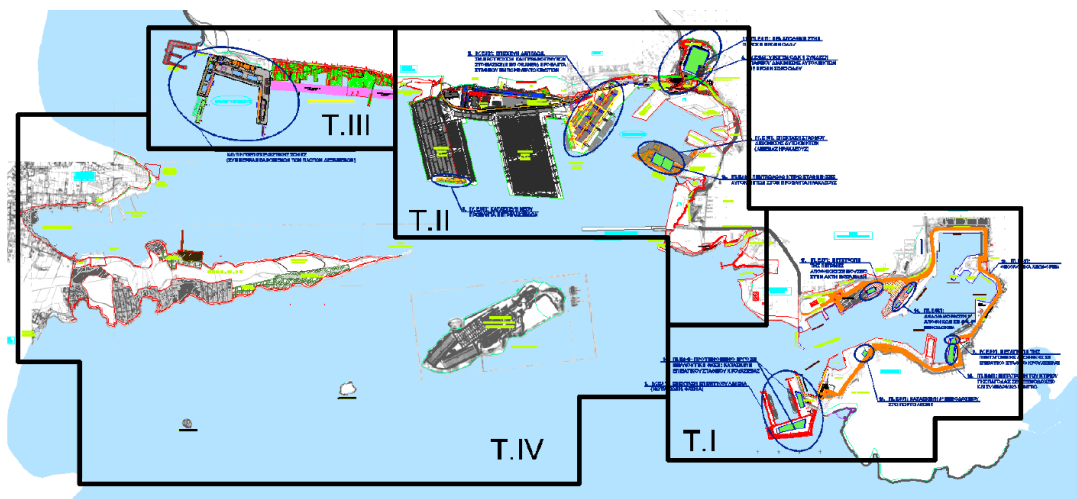
- κάθε προτεινόμενο επιμέρους έργο του προγράμματος θα πρέπει να κινείται προς την κατεύθυνση της ελαχιστοποίησης του προκαλούμενου περιβαλλοντικού αποτυπώματος, τόσο κατά το στάδιο της εκτέλεσης της κατασκευής όσο και κατά τη λειτουργία του λιμένα. Δράσεις όπως βιοκλιματικός σχεδιασμός, εξοικονόμησης πόρων και ενέργειας, περιορισμός των εκλυόμενων ρύπων αερίων του θερμοκηπίου, ανάπτυξη και αξιοποίηση συστημάτων ΑΠΕ αλλά και χρήση καθαρών μορφών ενέργειας, ολοκληρωμένος σχεδιασμός και εφαρμογή ηλεκτροδότησης και ηλεκτροφόρτισης των πλοίων κατά την παραμονή τους στον λιμένα κά ενισχύουν αυτή την προσπάθεια. Αντίστοιχα και ο ευρύτερος σχεδιασμός του προγράμματος οφείλει να κινείται προς την ίδια κατεύθυνση, επιδιώκοντας την επίτευξη ενός συνολικά “Πράσινου Λιμένα”.
- ο Λιμένας θα μπορούσε να διαμορφώσει τον κανονισμό Λειτουργίας του, παρέχοντας κίνητρα και προνόμια σε ελλιμενίζοντα πλοία τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονα συστήματα επεξεργασίας λυμάτων αλλά και αυστηρές κυρώσεις σε όσους προκαλούν σοβαρές βλάβες στο θαλάσσιο σύστημα και ρήτρες για πλήρη

- αποκατάστασή τους. Η εγκατάσταση συστήματος αξιοποίησης των εξελεγχόμενων σήμερα δορυφορικών δυνατοτήτων θα βοηθούσε προς την κατεύθυνση αυτή
- οργάνωση παρατηρητηρίου μέτρησης δεικτών περιβαλλοντικών παραμέτρων
 - να εγκατασταθεί αυτόνομο σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας των οχημάτων εντός και εκτός λιμένα αξιοποιώντας της αρχές της τηλεματικής οργανώνοντας και πληροφορώντας σε πραγματικό χρόνο επιβάτες και οδηγούς
 - οι νέες (και υφιστάμενες) προγραμματιζόμενες δραστηριότητες του Λιμένα θα πρέπει να σχεδιασθούν (και επανασχεδιασθούν) και να οργανωθούν έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο περιορισμός των προκαλούμενων οχλήσεων, όπως ελαχιστοποίηση του εκπνευμένου θορύβου, αποφυγή άσκοπης οπτικής όχλησης με μείωση του ύψους των κατασκευών στο ελάχιστο δυνατό, αξιοποίηση της φυσικής ή/και υπάρχουσας κάλυψης, ομαλή ενσωμάτωση των κατασκευών στα υφιστάμενα πολεοδομικά χαρακτηριστικά των όμορων πολεοδομικών ενοτήτων, αποφυγή αλλοίωσης του χαρακτήρα τους, βελτίωσης των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών και αποφυγή επιπρόσθετης επιβάρυνσης (μέσω πχ στοχευμένων έργων και επεμβάσεων)
 - πρασινισμό του Λιμένα με δενδροφυτεύσεις, διαμόρφωσης πράσινης διαδρομής, διασύνδεσης με τον αστικό ιστό όπου αυτό είναι εφικτό, αλλά και ενοποίησης των αρχαιολογικών του χώρων
 - ενδυνάμωση της κοινωνικής συνοχής των όμορων δήμων με πρόβλεψη αξιοποίησης του έμπυχου δυναμικού τους τόσο κατά την εκτέλεση των έργων όσο και κατά την λειτουργία των δραστηριοτήτων
 - ο σχεδιασμός των έργων να γίνει πέραν των όποιων άλλων απαιτήσεων και με γνώμονα την αξιοποίηση των προκυπτόντων καταλλήλων βυθοκορημάτων, με στόχο τον μηδενισμό του απορριπτόμενου ποσοστού
 - τα σχεδιαζόμενα έργα οφείλουν να εντάσσονται αρμονικά στο υπάρχον πλαίσιο δραστηριοτήτων του Λιμένα εξασφαλίζοντας από την μια την απρόσκοπτη λειτουργία τους τόσο κατά το στάδιο της κατασκευής όσο και μετά το πέρας των έργων και παράλληλα από την άλλη, αναδεικνύοντας τον υφιστάμενο πολυσχιδή και μοναδικό πολιτιστικό του πλούτο (αρχαιότητες, ιστορικές εγκαταστάσεις, αξιόλογα κτίσματα, χώροι συλλογικής μνήμης)
 - ο σχεδιασμός και η οργάνωση των κατασκευαστικών έργων να εξασφαλίζει την ελαχιστοποίηση των προκαλούμενων οχλήσεων τόσο στις χερσαίες όσο και στις θαλάσσιες μεταφορές. Αντίστοιχα ο σχεδιασμός των έργων θα πρέπει να περιλαμβάνει τεχνικές και επιλογές διατάξεων και μηχανισμών προς την κατεύθυνση της ελαχιστοποίησης του προκαλούμενου θορύβου, των αναπτυσσόμενων δονήσεων, της εκλυόμενης σκόνης και λοιπών αερίων ρύπων, της ελαχιστοποίησης των παραγομένων αποβλήτων, στερεομεταφορών κα, εκπονώντας τις όποιες υποστηρικτικές μελέτες όπως συγκοινωνιακές, ακτομηχανικές, έκλυσης και περιορισμού θορύβου, αερίων ρύπων, διαχείρισης και επεξεργασίας υγρών, οργάνωσης εργοταξίου κλπ όπου αυτές απαιτηθούν
- Τέλος, για παραγράφους της μελέτης σελ: 3-41, 4-172, 4-178 θα απαιτηθεί ενημέρωσή τους με τα πρόσφατα δεδομένα σχετικά με την εξέλιξη έργων του ΜΕΤΡΟ, τις σχεδιαζόμενες υπογειοποιήσεις κλπ.

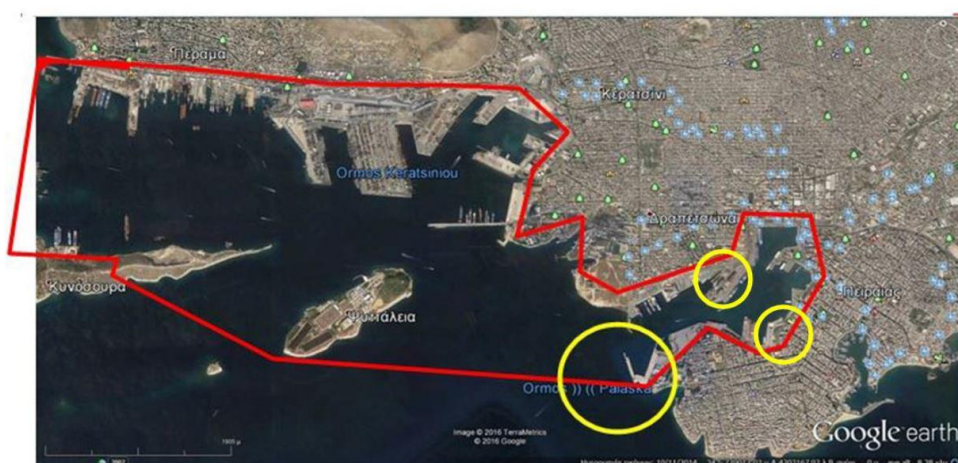
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



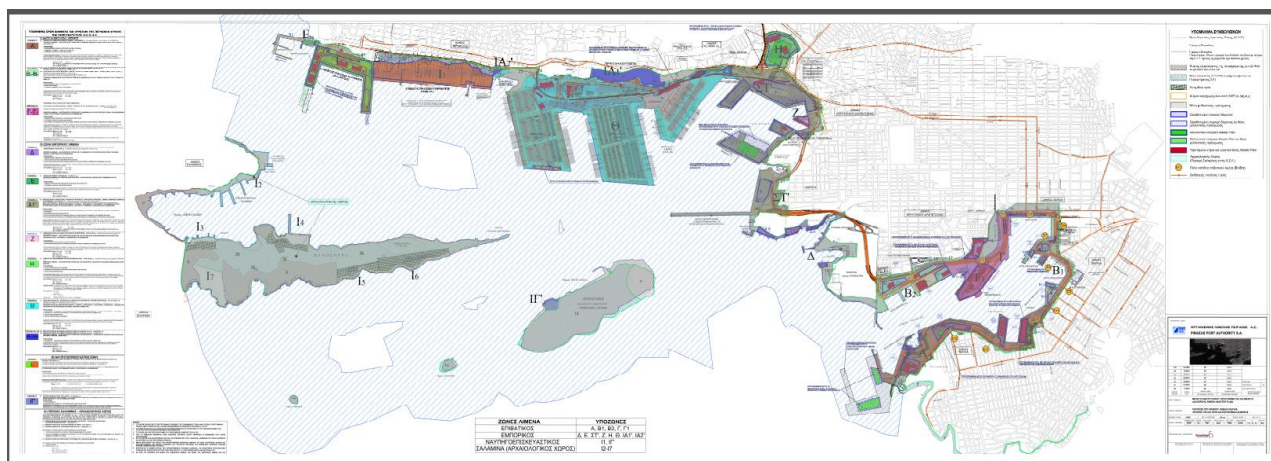
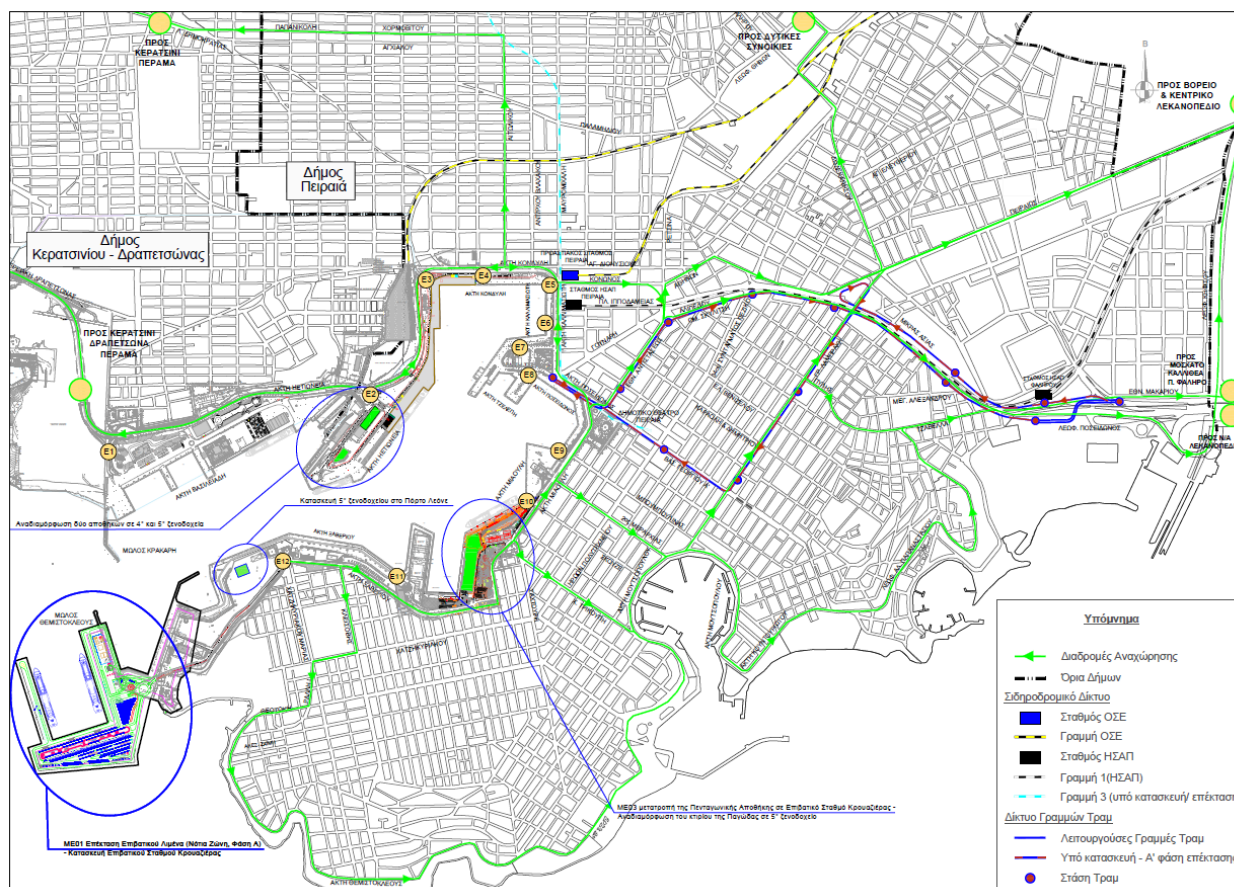
Εικόνα 4-2 Χωροταξική διάταξη Επενδύσεων



Εικόνα 4-4 Γενική διάταξη με έργα Master Plan



Εικόνα 2.1: Άποψη εγκαταστάσεων Ο.Λ.Π. ΑΕ (με κίτρινη γραμμή οριοθετείται η περιοχή των έργων)



ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗΣ (MASTER PLAN FINAL DRAFT FOR APPROVAL)									
ΛΙΜΕΝΑΣ	ΥΠΟΖΩΝΗ	ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗ (σύμφωνα με ΦΕΚ 132 / 03-05-2019 και ΦΕΚ 68 / 08-05-2013)		ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗ					
		Εμβαδόν Αναφοράς (m ²)	Μέσος Συντελεστής Κάλυψης Κ	Εμβαδό Κάλυψης	Μέσος Συντελεστής Κάλυψης Κ	Εμβαδό Κάλυψης	Μέσος Συντελεστής Κάλυψης Κ	Εμβαδό Κάλυψης	Σχόλια
Α	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΥΠΟΖΩΝΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ Ο.Α.Π. Α.Ε.	292.260,66	0,25	37.104,83	0,25	73.065,17	0,25	35.960,34	Μελλοντικό Κτίριο (Πρόταση ΟΑΠ ΑΕ) 5 ^η Εσοδόσπιον σε 4 στάδια Εμβα= 10.000 m ² Ε επιπλέον μελλοντικής κάλυψης = 2.500 m ²
Β1	ΥΠΟΖΩΝΗ	127.787,05	0,25	31.946,76	0,25	31.946,76	0,25	30.348,92	Η Ζώνη Β1 εκτείνεται ως στην Ανατολική πλευρά του Κορφοειδούς Λιμένα
Β2	ΥΠΟΖΩΝΗ	142.827,06	0,25	35.706,77	0,25	35.706,77	0,25	30.250,77	Η Ζώνη Β2 εκτείνεται ως στην Ανατολική πλευρά του Κορφοειδούς Λιμένα

ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗΣ (MASTER PLAN FINAL DRAFT FOR APPROVAL)									
			ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗ (σύμφωνα με ΦΕΚ 152/03-05-2019 και ΦΕΚ 68/08-03-2013)			ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗ			
ΛΙΜΕΝΑΣ	ΥΠΟΖΩΝΗ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ Ο.Λ.Π. Α.Ε.	Εμβαδόν Αναφοράς (m ²)	Μέσος Συντελεστής Κάλυψης R	Εμβαδό Κάλυψης	Υπόχρουσα Κάλυψη (m ²)	Μέσος Συντελεστής Κάλυψης R	Εμβαδό Κάλυψης	Υπολειπόμενη Κάλυψη (m ²)
				Μέσος Συντελεστής Κάλυψης R	Εμβαδό Δόμησης	Υπόχρουσα Δόμηση (m ²)	Μέσος Συντελεστής Κάλυψης R	Εμβαδό Δόμησης	Υπολειπόμενη Δόμηση (m ²)
		ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΥΠΟΖΩΝΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ Ο.Λ.Π. Α.Ε.							Σχόλια
	Γ - Γ1	1. ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΚΤΟΠΟΛΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΓΗΣ ΠΕΤΡΕΛΙΑΣ ΛΗΤΗΣ - Γ. ΟΛΙΜΟΥ Γ = 225.529,21 τ.μ. (Εμβαδον Περιοχής προς Δόμηση Γ = 90.770,04 τ.μ.) ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΟΝ ΔΕΣΑΜΕΝΙΣΜΟ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ, ΤΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΒΙΟΗΘΑΝΙΑ ΚΥΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: 1. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ 2. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΑΝΑΨΥΧΗ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ 3. ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΗΘΑΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΧΑΜΗΛΗΣ, ΜΕΣΗΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΗΣ ΟΧΛΗΣΗΣ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΚΕΙΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ) ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΕΙΔΟΥΣ ΚΑΙ ΒΑΡΟΥΣ, ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ-ΕΚΔΕΙΞΙΜΑ ΚΕΝΤΡΑ, ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ- ΠΑΡΚΟΙ, ΕΚΘΕΣΙΑΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ / ΣΧΟΛΕΣ, ΑΠΟΘΗΚΕΣ, ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΣΧΕΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΑΣΤΟΤΥΡΙΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ. ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ: Μέσος Σ.Κ.: 0,25 Σ.Κ. = 0,62 Μέσος Σ.Δ.: 0,50 Σ.Δ. = 1,24 ΜΕΓ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΣΩΝ: 6 ΣΗΜΕΙΩΝΕΤΑΙ ΟΤΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΚΑΤΑΡΕΥΣΗΣ ΑΠΟ ΦΥΣΙΚΑ ΑΙΤΙΑ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΙΛΟ, ΔΥΝΑΜΤΑΙ ΝΑ ΑΠΟΚΑΘΙΣΤΑΝΤΑΙ ΩΣ ΕΙΔΑΝ. ΥΠΟΖΩΝΗΣΕΩΝ: ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΣΙΛΟ ΩΣ ΜΟΥΣΕΙΟ.	0,25	56.382,30	23.405,42	0,25	56.382,30	32.976,88	Η ζώνη Γ περιλαμβάνει στην βορεινή ακτή του κεντρικού λιμένα (Νηπέλινα οστό), με το οικόπεδο και τις παλιές Αποθήκες
			225.529,21	0,50	112.764,61	62.355,00	0,50	112.764,61	50.409,61

ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗΣ (MASTER PLAN FINAL DRAFT FOR APPROVAL)											
ΛΙΜΕΝΑΣ	ΥΠΟΔΩΝΗ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΥΠΟΔΩΝΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ Ο.Λ.Π. Α.Ε.	Εμβαδόν Αναφοράς (m ²)	ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗ (σύμφωνα με ΦΕΚ 152/03-05-2019 και ΦΕΚ 68/08-03-2013)					ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗ		Σχόλια
				Μέσος Συντελεστής Καλύψης Κ	Εμβαδόν Καλύψης Κ	Υπάρχουσα Καλύψη (m ²)	Μέσος Συντελεστής Καλύψης Κ	Μελλοντικό Εμβαδόν Καλύψης Κ	Υπολειπόμενη Καλύψη (m ²)		
										Μέσος Συντελεστής Δόμησης ΣΔ	
Δ		Δ. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΟΡΙΩΝ ΣΦΑΙΡΙΣΜΩΝ & ΔΡΑΠΕΤΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΩΝ - ΨΥΔΗ - ΣΤΑ ΟΥΡΑ ΤΟΥ ΔΙΗΟΥ ΚΕΡΑΤΙΝΩΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΙΣΜΩΣ - Ε=48.877,00 τ.μ. - (Εμφάνειο Παράγωγής προς Δόμηση Δ= 18.702,50 τ.μ.) ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΤΥΠΗΡΕΤΗΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΘΩΦΕΛΕΙΑ, ΤΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΥΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: 1. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ 2. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΛΙΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΩΝΩΝ ΚΟΙΝΗΣ ΘΩΦΕΛΕΙΑΣ 3. ΠΑΡΑΣΤΗΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ (ΧΑΜΗΛΗΣ, ΜΕΣΗΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΗΣ ΟΧΛΗΣΗΣ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΚΕΙΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ) ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: ΕΛΑΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ, ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ, ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΣΧΕΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ. ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ: Μέσος Σ.Δ.: 0,25 Σ.Δ. ≤ 0,65 Μέγ. Σ.Δ.: 0,50 Σ.Δ. ≤ 1,31 Μέγ. ΥΨΟΣ: 22 μ. ΜΕΓ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ: 6	0,25	12.219,25	556,00	0,25	12.219,25	11.663,25			
			48.877,00	0,50	24.438,50	556,00	0,50	24.438,50	23.882,50		
Ε		Ε. ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΡΘΕΙΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - Ε=7.847,17 τ.μ. ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΤΥΠΗΡΕΤΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΥΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: 1. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ-ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ, 2. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΑΝΑΨΥΧΗ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΕΙΔΟΥΣ ΚΑΙ ΒΑΡΟΥΣ, ΕΛΑΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ-ΠΡΑΣΙΝΟ, ΛΙΠΘΟΗΚΕΣ, ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΣΧΕΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ. ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ: Μέσος Σ.Δ.: 0,25 Σ.Δ. ≤ 0,30 Μέγ. Σ.Δ.: 0,50 Σ.Δ. ≤ 1,31 Μέγ. ΥΨΟΣ: 7,50μ. ΜΕΓ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ: 2	0,25	1.961,79	0,00	0,20	1.569,43	1.569,43	Υπάρχουν 2 Λιμένας εκδοχίμα με μεταλλικό στήριγμα, το οποίο δεν προσαρμόζεται στην κάλυψη και δόμηση Προτεινόμενη μείωση κάλυψης κατά 20% και δόμησης κατά 40%		
			7.847,17	0,50	3.923,59	0,00	0,30	2.354,15	2.354,15		
ΣΤ		ΣΤ'. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕΛΟΥ ΔΡΑΠΕΤΙΣΜΩΣ, ΠΡΟΒΑΝΤΑ Ι ΗΡΑΚΛΕΟΥΣ, ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΥ ΠΡΟΒΑΝΤΑ, ΛΙΜΕΝΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (CAR TERMINAL) - Ε=500.552,16 τ.μ. - (Εμφάνειο Παράγωγής προς Δόμηση ΣΤ= 259.545,98 τ.μ.) ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΜΟΝΑΔΙΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ (ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ - ΟΧΗΜΑΤΑ - ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ), ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΤΥΠΗΡΕΤΗΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΗ ΝΑΥΤΙΟΠΛΩΚΕΥΣΗ, ΤΟΝ ΣΤΡΑΤΟ, ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ, ΤΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΥΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: 1. ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΜΟΝΑΔΙΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ (ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ - ΟΧΗΜΑΤΑ - ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ) 2. ΝΑΥΤΙΟΠΛΩΚΕΥΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 3. ΠΑΡΑΣΤΗΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ (ΧΑΜΗΛΗΣ, ΜΕΣΗΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΗΣ ΟΧΛΗΣΗΣ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΚΕΙΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ) 4. ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ (Η ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ ΑΦΟΡΑ ΜΟΝΟ ΣΤΙΣ ΨΕΙΣΤΑΝΕΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ) ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: ΕΥΤΥΠΗΡΕΤΗΝ ΛΟΓΙΣΤΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ (ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ, ΤΗΚ & ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟ ΣΤΕΡΕΟ ΚΑΙ ΥΓΡΟ), ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΛΙΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΩΝΩΝ ΚΟΙΝΗΣ ΘΩΦΕΛΕΙΑΣ, ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΕΙΔΟΥΣ ΚΑΙ ΒΑΡΟΥΣ, ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΣΧΕΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ. ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ: Μέσος Σ.Δ.: 0,10 Σ.Δ. ≤ 0,19 Μέγ. Σ.Δ.: 0,30 Σ.Δ. ≤ 0,58 Μέγ. ΥΨΟΣ: 22 μ. ΜΕΓ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ: 6	0,10	50.055,22	7.145,00	0,10	50.055,22	42.910,22	Η περιοχή ΣΤ περιλαμβάνει το μολό Δραπετσώνας, Προβάντα Ηρακλείου, Στρατιωτικό Dock και Car Terminal T2 Μελλοντικό Κτίριο Garage - Προβάντα Τ Ηρακλείου Κ=22.000,00 m ² περίπου Κ=22.000,00 m ² περίπου Κ=22.000,00 m ² περίπου Προτείνεται αύξηση δόμησης κατά 100% για το πολυώροφο garage.		
			500.552,16	0,15	75.082,82	9.821,00	0,30	150.165,65	140.344,65		

ΖΩΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗΣ (MASTER PLAN FINAL DRAFT FOR APPROVAL)									
ΛΙΜΕΝΑΣ	ΥΠΟΖΩΝΗ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΥΠΟΖΩΝΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ Ο.Λ.Π. Α.Ε.	Εμβαδόν Αναφοράς (m ²)	ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗ (σύμφωνα με ΦΕΚ 132/03-05-2019 και ΦΕΚ 68/08-03-2013)		ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗ			
				Μέσος Συντελεστής Κάλυψης Κ	Εμβαδόν Κάλυψης	Υπάρχουσα Κάλυψη (m ²)	Μέσος Συντελεστής Κάλυψης Κ	Μελλοντικό Εμβαδόν Κάλυψης	Υπολειπόμενη Κάλυψη (m ²)
				Μέσος Συντελεστής Δόμησης ΣΔ	Εμβαδόν Δόμησης	Υπάρχουσα Δόμηση (m ²)	Μέσος Συντελεστής Δόμησης ΣΔ	Μελλοντικό Εμβαδόν Δόμησης	Υπολειπόμενη Δόμηση (m ²)
				0,10	1.257,11	3.150,10	0,60	7.542,63	4.392,53
			12.371,05	0,15	1.885,66	4.717,10	0,80	10.056,84	5.339,74
									Παραγωγή λυθόσπαστος
									Προτείνεται ολόκληρη κάλυψη και δόμησης ώστε να συμπεριληφθεί η υφιστάμενη κάλυψη και δόμηση των κτηρίων.
									Παραγωγή τσιμέντου ΟΔΑΥ
									Το υφιστάμενο έργο κατασκευάζεται και υφιστάμενη κάλυψη και δόμησης του κτιρίου κατασκευάζεται στην κάλυψη και δόμησης του κτιρίου αναφοράς.
				0,10	8.815,63	10.175,44	0,50	44.078,15	33.902,71
									Μελλοντικό κτίριο
									Κτίριο Υποσώμας ,
									Κ= 126,46 m ²
									Δ= 236,90 m ²
									Κτίριο Κέντρου Υγείας ,
									Κ= 1.593,64 m ²
									Δ= 2.056,64 m ²
									Κτίριο Αποθήκης
									Κ= 38.000,00 m ²
									Δ= 60.000,00 m ²
				0,15	13.223,44	10.175,44	0,80	70.525,03	60.349,59
									Σημειώσεις: Κατασκευάζονται τα υφιστάμενα κτίρια.
									Προτείνεται ολόκληρη κάλυψη και δόμησης για τη κατασκευή νέας αποθήκης και κέντρου υγείας
									Προβλ. 1, II, III
				0,10	140.743,84	23.817,00	0,05	70.371,92	46.554,92
									Στην υφιστάμενη κάλυψη και υφιστάμενη δόμηση συμπεριλαμβάνεται η νέα αποθήκη υφιστάμενων και παραδίδονται
			1.407.438,41	0,15	211.115,76	33.144,00	0,05	70.371,92	37.227,92
									Προτείνεται μείωση κάλυψης κατά 50% και δόμησης κατά 87%

ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗΣ (MASTER PLAN FINAL DRAFT FOR APPROVAL)										
ΛΙΜΕΝΑΣ	ΥΠΟΖΩΝΗ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΥΠΟΖΩΝΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ Ο.Α.Π. Α.Ε.	Εμβαδόν Αναφοράς (m ²)	ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗ (σύμφωνα με ΦΕΚ 152/03-05-2019 και ΦΕΚ 68/08-03-2013)				ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗ		Σχόλια
				Μέσος Συντελεστής Κάλυψης Κ	Εμβαδό Κάλυψης	Υπάρχουσα Κάλυψη (m ²)	Μέσος Συντελεστής Κάλυψης Κ	Μέλλοντικό Εμβαδό Κάλυψης	Υπολειπόμενη Κάλυψη (m ²)	
ΙΑ1		ΙΑ1'. ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΓΓΙΣΤΕΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ-ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΜΕΤΑΞΥ ΑΓΙΤΑΛΟΥ & Χ.Α.Ζ.) - Ε=80.252,57 τ.μ. ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ (ΚΑΥΣΙΜΑ, ΑΙΔΙΑΝΤΙΚΑ, ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΠ) ΚΥΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: 1. ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ - ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ (ΚΑΥΣΙΜΑ, ΑΙΔΙΑΝΤΙΚΑ, ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΠ). ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: ΠΑΡΑΓΙΓΓΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ (ΧΑΜΗΛΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΗΣ ΟΧΛΗΣΗΣ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΚΕΙΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ), ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΣ ΔΙΤΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΟΙΝΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ, ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΣΧΕΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ. ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ: Μέσος Σ.Α.: 0,10 Μέσος Σ.Α.: 0,15 ΜΕΓ. ΥΨΟΣ: 22 μ. ΜΕΓ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ: 6	80.252,57	0,10	8.025,26	Δεν είναι γνωστό	0,10	8.025,26		Δεν γνωρίζουμε την υλοποιημένη κάλυψη και δομήση για τον υποζώνη ΙΑ1. Δεν είναι γνωστές οι μελλοντικές προβλεπόμενες των εταιρειών.
				0,15	12.037,89	Δεν είναι γνωστό	0,15	12.037,89		
ΙΑ2		ΙΑ2'. ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΓΓΙΣΤΕΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ-ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΜΕΤΑΞΥ ΑΓΙΤΑΛΟΥ & Χ.Α.Ζ.) - Ε=4.837,53 τ.μ. ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ (ΚΑΥΣΙΜΑ, ΑΙΔΙΑΝΤΙΚΑ, ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΠ) ΚΥΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: 1. ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ - ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ (ΚΑΥΣΙΜΑ, ΑΙΔΙΑΝΤΙΚΑ, ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΠ). ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: ΠΑΡΑΓΙΓΓΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ (ΧΑΜΗΛΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΗΣ ΟΧΛΗΣΗΣ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΚΕΙΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ), ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΣ ΔΙΤΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΟΙΝΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ, ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΣΧΕΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ. ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ: Μέσος Σ.Α.: 0,10 Μέσος Σ.Α.: 0,15 ΜΕΓ. ΥΨΟΣ: 22 μ. ΜΕΓ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ: 6	4.837,53	0,10	483,75	Δεν είναι γνωστό	0,10	483,75		Δεν γνωρίζουμε την υλοποιημένη κάλυψη και δομήση για τον υποζώνη ΙΑ2. Δεν είναι γνωστές οι μελλοντικές προβλεπόμενες των εταιρειών.
				0,15	725,63	Δεν είναι γνωστό	0,15	725,63		
		Σύνολο Δυναμικής Κάλυψης με τους Υφιστάμενους Συντελεστές για τον Εμπροσθο Τόμο (ολόγ των παρ. 1Α1' και 1Α2')		215.052,83			Σύνολο Δυναμικής Κάλυψης με τους Μελλοντικούς Συντελεστές για τον Εμπροσθο Τόμο (ολόγ των παρ. 1Α1' και 1Α2')		185.836,60	
				329.669,77			Σύνολο Δυναμικής Δόμησης με τους Υφιστάμενους Συντελεστές για τον Εμπροσθο Τόμο (ολόγ των παρ. 1Α1' και 1Α2')			
		Σύνολο Δυναμικής Δόμησης με τους Υφιστάμενους Συντελεστές για τον Εμπροσθο Τόμο (ολόγ των παρ. 1Α1' και 1Α2')		329.669,77			Σύνολο Δυναμικής Δόμησης με τους Μελλοντικούς Συντελεστές για τον Εμπροσθο Τόμο (ολόγ των παρ. 1Α1' και 1Α2')		327.912,09	

ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗΣ (MASTER PLAN FINAL DRAFT FOR APPROVAL)									
ΛΙΜΕΝΑΣ	ΥΠΟΖΩΝΗ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΥΠΟΖΩΝΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ Ο.Α.Π. Α.Ε.	Εμβαδόν Αναφοράς (m ²)	ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣΗ (σύμφωνα με ΦΕΚ 152/03-05-2019 και ΦΕΚ 68/08-03-2013)					
				Μέσος Συντελεστής Κάλυψης Κ'	Εμβαδόν Κάλυψης	Υπόλοιπα Κάλυψη (m ²)	Μέσος Συντελεστής Κάλυψης Κ'	Εμβαδόν Κάλυψης	Υπολειπόμενη Κάλυψη (m ²)
				Μέσος Συντελεστής Δόμησης ΣΔ	Εμβαδόν Δόμησης	Υπολειπόμενη Δόμηση (m ²)	Μέσος Συντελεστής Δόμησης ΣΔ	Εμβαδόν Δόμησης	Υπολειπόμενη Δόμηση (m ²)
ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	I.	II. ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΛΠ & ΚΑΡΝΑΓΙΑ - Ε=421.092,09 τ.μ.							
		I. 11. ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΛΠ (Ε= 169.688,15 τ.μ.) Επεφάνεια Περιοχής προς Δόμηση Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περιβάλλοντος Περιοχής ΟΛΠ = 121.569,36τ.μ. ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΗ, ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΟ ΔΕΔΕΜΕΝΙΣΜΟ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΒΙΟΗΧΙΜΑΝΙΑ ΚΥΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: 1. ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ (ΧΑΜΗΛΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΗΣ ΟΧΛΗΝΗΣ) 2. ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΝΟΜΙΜΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΜΗΛΗΣ, ΜΕΣΗΣ ΚΑΙ ΨΗΛΗΣ ΟΧΛΗΝΗΣ 3. ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΕΓΓΕΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΟΙΩΝ ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΕΙΔΟΥΣ ΚΑΙ ΒΑΡΟΥΣ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ ΔΟΜΗΣΗΣ: Μέσος Σ.Δ.: 0,20 Σ.Δ. (ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΛΠ): 0,28 Σ.Δ. Μέσος Σ.Δ.: 0,30 Σ.Δ. (ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΛΠ): 0,42 Σ.Δ. ΜΕΓ. ΥΨΟΣ: 15μ. ΓΙΑ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ 22μ. ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΒΙΟΗΧΙΜΑΝΙΚΑ ΥΠΟΤΕΓΑ ΓΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗ ΝΕΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΕΡΑΝ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΣΕΩΝ ΠΟΥ ΤΙΘΕΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΕΙΜΕΝΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΘΑ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 140 ΤΟΥ Ν.4504/2017 (ΦΕΚ Α' 184/29.11.2017)	169.688,15	0,20	33.937,63	20.032,91	0,20	33.937,63	13.904,72
		II. 11. ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΚΑΡΝΑΓΙΑ (Ε=11.403,94 τ.μ.) Επεφάνεια Περιοχής προς Δόμηση Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περιβάλλοντος ΚΑΡΝΑΓΙΑ = 224.493,68 τ.μ. ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΗ, ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΟ ΔΕΔΕΜΕΝΙΣΜΟ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΒΙΟΗΧΙΜΑΝΙΑ ΚΥΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: 1. ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ (ΧΑΜΗΛΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΗΣ ΟΧΛΗΝΗΣ) 2. ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΝΟΜΙΜΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΜΗΛΗΣ, ΜΕΣΗΣ ΚΑΙ ΨΗΛΗΣ ΟΧΛΗΝΗΣ 3. ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΕΓΓΕΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΟΙΩΝ ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΕΙΔΟΥΣ ΚΑΙ ΒΑΡΟΥΣ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ ΔΟΜΗΣΗΣ: Μέσος Σ.Δ.: 0,20 Σ.Δ. (ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΛΠ): 0,28 Σ.Δ. (ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΡΝΑΓΙΑ): 0,22 Μέσος Σ.Δ.: 0,30 Σ.Δ. (ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΛΠ): 0,42 Σ.Δ. (ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΡΝΑΓΙΑ): 0,34 ΜΕΓ. ΥΨΟΣ: 15μ. ΓΙΑ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ 22μ. ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΒΙΟΗΧΙΜΑΝΙΚΑ ΥΠΟΤΕΓΑ ΓΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗ ΝΕΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΕΡΑΝ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΣΕΩΝ ΠΟΥ ΤΙΘΕΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΕΙΜΕΝΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΘΑ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 140 ΤΟΥ Ν.4504/2017 (ΦΕΚ Α' 184/29.11.2017)	251.403,94	0,20	50.260,79	Δεν είναι γνωστό	0,20	50.260,79	Δεν είναι γνωστό
ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	IIΓ'	IIΓ'. ΠΕΡΙΟΧΗ ΒΟΡΕΙΟΔΡΑΥΤΙΚΗΣ ΨΥΤΤΑΛΕΙΑΣ - Ε=14.556,13 τ.μ. ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΗ, ΤΟΝ ΔΕΔΕΜΕΝΙΣΜΟ ΠΛΟΙΩΝ ΚΥΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ: 1. ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΠΙΣΚΕΥΗ 2. ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΥΠΟΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΜΗ ΜΟΝΙΜΩΝ ΔΟΜΩΝ, ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΠΛΑΣΤΗΣ ΔΕΔΕΜΕΝΗΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΔΡΑΥΤΙΚΟΥ ΤΕΤΑΡΤΗΜΟΡΙΟΥ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ (Παραρτήματα 3.2, 6.2.8-επ 2016) ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΤΥΠΩΣΗ ΤΗΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΔΕΔΕΜΕΝΩΝ, ΟΠΩΣ ΑΥΤΕΣ ΑΠΟΡΡΕΟΥΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΨΥΤΤΑΛΕΙΑΣ ΩΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΤΟΠΟΥ ΜΕ ΤΟ ΦΕΚ 305/8/1982.	14.556,13						

[illegible]

Στη συνέχεια, η Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά κα Στ. Αντωνάκου εισηγήθηκε την αρνητική γνωμοδότηση επί της αναφερομένης ΣΜΠΕ αναφέροντας τα κάτωθι:

“Περίπου πριν από 17 μήνες, τον Μάιο του 2020, σε μια παρόμοια διαδικασία που αφορούσε την τροποποίηση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το «Επενδυτικό, αναπτυξιακό πρόγραμμα ΟΛΠ Α.Ε.», είχαμε ξεκινήσει την εισήγηση μας δηλώνοντας ότι από θέση αρχής είμαστε υπέρ της ανάπτυξης και των επενδύσεων, αρκεί να υλοποιούνται με σεβασμό στο περιβάλλον και να παίρνουν υπόψη τους τις τοπικές ανάγκες και τις ανησυχίες των πολιτών.

Μάλιστα αναφορικά με την ανάγκη έγκρισης νέας Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα (master plan) του ΟΛΠ είχαμε τονίσει ότι οι φορείς της περιοχής του Πειραιά πρέπει να είμαστε σε εγρήγορση προκειμένου εγκαίρως να ενημερωθούμε για τις προτεινόμενες αλλαγές Χρήσεων Γης και Όρων Δόμησης στην περιοχή του λιμανιού καθώς και ότι ο ΟΛΠ και οι εκάστοτε Κυβερνήσεις θα πρέπει να κατανοήσουν ότι η περιοχή δεν μπορεί να αντέξει την άκριτη χωρίς συγκεκριμένη δικαιολόγηση και αιτιολόγηση επέκταση και ανάπτυξη επιπλέον δραστηριοτήτων.

Σήμερα χωρίς να έχουν αλλάξει οι παραπάνω απόψεις μας για στήριξη της ανάπτυξης και των επενδύσεων δηλώνουμε επί της αρχής την αρνητική μας θέση για το θέμα της σημερινής συζήτησης που αφορά τη γνωμοδότηση του Περιφερειακού Συμβουλίου για την «ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ & ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (MASTER PLAN) ΟΛΠ Α.Ε.» για τους λόγους που θα αναπτύξουμε παρακάτω.

Η υπό συζήτηση μελέτη στάλθηκε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ) για την έκφραση της γνώμης και τις τυχόν παρατηρήσεις, του Περιφερειακού Συμβουλίου.

Αντικείμενο της μελέτης αποτελεί το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης της 1ης Επενδυτικής Περιόδου (Master Plan) και κυρίως το Σχέδιο Καθορισμού Χρήσεων Γης και Όρων και Περιορισμών Δομήσεως.

Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης (Νόμος 4404/2016) , ο ΟΛΠ έχει αναλάβει το σύνολο των έργων και των επενδύσεων, που απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία του Λιμένα Πειραιά. Σημειώνω ότι την προηγούμενη βδομάδα κληθήκαμε κυριολεκτικά την τελευταία στιγμή να συμμετάσχουμε στη συζήτηση στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής για την τροποποίηση της Αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης, διαδικασία που ολοκληρώθηκε και ήδη έχει δημοσιευτεί στο ΦΕΚ ο τροποποιητικός Νόμος Ν. 4838/2021.

Με βάση τα αναφερόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης, ο ΟΛΠ υποχρεούται να καταρτίσει και να εφαρμόσει 5ετές υποχρεωτικό σχέδιο επενδυτικής περιόδου για κάθε Επενδυτική Περίοδο, παραθέτοντας λεπτομερώς δεσμευτικές επενδύσεις προτεραιότητας (Υποχρεωτικές Επενδύσεις), καθώς και αντίστοιχες εκτιμήσεις επενδυτικών ποσών για την εν λόγω περίοδο.

Σημειώνεται ότι ο χρονικός ορίζοντας του συνόλου των Επενδύσεων της ΟΛΠ Α.Ε. (Υποχρεωτικών και Πρόσθετων) υπολογίζεται μέχρι το 2035.

Ήδη με την ψηφισθείσα τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης δίνεται παράταση 5 ετών για την ολοκλήρωση των επενδύσεων της πρώτης επενδυτικής περιόδου 2016-2021.

Το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα που κατατέθηκε πραγματεύεται κατά κύριο λόγο το Σχέδιο Καθορισμού Χρήσεων γης όρων και περιορισμών δόμησης της λιμενικής ζώνης καθώς και Υποχρεωτικές και Πρόσθετες επενδύσεις που αφορούν σε έργα εντός του λιμένα σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης του 2016.

Επισημαίνεται ότι ο καθορισμός των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης, θα ολοκληρωθεί με την έκδοση προεδρικού διατάγματος που θα εγκρίνει τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Αναπτυξιακού Προγράμματος, γεγονός που θα καθιστά υποχρεωτική την εφαρμογή των προβλέψεων της από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Σύμφωνα με το Προγραμματικό Σχέδιο του ΟΛΠ, η χωροταξική κατανομή των λιμενικών δραστηριοτήτων εκτείνεται σε τέσσερις (4) λιμενικές περιοχές, ως εξής:

A. Ζώνη Επιβατικού Λιμένα (περιοχή κεντρικού λιμένα) που περιλαμβάνει και τα έργα αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

B. Ζώνη Εμπορικού Λιμένα (λιμενικές περιοχές Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Ν. Ικονίου).

Γ. Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη (λιμενική περιοχή Περάματος)

Δ. Περιοχή Σαλαμίνας – Αρχαιολογικός Χώρος

Στη νέα πρόταση του ΟΛΠ ΑΕ, οι βασικές διακριτές Ζώνες, ήτοι, **Επιβατικός Λιμένας, Εμπορικός Λιμένας, Ναυπηγοεπισκευή και Σαλαμίνα (αρχαιολογικός χώρος)** υποδιαιρούνται σε υποζώνες, όπως αναλυτικά αναφέρονται στην εισήγηση της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος που έχει σταλεί σε όλους.

Μέσω του Σχεδίου καθορίζονται οι χρήσεις γης στους επιμέρους τομείς και υποζώνες του λιμένα, οι όροι και περιορισμοί δόμησης (συντελεστής κάλυψης, συντελεστής δόμησης, μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων, αριθμός ορόφων), κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε άλλο αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του Λιμένα.

Συγκεντρωτικά το προτεινόμενο Master Plan περιλαμβάνει:

11 Υποχρεωτικές Επενδύσεις

8 Πρόσθετες Επενδύσεις και

3 δραστηριότητες λειτουργίας

Τα προγραμματιζόμενα νέα έργα που περιλαμβάνονται στο αντικείμενο της παρούσας και στο νέο Master Plan, ανά περιοχή αναφέρονται αναλυτικά στην μελέτη και την εισήγηση της υπηρεσίας.

Αριθμητικά ανά περιοχή έχουμε:

1) Τομέας I - Επιβατικός Λιμένας:

Τρεις Υποχρεωτικές Επενδύσεις και έξι Πρόσθετες Επενδύσεις.

2) Τομέας II - Εμπορικός Λιμένας:

Τέσσερις Υποχρεωτικές Επενδύσεις και δύο Πρόσθετες Επενδύσεις.

3) Τομέας III - Ναυπηγεία – Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη και Πορθμείο

Μία Υποχρεωτική Επένδυση .

4) Τομέας IV - Αρχαιολογικός Χώρος περιοχής Σαλαμίνας και Ν. Ψυττάλειας, Νήσοι Αταλάντη και Χοιράδες

Δεν περιλαμβάνονται έργα στον εν λόγω τομέα.

Πέραν των ανωτέρω προτεινόμενων επενδύσεων περιλαμβάνονται στο Master Plan και τρεις πρόσθετες δραστηριότητες που αφορούν μόνο σε λειτουργία και όχι σε κατασκευή έργων. Οι δραστηριότητες αυτές είναι:

1. Λειτουργία Επιβατικού Σταθμού κρουαζιέρας στον Αγ. Νικόλαο
2. Λειτουργία τροφοδότησης πλοίων με LNG) (στον τομέα του Επιβατικού Λιμένα) και
3. Λειτουργία του Δυτικού Προβλήτα III Εμπορευματοκιβωτίων (στον τομέα του Εμπορικού Λιμένα).

Διαβάζοντας ένα κείμενο 800 σελίδων βασικά σημεία προβληματισμού για τη διαμόρφωση της τελικής μας γνώμης ήταν:

A) Οι προτεινόμενες αλλαγές χρήσεων γης και όρων δόμησης. Όπως προανέφερα κατά την άποψή μας αυτό είναι ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία της υπό συζήτηση μελέτης.

Σύμφωνα με τους πίνακες που υποβλήθηκαν μεταβολές στους συντελεστές κάλυψης και δόμησης γίνονται σε συγκεκριμένες περιοχές:

- Υποζώνη Ζ Ιχθυόσκαλας Κερασινίου (για την τακτοποίηση των υφιστάμενων),
- Υποζώνη Η πρώην περιοχής ΟΔΔΥ (για την κατασκευή των αποθηκών),
- Υποζώνη ΣΤ Μώλου Δραπετσώνας και Προβλήτα Ηρακλέους Ι (για την κατασκευή του CAR TERMINAL).

Επιπρόσθετα, στον Πίνακα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ II: «Πίνακας με υφιστάμενους και προτεινόμενους συντελεστές κάλυψης και δόμησης καθώς και πίνακας περιοχών μελλοντικής δόμησης» που δίνει του υφιστάμενους και τους Προτεινόμενους Συντελεστές Κάλυψης και Δόμησης ενώ αναφέρονται στοιχεία για τους υφιστάμενους για τις υποζώνες Ι2, Ι3, Ι4, Ι5 και Ι6 στην περιοχή της Σαλαμίνας, δεν αναγράφει στοιχεία για τους προτεινόμενους.

Οι συμμετέχοντες εκπρόσωποι του ΟΛΠ ή οι μελετητές θα μπορούσαν να μας δώσουν κάποιες διευκρινήσεις προκειμένου να γίνει κατανοητό από όλους μας τι αλλαγές γίνονται στις χρήσεις γης και στους όρους δόμησης.

B) Το γεγονός ότι οι αναφορές και οι προτάσεις για τη μείωση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης από τη λειτουργία των νέων έργων στηρίζονται σε λάθος παραδοχές. Καλοπροαίρετα μπορούμε να δεχθούμε ότι η λάθος αναφορά για λειτουργία της γραμμής 3 ΜΕΤΡΟ μέχρι τον Πειραιά στις αρχές του 2021 δεν δημιουργεί σημαντικό πρόβλημα, αφού αναμένεται να λειτουργήσει εντός του 2022. Δεν ισχύει το ίδιο όμως για το έργο της υπογειοποίησης της γραμμής Νέο Φάληρο – Πειραιάς και την κατασκευή νέου σταθμού στα Καμίνια, το οποίο παρουσιάζεται ως

έργο ενταγμένο στο ΕΣΠΑ 2014- 2020, γεγονός που δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα και κανείς δεν μπορεί να βεβαιώσει για την προοπτική χρηματοδότησής του από το νέο ΕΣΠΑ 2021-2027.

Επίσης σχετικά με το κυκλοφοριακό θεωρούμε λάθος τα αναφερόμενα στη σελίδα 4.179 ότι: «οι αιχμές φόρτισης του οδικού δικτύου εξαιτίας της λειτουργίας των νέων έργων/ επενδύσεων δεν συμπίπτουν χρονικά με τις αιχμές κυκλοφορίας της πόλης». Διερωτόμαστε τα πούλμαν από την κρουαζιέρα θα έχουν ορισμένες ώρες κυκλοφορίας για την μεταφορά των χιλιάδων τουριστών; Εάν δεν υπάρξουν σοβαρές και τεκμηριωμένες προτάσεις η κυκλοφορία στο Πειραιά θα έχει συνεχή εμφράγματα και η ζωή των πολιτών και επισκεπτών στην Πόλη θα είναι αφόρητη.

Πρέπει να εξεταστούν ριζοσπαστικές και ρεαλιστικές λύσεις, όπως η πρόταση σε προηγούμενο σχέδιο master plan για δημιουργία υποθαλάσσιου κυλιόμενου διάδρομου από τις θέσεις της κρουαζιέρας στην απέναντι πλευρά του λιμένα, όπου τους επιβάτες θα τους περίμεναν τα πούλμαν και ακολούθως μέσα από το οδικό δίκτυο του λιμένα θα οδηγούντο στη λεωφόρο Σχιστού και από εκεί μέσω εναλλακτικών διαδρομών στους προορισμούς επιλογής τους.

Γ) Η αναφορά στη Σελίδα 4.56.: «Λειτουργία τροφοδότησης πλοίων με LNG.» Αποτελεί ιδιαίτερο ζήτημα η ύπαρξη δεξαμενών τροφοδοσίας πλοίων με μεγάλες ποσότητες LNG σε επαφή με τον αστικό ιστό και πρέπει να εξεταστεί πολύ σοβαρά το σημείο χωροθέτησης των δεξαμενών.

Δ) Η αναφορά στη Σελίδα 7. 16 . για τα βυθοκορήματα : Ο όγκος των βυθοκορημάτων Επέκτασης Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α), Βυθοκόρησης Κεντρικού Λιμένα, Επέκταση σταθμού αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους με βάση τις τεχνικές μελέτες ξεπερνούν συνολικά τα 660.000 κυβικά μέτρα.

Επαναφέρω τις ενστάσεις που είχαμε εκφράσει στη συζήτηση της ΜΠΕ το 2020 για τις επιπτώσεις της απόθεσης των βυθοκορημάτων στο θαλάσσιο οικοσύστημα.

Η μελέτη αναφέρει: «Η διαχείριση των βυθοκορημάτων θα γίνει στη βάση των προνοιών της νομοθεσίας, των διεθνών συμβάσεων και των ειδικότερων όρων που προβλέπονται στην ΑΕΠΟ του 2020 (όροι 4.2.4 και 4.2.5).

Οι εν λόγω περιβαλλοντικοί όροι περιέχουν πράγματι σημαντικές διατάξεις, όμως η πρακτική δείχνει ότι στην πίεση κατασκευής των έργων είναι εξαιρετικά δύσκολο να τηρηθούν και ακόμα περισσότερο να τελούν υπό συνεχή έλεγχο, δειγματοληψία και αναλύσεις.

Ανακεφαλαιωτικά λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω και ιδιαιτέρως:

1^{ον} Το γεγονός ότι σχεδόν καμιά από τις προτάσεις που καταθέσαμε τον Μάιο του 2020 δεν έγινε δεκτή και δεν συμπεριελήφθητε στην ΑΕΠΟ που εκδόθηκε από το ΥΠΕΝ

2^{ον} Το γεγονός ότι και οι τέσσερις Δήμοι της περιοχής μας, Δήμος Πειραιά, Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Δήμος Περάματος και Δήμος Σαλαμίνας, στους οποίους εκτείνεται και αναπτύσσεται το λιμάνι είναι αρνητικοί.

3^{ον} Το γεγονός ότι σε κάποια κρίσιμα ζητήματα τα στοιχεία που αναφέρονται

στη μελέτη είναι ξεπερασμένα και λάθος, όπως οι αναφορές στα έργα ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ & ΗΑΣΠ ή η έξοδος της χώρας από τα capital control κ.λπ.

αυτή τη φορά γνωμοδοτούμε αρνητικά επί της συζητούμενης πολύ σημαντικής για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, που όπως επεσήμανα θα έχει ως τελικό αποτέλεσμα την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος χρήσεων γης και όρων δόμησης, για τους λόγους που αναφέρθηκαν και οι οποίοι είναι αμιγώς προερχόμενοι και συνυφασμένοι με τα προβλήματα των τοπικών κοινωνιών.

Κλείνοντας θα θέλαμε να επαναφέρουμε τις προτάσεις που και στο παρελθόν έχουμε καταθέσει για την υλοποίηση μιας σειράς έργων και δράσεων ανταποδοτικού χαρακτήρα προς τις τοπικές κοινωνίες, που θα συμβάλουν ουσιαστικά στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων από τα έργα του λιμανιού και στην επίλυση κυκλοφοριακών και λοιπών περιβαλλοντικών προβλημάτων:

1. Η υπογειοποίηση των γραμμών ΗΣΑΠ (Γραμμή 1 Μετρό) στο τμήμα Νέο Φάληρο-Πειραιάς.

2. Η διευθέτησης του κυκλοφοριακού προβλήματος στην περιοχή Σχιστού - Σκαρμαγκά με την κατασκευή ανισόπεδων κόμβων και ολοκλήρωση Περιφερειακής Λεωφόρου Αιγάλεω.

3. Η κατασκευή εντός του λιμανιού συγκοινωνιακού δικτύου (μέσο σταθερής τροχιάς ή λεωφορεία) που θα συνδέει το λιμάνι κρουαζιέρας με τους σταθμούς ΗΣΑΠ, ΜΕΤΡΟ, ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ και με το λιμάνι ακτοπλοΐας.

4. Η εκπόνηση συνολικής κυκλοφοριακής μελέτης για όλη την παραλιμένα περιοχή, στην οποία θα έχουν ληφθεί υπόψη οι επιπτώσεις από όλα τα προτεινόμενα με το Master plan έργα.

5. Η δημιουργία μόνιμου δικτύου σταθμών παρακολούθησης της ρύπανσης, που θα καλύπτει με τακτικές μετρήσεις την ατμοσφαιρική ρύπανση, την ηχορύπανση, τη φωτορύπανση και τον έλεγχο των θαλάσσιων νερών και η σύσταση ανεξάρτητου παρατηρητηρίου περιβαλλοντικής παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των μετρήσεων.

6. Η άμεση υλοποίηση του έργου της ηλεκτροδότησης των πλοίων της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας από τη στεριά κατά τη διάρκεια ελλιμενισμού τους

και φυσικά το σύνολο των επισημάνσεων της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος που αναφέρονται στην εισήγηση της.»

Κατόπιν, ο Πρόεδρος έδωσε το λόγο στην Αντιπεριφερειάρχη ΠΕ Νήσων κα Β. Θεοδωρακοπούλου-Μπόγρη, λόγω χωρικής αρμοδιότητας, η οποία ανέφερε τα κάτωθι:

«Πριν μπω στην ουσία του θέματος θέλω να μιλήσω για το πλαίσιο και τις συνθήκες που διαμορφώνονται στην Σαλαμίνα.

Η Σαλαμίνα είναι ένα νησί που έχει σημαντικά επιβαρυνθεί περιβαλλοντικά τα τελευταία χρόνια.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός για την ανάπτυξη του νησιού όχι μόνο για την Περιφέρεια αλλά και για την κεντρική διοίκηση έχει να κάνει με την τουριστική ανάπτυξη του νησιού, την περιβαλλοντική του αναβάθμιση και την ανάδειξη της πολιτιστικής του κληρονομιάς.

Άλλωστε και η λογική του έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης και του οδικού άξονα αυτόν το σχεδιασμό υπηρετεί. Και περνάω στο θέμα.

Η επέκταση των δραστηριοτήτων της ναυπηγοεπισκευής, η περίπου επέκταση και μάλιστα σε σημείο που απέναντι έχει παραλία και καταστήματα προφανώς αντιτίθεται στο σχεδιασμό.

Η εισήγηση της Γενικής Διεύθυνσης Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής κληρονομιάς που δεν εγκρίνει τις προτεινόμενες χρήσεις των περιοχών 15 16 του τομέα IV της συγκεκριμένης περιοχής θεωρώ ότι θα ήταν αρκετή να μην έρθει καν το θέμα. Τονίζουμε ότι τα οικοπέδα 15 16 είναι αγροτική έκταση.

Σε μια περιοχή που έχει χαρακτηριστεί Α ζώνη Αρχαιολογικού ενδιαφέροντος καμία τέτοια συζήτηση δεν θα έπρεπε να έχει γίνει για πλωτές μη μόνιμες κατασκευές και ναύδετα. Άλλωστε η έγκριση του Υπουργείου Πολιτισμού ορίζεται και από τη ΣΜΠΕ ως προϋπόθεση. Αυτή δεν υπάρχει άρα επαναλαμβάνω ότι δεν βλέπω το λόγο ύπαρξης αυτού του σημείου στη ΣΜΠΕ.

Τέλος, όσοι πιστεύουμε ότι το μέλλον της Σαλαμίνας το μέλλον των παιδιών μας περνά μέσα από την βιώσιμη ανάπτυξη του νησιού δεν μπορούμε να συνηγορήσουμε σε τέτοιες επενδύσεις.»

Ακολούθως, ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου έδωσε το λόγο στους Δημάρχους Πειραιά, Κερατσινίου-Δραπετσώνας και Περάματος, στους επικεφαλής και στους ειδικούς αγορητές των περιφερειακών παρατάξεων, στους Περιφερειακούς Συμβούλους που ζήτησαν να τοποθετηθούν, καθώς και, κατ' άρθρο 12, παρ.5 του Κανονισμού Λειτουργίας του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής (ΦΕΚ 1497/τ.Β'/17.6.2011), σε άπαντες τους συμμετέχοντες-εκπροσώπους κοινωνικών φορέων και συλλογικοτήτων και στους εκπροσώπους της εταιρείας ΟΛΠ Α.Ε. (φορέας του έργου) και του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. (αρχή σχεδιασμού).

Παρατίθενται οι τοποθετήσεις των συμμετεχόντων-ομιλητών αναφορικά με την ΣΜΠΕ, όπως κατεγράφησαν και απομαγνητοφωνήθηκαν για τα πρακτικά της συνεδρίασης. Ειδικότερα :

➤ Ο Δήμαρχος Πειραιά κ. Ι. Μώραλης, κατά την τοποθέτησή του, ανέφερε τα κάτωθι:

“....Επί της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων έγινε μια διαβούλευση. Με μια ομόφωνη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου μας τον 1ο/20 υποβάλαμε προτάσεις. Δεν εντάχθηκε καμία από τις προτάσεις τις οποίες υποβάλαμε, ως εκ τούτου και με την ΣΜΠΕ δεν θα μπορούσαμε να ήμασταν θετικοί.

Άρα εκεί είναι ο λόγος ο οποίος το Δημοτικό Συμβούλιο ομόφωνα ψήφισε αρνητικά καθώς δεν εντάχθηκε επαναλαμβάνω καμία από τις προτάσεις μας. Και σας μιλάει ένας Δήμαρχος του οποίου η πλειοψηφία είναι υπέρ των επενδύσεων στον Δήμο Πειραιά, στα γεωγραφικά όρια του λιμανιού του Δήμου Πειραιά αλλά από εκεί και πέρα έχουμε πολύ μεγάλη ανησυχία και εγώ προσωπικά και το Δημοτικό Συμβούλιο για τον τρόπο μέσω του οποίου εκτελούνται αυτά.

Προτείναμε συγκεκριμένες πρωτοβουλίες, συγκεκριμένες ενέργειες, δυστυχώς δεν έγινε, επαναλαμβάνω δεν εντάχθηκε καμία. Λέω ένα από τα εξόφθαλμα τα οποία κατά τη γνώμη μου είναι λάθος μεγάλο, το ανέφερε και στην εισήγησή της η κυρία Αντωνάκου η Αντιπεριφερειάρχης.

Προτείναμε ένα περιβαλλοντικό παρατηρητήριο για αέρια, θαλάσσιους ρύπους, κυκλοφοριακά ζητήματα το οποίο να είναι ανεξάρτητο και η απάντηση ήταν ότι θα γίνει ένα παρατηρητήριο το οποίο ουσιαστικά θα ελέγχεται εξ ολοκλήρου από την ΟΛΠ Α.Ε.

Αντιλαμβάνεσθε ότι εάν ο ΟΛΠ ρυπαίνει δεν μπορεί να είναι εκείνος ο οποίος θα ελέγχει αν θέλετε το περιβαλλοντικό παρατηρητήριο. Θα έπρεπε να είναι ένα παρατηρητήριο το οποίο να έχει εκπροσώπους της αυτοδιοίκησης πρώτου, δεύτερου βαθμού, της κεντρικής διοίκησης και φυσικά ενδεχομένως και ένα μέλος παραπάνω από τον ΟΛΠ.

Αλλά δεν μπορεί ένα περιβαλλοντικό παρατηρητήριο και μάλιστα δημιουργεί και μια κακή εντύπωση σαν κάτι ενώ δεν πιστεύω ότι είναι έτσι απαραίτητα, σαν κάτι να θέλουμε να κρύψουμε.

Αρα εμάς μας απασχολούν τα περιβαλλοντικά ζητήματα, τα ζητήματα τα κυκλοφοριακά τα οποία καταγράφονται ως νούμερο ένα πρόβλημα στο Δήμο του Πειραιά. Έχουμε υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις και δυστυχώς δεν έγιναν επαναλαμβάνω αποδεκτές και ως εκ τούτου δεν μπορούσε να υπάρξει θετική απόφαση, εισήγηση επί της ΣΜΠΕ στο Δημοτικό Συμβούλιο του Πειραιά.

Αυτοί είναι οι λόγοι. Τώρα αν μιλήσουμε γενικότερα θεωρώ ότι όλες αυτές οι διαβουλεύσεις οι οποίες έγιναν σε μια σειρά ετών ήταν σχεδόν όλες προσχηματικές. Ελάχιστα πράγματα, για να μην πω ένα ή δυο πράγματα από όσα υποβάλαμε θα έλεγα όλοι οι δήμοι, αλλά εκπροσωπώ το Δήμο Πειραιά, έγιναν αποδεκτά.

Πράγματι τότε δεν έγινε αποδεκτό το Εμπορικό Κέντρο τύπου Mall στη ... ζώνη κάτι το οποίο όλη η πόλη ότι αυτή η περίοδος δεν είναι κατάλληλη για να γίνει τέτοιο. Αλλά σε όλα τα ζητήματα θεωρώ ότι αγνοηθήκαμε.

Ως εκ τούτου επαναλαμβάνω ότι είναι αρνητική η θέση μας όπως και των υπόλοιπων δήμων διότι ο καθένας μπορεί να έχει κάποια διαφορετική προσέγγιση και διαφορετική γνώση των επενδύσεων ή των έργων που πρέπει να γίνονται στον Δήμο του αλλά σε κάθε περίπτωση οι τοπικές κοινωνίες είναι όμορες του λιμανιού. Αυτή είναι μια κοινή θέση όλων των δημάρχων, 4 δημάρχων. Δεν είναι ένα λιμάνι το οποίο έχει 500 μέτρα ή ένα χιλιόμετρο απόσταση από τις τοπικές κοινωνίες, τα σπίτια, τα σχολεία και ούτω καθεξής.

Θεωρούμε λοιπόν ότι θα έπρεπε να υπάρχει μια μεγαλύτερη ευαισθησία και καλύτερη προσέγγιση στα ζητήματα τα περιβαλλοντικά και τα κυκλοφοριακά.”

➤ Ο Δήμαρχος Κερατσινίου-Δραπετσώνας κ. Χρ. Βρεττάκος, κατά την τοποθέτησή του, ανέφερε τα κάτωθι:

“Επιτρέψτε μου να σας πω τη γνώμη μου ότι σιγά που μια αρνητική γνωμοδότηση του Περιφερειακού Συμβουλίου θα δεσμεύσει έναν Υπουργό. Δεν θα γίνει αυτό, για αυτό και είναι και γνωμοδότηση έτσι;

Θεωρώ λοιπόν ότι το πρώτο ζήτημα που θέλω να βάλω, ότι μια υπόθεση που αφορά τις πόλεις μας, τους ανθρώπους που εμείς θεσμικά εκπροσωπούμε δεν έχουμε αποφασιστικό λόγο στο τι θα γίνει και τι δεν θα γίνει.

Απλά ακόμα και σε τέτοια ζητήματα πολύ περισσότερο στο master plan αλλά και σε τέτοια ζητήματα το να στηρίξω επιστημονικά ένα master plan γιατί αυτή η προσπάθεια γίνεται, ο λόγος μας είναι εν πολλοίς θα έλεγα και να μην φανεί ότι είμαι υπερβολικός, διακοσμητικός.

Εμείς στο Δημοτικό Συμβούλιο έχουμε μια ομόφωνη απόφαση, επιτρέψτε μου να πω ότι αυτή η ομόφωνη απόφαση δεν μένει στην ουσία της ΣΜΠΕ η οποία είναι, αλήθεια σας λέω και θα ήθελα να ακούσω και μια άλλη άποψη αν υπάρχει, είναι μια γενική έκθεση ιδεών έτσι;

Ξεκινάει από την παραδοχή ότι στο λιμάνι του Πειραιά χωρά τα πάντα και προσπαθεί με έναν επιστημονικό γενικόλογό τρόπο να το στηρίξει και επιστημονικά αυτό μέσω της ΣΜΠΕ η οποία προφανώς και εδώ επειδή το κάρο σε αυτή τη χώρα που ζούμε έρχεται μπροστά από το άλογο, έρχεται μετά τη ΣΜΠΕ. Το ανάποδο δηλαδή που λίγοι θεσμοθετούν, εφαρμόζουν.

Εμείς λοιπόν τι είπαμε στο Δημοτικό Συμβούλιο για να μην σας τρώω το χρόνο σας. Ότι στο ομόφωνα πρέπει να απασχολήσει κάποιους νομίζω, με την έννοια ότι ο καθένας μας προσεγγίζει αυτή την υπόθεση με έναν διαφορετικό τρόπο, με το δικό του τρόπο, καταλήγουμε όλοι στο Δημοτικό Συμβούλιο ανεξάρτητα από τις επιμέρους διαφορές ότι αυτό που έχει η πόλη να αντιμετωπίσει μπροστά της όταν με μοναδικό κριτήριο το κέρδος του ιδιώτη επιχειρούνται παρεμβάσεις στο χώρο του λιμανιού που είναι ένα κομμάτι της πόλης, επέκταση της πόλης μέσα στην πόλη, έτσι και αλλιώς την βλάπτει ανεπανόρθωτα.

Η απόφαση λοιπόν του Δημοτικού Συμβουλίου με μια μικρή εισαγωγή την οποία θέλω να σας την διαβάσω γιατί θέλω να έχετε γνώμη για τη δική μας την άρνηση στη ΣΜΠΕ, δεν στέκεται λοιπόν στις γενικόλογες διατυπώσεις της κάθε ΣΜΠΕ ή ΜΠΕ γιατί θα το δούμε και το έργο στο επόμενο διάστημα που θα θελήσει εξωραΐζοντας τις τρομακτικές επιπτώσεις που θα έχει η άναρχη ανάπτυξη του λιμανιού σε βάρος της πόλης, να θεμελιώσει επιστημονικά το master plan της Cosco.

Συμμετέχουμε προφανώς στη διαβούλευση η οποία δεν είναι ακόμα και αυτή τη στιγμή για τη ΣΜΠΕ. Είναι για τα σχέδια που υλοποιούνται και επιχειρούνται στις πόλεις που το λιμάνι γειτονεύει.

Το βασικό ερώτημα που θα έπρεπε να κουβεντιάζουμε και εμείς στο Περιφερειακό Συμβούλιο και στα δημοτικά συμβούλια και πολύ περισσότερο στη Βουλή των Ελλήνων, δεν είναι η ΣΜΠΕ είναι το σχέδιό σου για το λιμάνι, χωράει τα πάντα;

Αλήθεια σας λέω, εμείς έχουμε καταλήξει ομόφωνα στο Δημοτικό Συμβούλιο της πόλης από την εμπειρία μας ότι χωράει τα πάντα με δυο αρνητικότητες προϋποθέσεις.

Χωράει τα πάντα σε βάρος της ποιότητας ζωής των ανθρώπων, δηλαδή να χωράει γερανογέφυρες, χωροταξικά γίνεται και μπορούμε να στήσουμε και μια ΣΜΠΕ και μια ΜΠΕ πολύ περισσότερο που να το εξωραΐζει. Χωράει 20 γερανογέφυρες μπροστά στον Σκλαβενίτη στον Αη-Γιώργη, όσοι ξέρουν την τοποθεσία το γνωρίζουν, χωράει. Εδαφικά χωράει. Το θέμα είναι τι επίπτωση έχει αυτό στη ζωή της πόλης.

Ο δεύτερος λόγος που δεν χωράνε τα πάντα στο λιμάνι του Πειραιά είναι ότι πραγματικά μπορείς κάτω από τη ΔΕΗ, είναι και ο κύριος Κανακάκης εδώ να σας τα πει νομίζω καλύτερα, μπορείς γιατί συμφέρει τον ιδιώτη επενδυτή να πας να φτιάξεις *car terminal* με εξάωροφα κτίρια, αφαιρώντας όμως από τη ναυπηγοεπισκευή ζωτικό χώρο για να αναπτυχθεί.

Χωράει τα πάντα το λιμάνι στη λογική του κινέζου. Το θέμα στη δική μας τη λογική ποια πρέπει να είναι η απάντηση.

Για δυο, λοιπόν, πολύ σημαντικούς λόγους, όχι γιατί είμαστε ιδεοληπτικοί σας λέω αλήθεια, ιδεοληπτικοί είναι αυτοί που επιμένουν ότι κάθε τι που φαίνεται ως επένδυση είναι τελικά επένδυση που συμφέρει τη χώρα.

Και να σας πω και αυτό που είπα στην Επιτροπή, και εγώ θα γινόμουν, όλοι μας θα μπορούσαμε να γίνουμε επενδυτές τέτοιου βεληνεκούς. Αν τη μισή χρηματοδότηση για τα υποχρεωτικά έργα μας την κάνει δώρο μέσω ΕΣΠΑ η Ευρωπαϊκή Ένωση και μας δίνονται και 15 χρόνια που είναι 5 συν 5 η παράταση που υπογράφηκε όταν κάναμε δώρο το 16% των μετοχών του δημοσίου στην Cosco, με τη μισή χρηματοδότηση από άλλα κεφάλαια και με 15 χρόνια να τη φτιάξω γίνομαι και εγώ ένας εξαιρετικός επενδυτής και θα μου κάνετε και αδιάντα φαντάζομαι στη χώρα για το μεγάλο ευεργέτημα που της έκανα, έτσι για να απομυθοποιήσουμε λίγο τα πράγματα.

Επομένως λοιπόν και κλείνω, εμείς προφανώς και είμαστε αρνητικοί απέναντι στη ΣΜΠΕ, διαβάσαμε γιατί μια γενική έκθεση ιδεών είναι, κυρίως για τους λόγους ότι αυτό που επιχειρείται στο δικό μας το κομμάτι ως υλοποίηση του master plan της Cosco είναι για δυο λόγους απορριπτέο από την πόλη.

Και γιατί η ποιότητα ζωής των ανθρώπων δυσκολεύει αφάνταστα και γιατί με αυτά που ονειρεύονται η Cosco για την περιοχή μας σε δύο θεμέλια της τοπικής οικονομίας, ναυπηγοεπισκευή με τις 200 μικρομεσαίες επιχειρήσεις, ιχθυόσκαλα που είναι μια άλλη παραγωγική διαδικασία με τις παρεμβάσεις της Cosco και έτσι όπως δρομολογούνται καμιά από αυτούς τους δυο παραδοσιακούς πυλώνες που δίνει δουλειά σε εκατοντάδες ανθρώπους στην πόλη μας και αφήνει χρήματα στην τοπική οικονομία δεν θα μπορέσει να συνεχίσει τη δραστηριότητά της τα επόμενα χρόνια.”

➤ Ο Δήμαρχος του Περάματος κ. Ι. Λαγουδάκης, κατά την τοποθέτησή του, ανέφερε τα κάτωθι:

“Ο Δήμος Περάματος έχει διαχρονικά δεκάδες αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου που δεν υπάρχει κανένας απολύτως λόγος να επαναπροσδιορίσει τη στάση του, είναι το πρώτο.

Το δεύτερο είναι ότι ο Δήμος Περάματος ήταν ο πρώτος που πήρε την πρωτοβουλία να συγκαλέσει όλους τους δήμους του Πειραιά και με ομόφωνη απόφαση λοιπόν των δήμων να γίνει η αναφορά ενάντια λοιπόν στη ΜΠΕ και ενάντια στην ιδιωτικοποίηση του λιμανιού, το δεύτερο.

Το τρίτο, ο Δήμος Περάματος πήρε την πρωτοβουλία να καταθέσει τις απόψεις του στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας αντίθετες με όσα προβλέπονταν. Και με αυτή την έννοια λοιπόν δεν θεωρούσε υποχρέωσή του ή δεν θεωρούσε ανάγκη να πάρει μια καινούργια απόφαση.

Οι διαχρονικές αποφάσεις του Δήμου Περάματος είναι σε διαρκή λειτουργία και με αυτή την έννοια λοιπόν ο Δήμαρχος Περάματος καλείται να εκφράσει όλες τις διαχρονικές αποφάσεις αυτές. Αυτό αναφορικά με το ζήτημα αυτό.

Το δεύτερο, σε πρώτη φάση θα ήθελα να κάνω μια αναφορά σε σχέση με την τοποθέτηση της Αντιπεριφερειάρχη Πειραιά και να πω ότι όχι απλά σε γενικές γραμμές με καλύπτει, θεωρώ ότι στα περισσότερα από όσα αναφέρθηκε καλύπτουν το Δήμο Περάματος όπως επίσης και η Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά και Νήσων η κυρία Μπόγρη, μιας και η αναφορά της για το Δήμο Σαλαμίνας σε σχέση και με τη ναυμαχία της Σαλαμίνας αλλά και με τη ζεύξη, τη σχέση του Δήμου Περάματος είναι άμεση.

Θα ήθελα να πω λοιπόν ότι όντως ο Δήμος Περάματος συμφωνεί με τις θέσεις του Δήμου Σαλαμίνας. Να πω αναφορικά με τη ναυμαχία της Σαλαμίνας τα 7,5 χιλιόμετρα ακτογραμμής του Δήμου Περάματος έγινε αυτό το σπουδαίο ιστορικό παγκόσμιο γεγονός και βεβαίως η υποθαλάσσια ζεύξη Περάματος Σαλαμίνας θα ξεκινήσει από το Πέραμα, από τα γεωγραφικά όρια του Δήμου Περάματος και θα διατρέξει υποθαλάσσια το στενό της Σαλαμίνας και θα δώσει μια άλλη αναπτυξιακή πορεία στη δική μας περιοχή.

Θα ήθελα να πω επί της ουσίας στο θέμα ότι η ΣΜΠΕ μετά από τη ΜΠΕ συνιστά ευθεία παραβίαση του νόμου. Ορθά ο κύριος Ακρίβος το επεσήμανε, το περιέγραψε και βεβαίως αυτό έχει να κάνει με το γεγονός ότι η έγκριση της ΣΜΠΕ για το σύνολο των έργων του master plan θεωρούνται για τη ΣΜΠΕ δεδομένα και υφιστάμενα. Άρα η ΣΜΠΕ δεν εξυπηρετεί τους σκοπούς της όπως είναι να εξετάσει τις σωρευτικές επιβαρύνσεις των παρεμβάσεων.

Και την ίδια στιγμή που το λιμάνι, που το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μας έχει ιδιωτικοποιηθεί ο μοναδικός ενδεχομένως ελεγκτικός μηχανισμός που ήταν η ΕΣΑΛ έχει απαξιωθεί γιατί η επιστημονική αν θέλεις κατάρτιση των μελών της ΕΣΑΛ μεταφέρθηκε στους γενικούς γραμματείς των υπουργείων.

Εκείνο που δεν φαίνεται να εξετάζεται ως νέο στοιχείο είναι η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού χωρίς να υπόκειται σε κανένα ουσιαστικό έλεγχο που του δίνει τη δυνατότητα να αναπτύσσεται χωρίς όρους και όρια.

Με αποτέλεσμα οι πόλεις να πιέζονται και να τίθενται σε κρίση. Και σε ποιο γεγονός έχει να κάνει αυτό; Να μιλήσω για το Δήμο Περάματος μιας και ο αγαπητός συνάδελφος και ο κύριος Μώραλης και ο κύριος Βρεττάκος μίλησαν για τους δήμους τους.

Να μιλήσω για την αύξηση του φόρτου κυκλοφορίας των οχημάτων λόγω του λιμανιού. Ξέρετε, ο Δήμος Περάματος έχει ένα μοναδικό δρόμο εισόδου-εξόδου που διέρχεται μάλιστα ανάμεσα από τις εταιρίες πετρελαιοειδών που εξυπηρετούν το 90% των αναγκών των καυσίμων της Αττικής και καταλήγουν στο μεγαλύτερο πορθμείο της χώρας και το δεύτερο της Ευρώπης όπως είναι το Καλαί της Γαλλίας.

Η αύξηση του θορύβου και των δονήσεων. Για να μπορεί να κατανοήσει κάποιος το μέγεθος του προβλήματος που τώρα αναφέρομαι θα πρέπει να μείνει στην πόλη 24 ώρες το 24ωρο οι κάτοικοι αυτής της πόλης που λέγεται Πέραμα είναι υποχρεωμένοι να κλείνουν πόρτες και παράθυρα από τον τρομακτικό θόρυβο που δημιουργείται μέσα στο λιμάνι, μέσα από το χώρο του ιδιώτη επενδυτή.

Που χαίρεται το σύνολο αν θέλετε της χώρας για την ανάπτυξη του λιμανιού αλλά βεβαίως οι κάτοικοι αυτής της περιοχής είναι καταδικασμένοι να μην μπορούν να ζήσουν ως

άνθρωποι. Αναφέρομαι στην αύξηση της αέριας ρύπανσης από τα οχήματα και τις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ.

Αναφέρομαι στην αλλαγή του μικροκλίματος και από την επέκταση των προβλητών. Σήμερα γινόμαστε μάρτυρες τεράστιων επιχωματώσεων. Δεν ξέρω καταρχήν αυτή ως διαδικασία αν είναι σύνηθες γιατί ο ιδιώτης επενδυτής μέσα στη σύμβαση παραχώρησης η αναφορά γίνεται για συγκεκριμένες χιλιάδες τετραγωνικά χιλιόμετρα, μέτρα που του έχουν παραχωρηθεί και σήμερα κάνει τεράστιες επιχωματώσεις στην προβλήτα Ηρακλέους, στον Πειραιά, μέσα τη ναυπηγοεπισκευαστική βάση.

Δεν μιλάω για την αισθητική υποβάθμιση της πόλης του Περάματος από το σύνολο των εγκαταστάσεων της ΟΛΠ Α.Ε., η φωτορύπανση και η ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία είναι τρομακτικά. Στο παρελθόν έχουν γίνει μια σειρά αναφορές, καταγγελίες για το ζήτημα.

Και βεβαίως θέλω να αναφερθώ στα όμβρια ύδατα που υποτίθεται ο ιδιώτης επενδυτής μέσω των υποχρεωτικών επενδύσεων θα είχε λύσει από το '17 και θα μας το παρέδιδε το '18, ακόμα λοιπόν ο Δήμος Περάματος πνίγεται από τα όμβρια του λιμανιού.

Και βεβαίως ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει για το γεγονός ότι το λιμάνι δεν έχει καθόλου μα καθόλου αγωγούς ακαθάρτων και όλα τα λύματα του λιμανιού πέφτουν στη θάλασσα.

Εκείνο που δεν φαίνεται να εξετάζεται ως νέο στοιχείο, είναι η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού χωρίς να υπόκειται σε κανέναν ουσιαστικό έλεγχο που του δίνεται η δυνατότητα να αναπτύσσεται χωρίς όρους και όρια, με αποτέλεσμα η πόλεις να πιέζονται και να τίθενται σε κρίση.

Τα πράγματα γίνονται ακόμα χειρότερα γιατί κάθε φορά έρχονται προς έγκριση νέα έργα που εξετάζονται ως νέα έργα χωρίς την ίδια στιγμή να υπάρχει νομοθετική δυνατότητα οι περιβαλλοντικές μελέτες να εξετάζουν τις σωρευτικές επιπτώσεις που έχουν οι ίδιες οι πόλεις. Τις θεωρούν δεδομένες κύριε Πρόεδρε.

Με την προτεινόμενη ΣΜΠΕ όπως η ΜΠΕ είναι γνωστό ότι για πρώτη φορά σε αντίθεση με ότι συνέβαινε με τον δημόσιο ΟΛΠ δεν υπάρχει, δεν προβλέπει ένα δεσμευτικό τρόπο και κανένα ουσιαστικό μέτρο άμβλυνσης των επιπτώσεων από την ανάπτυξη της Cosco.

Είμαστε και εμείς υπέρ της ανάπτυξης αλλά η ανάπτυξη δεν ανατίθεται εν λευκώ σε έναν ιδιώτη αδιαφορώντας για τις επιπτώσεις στους πολίτες αλλά και στις επιπτώσεις των άλλων τομέων της οικονομίας.

Μια τελευταία αναφορά κύριε Πρόεδρε και να κλείσω, επειδή ακούστηκε η ηλεκτροδότηση. Δεν αφορά μόνο την κρουαζιέρα αλλά αφορά και τη ναυτοπλοΐα, αφορά το εμπορικό λιμάνι, αφορά και την ναυπηγοεπισκευαστική βάση Περάματος.

Εγκαταστάσεις που γειτνιάζουν στα 30 και στα 40 μέτρα με οικιστικούς ιστούς των πόλεων που περιβάλλουν το λιμάνι. Η αναφορά μου λοιπόν είναι σαφής, ότι όχι απλά είμαστε ανήσυχoi, είμαστε κάθετα αντίθετοι σε αυτή τη μεθόδευση έγκρισης της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων της ΟΛΠ Α.Ε.

Και βεβαίως αναμένουμε τα αποτελέσματα, όλοι γνωρίζουν, της προσφυγής που έχει γίνει απέναντι σε αυτή τη διαδικασία.”

Ο επικεφαλής της παράταξης «Οικολογική Συμμαχία για την Περιφέρεια Αττικής» κ. Γ. Δημητρίου, κατά την τοποθέτησή του, ανέφερε τα κάτωθι:

“...Η πόλη έφτιαξε το λιμάνι και το λιμάνι δημιούργησε την πόλη. Ιστορικά και διαχρονικά.

Όταν το λιμάνι αποξενωθεί από την πόλη όπως γίνεται σε αυτή την περίπτωση με τα συμφέροντά του να κινούνται διαμετρικά αντίθετα από τα συμφέροντα της πόλης δημιουργούνται συγκρούσεις, συγκρούσεις προσβασιμότητας, κινητικότητας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων με ανυπολόγιστες συνέπειες για τη ζωή της πόλης και των κατοίκων της.

Από αυτή την άποψη το master plan της ΟΛΠ Α.Ε. και η προτεινόμενη ΣΜΠΕ δεν είναι άλλο παρά εκφράσεις ενός σχεδίου χωρίς καμία απολύτως αξία, εκτός συγκυρίας και κυρίως εκτός ιστορίας που εμβαθύνει την καταστροφική ρήξη μεταξύ πόλης και θάλασσας, της πόλης και του παρακτίου μετώπου της και της πόλης και του λιμανιού της.

Είναι ένα σχέδιο που προχωρεί βαθιά στη θεσμική κατοχύρωση της ολικής μετατροπής του παράκτιου μετώπου της δεύτερης πόλης της χώρας σε πόλο βαριάς βιομηχανίας, παντελώς αποκομμένο από αυτή για να απορροφήσει το όποιο ψήγμα ζωτικότητας έχει απομείνει και να τη σπρώξει ακόμα πιο βαθιά στο δρόμο της παρακμής που ήδη τρέχει.

Καμία λοιπόν επίκληση σε χαμένα αντισταθμιστικά οφέλη ή σε ας πούμε έργα που έπρεπε να είχαν γίνει και δεν έγιναν ως αιτιολογία για αρνητικές γνωμοδοτήσεις. Είναι φύλλα συκής ή προφάσεις εν πλήρη αδυναμία, όχι αμαρτία.

Δεδομένων των παγιωμένων διεθνών εμπειριών και των κατευθύνσεως της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπάρχουν αυτές οι κατευθύνσεις αλλά τις αγνοούν όλοι επιδεικτικά.

Σε αυτές τις περιπτώσεις επιβάλλουν την εκτεταμένη αστική αναγέννηση της πόλης με συνολική αναδιοργάνωση του συστήματος των υποδομών της χωρικής ανάπτυξης του θαλάσσιου μετώπου και της βαθιάς αναδιανομής και επικαιροποίησης των λειτουργιών της πόλης με όρους συμβατότητας στις ανάγκες βιώσιμης ευημερίας και υψηλής ποιότητας ζωής.

Από αυτή την άποψη η οποιαδήποτε θέση υπέρ ή κατά του master plan και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων της ΟΛΠ Α.Ε. δεν έχει κανένα νόημα.

Και δεν έχει ακόμα περισσότερο νόημα όταν τα έργα έτσι όπως άρχισαν να εκτελούνται καταπατούν καθημερινά και στο φως του ηλίου νόμους και κανονισμούς. Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων και δήθεν κόκκινες γραμμές τα Περιφέρειας με όλους τους αρμόδιους συμπεριλαμβανομένου του λιμενικού και όλες τις αρχές, να κάνουν κυριολεκτικά τα στραβά τα μάτια και τα πρόστιμα όσες φορές καλέσαμε σε ελέγχους να κινούνται πρωτοφανώς σε επίπεδα χαρτζιλικιού, ίσως σύμφωνα με τις επιστημονικές μεθόδους του κυρίου Ακρίβου.

Μόνο οι προχθεσινές φωτογραφίες, υπάρχουν προχθεσινές φωτογραφίες, των φορτηγών που μεταφέρουν μέσω της πόλης τα αδρανή για την πλήρωση των caissons δίχως κανένα σκέπασμα κατά παράβαση του νόμου αρκεί ως πλήρη επιβεβαίωση.

Εμείς σε επίπεδο ψηφοφορίας θα απέχουμε από αυτή τη γελοία διαδικασία.”

➤ Ο επικεφαλής της παράταξης «Δημιουργία-Θάναος Τζήμερος» κ. Θ. Τζήμερος, κατά την τοποθέτησή του ανέφερε τα κάτωθι:

«Ναι, θα πω αυτά που έχω πει και άλλες φορές, ότι κάνουμε ασκήσεις μικρομεγαλίας. Δηλαδή πιστεύει κανείς τώρα ότι 101 περιφερειακοί σύμβουλοι,...είμαστε σε θέση να γνωμοδοτήσουμε με επιστημονική επάρκεια, με μελέτη των δεδομένων, με μελέτη συγκριτικών προτάσεων για το σχέδιο για τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του λιμανιού του Πειραιά που αφορά και την ευρύτερη πόλη του Πειραιά.

Απλώς μιλάμε για να μιλάμε. Κάποιοι θα πουν το δικό τους ποίημα, κάποιοι άλλοι θα πουν το δικό τους, συνήθως καταγγέλλουμε τον κακό επενδυτή που πολλές φορές μπορεί να είναι και κακός επενδυτής όντως αλλά δεν είμαστε σε θέση να τον ελέγξουμε. Ούτε εμείς ούτε κάποιο όργανο που ενδεχομένως θα πάει να δει επιτόπου τι γίνεται και τι δεν γίνεται διότι αυτά χρειάζονται μια ευρύτερη αντιμετώπιση.

Δηλαδή ένα όργανο της πολιτείας το οποίο να έχει την ευθύνη της μελέτης του σχεδίου, της εξακρίβωσης εάν τηρείται και ναι, αποτελείται από τεχνικούς όχι από αιρετούς. Έχω πει γιατί είναι παγκόσμια πρωτοτυπία του να είναι οι αιρετοί, να γνωμοδοτούν οι αιρετοί και ας πούμε οι υπηρεσιακοί παράγοντες που θεωρητικά είναι οι καθ' ύλην αρμόδιοι και έχουν και την ανάλογη τεχνογνωσία να είναι αυτοί οι οποίοι προτείνουν.

Εμείς έχουμε ψηφίσει σε ελάχιστους ας πούμε μεγέθους μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων αλλά σε τέτοιου μεγέθους θεωρούμε ότι είμαστε αναρμόδιοι και προσπαθώντας να είμαστε όσο σοβαροί μας επιτρέπει το πολιτικό σύστημα στη χώρα, θα απέχουμε από την ψηφοφορία.”

➤ Η επικεφαλής της παράταξης «Αντικαπιταλιστική Ανατροπή στην Αττική Ανταρσία σε Κυβέρνηση ΕΕ ΔΝΤ» κ. Δ. Κουτσούμπα, κατά την τοποθέτησή της, μεταξύ άλλων ανέφερε τα κάτωθι:

«Οι παρατηρήσεις της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος στην στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων προφανώς και είναι απλά συμπληρωματικές, άρα θετικές.

Δεύτερον, για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και τη ζώνη Α. Υπήρξε μια παρανόηση στην κουβέντα που έγινε προηγουμένως. Υπάρχουν δυο διαφορετικού είδους κηρύξεις. Η κήρυξη αρχαιολογικού χώρου σκέτη που δεν σημαίνει χρήσεις και η κήρυξη ζώνης Α που σημαίνει αδόμητη περιοχή.

Στην Κυνόσουρα δεν είμαστε στην κήρυξη αρχαιολογικού χώρου σκέτου, είμαστε στην κήρυξη της ζώνης Α με απόλυτες δεσμεύσεις και ζώνης Β που και εκεί έχει τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη με ειδικούς όρους χρήσης και περιορισμούς.

Το θέμα το αν υπάρχει ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη στην Κυνόσουρα, να με συγχωρεί η Διεύθυνση Περιβάλλοντος, αλλά δεν είναι μόνο αρχαιολογικό. Προφανώς και είναι και περιβαλλοντικό γιατί υπάρχει τεράστια περιβαλλοντική υποβάθμιση και στην εισήγηση η Διεύθυνση Περιβάλλοντος δεν έχει πει τίποτα.

Υπάρχει λοιπόν μείζον ζήτημα προστασίας του περιβάλλοντος και υπάρχει και ζήτημα όταν από το '19 το Υπουργείο Πολιτισμού έχει αποφανθεί και η Διεύθυνση Περιβάλλοντος έρχεται το '21 με μια γνωμοδότηση που υπάρχει πριν και δεν είναι στην πορεία που λέει ο κύριος Ακριβός τώρα και μοιάζει που έχει εκπονηθεί μετά την απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού αν αυτό λαμβάνεται υπόψη σε μια γνωμοδότηση της υπηρεσίας της Περιφέρειας.

Σε κάθε περίπτωση η εισήγηση είναι πάρα πολύ δειλή. Παράδειγμα για αυτό είναι ότι στις πρώτες τρεις σελίδες της εισήγησης αναφέρει τη νομοθεσία με βάση την οποία η ΣΜΠΕ οφείλει να προηγείται από οποιαδήποτε ΜΠΕ αλλά αυτό στην κατακλείδα δεν το έχει.

Και έρχεται τώρα η διοίκηση Πατούλη να είναι πιο μπροστά από την Διεύθυνση Περιβάλλοντος της Περιφέρειας που θα έπρεπε να είναι πολύ πιο αυστηρή σε αυτά τα πράγματα ως δημόσιοι υπάλληλοι που είναι.

Τώρα, ως προς το Περιφερειακό Συμβούλιο. Μακάρι να πίστευα ότι είναι ειλικρινής η πρόθεση της πλειοψηφίας να καταψηφίσει αυτή τη μελέτη. Αν ήταν όμως θα έπρεπε να πούμε ότι είναι πολύ κρίμα που αργήσαμε να συνειδητοποιήσουμε τις επιπτώσεις της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού του Πειραιά, αργήσαμε τόσο πολύ.

Και επίσης αργήσαμε να συνειδητοποιήσουμε τις επιπτώσεις στους κατοίκους των περιοχών οι οποίοι κάτοικοι των περιοχών δια στόματος δημάρχων ακούσαμε πολλά σήμερα αλλά από τα κάτω, οι συνελεύσεις της γειτονιάς, οι κάτοικοι που κινητοποιούνται στην Πειραιϊκή τα λένε αυτά εδώ και πάρα πολλά χρόνια και αυτούς δεν τους ακούγαμε.

Ερχόμαστε τώρα εκ των υστέρων αφού έχουμε εγκρίνει το έργο σε επίπεδο ΜΠΕ, αφού έχουμε ξεκινήσει να χρηματοδοτούμε το έργο και το έργο που χρηματοδοτούμε δεν είναι άσχετο με αυτό που συζητάμε σήμερα, να με συγχωρείτε κυρία Αντιπεριφερειάρχη, λέγεται επέκταση λιμένος Πειραιά για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας και κάνετε κριτική στο κομμάτι των βυθοκορήσεων για τη νότια επέκταση ζώνη Α, που είναι ακριβώς η επέκταση για τις προβλήτες, αυτό δηλαδή που χρηματοδοτούμε.

Αρα υπάρχει μια υποκρισία εδώ. Έρχεται η παράταξη της πλειοψηφίας και λέει θα καταψηφίσουμε κάτι με το ένα χέρι σε μια φάση που έχουμε γνωμοδοτικό χαρακτήρα και όχι αποφασιστικό, άρα μπορεί οποιοσδήποτε Υπουργός να μας αγνοήσει.

Και με το άλλο χέρι ο κύριος Πατούλης πήγε στα εγκαίνια αυτού του έργου, η Περιφέρεια μέσω του ΠΕΠ Αττικής το χρηματοδοτεί και δεν άκουσα κάτι διαφορετικό ότι θα αλλάξει κάτι σε αυτό.

Απλά λοιπόν δίνουμε τροφή σε ένα εκλογικό ακροατήριο που πλέον είναι απογοητευμένο γιατί ζει πια τις επιπτώσεις που θα έχει αυτό το έργο στη ζωή του και στην καθημερινότητά του.

Τώρα, είναι ο τρόπος που εγκρίνεται η ΣΜΠΕ μετά τη ΜΠΕ ξεφτίλα και από την άποψη τυπικής νομιμότητας. Αλλά όταν έχει να κάνει με τα συμφέροντα του κεφαλαίου ούτε η τυπική νομιμότητα δυστυχώς δεν νοιάζει κανέναν από ότι βλέπουμε.

Το θέμα της Κυνόσουρας, Σαλαμίνας, Αμπελακίων είναι πάρα πολύ σοβαρό όσο σοβαρό είναι επίσης και το Παλατάκι τόσο σοβαρό είναι και το θέμα του μουσείου εναλίων αρχαιοτήτων στο Σιλό για το οποίο η απόφαση του '19 για το ότι θα είναι δημόσιο μουσείο και έχει ζητηθεί από το Υπουργείο Πολιτισμού να παραχωρηθεί το Σιλό στο Υπουργείο, να εξαιρεθεί της σύμβασης παραχώρησης, να φύγει από την Cosco και να έρθει στο Υπουργείο Πολιτισμού για να μπορούμε να φτιάξουμε μουσείο αρχαιοτήτων.

Γιατί να με συγχωρείτε ελπίζω κανένας εδώ μέσα να μην πιστεύει ότι μπορεί να φτιαχτεί μουσείο με ελληνικές αρχαιότητες που ανήκουν στο ελληνικό δημόσιο σε ένα κτίριο που θα ανήκει σε έναν ιδιώτη δηλαδή την Cosco. Και για αυτό το θέμα θα ήθελα να τοποθετηθούν όλοι οι σύμβουλοι και να το πάρει πάνω της και η πλειοψηφία του Περιφερειακού Συμβουλίου αφού λέει ότι την ενδιαφέρει τόσο πολύ να μην εγκριθεί η ΣΜΠΕ.

Τρίτο, περιβαλλοντικά τι σημαίνει να θεμελιώνεται προβλήτα στα 40 μέτρα βάθος. Επειδή είναι η δουλειά μου, τέτοια λιμενικά έργα δεν γίνονται κανονικά. Και δεν γίνονται γιατί αν θέλαμε να φτιάξουμε δυο προβλήτες κρουαζιέρας στην Αττική θα βάζαμε κάτω την Αττική και θα κοιτάζαμε που είναι πιο πρόσφορο το έδαφος, ο χώρος για να φτιαχτούν.

Δεν κάνουμε όμως αυτό, δίνουμε τον Πειραιά στην Cosco οπότε η Cosco ψάχνει να βρει που θα βάλει τις δυο προβλήτες που θέλει. Οπότε έτσι έρχεται ένα έργο το οποίο περιβαλλοντικά είναι τραγικό. Εγώ δεν ξέρω άλλο έργο που να έχει θεμελιώσει προβλήτες σε 40, 50 μέτρα βάθος νερού, να έχει θεμελιώσει, να έχει σκάψει και να έχει ρίξει και ... σε τέτοιο μέγεθος.

Και προσωπικώς δεν είμαι και σίγουρη και για την ευστάθεια αυτής της κατασκευής σε περίπτωση που συμβεί.

Λοιπόν, ξενοδοχεία, συνεδριακά κέντρα κλπ. ανταγωνίζονται όλα τα υπόλοιπα μαγαζιά του Πειραιά. Για αυτό υπάρχουν και ομόφωνες αποφάσεις των δημοτικών συμβουλίων.

Είναι μια επένδυση που ουσιαστικά δεν την πληρώνει ο επενδυτής, καλά τα είπε ο κύριος Βρεττάκος, την πληρώνουμε όλοι εμείς.

Και η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων έχει φτιαχτεί ακριβώς όπως το είπε και ο κύριος Βρεττάκος όχι για να δει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στα αλήθεια αλλά για να τις κρύψει.

Σε συνθήκες κλιματικής αλλαγής με τον κορονοϊό να έχει δώσει και τη χαριστική βολή και στο κομμάτι της κρουαζιέρας το να συνεχίζουμε στη λογική περιβαλλοντική υποβάθμιση προς όφελος της Cosco, ενός ιδιώτη δηλαδή καπιταλιστή, αλλαγή συνολικά των περιοχών γιατί έχουμε και την ιδιαιτερότητα να μην έχουμε ένα λιμάνι που να είναι μόνο του κάπου οπότε να μπορεί να κάνει φορτοεκφόρτωση ή οτιδήποτε αλλά να έχουμε ένα λιμάνι μέσα σε έναν πυκνοκατοικημένο αστικό ιστό αυτό το πράγμα είναι εγκληματικό να γίνει και να ψηφιστεί.”

➤ Η επικεφαλής της παράταξης «Ανυπότακτη Αττική» κ. Μ. Τσίχλη, ανέφερε τα κάτωθι:

“...Ωστόσο όντως υπάρχουν συγκεκριμένα πολιτικά προβλήματα και είναι προβλήματα τα οποία για τους περισσότερους συμβούλους ή για πολλούς συμβούλους του Συμβουλίου μπορεί να είναι σε ένα θεωρητικό επίπεδο, για πάρα πολλούς κατοίκους όμως όλων αυτών των περιοχών δεν είναι καθόλου θεωρητικά.

Και εάν συμφωνήσουμε ότι το Περιφερειακό Συμβούλιο έχει αρνητική στάση απέναντι στην εξέλιξη η οποία προετοιμάζεται για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά τότε θα πρέπει να συζητήσουμε και τι άλλο το Περιφερειακό Συμβούλιο έχει τη δυνατότητα ή μπορεί ή είναι διατεθειμένο να κάνει ή τι η διοίκηση μπορεί και είναι διατεθειμένη να κάνει.

Γιατί πολλά πράγματα που ήδη ακούστηκαν και από τους δημάρχους και από άλλους συμβούλους, είναι έτσι ακριβώς όπως ειπώθηκαν και έχουν συγκεκριμένα αποτελέσματα.

Δηλαδή μπορεί μεν να είναι θετικό να εισηγείται η Διοικούσα παράταξη αρνητικά για την στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων γιατί η αρνητική τοποθέτηση του Περιφερειακού Συμβουλίου μπορεί να δώσει ένα μήνυμα, ωστόσο παραμένει γεγονός ότι ένα τμήμα έργων το οποίο περιλαμβάνεται στην πραγματικότητα σε αυτή τη μελέτη έχει εγκριθεί ως διακριτή μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, χρηματοδοτείται, προχωρά κανονικά.

Προχωρά κανονικά ακόμη και παρότι οι όροι οι περιβόητοι που τότε είχε θέσει και η Περιφέρεια γνωμοδοτώντας κλπ., δεν τηρούνται. Προχωρά κανονικά παρότι έχει πλευρές οι οποίες είναι καταφανώς παράνομες και αυτό έχει κριθεί.

Προχωρά παρά τις συνολικές αντιστάσεις και τις αντιδράσεις των κατοίκων για αυτό το πράγμα. Δεν μπορεί να κρυβόμαστε πίσω από το ότι εμείς κάνουμε ότι μπορούμε, αν μπορούμε και στο βαθμό που είναι μέσα στα όρια της αρμοδιότητάς μας.

Οι κάτοικοι και οι φορείς τους για την Πειραιϊκή για παράδειγμα είναι εδώ να μιλήσουν, για όποιον δεν τα ξέρει να τα ξαναπούν. Να μην τα λέμε εμείς αντί για αυτούς.

Εκεί υπάρχει μια συγκεκριμένη εγκληματική κατά τη γνώμη μου παρέμβαση, εγκληματική περιβαλλοντικά, εγκληματική σε σχέση με την ποιότητα ζωής των κατοίκων, εγκληματική σε σχέση με τη συνολική εξέλιξη. Δεν χρειάζεται πολλά, να περάσεις από την Πειραιϊκή μια μέρα χρειάζεται για να το διαπιστώσεις αυτό, τι συμβαίνει τώρα και τι πρόκειται να συμβεί.

Απέναντι σε αυτό το πράγμα θα πρέπει να τοποθετηθεί η Περιφέρεια Αττικής για το πως αξιολογεί τη συνέχεια αυτών των έργων. Και το εάν θα στηρίξει με όποιο πρόσφορο μέσο έχει τον αγώνα των κατοίκων διότι από ένα σημείο και μετά κατά τα άλλα οι τοποθετήσεις και οι αρνητικές τοποθετήσεις στερούνται κάθε ουσίας. Αν έρχεται το Περιφερειακό συμβούλιο να γνωμοδοτεί αρνητικά για να μην κάνει τίποτα μετά για να προχωράνε έργα παράνομα, παράτυπα και με τις συγκεκριμένες επιπτώσεις τότε κάτι πάει λάθος και κάτι δεν κάνουμε και εμείς σωστά.

Και τελικά όντως η πολιτική στάση η οποία υιοθετείται εδώ πέρα σε τελευταία ανάλυση είναι υποκριτική. Δεν θα την κάνουν τίποτα την αρνητική γνωμοδότηση της Πειραιϊκής όταν καταστρέφεται το περιβάλλον και όταν σε μερικά χρόνια από τώρα θα περπατάς στο δρόμο και το μόνο που θα βλέπεις θα είναι κοντέινερ και κρουαζιερόπλοια και τίποτα άλλο.

Δεν θα την κάνουν τίποτα την τυπική αρνητική τοποθέτηση όταν το περιβάλλον, ο αέρας, η ατμοσφαιρική ρύπανση θα έχουν επιβαρυνθεί σε τέτοιο βαθμό που η ζωή των κατοίκων θα έχει καταστεί αβίωτη. Και αυτό δεν ισχύει μόνο για την Πειραιϊκή, ισχύει ευρύτερα για την περιοχή που επηρεάζει όλη αυτή η διαδικασία η οποία περιγράφεται στο master plan.

Και δεν θέλω να πω για τις επιπτώσεις τις αρχαιολογικές και τις άλλες που ήδη ειπώθηκαν.

Επομένως κάποια στιγμή η διοίκηση πρέπει να απαντήσει ποια είναι η στάση της για αυτό το έργο. Για αυτό το έργο που αποφασίστηκε με την προηγούμενη διοίκηση, χρηματοδοτείται από την παρούσα και νομίζω ότι είναι κοινή παραδοχή όλων ότι οι παραβιάσεις που γίνονται είναι διαρκείς και είναι και σχεδόν άνευ προηγουμένου.

Τι θα πούμε εδώ; Ότι ο νόμος που θα εφαρμοστεί θα είναι το δίκιο του επενδυτή; Και προφανώς είναι και τελείως σωστό αυτό που ειπώθηκε προηγουμένως ότι και η συζήτηση για τις επενδύσεις κάποια στιγμή πρέπει να έχει ένα όριο.

Εντάξει, ο καθένας μπορεί να έχει την ιδεοληψία του ή να πουλάει όποια επιχειρηματολογία θέλει σε όποιο ακροατήριο νομίζει. Ωστόσο ποιες επενδύσεις; Δηλαδή ακόμα και ας αφήσουμε τη σκοπιά ότι η ιδιωτικοποίηση και αυτού του είδους η διαχείριση είναι ενάντια στα συμφέροντα των πολιτών της Αττικής που μπορεί να έχουμε εμείς και άλλοι.

Ακόμα και εσείς απαντάτε κάτι σε αυτά που ειπώθηκαν πριν από τον Δήμαρχο σε σχέση με το ληστρικό χαρακτήρα όλων αυτών των συμβάσεων; Ποιες επενδύσεις; Ποιον κοροϊδεύουμε τώρα; Τις επενδύσεις που πληρώνουμε εμείς είτε μέσω του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων είτε μέσω της εθνικής συμμετοχής στο ΕΣΠΑ, είτε μέσω της εγχώριας στήριξης στο ΕΣΠΑ γενικότερα εν πάση περιπτώσει;

Εγώ προφανώς θα πω ότι εμείς θα καταψηφίσουμε, θα ψηφίσουμε αρνητικά στη στρατηγική μελέτη εννοώ και αν η εισήγηση, η πολιτική της Διοικούσας παράταξης είναι αρνητική θα υπερψηφίσουμε την αρχική εισήγηση.

Ωστόσο αν δεν θέλουμε να κοροϊδευόμαστε μεταξύ μας και κυρίως αν δεν θέλουμε να κοροϊδεύουμε τους άμεσα ενδιαφερόμενους σε σχέση με αυτά τα ζητήματα, τα ερωτήματα που πρέπει να απαντήσουμε είναι άλλα.

Και ας πούμε για παράδειγμα σε σχέση με το έργο του λιμανιού το οποίο είναι απόλυτη ευθύνη της Περιφέρειας, απόλυτη, δική της απόφαση, δικό της έργο, δική της ένταξη, δική της χρηματοδότηση και ούτω καθεξής και που αποτελεί κομμάτι και της ΣΜΠΕ και αυτής της συζήτησης, νομίζω ότι έχει φτάσει η ώρα έστω και σε αυτό το πλαίσιο που συζητάμε να δοθεί μια απάντηση”.

➤ Η Περιφερειακή Σύμβουλος της παράταξης «Δύναμη Ζωής» κ. Β. Λάσκαρη-Κρασοπούλου τοποθετήθηκε ως εξής:

«Σήμερα θα μιλήσουμε για το master plan και τη ΣΜΠΕ για τον ΟΛΠ Α.Ε. Το master plan είναι ένα σχέδιο που εκπονείται στον τομέα των μεταφορών, του τουρισμού, της βιομηχανίας, του πολεοδομικού ή χωροταξικού σχεδιασμού που θα επηρεάσει όχι μόνο την περιοχή των δήμων του Πειραιά αλλά και σχεδόν το σύνολο του μητροπολιτικού συμπλέγματος της Αθήνας Αττικής.

Και θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον καθορίζοντας το πλαίσιο για τις μελλοντικές άδειες έργων και δραστηριοτήτων και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Συγκεκριμένα, στη χωροταξία στη χερσαία ζώνη προβλέπεται με αυτό το master plan ο επιβατικός λιμένας, ο εμπορικός λιμένας, ο ναυπηγοεπισκευαστικός λιμένας και ο αρχαιολογικός χώρος της Σαλαμίνας.

Εδώ έχουμε 20 υφιστάμενες δραστηριότητες του λιμένα. Περιβαλλοντικά αδειοδοτημένα έργα 7 σε διάφορες φάσεις υλοποίησης και 4 νέα έργα, δηλαδή συνολικά 31 έργα και δραστηριότητες.

Τώρα, η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η ΣΜΠΕ να τη λέμε από εδώ και πέρα, εξ ορισμού αντιμετωπίζει συνθετικά, στρατηγικά και ολιστικά σαν ομπρέλα όπως είπε ο κύριος Ακρίβος τα θέματα των επιμέρους έργων και δραστηριοτήτων και τη συνολική τους προσέγγιση.

Έπρεπε να έχει προηγηθεί της κατάθεσης της ΣΜΠΕ αλλά και της ΑΕΠΟ. Να τονιστεί εδώ ότι στο συγκεκριμένο έργο έχει ακολουθηθεί η ανάστροφη από τη νόμιμα προβλεπόμενη πορεία που είναι ΣΜΠΕ, η κανονική είναι ΣΜΠΕ, ΜΠΕ, ΑΕΠΟ και εκτέλεση έργου.

Και επομένως το έργο θεωρούμε δεν διαθέτει εγκεκριμένο master plan αλλά ούτε ΜΠΕ και ΣΜΠΕ. Η ΜΠΕ εγκρίθηκε ως ανανέωση της προ δεκαπενταετίας εγκεκριμένης ΑΕΠΟ του 2006.

Το γεγονός ότι στην αρχική αδειοδότηση του 2006 δεν ακολουθήθηκε η διαδικασία της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων κάνει σήμερα ακόμα πιο επιτακτική την ανάγκη για την εφαρμογή έστω και τώρα στο σημερινό επίπεδο προκειμένου επιπλέον να τηρηθεί η νόμιμη διαδικασία έγκρισης του σχεδίου του master plan.

Είναι γνωστό και αναφέρθηκε από την κυρία Αντιπεριφερειάρχη, μας θύμισε ότι τον Μάιο του 2020 γνωμοδοτήσαμε θετικά για την ΜΠΕ, κατά πλειοψηφία βέβαια, η Δύναμη Ζωής δεν το είχε ψηφίσει, για την τροποποίηση της αρχικής από το 2006 έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του ΟΛΠ Α.Ε. για υφιστάμενα αδειοδοτημένα και έργα.

Τότε με βάση και την εισήγηση της υπηρεσίας μας εκτός από τα 231 μέτρα που είχαν τεθεί για την προστασία του περιβάλλοντος και τις οδηγίες για την ανάπτυξη των υποδομών για την εξυπηρέτηση, τότε τα λέγαμε και είναι πράσινα πλοία, τα είχαμε ορίσει, η χρήση των βυθοκορημάτων, την παρακολούθηση των ρύπων και των θορύβων είχε τονιστεί ότι ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην εκπόνηση συνολικής κυκλοφοριακής μελέτης και αυτό είναι η αξία μιας ΣΜΠΕ, ότι δίνει συνολικά, βλέπει συνολικά τα θέματα.

Είχαμε, λοιπόν, ζητήσει να γίνει μια συνολική κυκλοφοριακή μελέτη με έργα πολύ σημαντικά όπως ήταν αυτή η υπογειοποίηση των γραμμών, δημιουργία οδικών κόμβων, νέων περιφερειακών οδών για να αποσοβήσει το πρόβλημα του κυκλοφοριακού φόρτου.

Και επίσης όχι μόνο στην παραλιμένα περιοχή αλλά και ενδότερα. Δεν είναι μόνο γύρω-γύρω που πάει στο λιμάνι είναι και μέσα, όλη η κίνηση αυτή μεταφέρεται και στους υπόλοιπους δήμους που δεν είναι μόνο παραλιμενίοι.

Στην οποία αυτή μελέτη θα είχε ληφθεί υπόψη, θα έπρεπε να έχουν ληφθεί υπόψη οι επιπτώσεις από όλα τα προτεινόμενα έργα στο master plan.

Τίποτα από αυτά δεν αναφέρεται στο νέο master plan που μας παρουσιάστηκε και στο οποίο επιπλέον εμφανίζονται νέα έργα υποδομής όπως είναι επιβατικός σταθμός στη νότια ζώνη, ξενοδοχεία 5 αστέρων, μετατροπή αποθηκών σε επιβατικό σταθμό στην περιοχή του Αγίου Νικολάου, αναδιαμόρφωση της Παγόδας σε ξενοδοχείο, άλλο ξενοδοχείο λοιπόν.

Επιπλέον έχουμε και άλλο ένα ξενοδοχείο, δυο ξενοδοχεία 4 και 5 αστέρων όπως διαβάζουμε μετά την μετατροπή των αποθηκών στην Ηετιώνεια Ακτή, δηλαδή σε όλο το μήκος του λιμένος.

Επομένως θα έχουμε με την κατασκευή και τη λειτουργία των ανωτέρω έργων υποδομής, περιμένουν να προκληθεί επιπλέον κυκλοφοριακή φόρτιση που θα έχει θόρυβο, θα έχει αέρια, θα έχει ρύπανση, θα έχει κυκλοφοριακό φόρτο.

Και αυτά όλα τα θέματα δεν αντιμετωπίζονται στο σύνολό τους από τη ΣΜΠΕ με σοβαρές όμως προτάσεις. Απλώς θίγονται. Μερικά από αυτά χωρίς να δίνουν πρόταση συγκεκριμένη και σοβαρή.

Για το λόγο αυτό όπως και προηγούμενα γνωμοδοτούμε αρνητικά επί της ΣΜΠΕ και το αναπτυξιακό πρόγραμμα και τη μελέτη διαχείρισης για το master plan της ΟΛΠ Α.Ε.»

➤ Ο Περιφερειακός Σύμβουλος της παράταξης «Ανεξάρτητη Αυτοδιοίκηση Αττικής» κ. Δ. Κατσικάρης τοποθετήθηκε ως εξής:

«Κοιτάξτε, μιλάμε συνέχεια για το λιμάνι, για σοβαρά θέματα κλπ. Είναι άλλη μια περίπτωση όπου περισσεύει η υποκρισία όχι εντός εδώ, θεσμοθετημένη από το κράτος γενικά.

Το λιμάνι έχει πουληθεί το ξέρουμε, όλα τα άλλα έρχονται και θα έρχονταν, δεν επρόκειτο να πουληθεί το λιμάνι χωρίς να γίνει τίποτα άλλο. Συμφωνίες υπογράφονται, συμφωνίες δεν τηρούνται και τώρα ξεκινάω με μια δήλωση, κύριε Πρόεδρε, σε εισαγωγικά.

«Δεν θεωρώ ότι με το μονοπωλιακό καθεστώς της Cosco στο λιμάνι θα δούμε κανένα καλό για την πόλη και τους όμορους δήμους. Θα ρημάζουν με μαθηματική ακρίβεια. Όσοι πιστεύουν ότι ο Πειραιάς και οι άλλοι δήμοι μπορούν να έχουν κάποιο όφελος είναι γελασμένοι. Ο Πειραιάς και οι υπόλοιποι παραλιμενίοι δήμοι δεν θα έχουν κανένα απολύτως όφελος».

Δήλωση, την παρακολούθησα και δια ζώσης στο Δημοτικό Συμβούλιο Πειραιά 20 Νοεμβρίου, Βαγγέλης Μαρινάκης δημοτικός σύμβουλος Πειραιά, εφοπλιστής, μεγάλος επιχειρηματίας, επενδυτής, υπέρ των επενδύσεων κλπ. Ακούστε τι λέει ο Βαγγέλης Μαρινάκης για όλα αυτά που συζητάμε. Έχει μια σημασία γιατί δεν είναι εδώ ο άνθρωπος, το μεταφέρω εγώ με την έννοια ότι δεν το μετέφερε κάποιος. Και δεν είναι Αριστερός ο κύριος Μαρινάκης, ούτε τον ξέρω.

Αρα λοιπόν εδώ πέρα υπάρχουν ορισμένα πράγματα που καλούμαστε εμείς να συζητήσουμε τώρα και να είμαστε ευαίσθητοι και όλα αυτά. Είναι πολύ απλά τα πράγματα. Τα είπαν και οι δήμαρχοι, τα είπαν και η Αντιπεριφερειάρχης η μια και η άλλη κλπ.

Οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί λένε ότι η ΣΜΠΕ προηγείται, τέλος. Γιατί καθορίζει τη στρατηγική προστασίας του περιβάλλοντος. Συστημική λέει εδώ, εκτίμηση επιπτώσεων κλπ., ωραίες λέξεις. Συστημική εκτίμηση επιπτώσεων, ευαισθησία κλπ.

Εδώ συμβαίνει το ακριβώς αντίθετο. Προχωράνε όλα τα επιμέρους τσάτρα-πάτρα χωρίς καμία στρατηγική και τώρα μας ζητούν να επικυρώσουμε. Όπως είπε ο κύριος Ακρίβος η ΣΜΠΕ είναι μια ομπρέλα. Άρα όσα έχουν γίνει μέχρι σήμερα δείχνουν ότι κινούμαστε χωρίς ομπρέλα στη βροχή των επενδύσεων ή στη βροχή των λαθών, ας το πάρει ο καθένας όπως θέλει.

Τώρα μας ζητούν να επικυρώσουμε μια ΣΜΠΕ δηλαδή μια στρατηγική για όλα αλλά πώς να την επικυρώσουμε ας πούμε; Καταρχήν, λάθος, δεν επικυρώνουμε.

Είναι μια πρόχειρη, μπαγιάτικη ιστορία, μυρίζει ναφθαλίνη, παρωχημένη, βάλτε ότι θέλετε. Με συρραφή στοιχείων κυρίως παλαιών 5, 6, 8 χρόνια με ΑΕΠΟ πριν 15 χρόνια και λέει ορισμένες μπουρδες κοινώς.

Το ΜΕΤΡΟ είναι στον Πειραιά. Το ΜΕΤΡΟ δεν είναι στον Πειραιά, μακάρι να είναι του χρόνου. Το ΤΡΑΜ λειτουργεί. Το ΤΡΑΜ δεν λειτουργεί διότι έχει τελειώσει πολύ αργά, πάρα πολύ αργά και με 20 εκατομμύρια επιπλέον κόστος για τους πολίτες και δεν λειτουργεί ας πούμε γιατί υπάρχει εκεί ένα κτίριο το οποίο δεν μπορεί να κάνει τίποτα ο Δήμαρχος παρότι προσπαθεί και ιδροκοπάει μήνες και χρόνο γιατί το Υπουργείο ήρθε το Μάιο και είπε αυτό το κτίριο πρέπει να γίνει κάτι.

Θα έρθει μια επιτροπή τον Ιούλιο να σας πει τι θα κάνετε. Άρα απαγορεύει στο Δήμαρχο ουσιαστικά να είναι Δήμαρχος και σε εμάς να είμαστε ενεργοί πολίτες και να λειτουργήσουμε το ΤΡΑΜ ως καταναλωτές, ως εργαζόμενοι κλπ.

Μετά τι λέει; Υπογειοποίηση κλπ. Καλύτερα ο όρος είναι υπογείωση ας πούμε, δεν υπάρχει, δεν είναι ενταγμένο, δεν είναι τίποτα. Προσπαθεί ο Μώραλης τώρα και η δημοτική αρχή με τον έναν, με τον άλλον να το βάλουν, μακάρι να το βάλουν, είναι πολύ σημαντικό ενώνει την πόλη.

Δεν υπάρχει όμως, εδώ πέρα αναφέρονται ότι όλα αυτά είναι δεδομένα.

Άλλο, περιφερειακή λιμανιού από την ιχθυόσκαλα μέχρι την εθνική οδό κλπ. για να μην γίνεται χαμός με τα φορτηγά. Δεν υπάρχει ούτε αυτό. Τίποτα δεν υπάρχει από όλα αυτά.

Καμιά αναφορά στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, θαλάσσιοι ρύποι, αέριοι ρύποι, χωρίς στοιχεία από το 2015, τρελά πράγματα δηλαδή.

Και πρέπει να φτιαχτεί φυσικά αυτό που είπε και ο Δήμαρχος Πειραιά και οι άλλοι πιστεύω, ένα παρατηρητήριο για προστασία περιβάλλοντος όπου ο ελεγχόμενος δεν θα είναι και ελέγχων. Μιλάμε για τρελά πράγματα πάλι.

Αρα πρόχειρη, προσχηματική έκθεση ιδεών και θα έλεγα έτσι στη βάση της αντιδημοκρατική κατάσταση αυτή, αντιδημοκρατική κατάσταση.

Είπαν διάφορα πράγματα οι δήμαρχοι, δεν θέλω να τα επαναλάβω κύριε Πρόεδρε. Έχω ξαναπεί και το ξέρετε καλύτερα εμού ως νομικός έγκριτος και όλοι οι συνάδελφοι που έχουν μεγάλη εμπειρία ή μικρότερη από εμένα, ότι εμείς απλώς γνωμοδοτούμε τώρα. Ότι εμείς απλώς γνωμοδοτούμε τώρα. Δηλαδή ήρθε η σειρά μας, έχουμε εδώ πέρα όλα τα χαρτιά Πειραιάς, Πέραμα, Σαλαμίνα κλπ. Υπουργείο Μυρσίνη Ζορμπά κλπ., συμβάσεις επί συμβάσεων κλπ.

Και εμείς γνωμοδοτούμε και ανοίγουμε σούστες χωρίς να μας παρακολουθεί κανείς. Διαδικαστικά όπως και οι δήμοι είπαν την άποψή τους, είπε ο κύριος Μώραλης, θέσαμε κάποια βασικά πράγματα, μίλησε λίγο αλλά κανονικά. Δεν εντάχθηκε καμία από τις προτάσεις μας στη ΣΜΠΕ. Το ίδιο και οι άλλοι δήμαρχοι, ο Βρεττάκος, ο Λαγουδάκης κλπ.

Αρα εδώ πέρα αποφασίζουν κάποιοι χωρίς εμάς για εμάς, ξεκάθαρα. Το είδαμε αυτό και με τους όρους που έθεσε η Σταυρούλα και στηρίξαμε για τους 8 όρους ως το λιμάνι. Εγώ είχα πει τότε ότι ωραίοι είναι οι 8 όροι, οι 18 συν 241 δεν θυμάμαι γιατί έχουμε χάσει την μπάλα, αλλά ο Υπουργός θα κάνει ότι γουστάρει. Και μπορεί κάποιος να πει καλά θα κάνει ότι γουστάρει, είναι ψηφισμένος ο τύπος.

Αλλά δεν λειτουργεί ούτε η δημοκρατία έτσι, ούτε η διαπεριφερειακή συνεργασία, ούτε η αυτοδιοίκηση, ούτε τίποτα ας πούμε. Και η περίφημη διακυβέρνηση σε όλα τα επίπεδα, πολυεπίπεδη.

Αρα ο Υπουργός τότε και εμάς, όλη και την πρόταση της Σταυρούλας και την απόφαση τη δική μας την έγραψε στα ακριβά υποδήματά του. Είχε προαποφασίσει, ουσιαστικά περίμενε διαδικαστικά να έρθουν οι προτάσεις μας για να βάλει τη σφραγίδα που είχε αποφασίσει να βάλει.

Αυτό λοιπόν είναι το επιτελικό κράτος και ο καπιταλισμός καζίνο ας πούμε, αυτή η κατάσταση.

Θα εγκρίνει λοιπόν ως έχει τη ΣΜΠΕ και τώρα και με τρελά πράγματα που σας είπα ότι λέει ψέματα, ψέματα δηλαδή είναι παραμύθια, με μια βαθιά ή ελαφρά βαθιά υπόκλιση για λόγους δημοσίου συμφέροντος που αυτός πιστεύει κλπ., 16% των μετοχών έφυγε χωρίς καμία κάλυψη, χωρίς να έχουν γίνει επενδύσεις 5 συν χρόνια κλπ.

➤ Ο Περιφερειακός Σύμβουλος της παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση Αττικής» κ. Στ. Μπενετάτος ανέφερε τα κάτωθι κατά την τοποθέτησή του:

«Τώρα αν και η ουσία νομίζω των όσων έχουν συμβεί και αυτών που θα πρέπει να συζητάμε δεν είναι τόσο η μελέτη αυτή των περιβαλλοντικών επιπτώσεων αλλά οι αστικοί συνδυασμοί και η υλοποίηση των κυβερνητικών προγραμμάτων, η δύναμη της εξουσίας τους να υπερασπίσουμε τα συμφέροντα μεγάλων μονοπωλιακών ομίλων όπως η Cosco αλλά θα μπορούσαν να ήταν και άλλοι. Και εκεί πέρα τσαλαπατάνε τα πάντα. Αποφάσεις τοπικών συμβουλίων ή περιφερειακών συμβουλίων ή και τους ίδιους τους νόμους τσαλαπατάνε αν αυτά δεν είναι βολικά με τους σχεδιασμούς που έχουν κάνει.

Όμως μια και μιλάμε για τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στρατηγική μάλιστα, το τελικό συμπέρασμα μεταξύ των άλλων λέει, πολύ λίγα θα πω για να μη χάνουμε χρόνο, το

σύνολο των αρνητικών επιπτώσεων όμως δεν είναι στρατηγικού χαρακτήρα, σχετίζεται με τα θαλάσσια οικοσυστήματα, την ποιότητα παρακτίων υδάτων, το έδαφος και την αύξηση κατανάλωσης νερού, ενέργειας κλπ.

Γενικά οι επιπτώσεις αρνητικού χαρακτήρα είναι κατά κανόνα ασθενείς, λέει το τελικό συμπέρασμα. Λοιπόν, εγώ να θυμίσω δυο-τρία πράγματα. Τα έχουμε συζητήσει πάρα πολύ εδώ στο Περιφερειακό Συμβούλιο και που ο κόσμος τα καταλαβαίνει ακόμα περισσότερο και καλύτερα.

Με τη νέα προβλήτα πετρελαιοειδών ενεργοποιήθηκαν ξανά τα καζάνια, θανάτου τα λένε εκεί στο Πέραμα, που τροφοδοτούν αυτή την προβλήτα.

Στα καζάνια αποθηκεύονται 150.000 τόνοι πετρελαιοειδών οι οποίοι βρίσκονται σε απόσταση αναπνοής από τον οικιστικό ιστό, εγώ θα έλεγα μέσα είναι στον αστικό ιστό.

Δεύτερον, για τη διαχείριση λιμενικών αποβλήτων, πετρελαιοειδή. Δηλαδή με τη λειτουργία στη Δραπετσώνα και όχι μόνο στη Δραπετσώνα και στον Πειραιά ευρύτερα ο λαός δεν μπορεί κυριολεκτικά να αναπνεύσει.

Και ο Δημόκριτος ένα θα έλεγα αξιόπιστο ίδρυμα κατέγραψε αυξημένα ποσά βενζολίου στην ατμόσφαιρα. Όλοι ψυχανεμιζόμαστε ας πούμε τι ακριβώς σημαίνει το βενζόλιο.

Λοιπόν, και στις δυο παραπάνω περιπτώσεις προκύπτει το ζήτημα της μόνιμης φθοράς της υγείας μας, της ζωής μας, του οργανισμού μας όσων κατοικούν εκεί δηλαδή και τα εισπράττουν αλλά και το ζήτημα ενός βιομηχανικού ατυχήματος μεγάλης έκτασης. Δεν λέει ουσιαστικά τίποτα για αυτά η μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Εκεί που κάπου αγγίζει μάλιστα στην περιοχή δηλαδή της κατασκευής της προβλήτας της κρουαζιέρας τα υποβαθμίζει και έχουμε και εδώ συζητήσει πάλι όχι μόνο για το περιβάλλον, τα αρχαιολογικά μνημεία κλπ. αλλά την απόρριψη των απορριμμάτων που αναγκάστηκαν μάλιστα να παρέμβουν με δικαστικές αποφάσεις Πρωτοδικείου και Συμβουλίου Επικρατείας.

Και πρέπει να πω ότι με την καινούργια αυτή μελέτη ουσιαστικά ακυρώνονται και αυτές οι αποφάσεις. Και μάλιστα αυτά γίνονται ενώ το ΕΛΚΕΘΕ δεν μιλάει καθόλου για αυτό που πέφτει στη θάλασσα, ο ΟΛΠ είναι και ελεγκτής και ελεγχόμενος, η Cosco δηλαδή είναι και ελεγκτής και ελεγχόμενος.

Και επειδή μιλάμε για την ανάπτυξη πάρα πολύ. Δηλαδή ανάπτυξη για ποιον λέμε εμείς; Στις προβλήτες 2 και 3 στην Cosco οι συνθήκες εργασίας είναι πραγματικά απαράδεκτες. Η σχέση εργασίας, ευελιξία, πραγματικά έξω από το 2021 21ο αιώνα. Όπως γίνεται γενικότερα σε όλα όχι μόνο εκεί πέρα.

Οι συνθήκες δουλειάς, η τρομοκρατία που ασκείται όταν βγουν οι εργαζόμενοι και διεκδικούν τα δικαιώματά τους.

Επειδή εισηγητικά ακούστηκε είμαστε υπέρ της ανάπτυξης και των επενδύσεων με σεβασμό στο περιβάλλον, δεν υπάρχει κανένας σεβασμός στο περιβάλλον.

Τι κάνουμε λοιπόν εδώ στο δια ταύτα; Τι γίνεται, τι συμβαίνει; Η διοίκηση πάλι λέει ότι εμείς κοιτάζτε μέχρι ένα σημείο μπορούμε να μιλάμε. Δεν μπορούμε να ανατρέψουμε κυβερνητικούς σχεδιασμούς, κυβερνητικές αποφάσεις.

Ε, λοιπόν, τι κάνουμε; Σταυρώνουμε τα χέρια οι υπόλοιποι ας πούμε, όσοι καταλαβαίνουν; Δηλαδή δεν ανατρέπουμε τους κυβερνητικούς σχεδιασμούς. Τη ζωή μας αυτοί μπορούν να την ανατρέπουν;

Μπορούν δηλαδή αυτοί με τους σχεδιασμούς που κάνουν, με αυτά τα ... που δίνουν στους μεγάλους μονοπωλιακούς ομίλους να κινδυνεύει η υγεία μας, να κινδυνεύει το περιβάλλον, να κινδυνεύει η πολιτιστική μας κληρονομιά; Να μην μπορούμε εκεί που πηγαίναμε και κάναμε βόλτα, μπάνιο, πίναμε ένα καφέ να μην μπορούμε να μην το κάνουμε γιατί πια εκεί πέρα μέσα θα είναι ελλιμενισμός κρουαζιερόπλοιων;

Τότε τι κάνουμε; Ποιος είναι ο λόγος μας σαν αιρετών, σαν δηλαδή εκλεγμένων για να προασπίσουμε τα συμφέροντα του κόσμου;

Κοιτάζτε τώρα, εδώ εμείς μιλάμε για το συσχετισμό όπως λέγαμε των δυνάμεων. Οι κυβερνήσεις διαδοχικά ενισχύσανε, αβαντάρανε την Cosco. Ο ΣΥΡΙΖΑ από το 2016, η σημερινή Κυβέρνηση τους έδωσε και ρεγάλο, μπόνους 16% χωρίς μάλιστα να έχουν πετύχει τις προϋποθέσεις που βάζανε για να πάρουν αυτό το ποσοστό το παραπάνω 16%.

Λοιπόν, αυτό έκαναν οι κυβερνήσεις. Οι περιφερειακές διοικήσεις, η μία ψήφισε η προηγούμενη δηλαδή διοίκηση, διοίκηση που την υποστήριζε ως το πούμε έτσι ο ΣΥΡΙΖΑ. Η σημερινή τι κάνει; Εκταμιεύει την 1η δόση και προχωράει κανονικά στην.., τσάμπα χρήμα μάλιστα έτσι; Αυτοί κάνουν ανάπτυξη με τσάμπα χρήμα από τα ΕΣΠΑ. Είναι και τέτοια η ανάπτυξη αυτή που επαγγέλλονται.

Επομένως τι μένει δηλαδή; Τα διπλώνουμε, τα παρατάμε; Εμείς λέμε μια κουβέντα τελευταία, μόνο ο λαός μπορεί να σώσει το λαό. Και τέλος πάντων όσοι αιρετοί πραγματικά αγωνιούν πέρα από την αρνητική ψήφο που θα δώσουν σήμερα, υπάρχουν χίλιων μορφών ευκαιρίες και μάλιστα και με ένα φάσμα μεγάλο από την τέλεια ανατροπή, δηλαδή να μην γίνει τίποτα εκεί πέρα γιατί πραγματικά δεν είναι για την ανάπτυξη αυτά που γίνονται, μέχρι αυτούς που τέλος πάντων σκέφτονται το περιβάλλον, τι πέφτει στη θάλασσα κλπ.

Ποιος μας εμποδίζει να πατήσουμε πόδι με διαδικασίες, με κινητοποιήσεις και να πούμε θα ελέγχει το ΕΛΚΕΘΕ ή κάποιο άλλο αξιόπιστο ίδρυμα αυτά που πέφτουν στη θάλασσα στην Πειραική; Ποιος μας εμποδίζει τόσο καιρό να κάνουμε το ανεξάρτητο παρατηρητήριο όπως ακούστηκε;

....Τι κάνουμε όταν η πολιτεία μας αγνοεί; Η πολιτεία τι κάνει τώρα; Η πολιτεία, η Κυβέρνηση κεντρικά, δηλαδή το σύστημα αυτό που υπηρετεί, δεν είναι μόνη της, τι κάνει; Το Κοινοτικό Συμβούλιο ομόφωνα απορρίπτει τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, το Περιφερειακό Συμβούλιο σχεδόν ομόφωνα σήμερα θα πει όχι, οι δήμοι όλοι τα δημοτικά συμβούλια αρνούνται.

Τα ποδοπατάει όλα, εμείς καμωνόμαστε ότι είμαστε άνθρωποι της αυτοδιοίκησης και είμαστε κάτι ξεχωριστό και μένουμε με σταυρωμένα χέρια και τους παρακολουθούμε.

Προχθές είχε συγκέντρωση στον Πειραιά με αφορμή την ψήφιση στη Βουλή του 16% που θα έπαιρνε η Cosco. Έπρεπε λοιπόν να υπάρχει ένα κάλεσμα αν θέλετε και από εμάς να υπάρχει αυτή η κινητοποίηση.

Και να σας πω και το άλλο επειδή τη δημοκρατία πολύ την πιπιλάμε τελευταία. Τελικά και οι νόμοι τους και αυτά που το περιβάλλον βλάπτουν όποτε τους βολεύει τα ποδοπατάνε και τα παραπατάνε.

Ακόμα και όταν υπάρχουν αποφάσεις δικαστηρίων. Αυτό συμβαίνει. Άρα η αντίδραση πρέπει να γίνει πραγματικά από τον κόσμο και όποιος θέλει να συνεισφέρει πρέπει να συνεισφέρει σε αυτή τη συλλογική αντίδραση που σημαίνει προστασία της ζωής μας. Μιας καλύτερης ζωής για το περιβάλλον, για τα μεροκάματά μας για όλα.

Και να σας πω κάτι, γιατί ως πούμε εμείς δεν εμπιστευόμαστε για παράδειγμα τη διοίκηση Πρόεδρε, αφορά συνολικά τη διοίκηση. Ίσως έχει έναν-έναν χωριστά κάποιοι να διαφοροποιηθείτε.

Εμείς λέμε ότι θα χρειαστεί αγώνας σύγκρουσης με αυτά τα συμφέροντα. Δεν αναφέρθηκε γενικότερα στους ανταγωνισμούς που υπάρχουν και τους κινδύνους αν θέλετε που εμπλέκεται γενικότερα ο κόσμος με αυτούς, αλλά έχουμε άμεσα ζητήματα που αφορούν τη ζωή μας και πρέπει πραγματικά να πατήσουμε ποδόρι.

Όσοι θέλετε αιρετοί να το κάνετε υπάρχει πεδίο δόξης λαμπρό να το κάνετε. Πάντως δεν γίνονται αυτά με πρωτόκολλα και με χαρτούρα. Θέλουν συζητήσεις και αποφάσεις. Θέλει και άλλη δράση.

➤ Η Περιφερειακή Σύμβουλος της παράταξης «Νέα Αρχή για την Αττική» κ. Ε. Αβραμοπούλου ανέφερε τα εξής για τη ΣΜΠΕ:

“ Ο κύριος Μώραλης είναι ένας Δήμαρχος του μεγαλύτερου λιμανιού της Ελλάδας από τα αρχαϊκά χρόνια. Το μεγαλύτερο της Μεσογείου και με τη μεγαλύτερη κίνηση σε εμπορευματοκιβώτια και σε κίνηση επιβατών.

Θα ήθελα να τον ρωτήσω εάν έχει από τη στιγμή που ανέλαβε σαν Δήμαρχος ένα master plan ανάπτυξης του λιμανιού. Πως δηλαδή το φαντάζεται η δημοτική αρχή....εδώ έχουμε το εξής φαινόμενο, ανέλαβε μια συγκεκριμένη εταιρία μια συγκεκριμένη επένδυση.

Αυτή η επένδυση κάθε έξι, κάθε οκτώ μήνες διαφοροποιείται. Προφανώς τον πρώτο λόγο τον έχει η δημοτική αρχή η οποία θα έπρεπε μαζί με την Περιφέρεια, δηλαδή βοηθώντας η Περιφέρεια σε αυτή τη διαδικασία να έχει αναπτύξει ένα master plan ανάπτυξης του λιμανιού

πως το θέλει, ποιοι είναι οι διαθέσιμοι πόροι, τι επενδύσεις θέλει ο Δήμαρχος ανεξάρτητα από την εταιρία να γίνει, να το περάσουμε από το Περιφερειακό Συμβούλιο και από εκεί και έπειτα να πορεύονται όλοι οι υπόλοιποι.

Εδώ έχουμε το ανάποδο, μια εταιρία, ένας επενδυτής, δηλαδή ένας άνθρωπος που είχε κάποια κεφάλαια τα δέσμευσε, αυτό είναι επενδυτής, και αυτά τα κεφάλαια θέλει να του αποφέρουν σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα περισσότερα κέρδη.

Εδώ διαπιστώνουμε μια απληστία. Κάθε έξι μήνες, κάθε οκτώ μήνες υπάρχει μια ανάπτυξη σε συγκεκριμένα θέματα κατά την κρίση του συγκεκριμένου επενδυτή, δηλαδή πως θεωρεί ότι θα αξιοποιηθεί καλύτερα το πουγκί του και εμείς εδώ ερχόμαστε εγκρίνουμε, δεν εγκρίνουμε. Που οι περισσότεροι δεν είμαστε και αρμόδιοι.

Θα ήθελα, λοιπόν, να του πω, καταρχήν να τον επαινέσω γιατί στον Πειραιά έχει κάνει πολύ καλή δουλειά ο κύριος Δήμαρχος. Επειδή εγώ πηγαίνω στον Πειραιά και ξέρω, ότι καθάρισε ο Πειραιάς είναι ένα μεγάλο μεγαλούργημα, σε αυτόν οφείλεται.

Θα ήθελα να του πω ότι έχει ένα άλλο μεγάλο προνόμιο, έχει το πανεπιστήμιο Πειραιά. Και εκεί 8 από τους καθηγητές του συγκεκριμένου πανεπιστημίου βρίσκονται στους τοπ επισημόνες παγκόσμια.

Ένας από αυτούς που ασχολείται με το περιβάλλον είναι ο κύριος Γοργακέλος και η κυρία Διδασκάλου. Θα μπορούσε να τους είχε συμβουλευτεί και ο Δήμος του Πειραιά και ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας και ο Δήμος Περάματος που είναι δυο δήμοι αδικημένοι από την πολιτεία και διαρκώς υπάρχει τρόπος να υποβαθμίζονται από την πολιτεία.

Θα μπορούσαν να είχαν συμβουλευτεί το πανεπιστήμιο, να έχουν φτιάξει ένα πλάνο ανάπτυξης του λιμανιού, οι ίδιοι δήμοι πως το θέλουν, ποιες είναι οι επιπτώσεις, όλα, οι επισημόνες τα γνωρίζουν αυτά. Και με βάση αυτό το πλάνο κάθε φορά που γίνεται η ανάπτυξη να μπορούμε και εμείς να αποφασίζουμε.

Επίσης θα ήθελα, με εντυπωσίασε που ο κύριος Λαγουδάκης είπε ότι οι αρμοδιότητες μιας επισημονικής ομάδας της ΕΣΑΛ μεταφέρθηκαν στους γραμματείς. Για σκεφτείτε κάποιοι από εμάς να είχαμε γίνει γραμματείς, άλλος να είναι οικονομολόγος, άλλος να είναι φυσικός, άλλος να είναι δικηγόρος, να μπορεί να αποφασίζει για αυτά τα θέματα. Ε, δεν είναι έτσι. Με εντυπωσίασε αυτό πάρα πολύ.

Και επίσης θα ήθελα να ρωτήσω τον κύριο Μώραλη, πόσα ξενοδοχεία έχει ο Πειραιάς; Πιστεύω γύρω στα 130. Είναι απαραίτητα και άλλα δύο; Δηλαδή με το να τσιμεντοποιείται μια πόλη δεν είναι σωστό. Εμείς πρέπει να προστατεύσουμε το περιβάλλον μας, την πολιτιστική μας κληρονομιά, τις αρχαιότητες.

Και ο πρώτος ο οποίος μπορεί να το κάνει και είναι ο καθ' ύλην αρμόδιος στην πόλη του είναι ο εκάστοτε Δήμαρχος."

➤ Ο Περιφερειακός Σύμβουλος της παράταξης «Δύναμη Ζωής» κ. Χρ. Καραμάνος ανέφερε- μεταξύ άλλων-τα κάτωθι για τη ΣΜΠΕ:

"...Η Δύναμη Ζωής είναι με όλες της τις δυνάμεις απέναντι σε μια αντιπεριβαλλοντική εξέλιξη η οποία υπάρχει αυτή τη στιγμή στο λιμάνι της Πειραιϊκής και με όλες μας τις δυνάμεις στηρίζαμε και τις κινήσεις που έκαναν οι κάτοικοι και προσπαθήσαμε να συμβάλουμε στη δημοσιοποίησή τους με πολλούς τρόπους, με δελτία τύπου και βεβαίως με τη συμμετοχή συγκεκριμένων ανθρώπων της Δύναμης Ζωής στις αιτήσεις ακύρωσης που κατατέθηκαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Και το τρίτο πράγμα το οποίο θέλω να πω και κλείνω, αυτό είναι το τελευταίο κύριε Πρόεδρε, είναι το ότι εντάξει, αυτή τη στιγμή είμαστε μπροστά σε μια αν δεν κάνω λάθος με ευρύτατη πλειοψηφία αρνητική τοποθέτηση απέναντι στην στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, πολύ καλά.

Όμως θέλω να δω πως στεκόμαστε απέναντι στην αντίφαση η οποία έχει προκύψει ότι ένα έργο εκτελείται αυτή τη στιγμή με μια μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων η οποία έχει εγκριθεί τον Δεκέμβριο του 2020 χωρίς να έχει εγκριθεί στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Αυτό είναι πρωτοφανές. Είναι αδιανόητο. Αυτό δεν πρέπει να το επιτρέψουμε να συνεχιστεί. Δεν έχει ξανά υπάρξει έργο για το οποίο να έχει εγκριθεί ΜΠΕ και να εγκρίνεται ή

να απορρίπτεται τέλος πάντων εκ των υστέρων η στρατηγική μελέτη. Αυτό δεν έχει γίνει. Συνεπώς η περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου με αυτή τη διαδικασία την οποία συζητάμε σήμερα αποδεικνύεται ότι είναι στον αέρα.

Η εκτέλεση του έργου είναι στον αέρα, η εκτέλεση του έργου είναι παράνομη και για αυτό η χρηματοδότηση του έργου οφείλει να σταματήσει τουλάχιστον από σήμερα. Αμέσως μετά την απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου.

Το πρώτο συμπέρασμα αυτής της με μεγάλη πλειοψηφία απόφασης πρέπει να είναι το σταμάτημα, απόφαση του κυρίου Περιφερειάρχη για σταμάτημα της χρηματοδότησης τουλάχιστον από το ΕΣΠΑ. Όποιος θέλει ας πάει να του δώσει λεφτά μετά και ας κανονίσει με την δικαιοσύνη τις παράνομες ενέργειες.”

➤ Η Περιφερειακή Σύμβουλος της παράταξης «Ανεξάρτητη Αυτοδιοίκηση Αττικής» κ. Α. Αβραμίδου-Λαμπροπούλου τοποθετήθηκε ως κάτωθι:

“...Δημιουργήσαμε ένα πρόβλημα και προσπαθούμε να το λύσουμε, αυτό κατάλαβα. Πρώτα δημιουργούμε ένα πρόβλημα και μετά προσπαθούμε να το λύσουμε. Κανονικά έπρεπε να βρεθούν οι λύσεις πριν και μετά να αδειοδοτηθεί το λιμάνι και όλα αυτά τα έργα που γίνονται εκεί, εγώ αυτό καταλαβαίνω ότι έπρεπε να γίνει. Το λογικό είναι αυτό.

Το λιμάνι δεν είναι μόνο του, το λιμάνι είναι και οι πόλεις του. Είναι ο Πειραιάς, είναι η Δραπετσώνα-Κερασίνη, το Πέραμα και η Σαλαμίνα και δεν ξέρω και εγώ τι άλλο.

Τώρα τι έχει συμβεί; Έχει συμβεί στα καλά καθούμενα να έχει καταστραφεί η καθημερινότητά μας. Να έχει δημιουργηθεί ένα πρόβλημα που ήδη είναι μεγάλο και έρχεται τώρα η ΣΜΠΕ να μας πει και καλά ότι εμείς δεν θα επιβαρυνθούμε στο κυκλοφοριακό, λέω το ένα. Τάχα μου και καλά ότι τα κρουαζιερόπλοια αράζουν κάποιες ώρες που δεν έχει κυκλοφοριακή συμφόρηση το λιμάνι.

Μεγαλύτερο ψέμα από αυτό δεν θα μπορέσει να υπάρξει. Ήδη χωρίς τα κρουαζιερόπλοια, χωρίς τη νέα προβλήτα, χωρίς δηλαδή τον ερχομό των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων που πρόκειται να έρθουν εμείς ασφυκτιούμε στο πρώτο Δημοτικό διαμέρισμα στον Πειραιά.

Το ίδιο πρόβλημα από ότι άκουσα τον κύριο υπάρχει στο Πέραμα που διοχετεύεται από εκεί, ο μόνος δρόμος που έχουν και υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση από τα έργα που γίνονται. Το ίδιο γίνεται και στο Κερασίνη, το ίδιο γίνεται παντού.

Εδώ πέρα δηλαδή δουλευόμαστε. Εγώ βλέπω αυτή η ΣΜΠΕ είναι 800 σελίδες. Προσπάθησα, γιατί ασχολούμαι με το θέμα γιατί είμαι και περιφερειακή σύμβουλος Πειραιά αλλά και δημότης Πειραιά αλλά και κάτοικος του ... και της περιοχής εδώ πέρα, όλη μου η οικογένεια εδώ ζει κλπ. και βλέπω ότι όλα αυτά που λένε δεν συμβαίνουν.

Η υγεία και η ποιότητα ζωής μας έχει επιβαρυνθεί ήδη με αυτά τα φιλοέργα που κάνουν, που να φτάσουμε και στα μεγάλα προβλήματα.

Το περιβάλλον έχει υποβαθμιστεί, η ηχορύπανση είναι φοβερή. Νωρίτερα δηλαδή ίσως αν είχα ανοιχτό το μικρόφωνό μου θα ακούγατε ότι έφευγε ένα κρουαζιερόπλοιο τι φασαρία έκανε και πριν τη φασαρία θα ακούγατε τις μουσικές που φτάνουν στα σπίτια μας. Οι μουσικές στη διαπασών διότι αυτοί διασκεδάζουν, έχουν κάνει κρουαζιέρα. Δεν ήρθαν εδώ πέρα για να σεβαστούν εμένα ή να σεβαστούν τον οποιονδήποτε κάτοικο.

Το κυκλοφοριακό το είπα, είναι ψέμα, όλο αυτό που αναφέρεται δηλαδή δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα. Τα καυσάκια και οι αέριοι ρύποι; Καλά, απλώστε ρούχα στο μπαλκόνι ή αναπνεύστε γιατί όταν αναπνέουμε ίσως δεν το βλέπουμε αλλά με τις μάσκες που φορούμε βλέπουμε πάνω στις μάσκες μας τι ακριβώς αποτυπώνεται.

Αυτά όλα που συμβαίνουν είναι σε απόσταση αναπνοής από τα σπίτια μας, από τα αρχαία, από το μνημείο ... αλλά όλοι βλέπουν τις δραστηριότητες να γίνονται εδώ πέρα, να συμβαίνουν πράγματα και να μην μπορούμε να κάνουμε απολύτως τίποτα.

Μιλήσαμε, ξανά μιλήσαμε, μιλάμε καμιά δεκαριά χρόνια να αναπτυχθεί το λιμάνι εν πάση περιπτώσει γιατί δεν ήταν καλό το λιμάνι, γιατί έπρεπε να αναπτυχθεί. Ωραία να αναπτυχθεί αλλά πώς; Εις βάρος της υγείας μας και της ποιότητας ζωής μας; Εις βάρος των περιουσιών μας; Εις βάρος των παιδιών μας; Εις βάρος της ζωής μας που απαξιώνεται και υποβαθμίζεται;

Δηλαδή τι ακριβώς έχει συμβεί δεν έχω καταλάβει και δεν πρόκειται ποτέ να το καταλάβω. Και βλέπω τώρα ως περιφερειακός σύμβουλος και εν πάση περιπτώσει και ως δημότης ότι τίποτα δεν μπορούμε να κάνουμε για να τους σταματήσουμε.

Θεωρώ ότι μιλάμε μόνο για να μιλάμε. Τίποτα δεν συμβαίνει. Την άλλη φορά στη ΜΠΕ καθίσαμε εδώ πέρα και οι δήμαρχοι αλλά και εμείς στο Περιφερειακό Συμβούλιο βάλαμε 100 προϋποθέσεις, τίποτα από αυτές τις προϋποθέσεις δεν έλαβαν υπόψη τους οι κυβερνήσεις και μας γράψανε στα παλαιότερα των υποδημάτων τους.

Εγώ προσωπικά περπατώ κάθε μέρα το λιμάνι. Ξεκινάω από την Ε12 και πολλές φορές φτάνω στην Ε1. Δηλαδή από Χατζηκυριάκειο φτάνω στην Ηετιώνεια γιατί έχω ένα σκύλο και εν πάση περιπτώσει περπατάω και για την υγεία μου.

Σας πληροφορώ, ειλικρινώς σας μιλάω και παρακαλώ πολύ όποιος θέλει να έρθει να το δει, η κυρία Αντιπεριφερειάρχης η οποία και αυτή είναι κάτοικος εδώ της περιοχής μας γνωρίζει, δεν της λέω κάτι καινούργιο, το λέω στους υπολοίπους, ότι υπάρχει πλήρη εγκατάλειψη από εποχή Ανωμερίτη νομίζω, δεν είμαι και σίγουρη, έχει να μπει έστω και ένα λιθαράκι στις υποδομές τις υπάρχουσες του λιμανιού.

Δηλαδή τα παγκάκια; Προπολεμικά, δεν μπορείς να κάτσεις. Ο φωτισμός; Ενώ όλος ο Πειραιάς έχει λάμπες led, μπράβο του δημάρχου που έβαλε και έχουμε τέλος πάντων ωραίο φωτισμό, ξαφνικά πας στο λιμάνι και τι βλέπεις; Τίποτα, μια μαυρίλα. Πολλές λάμπες καμένες, άλλες κόκκινες, άλλες πορτοκαλί. Οι περισσότερες δεν λειτουργούν.

Το οδόστρωμα που είναι μέσα στο λιμάνι, έχει λακκούβες. Ίσως εσείς που ήρθατε και ταξιδέψατε στα νησιά θα το παρατηρήσατε. Δηλαδή είναι εγκαταλελειμμένο, εντελώς εγκαταλελειμμένο. Τα πεζοδρόμια που περικλείουν το λιμάνι το ίδιο. Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο. Υπάρχει δηλαδή προσπάθεια για να βαδίσεις εκεί πέρα.

Η περιοχή των αφίξεων-αναχωρήσεων που είναι η κρουαζιέρα. Αυτή αν τη δείτε θα θεωρήσετε ότι και καλά όποιος κατεβαίνει μέσα από τα κρουαζιερόπλοια εγώ πιστεύω ότι νομίζει ότι είναι σε μια τριτοκοσμική χώρα.

Με αυτά που λέω θέλω να πω ότι η Cosco η εταιρία δεν ενδιαφέρεται καθόλου για εμάς, για τους πολίτες. Μπορεί να υπάρξει λιμάνι χωρίς τις πόλεις; Μπορεί να υπάρξει λιμάνι χωρίς τους κατοίκους;

Εμείς οι κάτοικοι, οι πόλεις υπήρχαν πριν από την Cosco και είπαμε να συνυπάρξουμε. Είπαμε να αναπτυχθούμε αλλά να αναπτυχθούμε με σεβασμό στο περιβάλλον και σεβασμό στην ποιότητα ζωής μας. Έχουμε πρόβλημα πολύ μεγάλο και δεν μπορώ να καταλάβω και για αυτό σας ρώτησα νωρίτερα να μου το απαντήσει κάποιος αν ξέρει, αν εμείς γνωμοδοτήσουμε αρνητικά στη ΣΜΠΕ που μάλλον προς τα εκεί πάει κατά πλειοψηφία, τι μπορούμε να κάνουμε για να σταματήσουμε όλη αυτή την κατρακύλα της ζωής μας, του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής γενικότερα.

Σας μιλάω ειλικρινώς υπάρχει μια τρομερή κατάσταση. Η Πειραιϊκή είναι απροσπέλαστη, το λιμάνι επίσης. Σας έχω φέρει και άλλες φορές παραδείγματα ότι για μια απόσταση 500 μέτρων μπορεί να την κάνει Ι.Χ. σε μια ώρα. Δηλαδή πας γρηγορότερα με τα πόδια σου παρά με τα μέσα μεταφοράς, είτε είναι Ι.Χ. είτε είναι λεωφορείο είτε οτιδήποτε άλλο. Το πρόβλημα είναι πολύ μεγάλο.

Επίσης διαπιστώσανε όλοι και το διαπιστώνω για άλλη μια φορά, την προχειρότητα που συντάχθηκε αυτή η ΣΜΠΕ. Θεωρώ ότι γράψανε για να γράφουνε. Δεν σκύψανε πάνω στα προβλήματα του Πειραιά για να τα αναλύσουν, να βρουν τις λύσεις. Και εν πάση περιπτώσει ναι, να αναπτυχθεί το λιμάνι αλλά να ζήσουμε και εμείς οι υπόλοιποι. Ξαφνικά θα πνιγούμε στο πρώτο διαμέρισμα σαν τα ποντίκια. Θεωρώ ότι δεν έχουμε έξοδο διαφυγής πλέον.”

➤ Ο ανεξάρτητος Περιφερειακός Σύμβουλος κ. Π. Ασημακόπουλος, κατά την τοποθέτησή του, ανέφερε τα εξής:

“...Λοιπόν, οι οργανισμοί λιμένων βρίσκονται στο χαρτοφυλάκιο ΤΑΙΠΕΔ. Και αυτό συμπίπτει και από τη ΣΜΠΕ μέσα. Εκτιμάται ότι θα παραμείνουν υπό τη διαχείριση ανεξάρτητα με το αν η κυριότητά τους θα περάσει στο νέο υπερταμείο ή όχι.

Πρόκειται για δέκα ... ανώνυμες εταιρίες οργανισμών λιμένων μετοχές των οποίων μεταφέρθηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ από τα τέλη του 2012. Και αυτό έχει άμεση σχέση με το θέμα που έχουμε τώρα με τη ΣΜΠΕ που καταψηφίζει το Περιφερειακό Συμβούλιο.

Θα υπενθυμίσω ότι το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στο καθεστώς που βρίσκονται τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, των Πατρών, της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, της Κέρκυρας, της Ελευσίνας, της Ραφήνας, του Ηρακλείου, του Βόλου και του Λαυρίου.

Για να προχωρήσει όμως ο εκσυγχρονισμός στους παράγοντες της αγοράς εκτιμούμε ότι απαιτούνται μεταξύ άλλων η άμεση στελέχωση με καταρτισμένο προσωπικό αλλά και η ορθολόγηση του θεσμικού πλαισίου τους. Και αυτό διότι παρόλο που οι οργανισμοί λιμένων είναι ανώνυμες εταιρίες, να μην το ξεχνάμε αυτό, η σύσταση έγινε βάσει του νόμου 2932/2001, η ένταξή τους στην πλειονότητά τους των μικρών φορέων γενικής Κυβέρνησης αναιρεί επί της ουσίας το πλαίσιο λειτουργίας και την ευελιξία τους ως ανώνυμες εταιρίες με αποτέλεσμα να λειτουργούν ως δημόσιοι κρατικοί φορείς με ότι γραφειοκρατίες διαδικασίες και φόρτο εργασίας αυτό συνεπάγεται όπως σημειώνουν πολλές πηγές τις οποίες έχω ρωτήσει.

Όπως και οι προηγούμενοι ... του παρελθόντος κυρίως του ΣΥΡΙΖΑ έχουν δηλώσει ότι όπως και στο λιμάνι των Χανίων υπάρχει αυτό το πρόβλημα, αυτός ο ορίζοντας ο γενικός των ιδιωτικοποιήσεων. Όμως ακούγεται ότι δεν έχουν καμία βάση, αυτά όλα που ακούγονται.

Επίσης θα πω ότι ο ΟΛΠ όπως και στον ΟΛΘ στη Θεσσαλονίκη η ιδιωτικοποίηση έχει προβλεφθεί να φέρει επενδύσεις εξ ορισμού. Αν και όπως σημειώνεται ο Πειραιάς ή εξαίρεση της ζώνης της Δραπετσώνας από την παραχώρηση αποστερεί το λιμάνι από το ζωτικό χώρο ανάπτυξης.

Στην υπόλοιπη νησιωτική Ελλάδα τα περιθώρια αισιοδοξίας είναι περιορισμένα. Μεταξύ άλλων και ... της ακτοπλοΐας υπάρχουν δείκτες κακής λειτουργίας και αδυναμίας πολλών λιμενικών ταμείων αλλά και όχι όλων όμως, υπάρχουν εξαιρέσεις, να μην τους τσουβαλιάζουμε όλους, που αξιοποιούν τα λιμενικά τέλη.

Το ζήτημα είναι γνωστό στο ΤΑΙΠΕΔ που έχει τον έλεγχο των περιφερειακών λιμανιών της χώρας όπως της Ραφήνας, του Λαυρίου, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας κλπ.

Θέλω εδώ να καταλήξω και να πω ότι αυτή η ΣΜΠΕ που ήρθε σήμερα εδώ και πήραν θέση όλοι οι προηγούμενοι δήμαρχοι, ο κύριος Λαγουδάκης, ο κύριος Βρεττάκος, ο κύριος Μώραλης τα γνωρίζουν αυτά. Από το 2015, 2016 από την προηγούμενη περιφερειακή διοίκηση όπως και στις αρχές της διοίκησης της τωρινής, είχαμε υπερθεματίσει και υποστήριζα τον ΟΛΠ.

Τώρα ήρθαμε αντιμέτωποι με τον ΟΛΠ. Ο ΟΛΠ σαν εταιρία, ιδιωτική ανώνυμη εταιρία είχε κατοχυρώσει νομικά τα συμφέροντά της. ... σύγκρουση πιστεύω θα είναι σε πολύ υψηλό επίπεδο, σε υπουργικό επίπεδο και εμείς θα είμαστε πλέον περιττοί διότι δεν έχουμε ούτε τις αρμοδιότητες τις εκτελεστικές, ούτε τις ανάλογες επιτροπές ώστε να μπορούμε να πάρουμε αποφάσεις σε τόσο υψηλό επίπεδο.

Η Περιφέρεια Αττικής δεν έχει αρμοδιότητες. Εμείς θα ψηφίσουμε και θα κάνουμε την εισήγησή μας και μετά θα πάρει ο Περιφερειάρχης την πρόταση αυτή και θα την πάει στο Υπουργείο. Όταν την πάει στο Υπουργείο θα εμπλέκονται άλλα υπουργεία, το Υπουργείο Ναυτιλίας το οποίο δεν το ακούσαμε, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, το Υπουργείο Εσωτερικών και για να μην γίνονται πολύ κουραστικός εμπλέκονται πάρα πολλά υπουργεία.

Επίσης εδώ ξεχάσατε ένα πολύ σημαντικό, ότι εδώ εμπλέκεται και η εξωτερική πολιτική διότι η Κίνα όπως ξέρουμε είναι μια παγκόσμια δύναμη η οποία αυτή τη στιγμή η Ελλάδα εξαρτάται κυρίως από την Κίνα στα εμπορευματοκιβώτια. Δηλαδή ακούσαμε προ ολίγων ημερών αυξήθηκαν οι μεταφορές από την Κίνα προς την Ελλάδα, ένα κοντέινερ στοιχίζει γύρω στα 12.500 ευρώ.

Που θέλω να καταλήξω, όταν εμείς θα καταψηφίσουμε αυτή τη μελέτη την οποία εγώ θα είμαι θετικός ως προς την εισήγηση που θα φέρει η Διοικούσα, αυτομάτως θα είμαστε εχθροί στην εξωτερική πολιτική που ασκεί η Ελλάδα, που θέλει να έχει καλές σχέσεις με την Κίνα όχι μόνο για το λιμάνι του Πειραιά αλλά και για όλα τα λιμάνια της Ελλάδας."

➤ Ο Διευθυντής Τμήματος Έργων της ΟΛΠ Α.Ε. (φορέας του έργου) κ. Χρ. Γερακαράκης, κατά την τοποθέτησή του, ανέφερε ότι:

“Με βάση το νόμο 2971/01 όταν την έγκριση του *master plan* ακολουθεί έγκριση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων τότε δεν απαιτείται η σύνταξη στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων της ΟΛΠ Α.Ε. συντάχθηκε με σκοπό να συνοδεύσει το σχέδιο προεδρικού διατάγματος για την τροποποίηση των υφιστάμενων όρων δόμησης και χρήσεων γης εντός της χερσαίας λιμενικής ζώνης.

Οι προτεινόμενες χρήσεις γης ακολουθούν τις υφιστάμενες χρήσεις γης και έχουν συνταχθεί με βάση και το προεδρικό διάταγμα 59/2018 το οποίο διάταγμα τους όρους της χρήσης γης στον αστικό ιστό ώστε να υπάρχει μια συνάφεια των χρήσεων γης εντός της χερσαίας λιμενικής ζώνης με τον αστικό ιστό.

Φυσικά υπάρχουν και χρήσεις οι οποίες δεν υπάρχουν στον αστικό ιστό οπότε κατά το δυνατόν ακολουθούμε την διατύπωση των όρων των χρήσεων γης όπως αυτές μας δόθηκαν με οδηγίες της Διεύθυνσης Χωροταξίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος.

Θα πρέπει να πω ότι οι προτεινόμενοι όροι δόμησης είναι ισοδύναμοι με τους υφιστάμενους. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι υφιστάμενοι αλλά και οι ισοδύναμοι προτεινόμενοι όροι δόμησης είναι κατά πολύ μικρότεροι από τους όρους δόμησης που ισχύουν στους παρακείμενους δήμους, στις παρακείμενες περιοχές.

Μάλιστα θα πρέπει επιπλέον να τονίσουμε το εξής, ότι σύμφωνα με τη γνωμάτευση που έχουμε από τη Διεύθυνση Οδικών Υποδομών, θα διαβάσω λιγάκι ένα κομμάτι από μέσα, σας ενημερώνουμε ότι η υπηρεσία μας δεν έχει αντίρρηση από κυκλοφοριακή άποψη ως προς τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις από νέα έργα στα πλαίσια της μελέτης στρατηγική μελέτη και των ... επιπτώσεων αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης.

Επιπλέον σε ερώτημα που έγινε σχετικά με τις χρήσεις γης στην Κυνόσουρα να σας ενημερώσω αν δεν το ξέρετε ήδη ότι σύμφωνα με την απόφαση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου επιτρέπεται η συνέχιση της δραστηριότητας των ναυπηγείων στην Κυνόσουρα μέχρι λήξεως σύμβασης παραχώρησης ώστε το ελληνικό δημόσιο να μπορέσει να υλοποιήσει τις υποχρεώσεις της απέναντι στον ΟΛΠ και στη σύμβαση παραχώρησης.

Το μόνο το οποίο δεν εγκρίνεται από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο είναι οι χρήσεις πλωτές, μη μόνιμες κατασκευές και ναύδετα ... πλοίων στις περιοχές 15 και 16 ..., δηλαδή στη νότια πλευρά της Κυνόσουρας. Αυτό είναι το μόνο το οποίο απαγορεύεται με βάση την απόφαση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου.

Κλείνοντας θα ήθελα να πω το εξής, τόσο οι όροι δόμησης όσο και οι χρήσεις γης δεν μεταβάλλονται σε σχέση με τους υφιστάμενους. Ο λόγος για τον οποίο χωρίστηκε τόσο ο κεντρικός λιμένας σε υποζώνες όσο και ο εμπορικός λιμένας και η ναυπηγοεπισκευή σε υποζώνες ήταν για να μπορούμε κατά την αδειοδότηση των έργων με τις υπηρεσίες δόμησης των παρακείμενων δήμων να είναι πιο εύκολη ο έλεγχος όλων των κατασκευών και όλων των υπαρχόντων κτιρίων που υπάρχουν μέσα στη χερσαία λιμενική ζώνη. Δεν έχουμε τροποποιήσει τίποτε άλλο σε σχέση με τους υφιστάμενους.»

Ο εκπρόσωπος του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε. (αρχή σχεδιασμού), κ. Γιώργος Παπαχρήστου, Νομικός Σύμβουλος του ΤΑΙΠΕΔ, όταν του δόθηκε ο λόγος δήλωσε ότι έχει καλυφθεί από την τοποθέτηση του φορέα της επένδυσης που είναι ο ΟΛΠ και ότι ο φορέας που εκπροσωπεί ο ίδιος θα λάβει υπόψη τους προβληματισμούς που διατυπώθηκαν από τους ομιλητές

➤ Ο Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Σ.Ε.ΝΑ.ΒΙ.), κ. Β. Κανακάκης, κατά την τοποθέτησή του, ανέφερε τα εξής :

“..Στο 271 αναφέρεται ότι οι βασικές προκλήσεις της Ελλάδας ήταν η διαχείριση του δημόσιου χρέους, η εξωστρέφεια, η ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές, οι μεταρρυθμίσεις, η ιδιωτικοποίηση, η ανάπτυξη και η άρση του *capital control*.

Ιδιωτικοποιήσεις έγιναν, το λιμάνι παραχωρήθηκε, τα capital controls έφυγαν, η ανάπτυξη δεν ήρθε ακόμα. Και ειδικά για εμάς τους ναυπηγοεπισκευαστές όχι δεν ήρθε ανάπτυξη, αλλά υπήρχε και μεγάλη μείωση των εργασιών που είχαμε.

Λέει επίσης στο 2.7 στην πιο κάτω παράγραφο, η ναυπηγοεπισκευαστική έχει γνωρίσει σημαντική κάμψη την περίοδο από το 2008 έως το 2017. Και είναι κομβικής σημασίας για την στρατηγική του ΟΛΠ η αναβίωση της ναυπηγοεπισκευής και να βοηθήσει την οικονομία του Πειραιά και της Ελλάδας με την αύξηση του κύκλου εργασιών, αύξηση αριθμού απασχολούμενων, μείωση της αδήλωτης εργασίας και αύξηση των φορολογικών εσόδων της χώρας μας.

Δεν το έχουν πετύχει και δεν έχουν επιδιώξει να το πετύχουν μέχρι σήμερα γιατί αν δούμε σε συνδυασμό με την προβλήτα όπως είπε ο Δήμαρχος Κερατσινίου Ηρακλέους που σταμάτησαν τη ναυπηγοεπισκευή, κάνουν τη βόρεια επέκταση η οποία ναι μεν υπήρχε στις υποχρεωτικές επενδύσεις με σκοπό να το κάνουν car terminal αλλά στο master plan είχαν προτείνει προβλήτα 4 και τη μεταφορά του car terminal από το Ικόνιο στην προβλήτα Ηρακλέους πράγμα το οποίο κρίθηκε ανώριμο και δεν προχώρησε.

Για ποιο λόγο σήμερα έρχονται σε ένα master plan και αναφέρουν ότι ο προβλήτας Ηρακλέους αφού έχει κριθεί ανώριμη όλη αυτή η κατασκευή της προβλήτας 4 που θέλουν να βάλουν τις γερανογέφυρες μέσα στον οικιστικό ιστό του Κερατσινίου του Αη-Γιώργη, αφού έχει απορριφθεί από το master plan για ποιο λόγο δημιουργούν και λένε ότι θα κάνουν τον προβλήτα Ηρακλέους car terminal.

Η Γ1 που είναι χαρακτηρισμένη ναυπηγοεπισκευή την έχουν παραχωρήσει για εργοτάξιο της ΤΕΚΑΛ που κάνει τα έργα για το νότιο προβλήτα και για την Γ2 Ηρακλέους.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες η βάση 150, 160 μέτρα, η βάση του προβλήτα νέου μόλου Δραπετσώνας για 150, 160 μέτρα ... που κατασκευάζουν για τον προβλήτα κρουαζιερόπλοιων που λόγω των ασφαλιστικών μέτρων που έχουν κάνει οι κάτοικοι της Πειραιϊκής δεν προχωράει και παραμένουν εκεί πάνω από 8 μήνες.

Στο Πέραμα μέσα από τις υποχρεωτικές επενδύσεις που ήταν να κάνουν κατασκευή κάποιους προβλήτες τα ξεκίνησαν το Φεβρουάριο, ακόμα σκαμμένο είναι, δυο άτομα από τον εργολάβο απασχολούνται. Με αυτή τη λογική δεν θα τελειώσουν ποτέ.

Πριν από την Cosco είχαμε στη ναυπηγοεπισκευή περίπου 70 θέσεις ναυπηγοεπισκευής. Σήμερα έχουμε συρρικνωθεί στις 10 με 11. Με 10 θέσεις πλοίων για ναυπηγοεπισκευή δεν μπορούν να επιβιώσουν 500 ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, 2000 δορυφορικές που απασχολούν 35.000 μονίμους εργαζόμενους και έχουν μειωθεί οι έκτακτοι εργαζόμενοι του χώρου από 18.000 σε 7.000.

Τι θεωρούν ότι θα ζήσουν 2000 επιχειρήσεις και 35.000 εργαζόμενοι όταν υπάρχει ναυπηγοεπισκευαστικός χώρος για 10, 11 πλοία;

Στο Πέραμα έχουν 4 στην ουσία παροπλισμένα επιβατηγά πλοία. Και γιατί τα έχουν και δεν τα πάνε στο κεντρικό λιμάνι; Γιατί στο Πέραμα είναι η κλίμακα. Ένα βαπόρι που μπαίνει για 10 μέρες πληρώνει ας πούμε 200 ευρώ την ημέρα. Όταν έχει ανέβει στην τελευταία κλίμακα πληρώνει 1300, τους συμφέρει να έχουν αυτά τα βαπόρια να χρονίζουν εκεί να μην έχουμε θέσεις επισκευής, να μην απασχολούν εργολάβους και εργαζόμενους και έτσι η ανεργία στο Πέραμα καθημερινά μεγαλώνει.

Οι ίδιοι μιλάνε ότι νέο στο μόλο Δραπετσώνας διαπιστώνουν σοβαρές ζημιές στον προβλήτα. Δεν υπάρχουν μπλόκια από τη μεριά της θάλασσας στη νότια πλευρά για κυματοθραύστη, τα κύματα περνάνε πάνω στον προβλήτα, η θεμελίωση του προβλήτα έχει τεράστια προβλήματα.

Είχανε τα 5 χρόνια για τις υποχρεωτικές επενδύσεις. Δεν έκαναν τίποτα. Βρεθήκαμε στην επιτροπή της Βουλής να μιλήσουμε για τις υποχρεωτικές επενδύσεις που δεν τις έχουν υλοποιήσει. Το αποτέλεσμα 12 φορές και 10 βουλευτές όλων των κομμάτων της Βουλής που βρεθήκανε καταγγείλαμε αυτή την κατάσταση, παρόλα αυτά έγινε μια τροποποίηση και τους δόθηκε το 16%.

Δεν ξέρω πως θα παλέψουμε αυτή την κατάσταση. Πραγματικά το πρόβλημα στη ναυπηγοεπισκευή είναι τεράστιο. Στη ... δεν υπάρχει, είπε ο Δήμαρχος ότι πρέπει να μπουν και εκεί δίκτυα ρεύματος προκειμένου να μην ρυπαίνουν με αέριους ρύπους το Δήμο.

Μα δεν είναι θέμα ότι ρυπαίνουν τα πλοία. Και εμείς στο Πέραμα δουλεύουμε με γεννήτριες. Δεν έχουν τα εργοστάσια ρεύμα, ντίζελ καίμε, γεννήτριες δουλεύουμε, που βρισκόμαστε; Σε ποια εποχή βρισκόμαστε και σε ποια χώρα; Και δουλεύουμε με γεννήτριες τα εργοστάσια, δεν έχουν παροχή ρεύματος.

Οι δεξαμενές στερούνται φωτισμό. Είχαν μια υποχρεωτική, στις υποχρεωτικές επενδύσεις την προμήθεια μιας πλωτής δεξαμενής η οποία έλεγε μήκος 240, πλάτος 45. Ήρθε μια δεξαμενή μήκος περίπου 240, πλάτος 35. Ίσα-ίσα μπαίνει μέσα ένα βαπόρι του μεγέθους που χαρακτηρίζανε. Άγνωστης ηλικίας, ήταν παροπλισμένη σε ένα ποτάμι στην Κίνα, τη φέρανε. Την τιμολογήσανε 25 εκατομμύρια συν την εγκατάσταση φτάσαμε στα 35 και δεν έχουμε ακόμα υποχρεωτικές επενδύσεις στην ναυπηγοεπισκευή 20 εκατομμύρια. Αστειεύονται, σίγουρα αστειεύονται.

Έχουν στερήσει από τη ναυπηγοεπισκευή το ζωτικό μας χώρο, τις θέσεις επισκευής. Είχα πάει εχθές στον ΟΛΠ και μου λένε είναι πλοία έξω πάνω από 10 πλοία που ζητάνε χώρο ναυπηγοεπισκευής και δεν έχουμε που να τα βάλουμε. Πώς θα δουλέψουν οι χιλιάδες οι άνεργοι και εκατοντάδες οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις του Πειραιά;

Η τιμολόγηση ημερήσιας χρήσης της δεξαμενής που φέρανε που όταν αναφέρονται επίσης εδώ στο 2.7.1 και λένε ότι θα προσελκύσουν πλοία μέσω καλύτερης τιμολόγησης των υπηρεσιών. Ποια είναι η καλύτερη τιμολόγηση; 12.500 ευρώ η ημέρα δεξαμενισμού στο Πέραμα, 2.500 στη Σύρο, 2.000 στην ...; Αυτό είναι το ανταγωνιστικό περιβάλλον που δημιουργούμε;

Κατά τη δική μας άποψη είναι συντονισμένες οι ενέργειες και να μην υπάρχουν θέσεις επισκευής και να είναι πανάκριβες οι υποδομές και να μην υπάρχει εξυπηρέτηση προκειμένου να μας απομακρύνουν και να μπορέσουν να κάνουν αυτό το επιθυμητό της ΟΛΠ Cosco, να κάνουν ναυπηγείο το χώρο εργασίας το δικό μας για το οποίο έκαναν αίτηση στην Περιφέρεια στο παρελθόν, απορρίφθηκε, ξανά απορρίφθηκε.

Και δεν έχουν σταματήσει να επιδιώκουν παρότι και ο Υπουργός τοποθετήθηκε στη Βουλή ότι δεν προβλέπεται ούτε από τη σύμβαση παραχώρησης ούτε από το master plan, συνεχίζουν να επιδιώκουν τη δημιουργία ναυπηγείου για να δημιουργήσουν στρατιές νεοανέργων, νεόπτωχων.

Επιχειρούν να δημιουργήσουν δικό τους μητρώο ναυπηγοεπισκευαστών ενώ υπάρχει το μητρώο της Περιφέρειας, το εθνικό μητρώο ναυπηγοεπισκευής. Παρόλα αυτά επιδιώκουν να κάνουν τη δική τους ομάδα, τους δικούς τους ναυπηγοεπισκευαστές, τους δικούς τους αποκλειστικούς συνεργάτες στην προοπτική της σύνδεσης ναυπηγείου.

Μιλάμε και τώρα και σήμερα και στο παρελθόν για το master plan για υποχρεωτικές και για προαιρετικές επενδύσεις. Εδώ δεν κάνουν τις υποχρεωτικές, τις προαιρετικές θα κάνουν; Αστειεύομαστε;

Δεν μπορούν να κάνουν, δεν επενδύουν ούτε ένα ευρώ, ούτε μια λάμπα δεν αγοράζουν από την Ελλάδα. Όλοι ξέρουμε ότι αυξήθηκαν τα κουτιά από 2 εκατομμύρια που είχε ο δημόσιος ΟΛΠ στα 5, 5,5 εκατομμύρια.

Ξέρει κάποιος να μας πει ποια είναι προστιθέμενη αξία για την κοινωνία του Πειραιά από αυτή την αύξηση των κουτιών; Τίποτα, μηδέν είναι. Τελικά τι τον θέλαμε τον επενδυτή; Είναι ένα θέμα.

Για τον Δήμαρχο Περάματος το master plan μιλάει ότι εκεί που βρίσκονται σήμερα τα ferry-boat, η ΣΜΠΕ συγγνώμη, που βρίσκονται τα караβάκια και τα ferry-boat που συνδέουν τη Σαλαμίνα το κομμάτι αυτό το χαρακτηρίζουν από τη ΣΜΠΕ εμπορικό λιμάνι.

Μήπως σκέπτονται με την υπογειοποίηση της Σαλαμίνας της σύνδεσης, με την υπόγεια σύνδεση να το μετατρέψουν σε car terminal, σε κουτιά ή οτιδήποτε άλλο; Μήπως πρέπει να φυλάμε Θερμοπύλες από τώρα να μην βάλουμε τα κουτιά ή τα αυτοκίνητα μέσα στα σπίτια;

Τελικά όλη αυτή η κατάσταση, τι να πω για τα απόβλητα; Λέει για τα απόβλητα ότι πρέπει να ακολουθούμε το σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων του ΟΛΠ.

Αυτό δεν μας υποχρεώνει, δεν μιλάει για τα απόβλητα ναυπηγοεπισκευής. Τα απόβλητα ναυπηγοεπισκευής έχουν κριθεί από τη ΡΑΛ και από το Συμβούλιο της Επικρατείας. Δεν μπορεί καμία ΣΜΠΕ και κανένα master plan να μας υποχρεώσει σε κάτι διαφορετικό. Πρέπει να σέβονται τις αποφάσεις και του ΣτΕ και των ανεξαρτήτων αρχών.

Σαν δρόμος του μεταξιού αλλάζει και γίνεται δρόμος του πλαστικού, της οικονόμας και της εκμετάλλευσης. Εμείς δεν αποδεχόμαστε να εκμεταλλεύονται τη ζωή μας στον Πειραιά, όλοι να οικονομάνε εις βάρος μας.”

➤ Ο Αντιπρόεδρος της Ένωσης Βιοτεχνών Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά, κ. Κ. Σπυροπούλος, ανέφερε τα κάτωθι:

“Είναι αλήθεια ότι από τότε που έχει ξεκινήσει αυτή η λεγόμενη επένδυση στην περιοχή μας και μιλάω και ως επαγγελματίας του χώρου της ναυπηγοεπισκευής αλλά και ως πολίτης του Κερατσινίου γιατί μένω και στην περιοχή που εργάζομαι, παρατηρούμε ένα συνεχή στοχευμένο μαρασμό του κλάδου της επισκευής ο οποίος για εμάς οδηγεί και σε μια κατάσταση κοινωνικού οικονομικού μαρασμού γιατί οι θέσεις εργασίας που μπορεί να προσφέρει ο ΟΛΠ στα κουτιά όπως είπε ο κύριος Κανακάκης όντως υπάρχει αλλά δεν έχει καμία σύγκριση με τις οικονομικές απολαβές που θα έχει η κοινωνία και την υπεραξία που θα έπαιρνε από την ανάπτυξη του δικού μας κλάδου. Όπως δεν είχε και τόσα χρόνια.

Υπάρχει μεγάλο ζήτημα με τα απόβλητα της ναυπηγοεπισκευής τα οποία πάνε γίνουν μονοπώλιο, περνώντας τα μέσα από διάφορες δικλίδες ασφαλείας ώστε να τα οικειοποιηθούν και να τα διαχειριστούν ημέτεροι.

στην τοπική κοινωνία οι ρύποι από διαδικασίες επισκευής που μπορεί να έχουν αναφερθεί δεν έχουν καμία επαφή με τους ρύπους όπως είπαμε από τα εργοστάσιά μας τα οποία ακόμα δεν τα έχουν συνδέσει με το δίκτυο και δουλεύουμε με γεννήτριες.

Από υποδομές για πλοία τα οποία ακόμα δεν έχουν μπει και δεν έχουν γίνει στις επενδύσεις. Από την ηχορύπανση από τις διαδικασίες από τις γερανογέφυρες που υπάρχουν στους δήμους και του Περάματος και του Κερατσινίου.

Είναι μια τεράστια διαδικασία αυτή η επένδυση η οποία είναι ένα πολύ ωραίο ας πούμε ρούχο που μας το έχουν φορέσει πολύ άτσαλα και μας το παρουσιάζουν ως υψηλή ραπτική ενώ στην ουσία είναι ένα κομμάτι ύφασμα από τα πανέρια.

Και πρέπει να δούμε πολύ σοβαρά το τι γίνεται και με πολύ μεγάλη προσήλωση για το αν όντως τελικά υπάρχει η οποιαδήποτε υπεραξία για την ελληνική τοπική κοινωνία ή είναι απλά ένα προπέτασμα καπνού για να καλυφθούν άλλα πράγματα.”

➤ Ο κ. Β. Τσελέντης, καθηγητής Θαλασσίου Περιβάλλοντος στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά, Δ/ντής του Εργαστηρίου Θαλασσίων Επιστημών, με γνωστικό αντικείμενο το θαλάσσιο περιβάλλον και εκπρόσωπος του Παρατηρητηρίου Πειραιϊκής-Πειραιά, κατά την τοποθέτησή του είπε τα κάτωθι:

“Η δική μου προσέγγιση ήταν να είμαι πολύ συγκεκριμένος σε ένα θέμα γιατί μέσα στη στρατηγική μελέτη προφανώς υπάρχουν πάρα πολλά θέματα. Θα ήταν και αυτό μια παράκληση, πολλοί ακούστηκαν οι οποίοι μάλιστα μίλησαν και ότι δεν είμαστε ειδικοί κλπ.

Έχετε όμως εσείς εφόσον είσατε στο Συμβούλιο, έχετε την υποχρέωση να παίρνετε κάποιες αποφάσεις για γνωμοδότηση δεν λέω, και αυτό αν δεν μπορεί κανείς να το κάνει ο ίδιος θα μπορούσε να έχει κάποιες επιτροπές ειδικών κλπ.

Δηλαδή είναι πλέον αργά, έχει περάσει πάρα πολύς καιρός για να λέμε ότι δεν είμαστε αρμόδιοι και κάποιος άλλος θα έπρεπε να τα κάνει. Εάν η Περιφέρεια Αττικής και ιδιαίτερα ο Πειραιάς ας πούμε ενδιαφέρεται ειδικά για το θέμα της δημόσιας υγείας των πολιτών του στο ατμοσφαιρικό τουλάχιστον θα έπρεπε να έχει κάνει πράγματα.

Εφόσον ξέρουμε, βλέπουμε χρόνια ότι ούτε η κεντρική διοίκηση, ούτε κανένας άλλος κάνει κάτι, και έχουμε και παραδείγματα. Η Περιφέρεια Θεσσαλίας ας πούμε αγόρασε 4 σταθμούς παρακολούθησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Προφανώς δεν μπορούν να τους χειριστούν οι ίδιοι αλλά τι έκαναν;

Πήρανε κάποιο γραφείο, πήραν κάποιους επιστήμονες. Θέλω να πω, γιατί το έκαναν αυτό; Γιατί ξεφύγανε από αυτή τη λογική ότι δεν μπορούμε και μπήκαν σε μια λογική ότι πρέπει να κάνουν κάτι.

Λοιπόν, σε σχέση με το ατμοσφαιρικό ήθελα να μιλήσω μόνο για αυτό, γιατί πράγματι το θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό και έχει τεράστια κενά. Κάποιοι μίλησαν προηγουμένως, νομίζω ο κύριος Κατσικάρης έθεσε κάποια θέματα και είπε ας πούμε πράγματι ότι παραδείγματος χάρη το κομμάτι της ΣΜΠΕ σε σχέση με την ατμοσφαιρική ρύπανση ουσιαστικά είναι μια αντιγραφή αυτών που είδαμε στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων γιατί δεν είχαν και άλλα να πουν.

Είναι η ίδια εταιρία που τα έχει γράψει όλα αυτά. Μιλάει για ένα σταθμό μόνο. Το σταθμό του ΟΛΠ που είναι υποχρεωμένος από το 2005 να λειτουργεί και να ενημερώνει για τα δεδομένα του. Εντάσσεται στο εθνικό δίκτυο των σταθμών και ουσιαστικά λοιπόν δεν έχει καθόλου δεδομένα. Έχουμε ζητήσει επανειλημμένως τα δεδομένα αυτά, κάποια δεδομένα δόθηκαν από το 2005 παρακαλώ. Είναι περιβαλλοντικός όρος αυτός ότι πρέπει να παρακολουθείς.

Και ο περιβαλλοντικός όρος τι νόημα έχει; Είναι να παρακολουθείς για να βλέπεις διαφορές για να μπορέσεις να παρέμβεις για να καλυτερεύσεις την κατάσταση. Για αυτό μπαίνει ως περιβαλλοντικός όρος.

Με ετήσιους μέσους όρους. Όταν δε δει κανείς τους πίνακες, να μην μπω τώρα σε λεπτομέρειες, για τις ημέρες του χρόνου που υπερβαίνουν τα όρια, βλέπετε εκεί πράγματι πόσο σημαντικό είναι, 60, 70 μέρες το χρόνο διάφοροι ρύποι υπερβαίνουν τα όρια που πρέπει. Αλλά στο μέσο όρο προφανώς αν βάλεις και το χειμώνα πέφτει και άρα είμαστε εντάξει.

Δεν είναι καθόλου εντάξει γιατί εκείνες τις ημέρες είσαι επάνω και είναι παραπάνω οι ημέρες αυτές με βάση τους νόμους, αλλά αυτό αποσιωπάται.

Δεδομένα ας πούμε του σταθμού δεν βλέπουμε πουθενά. Λειτουργεί, δεν λειτουργεί, κάποτε ήταν στον Άγιο Διονύσιο. Οι χάρτες του ΟΛΠ τον δείχνουν στην Αγία Τριάδα. Ποιος σταθμός είναι αυτός; Τι μετεωρολογικά στοιχεία χρειάζεται, παίρνει συν τω χρόνω για να μπορέσει να εντάξει στα μοντέλα του κάποιες εκτιμήσεις για το που θα πάνε οι ρύποι; Ούτε και αυτά φαίνονται καθόλου.

Μάλιστα η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η ΣΜΠΕ δηλαδή σε σχέση με αυτό βασίζεται σε μοντελοποίηση τριών δειγματοληψιών που έγιναν από την εταιρία αυτή. Αν είναι δυνατόν, ξέρετε πολύ καλά κάποιοι ότι αν τρέχεις ένα μοντέλο ότι και να του δώσεις αυτό θα σου δώσει.

Με τρία θα σου δώσει πάλι ένα μοντέλο αλλά με τρομερή ανακρίβεια αν θέλετε, αφού τα έχεις τα στοιχεία από το 2005 γιατί δεν χρησιμοποιείς αυτά για να βγάλεις τα μοντέλα που τόσο ωραία ας πούμε παρουσιάζεις εκεί υποκρύπτοντας ότι βασίζονται μόνο σε τρεις μετρήσεις.

Σε σχέση με τα αιωρούμενα σωματίδια πάλι μετράνε το 10, τα 2,5 δεν τα μετράνε. Τότε που ξεκίνησε ο περιβαλλοντικός όρος πράγματι δεν ήταν υποχρεωτικό. Τώρα είναι όμως.

Αρα γιατί ας πούμε, θα μου πεις ο νόμος δεν το προέβλεπε τότε, ναι. Αλλά εμείς, εσείς σαν Περιφέρεια γιατί δεν το επιβάλλετε αυτό ως κάτι που έχει προκύψει εντωμεταξύ και σε σχέση με τη δημόσια υγεία έχει αποδειχθεί ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό να παρουσιάζεται.

Τελειώνω, είναι στρατηγική μελέτη να έχεις στοιχεία του 2014, 2015, 2016 και να βλέπεις τις προοπτικές σου με βάση στοιχεία του 2014; Και βρισκόμαστε στο '21; Δηλαδή εδώ πλέον πράγματι δεν χρειάζεται να είναι επιστήμονας κάποιος κύριε Ασημακόπουλε ίσως που είπατε ότι δεν ξέρουμε.

Δεν είναι αυτό. Είναι φανερό ότι αυτό δεν μπορεί να ισχύσει σε οποιοδήποτε μυαλό ενός ανθρώπου να δεχθεί μια τέτοια έκθεση για το τι είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση και ιδιαίτερα όταν αυτό είναι τόσο σημαντικό για τη δημόσια υγεία.

Θα έπρεπε με το κεφάλι μας να βγάλουμε εφόσον δεν μπορεί το κράτος να το κάνει η Περιφέρεια για να σώσει και να προστατεύσει."

➤ Ο κ. Ι. Χαραλαμπίδης, τομεάρχης Προστασίας Περιβάλλοντος και Δημόσιου Χώρου του ΜεΡΑ25 και εκπρόσωπος της "Αγωνιστική Κίνηση Φαρμακοποιών Πειραιά", ως μέλος του Δ.Σ. του Φαρμακευτικού Συλλόγου Πειραιά, τοποθετήθηκε ως εξής:

“Θεωρώ ότι η ΣΜΠΕ η οποία έχει κατατεθεί από την ΟΛΠ Cosco είναι η μεγάλη απόδειξη για τον τρόπο, τον αποικιοκρατικό τρόπο με τον οποίο έχει γίνει στην κυριολεξία η εισβολή της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά.

Και βέβαια πολλοί κατέδειξαν το γεγονός ότι αυτή η ΣΜΠΕ θα έπρεπε να είχε προηγηθεί άσχετα αν τυπικά δεν ήταν υποχρεωμένοι, παρόλα αυτά ήταν αναγκαία. Κανείς δεν είχε όρεξη να ασχοληθεί με αυτή τη ΣΜΠΕ, ασχολήθηκε τώρα ακριβώς γιατί δεν έχει και πολύ μεγάλη σημασία.

800 και 1 σελίδες λοιπόν οι οποίες όπως είπαν και πάλι πολλοί ομιλητές, το περιεχόμενό τους είναι επιεικώς επιστημονικά αστήρικτο. Σελίδες στις οποίες ενίοτε παρατηρεί κανείς ιστορικές αναλύσεις για το πως εξελίχθηκε στην αρχαία εποχή το λιμάνι του Πειραιά, άλλωστε δεν ξέρω κατά πόσο μας αφορά αυτό το πράγμα διότι αυτό που μας αφορά σε τελική ανάλυση είναι το δια ταύτα.

Και βεβαίως έχουν παρατηρηθεί επιστημονικές αστοχίες και αντιφάσεις. Μοντέλα τα οποία για την ατμοσφαιρική ρύπανση είναι μαθηματικά, δεν έχουν γίνει μετρήσεις, προτάσεις για περιορισμό της λειτουργίας των τουριστικών λεωφορείων και κανείς αναρωτιέται με ποιο τρόπο θα μετακινούνται τελικά οι τουρίστες.

Μην τα πολυλογώ, υπάρχουν πολλά προβλήματα και ειλικρινά εμένα προσωπικά μου θυμίζει ότι αυτή η μελέτη έχει την ίδια προχειρότητα και την ίδια εξυπηρέτηση όπως ακριβώς είχαν και τα πετάσματα, τα θαλάσσια φράγματα τα οποία είχε βάλει η ΟΛΠ Cosco και με την πρώτη κακοκαιρία πέσανε.

Είναι προχειρότητες οι οποίες γίνονται για να γίνονται και γίνονται ακριβώς για τα μάτια του κόσμου.

Πραγματικά σε ένα λιμάνι στο οποίο όλοι πλέον έχουν καταλάβει ακόμα και αυτοί που δεν το παραδέχονται ευθέως ότι δεν χωράει πια τίποτα άλλο, θα καταστραφεί μια πόλη ολόκληρη, δηλαδή ήδη έχει αρχίσει να καταστρέφεται, ήδη ότι έχει μείνει από αυτήν θα καταστρέφεται.

Είναι μια πόλη στην οποία πια σε κάποια σημεία οι πολίτες δεν θα έχουν, μιλάω για τον Πειραιά προφανώς, πρόσβαση σε αρχαιότητες όπως είναι στο Παλατάκι. Αρχαιότητες όπως είναι το μνημείο του Θεμιστοκλή θα είναι αποκομμένες και υποβαθμισμένες.

Σε μια περιοχή στην οποία η αναλογία πρασίνου σε κάτοικο είναι ελάχιστη, την επιβαρύνουμε και με κυκλοφοριακές και με ατμοσφαιρικές ρυπάνσεις για να μην μιλήσουμε για όλα τα υπόλοιπα τα οποία έχουν να κάνουν με τις ηχορυπάνσεις και τα συναφή τα οποία επίσης και αυτά αναφέρθηκαν.

Το κίνημα το οποίο λοιπόν έχει αναπτυχθεί στην περιοχή και τελικά κατέδειξε ότι ούτε μικρό ήταν και ούτε ασήμαντο ήταν διότι έχει επηρεάσει πάρα πολλές και μάλιστα έχει επηρεάσει και θεσμούς ολόκληρους και τους έχει ανακατευθύνει, επιβεβαιώνεται σήμερα ότι αυτό το έργο είναι καταστροφικό για τον Πειραιά.

Μια φράση και έκλεισα, κύριε Πρόεδρε. Υπάρχει όμως ένα τεράστιο πολιτικό πρόβλημα όταν υπάρχουν γνωμοδοτήσεις αρνητικές προς το έργο και το έργο προχωράει. Αυτό είναι κάτι το οποίο πρέπει να καταδειχθεί με τον οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο. Και βεβαίως θα καταδειχθεί και από εμάς τους πολίτες οι οποίοι κινητοποιούμαστε.”

➤ Η κα Βήνη Δήμητρα, κοινοτική σύμβουλος της Α' κοινότητας του Δήμου Πειραιά, εκπρόσωπος της παράταξης «ΕΝΕΡΓΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ Α' ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ -ΟΧΙ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗΝ ΠΕΙΡΑΪΚΗ», τοποθετήθηκε ως εξής για τη ΣΜΠΕ:

“...Λοιπόν, από ότι φάνηκε εδώ από τη συζήτηση, αναδείχθηκε ότι όλη αυτή η στρατηγική περιβαλλοντική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι του ποδαριού.

Όπως και του ποδαριού είναι οι δουλειές που κάνει η Cosco στην Πειραιϊκή και σε όλο το λιμάνι γενικά. Σήμερα και εχθές βλέπουμε φορτηγά να κυκλοφορούν χωρίς καν να είναι καλυμμένα και να μεταφέρουν μπάζα. Δηλαδή στο τελευταίο χωριό τα κουκουλώνουν. Εδώ τα περνάνε έτσι ας πούμε αλίμονο.

Έχει φανεί λοιπόν ότι οι δουλειές που κάνει είναι του ποδαριού από πάρα πολλά γεγονότα και δεκάδες καταγγελίες κάνουμε καθημερινά οι πολίτες και εγώ σε σταθερή βάση καταγγέλλω προς τις υπηρεσίες σας και προς το Λιμεναρχείο και προς τον Εισαγγελέα. Ευτυχώς ο εισαγγελέας έχει ενδιαφερθεί και εδώ και 10 μήνες διενεργεί ανακρίσεις για αυτό το θέμα.

Λοιπόν, τον Μάιο του '20 είχατε όντως εγκρίνει 231 όρους περιβαλλοντικούς και 9 κόκκινες γραμμές τις οποίες είπε και η κυρία Αντωνάκου ότι καμία, μα καμία δεν τηρήθηκε. Όλες καταπατήθηκαν.

Το θέμα λοιπόν μια στρατηγικής περιβαλλοντικής μελέτης γιατί για αυτήν ήρθαμε εδώ να μιλήσουμε, είναι ότι πρέπει να υφίσταται από έναν διαρκή έλεγχο.

Και εγώ ρωτώ τώρα, ποιος ελέγχει; Υπάρχει ένας ανεξάρτητος μηχανικός ο οποίος κάθεται σε ένα γραφείο και δεν τον έχουμε δει ποτέ και όταν του βάζουμε ερωτήματα μας λέει δεν είμαστε υποχρεωμένοι να απαντήσουμε. Και εμείς απευθυνόμαστε σαν πολίτες συνέχεια στις υπηρεσίες σας, στις υπηρεσίες λοιπόν της Περιφέρειας και στο Λιμεναρχείο τα οποία τι έχει γίνει μέχρι τώρα;

17 μήνες λοιπόν μετά έχουν κάνει 9 αυτοψίες, βάζω και τη χθεσινή. Από καταγγελίες ότι καθημερινά κάνουν διασκορπισμό βυθοκορημάτων στη θάλασσα και στον αέρα και εκεί μπροστά είναι Δημοτικό σχολείο, το 54ο Δημοτικό σχολείο που εισπνέει τα βυθοκορήματα που έρχονται από την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος των ναυπηγείων Μακρή, οι λουόμενοι οι οποίοι κολυμπάνε δίπλα και τα εισπνέουν, οι περιπατητές και οι επισκέπτες των καταστημάτων οι οποίοι και αυτοί τα εισπνέουν και όλοι αυτοί ήρθαν μάρτυρες στο δικαστήριο να πουν αυτά τα οποία βιώνουν.

Και όλα αυτά σας τα στέλνουμε και σας τα θέτουμε εν γνώσει σας. Και φτάνουν 8 αυτοψίες, 9 αυτοψίες; Φτάνει ένα πρόστιμο των 3000 ευρώ;

Και μάλιστα στο αποκορυφωματικό γεγονός ότι όλη η επιχωμάτωση της ΟΛΠ διαλύθηκε 180 στρέμματα, 20.000 μετρικοί τόνοι μπάζων τα οποία μπάζα τότε δεν ξέραμε τι προέλευσης είναι αλλά τώρα ξέρουμε ότι ήταν από την προβλήτα του Ικονίου, δηλαδή μια λιμενοβιομηχανική ζώνη που είχαν σπάσει την προβλήτα και τη φέρανε σε εμάς, όταν διαλύθηκε αυτή η επιχωμάτωση ήρθε η Περιφέρεια Αττικής και έκανε αυτοψία την οποία την έδωσε στο δικαστήριο. Και τι έλεγε αυτή η αυτοψία; Ότι παρατήρηση θολερότητα μπροστά στο πλάτωμα και η θάλασσα ήταν ταραχώδης.

Λίγο καλύτερα από αυτό που είπε το Λιμεναρχείο το οποίο είπε, δεν είδαμε τίποτα. Και η θάλασσα γινόταν καφέ για τρεις μήνες, τους χειμερινούς μήνες βλέπαμε θάλασσα χρώματος καφέ. Ούτε καν δεν νοιάστηκαν να δουν ότι η ακτή δίπλα στο ταφικό μνημείο του Θεμιστοκλή για το οποίο προσφύγαμε και ευτυχώς η δικαστής δεν έλαβε ούτε της Περιφέρειας τις υπηρεσίες υπόψη ούτε το λιμενικό αλλά δέχτηκε τις δικές μας αιτιάσεις ότι πραγματικά έγινε αυτή η καταστροφή και σταμάτησε τις επιχωματώσεις.

....Λοιπόν, καθ' υπερβολή λοιπόν το ταφικό μνημείο του Θεμιστοκλή σήμερα και τα δομικά στοιχεία του τείχους είναι θαμμένα κάτω από τόνους λάσπη και σήμερα αυτή τη στιγμή στο Δημοτικό Συμβούλιο ο Δήμαρχος με την Cosco μαζί υπογράφουν μνημόνιο ώστε να αποκλείσουν, κυρία Κουτσούμπα ακούστε το εσείς, να αποκλείσουν τους κατοίκους από την πρόσβασή τους στις αρχαιότητες όπως όριζε η απόφαση της Υπουργού της κυρίας Ζορμπά να έχουμε πρόσβαση στις αρχαιότητες.

Με ένα συρματοπλέγμα στα 8 πρώτα στρέμματα, θα κάνουν μια παιδική χαρά και θα μας αποκλείσουν την πρόσβαση στις αρχαιότητες. Τόσο πολύ καταστρατήγηση.

Τελικά τα δεκανίκια ας πούμε της Cosco είναι η ίδια η πολιτεία για αυτό μπορούν και μας τα κάνουν όλα αυτά. Να μην εκταμιεύσετε την άλλη δόση που προβλέπεται να εκταμιευθεί για το έργο της Πειραιϊκής.

Ο Πειραιάς οδεύει ταχύτατα να γίνει μια λιμενοβιομηχανική ζώνη που θα είναι ασύμβατη με κάθε χρήση, με κάθε διαβίωση. Δεν θα μπορούμε πλέον να κατοικήσουμε εκεί, αυτό το ξέρετε και πρέπει να σταματήσει αυτό το έγκλημα τώρα γιατί είναι ένα διαρκές έγκλημα, δεν είναι στιγμιαίο."

Επισημαίνεται ότι, στη συζήτηση συμμετείχε και ο Προϊστάμενος της Δ/σης Περιβάλλοντος & Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής για τυχόν διευκρινίσεις επί της ανωτέρω εισήγησης της Υπηρεσίας και για να συνδράμει στην απάντηση ερωτήσεων των Περιφερειακών Συμβούλων επί της ΣΜΠΕ.

Μετά των πέρας των τοποθετήσεων, ο Πρόεδρος έθεσε σε ψηφοφορία το θέμα για τη γνωμοδότηση του Σώματος επί της αναφερομένης ΣΜΠΕ, κατόπιν της εισήγησης της διοικούσας παράταξης, ως άνω διατυπώθηκε από την Αντιπεριφερειάρχη ΠΕ Πειραιά, κα Στ. Αντωνάκου.

**Το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής
μετά από διαλογική συζήτηση μεταξύ των μελών του
και**

έχοντας υπόψη:

1. την υπ' αριθμ. 127/2021 (ΑΔΑ:ΨΑΙΦΩΞΥ-2ΙΧ) απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Πειραιά και την υπ' αριθμ. 13/2021 απόφαση του Συμβουλίου της Α' Δημοτικής Κοινότητας Πειραιά,
2. την υπ' αριθμ. 108/2021 (ΑΔΑ:66ΗΓΩ1Ε-ΚΙΑ) απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Σαλαμίνας,
3. την υπ' αριθμ. 143/2021 (ΑΔΑ: Ω1Ζ8ΩΕΣ-3ΨΓ) απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας,
4. το υπ' αριθμ. πρωτ. 15571/28-9-2021 έγγραφο του Δημάρχου Περάματος με τις απόψεις του Δήμου επί της ΣΜΠΕ,
5. την ανωτέρω εισήγηση της Δ/σης Περιβάλλοντος & Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής.
6. την υπ' αριθμ. 84/2020 απόφασή του, με θέμα: «Γνωμοδότηση επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για την τροποποίηση και ανανέωση της Α.Π. 104050/17-5-2006 ΚΥΑ Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του ΟΛΠ Α.Ε. (όπως ισχύει).»
7. τις τοποθετήσεις των συμμετεχόντων στη συζήτηση του θέματος, όπως αυτές έχουν καταγραφεί για τα πρακτικά της συνεδρίασης και αποτυπώνονται ανωτέρω
8. την ως άνω εισήγηση της Αντιπεριφερειάρχη ΠΕ Πειραιά,

αποφασίζει ομόφωνα

Γνωμοδοτεί αρνητικά επί της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) Αναπτυξιακού Προγράμματος & Μελέτης Διαχείρισης (MASTER PLAN) ΟΛΠ Α.Ε., λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω και ιδιαιτέρως:

1. Το γεγονός ότι σχεδόν καμιά από τις προτάσεις που κατατέθηκαν με την υπ' αριθμ. 84/2020 απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου, τον Μάιο του 2020 δεν έγινε δεκτή και δεν συμπεριελήφθη στην ΑΕΠΟ που εκδόθηκε από το ΥΠΕΝ.
2. Το γεγονός ότι και οι τέσσερις Δήμοι της περιοχής (Δήμος Πειραιά, Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Δήμος Περάματος και Δήμος Σαλαμίνας), στους οποίους εκτείνεται και αναπτύσσεται το λιμάνι είναι αρνητικοί.
3. Το γεγονός ότι σε κάποια κρίσιμα ζητήματα τα στοιχεία που αναφέρονται στη μελέτη είναι παρωχημένα ή/και λάθος, όπως οι αναφορές στα έργα ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ & ΗΑΣΠ ή η έξοδος της χώρας από τα capital control κ.λπ.

Βασικά σημεία προβληματισμού για τη διαμόρφωση της αρνητικής γνωμοδότησης επί της ΣΜΠΕ, αθροιστικά με τους λόγους που αναφέρονται στις ανωτέρω τοποθετήσεις, είναι τα κάτωθι :

Α) Οι προτεινόμενες αλλαγές χρήσεων γης και όρων δόμησης, ένα από τα πιο

σημαντικά στοιχεία της υπό συζήτησης μελέτης.

Σύμφωνα με τους πίνακες που υποβλήθηκαν μεταβολές στους συντελεστές κάλυψης και δόμησης γίνονται σε συγκεκριμένες περιοχές:

- Υποζώνη Ζ Ιχθυόσκαλας Κερατσινίου (για την τακτοποίηση των υφιστάμενων),
- Υποζώνη Η πρώην περιοχής ΟΔΔΥ (για την κατασκευή των αποθηκών),
- Υποζώνη ΣΤ Μώλου Δραπετσώνας και Προβλήτα Ηρακλέους Ι (για την κατασκευή του CAR TERMINAL).

Επιπρόσθετα, στον Πίνακα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ II: «Πίνακας με υφιστάμενους και προτεινόμενους συντελεστές κάλυψης και δόμησης καθώς και πίνακας περιοχών μελλοντικής δόμησης» που δίνει του υφιστάμενους και τους Προτεινόμενους Συντελεστές Κάλυψης και Δόμησης ενώ αναφέρονται στοιχεία για τους υφιστάμενους για τις υποζώνες Ι2, Ι3, Ι4, Ι5 και Ι6 στην περιοχή της Σαλαμίνας, δεν αναγράφει στοιχεία για τους προτεινόμενους. Ως εκ τούτου, απαιτούνται περαιτέρω διευκρινίσεις προκειμένου να γίνεται κατανοητό τι αλλαγές γίνονται στις χρήσεις γης και στους όρους δόμησης.

Επισημαίνεται ότι, ο καθορισμός των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης θα ολοκληρωθεί με την έκδοση προεδρικού διατάγματος που θα εγκρίνει τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Αναπτυξιακού Προγράμματος, γεγονός που θα καθιστά υποχρεωτική την εφαρμογή των προβλέψεων της από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Β) Το γεγονός ότι οι αναφορές και οι προτάσεις για τη μείωση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης από τη λειτουργία των νέων έργων στηρίζονται σε λάθος παραδοχές. Καλοπροαίρετα μπορεί να γίνει αποδεκτό ότι η λάθος αναφορά για λειτουργία της γραμμής 3 ΜΕΤΡΟ μέχρι τον Πειραιά στις αρχές του 2021 δεν δημιουργεί σημαντικό πρόβλημα, αφού αναμένεται να λειτουργήσει εντός του 2022. Δεν ισχύει το ίδιο όμως για το έργο της υπογειοποίησης της γραμμής Νέο Φάληρο – Πειραιάς και την κατασκευή νέου σταθμού στα Καμίνια, το οποίο παρουσιάζεται ως έργο ενταγμένο στο ΕΣΠΑ 2014-2020, γεγονός που δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα και κανείς δεν μπορεί να βεβαιώσει για την προοπτική χρηματοδότησής του από το νέο ΕΣΠΑ 2021-2027.

Επίσης, σχετικά με το κυκλοφοριακό εσφαλμένως αναφέρεται στη σελίδα 4.179 της μελέτης ότι: «οι αιχμές φόρτισης του οδικού δικτύου εξαιτίας της λειτουργίας των νέων έργων/ επενδύσεων δεν συμπίπτουν χρονικά με τις αιχμές κυκλοφορίας της πόλης», δεδομένου ότι τα πούλμαν που εξυπηρετούν τα κρουαζιερόπλοια δεν έχουν καθορισμένες ώρες κυκλοφορίας για τη μεταφορά των χιλιάδων τουριστών. Εάν δεν υπάρξουν σοβαρές και τεκμηριωμένες προτάσεις η κυκλοφορία στο Πειραιά θα έχει συνεχή εμφράγματα και η ζωή των πολιτών και επισκεπτών στην πόλη θα είναι αφόρητη.

Πρέπει να εξεταστούν ριζοσπαστικές και ρεαλιστικές λύσεις, όπως η πρόταση σε προηγούμενο σχέδιο master plan για δημιουργία υποθαλάσσιου κυλιόμενου διάδρομου από τις θέσεις της κρουαζιέρας στην απέναντι πλευρά του λιμένα, όπου τους επιβάτες θα τους περίμεναν τα πούλμαν και ακολούθως μέσα από το οδικό δίκτυο του λιμένα θα οδηγούντο στη λεωφόρο Σχιστού και από εκεί μέσω εναλλακτικών διαδρομών στους προορισμούς επιλογής τους.

Γ) Η αναφορά στη Σελίδα 4.56.: «Λειτουργία τροφοδότησης πλοίων με LNG.»

Αποτελεί ιδιαίτερο ζήτημα η ύπαρξη δεξαμενών τροφοδοσίας πλοίων με μεγάλες ποσότητες LNG σε επαφή με τον αστικό ιστό και πρέπει να εξεταστεί πολύ σοβαρά το σημείο χωροθέτησης των δεξαμενών.

Δ) Η αναφορά στη Σελίδα 7. 16 . για τα βυθοκορήματα : Ο όγκος των βυθοκορημάτων Επέκτασης Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α), Βυθοκόρησης Κεντρικού Λιμένα, Επέκταση σταθμού αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους με βάση τις τεχνικές μελέτες ξεπερνούν συνολικά τα 660.000 κυβικά μέτρα.

Υπενθυμίζονται οι ενστάσεις για τις επιπτώσεις της απόθεσης των βυθοκορημάτων στο θαλάσσιο οικοσύστημα, που είχαν αποτυπωθεί στην υπ' αριθμ. 84/2020 απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου επί της ΜΠΕ για την τροποποίηση και ανανέωση της Α.Π. 104050/17-5-2006 ΚΥΑ Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του ΟΛΠ Α.Ε

Η μελέτη αναφέρει: «Η διαχείριση των βυθοκορημάτων θα γίνει στη βάση των προνοιών της νομοθεσίας, των διεθνών συμβάσεων και των ειδικότερων όρων που προβλέπονται στην ΑΕΠΟ του 2020 (όροι 4.2.4 και 4.2.5).

Οι εν λόγω περιβαλλοντικοί όροι περιέχουν πράγματι σημαντικές διατάξεις, όμως η πρακτική δείχνει ότι στην πίεση κατασκευής των έργων είναι εξαιρετικά δύσκολο να τηρηθούν και ακόμα περισσότερο να τελούν υπό συνεχή έλεγχο, δειγματοληψία και αναλύσεις.

Ε) Η επέκταση των δραστηριοτήτων της ναυπηγοεπισκευής αντίκειται στο στρατηγικό σχεδιασμό της Περιφέρειας Αττικής για την ανάπτυξη της Σαλαμίνας που έχει ως στόχο την τουριστική ανάπτυξη του νησιού, την περιβαλλοντική του αναβάθμιση και την ανάδειξη της πολιτιστικής του κληρονομιάς.

Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η εισήγηση της Γενικής Διεύθυνσης Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής κληρονομιάς που δεν εγκρίνει τις προτεινόμενες χρήσεις των περιοχών Ι5 Ι6 του τομέα ΙV της συγκεκριμένης περιοχής. Τονίζεται ότι τα οικοπέδα Ι5 Ι6 είναι αγροτική έκταση. Σε μια περιοχή που έχει χαρακτηριστεί Α' ζώνη Αρχαιολογικού ενδιαφέροντος δεν θα έπρεπε να γίνεται συζήτηση για πλωτές μη μόνιμες κατασκευές και ναύδετα. Άλλωστε, η έγκριση του Υπουργείου Πολιτισμού ορίζεται και από τη ΣΜΠΕ ως προϋπόθεση.

Πέραν της αρνητικής γνωμοδότησης του Περιφερειακού Συμβουλίου επί της αναφερομένης ΣΜΠΕ, για τους λόγους που αναφέρονται και είναι αμιγώς προερχόμενοι και συνυφασμένοι με τα προβλήματα των τοπικών κοινωνιών, κρίνεται σκόπιμη η επαναφορά των προτάσεων, που είχαν κατατεθεί και στο παρελθόν, για την υλοποίηση μιας σειράς έργων και δράσεων ανταποδοτικού χαρακτήρα προς τις τοπικές κοινωνίες που θα συμβάλουν ουσιαστικά στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων από τα έργα του λιμανιού και στην επίλυση κυκλοφοριακών και λοιπών περιβαλλοντικών προβλημάτων:

1. η υπογειοποίηση των γραμμών ΗΣΑΠ (Γραμμή 1 Μετρό) στο τμήμα Νέο Φάληρο-Πειραιάς,

2. η διευθέτηση του κυκλοφοριακού προβλήματος στην περιοχή Σχιστού - Σκαρμαγκά με την κατασκευή ανισόπεδων κόμβων και ολοκλήρωση Περιφερειακής Λεωφόρου Αιγάλεω,

3. η κατασκευή εντός του λιμανιού συγκοινωνιακού δικτύου (μέσο σταθερής τροχιάς ή λεωφορεία) που θα συνδέει το λιμάνι κρουαζιέρας με τους σταθμούς ΗΣΑΠ, ΜΕΤΡΟ, ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ και με το λιμάνι ακτοπλοΐας,

4. η εκπόνηση συνολικής κυκλοφοριακής μελέτης για όλη την παραλιμένα περιοχή, στην οποία θα έχουν ληφθεί υπόψη οι επιπτώσεις από όλα τα προτεινόμενα με το Master plan έργα,

5. η δημιουργία μόνιμου δικτύου σταθμών παρακολούθησης της ρύπανσης, που θα καλύπτει με τακτικές μετρήσεις την ατμοσφαιρική ρύπανση, την ηχορύπανση, τη φωτορύπανση και τον έλεγχο των θαλάσσιων νερών και η σύσταση ανεξάρτητου παρατηρητηρίου περιβαλλοντικής παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των μετρήσεων,

6. η άμεση υλοποίηση του έργου της ηλεκτροδότησης των πλοίων της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας από τη στεριά κατά τη διάρκεια ελλιμενισμού τους,

με την προσθήκη του συνόλου των επισημάνσεων που αναφέρονται στην ανωτέρω εισήγηση της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος & Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής και έχουν ως εξής:

- κάθε προτεινόμενο επιμέρους έργο του προγράμματος θα πρέπει να κινείται προς την κατεύθυνση της ελαχιστοποίησης του προκαλούμενου περιβαλλοντικού αποτυπώματος, τόσο κατά το στάδιο της εκτέλεσης της κατασκευής όσο και κατά τη λειτουργία του λιμένα. Δράσεις όπως βιοκλιματικός σχεδιασμός, εξοικονόμησης πόρων και ενέργειας, περιορισμός των εκλυόμενων ρύπων αερίων του θερμοκηπίου, ανάπτυξη και αξιοποίηση συστημάτων ΑΠΕ αλλά και χρήση καθαρών μορφών ενέργειας, ολοκληρωμένος σχεδιασμός και εφαρμογή ηλεκτροδότησης και ηλεκτροφόρτισης των πλοίων κατά την παραμονή τους στον λιμένα κ.λπ. ενισχύουν αυτή την προσπάθεια. Αντίστοιχα και ο ευρύτερος σχεδιασμός του προγράμματος οφείλει να κινείται προς την ίδια κατεύθυνση, επιδιώκοντας την επίτευξη ενός συνολικά “Πράσινου Λιμένα”.
- ο Λιμένας θα μπορούσε να διαμορφώσει τον κανονισμό Λειτουργίας του, παρέχοντας κίνητρα και προνόμια σε ελλιμενίζοντα πλοία τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονα συστήματα επεξεργασίας λυμάτων αλλά και αυστηρές κυρώσεις σε όσους προκαλούν σοβαρές βλάβες στο θαλάσσιο σύστημα και ρήτρες για πλήρη αποκατάστασή τους. Η εγκατάσταση συστήματος αξιοποίησης των εξελεγμένων σήμερα δορυφορικών δυνατοτήτων θα βοηθούσε προς την κατεύθυνση αυτή
- οργάνωση παρατηρητηρίου μέτρησης δεικτών περιβαλλοντικών παραμέτρων
- να εγκατασταθεί αυτόνομο σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας των οχημάτων εντός και εκτός λιμένα αξιοποιώντας της αρχές της τηλεματικής οργανώνοντας και πληροφορώντας σε πραγματικό χρόνο επιβάτες και οδηγούς
- οι νέες (και υφιστάμενες) προγραμματιζόμενες δραστηριότητες του Λιμένα θα πρέπει να σχεδιασθούν (και επανασχεδιασθούν) και να οργανωθούν έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο περιορισμός των προκαλούμενων οχλήσεων, όπως ελαχιστοποίηση του εκπεμπόμενου θορύβου, αποφυγή άσκοπης οπτικής όχλησης με μείωση του ύψους των κατασκευών στο ελάχιστο δυνατό, αξιοποίηση της φυσικής ή/και υπάρχουσας κάλυψης, ομαλή ενσωμάτωση των κατασκευών στα υφιστάμενα πολεοδομικά χαρακτηριστικά των όμορων πολεοδομικών ενοτήτων,

αποφυγή αλλοίωσης του χαρακτήρα τους, βελτίωσης των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών και αποφυγή επιπρόσθετης επιβάρυνσης (μέσω πχ στοχευμένων έργων και επεμβάσεων)

- πρασινισμό του Λιμένα με δενδροφυτεύσεις, διαμόρφωσης πράσινης διαδρομής, διασύνδεσης με τον αστικό ιστό όπου αυτό είναι εφικτό, αλλά και ενοποίησης των αρχαιολογικών του χώρων
- ενδυνάμωση της κοινωνικής συνοχής των όμορων δήμων με πρόβλεψη αξιοποίησης του έμψυχου δυναμικού τους τόσο κατά την εκτέλεση των έργων όσο και κατά την λειτουργία των δραστηριοτήτων
- ο σχεδιασμός των έργων να γίνει πέραν των όποιων άλλων απαιτήσεων και με γνώμονα την αξιοποίηση των προκυπτόντων καταλλήλων βυθοκορημάτων, με στόχο τον μηδενισμό του απορριπτόμενου ποσοστού
- τα σχεδιαζόμενα έργα οφείλουν να εντάσσονται αρμονικά στο υπάρχον πλαίσιο δραστηριοτήτων του Λιμένα εξασφαλίζοντας από την μια την απρόσκοπτη λειτουργία τους τόσο κατά το στάδιο της κατασκευής όσο και μετά το πέρας των έργων και παράλληλα από την άλλη, αναδεικνύοντας τον υφιστάμενο πολυσχιδή και μοναδικό πολιτιστικό του πλούτο (αρχαιότητες, ιστορικές εγκαταστάσεις, αξιόλογα κτίσματα, χώροι συλλογικής μνήμης)
- ο σχεδιασμός και η οργάνωση των κατασκευαστικών έργων να εξασφαλίζει την ελαχιστοποίηση των προκαλούμενων οχλήσεων τόσο στις χερσαίες όσο και στις θαλάσσιες μεταφορές. Αντίστοιχα ο σχεδιασμός των έργων θα πρέπει να περιλαμβάνει τεχνικές και επιλογές διατάξεων και μηχανισμών προς την κατεύθυνση της ελαχιστοποίησης του προκαλούμενου θορύβου, των αναπτυσσόμενων δονήσεων, της εκλυόμενης σκόνης και λοιπών αερίων ρύπων, της ελαχιστοποίησης των παραγομένων αποβλήτων, στερεομεταφορών κα, εκπονώντας τις όποιες υποστηρικτικές μελέτες όπως συγκοινωνιακές, ακτομηχανικές, έκλυσης και περιορισμού θορύβου, αερίων ρύπων, διαχείρισης και επεξεργασίας υγρών, οργάνωσης εργοταξίου κλπ όπου αυτές απαιτηθούν

Τέλος, για τις παραγράφους της μελέτης σελ: 3-41, 4-172, 4-178 θα απαιτηθεί ενημέρωσή τους με τα πρόσφατα δεδομένα σχετικά με την εξέλιξη έργων του ΜΕΤΡΟ, τις σχεδιαζόμενες υπογειοποιήσεις κλπ.

Υπέρ της αρνητικής γνωμοδότησης επί της ΣΜΠΕ ψήφισαν:

- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Νέα Αρχή για την Αττική» κ.κ Ε. Αβραμοπούλου, Γ. Αγγελόπουλος, Μ. Αγγελοπούλου, Γ. Αδαμοπούλου, Π. Αλεβίζος, Χ. Αλεξανδράτος, Σ. Αλυμάρα, Στ. Αντωνάκου, Α. Αυγερινός, Μ. Βάρσου, Μ. Βιδάλη, Γ. Βλάχος, Γ. Βλάχου, Στ. Βοϊδονικόλας, Γ. Γεωργόπουλος, Η. Γρηγορίου, Φ. Δαλιάνη, Γ. Δημόπουλος, Σπ. Ευσταθόπουλος, Μ. Ζέρβα (Διαμαντή), Β. Θεοδωρακοπούλου-Μπόγρη, Χ. Θεοδωρόπουλος, Φ. Καλογήρου, Α. Κατσιγιάννης, Λ. Κεφαλογιάννη, Ι. Κεχρής, Β. Κόκκαλης, Ε. Κοσμίδη, Ε. Κοσμόπουλος, Μ. Κουρή, Α. Κούρτης, Θ. Κουτσογιαννόπουλος, Π. Λεονάρδου, Α. Λεωτσάκος, Στ. Μελάς, Ε. Μπαρμπαγιάννη - Αδαμοπούλου, Δ. Νάνου, Ν. Παπαγεωργίου, Ν. Παπαδάκης, Ν. Πέππας, Χ. Ρασσιάς (Ρώμας),

- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Δύναμη Ζωής» κ.κ. Ειρ. Δούρου, Σ. Αγγέλης, Μ. Αθανασίου, Γ. Αλεβιζόπουλος, Χ. Αυλωνίτου, Ζ. Βαρέλη-Στεφανίδη, Ε. Βασιλοπούλου, Β. Βερελή, Κ. Βίτσας, Α. Θεοχάρη, Χ. Καραμάνος, Α. Κατρανίδου, Ζ. Κατωπόδη, Σ. Κοροβέσης, Β. Λάσκαρη-Κρασοπούλου, Α. Λογοθέτη, Γ. Μπαλάφας, Π. Παππά, Θ. Σχινάς, Π. Χατζηπέρος,

- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Ανεξάρτητη Αυτοδιοίκηση Αττικής» κ.κ. Ι. Σγουρός, Α. Αβραμίδου-Λαμπροπούλου, Σ. Αδαμόπουλος, Ε. Αλμπάνης, Ν. Ανδρουλακάκης, Γ. Γιομπαζολιάς, Γ. Κατριβάνος, Δ. Κατσικάρης, Ε. Λυμπέρη, Σ. Μεθενίτης, Α. Μεθυμάκη, Λ. Μίχας,
- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση Αττικής» κ.κ. Ι. Πρωτούλης, Α. Αυγερινού, Σ. Βαλαβάνη, Σ. Μπενετάτος, Κ. Παναγιώτου, Η. Σιώρας, Γ. Τημπλαλέξης, Ν. Χρονοπούλου,
- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Ελληνική Αυγή για την Αττική» κ. Κ. Αγγουράς και κ. Στ. Παππάς.
- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Αντικαπιταλιστική Ανατροπή στην Αττική Ανταρσία σε Κυβέρνηση ΕΕ ΔΝΤ» κ.κ. Δ. Κουτσούμπα, Η. Λοΐζος,
- η Περιφερειακή Σύμβουλος της παράταξης «Ανυπότακτη Αττική» κ. Μ. Τσίχλη,
- οι ανεξάρτητοι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ. Δ. Αγγελάκη, Α. Αδαμοπούλου-Κουτσογιάννη, Δ. Ανδρέακος, Ε. Αποστολόπουλος, Π. Ασημακόπουλος, Α. Βαθιώτης, Β. Γιαννακόπουλος, Ι. Σμέρος.

Απείχαν της ψηφοφορίας :

- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Οικολογική Συμμαχία για την Περιφέρεια Αττικής» κ.κ. Γ. Δημητρίου, Στ. Αναστασοπούλου, Χρ. Τατάγια,
- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Δημιουργία-Θάναος Τζήμερος» κ.κ. Γλ. Τζήμερος, Δ. Βενιεράτος, Σ. Δασκαλοπούλου,
- ο ανεξάρτητος Περιφερειακός Σύμβουλος κ. Μ. Αναγνωστόπουλος.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Π.Σ.

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΟΥ Π.Σ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ