



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

Γενική Δ/νση Εσωτερικής Λειτουργίας

Δ/νση Ανθρώπινου Δυναμικού

Τμήμα Συλλογικών Οργάνων και Επιτροπών

Γραμματεία Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής

Ταχ.δ/νση: Λεωφ. Συγγρού 15-17

Ταχ.κωδ. :117 43 Αθήνα

Τηλ : 213 2063 532, 213 2063 718,
213 2063 775

fax : 213 2063 533

e-mail: ssona@patt.gov.gr

Συνεδρίαση 6^η

ΑΠΟΦΑΣΗ υπ' αριθμ. 47/2014

Σήμερα 11/02/2014 ημέρα Τρίτη και ώρα 15.00 συνήλθαν σε τακτική συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στο αμφιθέατρο του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε, Παπάγου-Χολαργού), τα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Αττικής κατόπιν της υπ' αριθμ. πρωτ. οικ. 25610/05-02-2014 προσκλήσεως του Προέδρου κ. Καράμπελα Κωνσταντίνου, που κοινοποιήθηκε νόμιμα στις 05/02/2014 στον Περιφερειάρχη Αττικής, σε καθένα από τους Αντιπεριφερειάρχες καθώς και σε καθένα από τους Περιφερειακούς Συμβούλους.

Θέμα 3^ο

Γνωμοδότηση επί της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) της Μαρίνας Αλίμου.

Διαπιστώθηκε η απαρτία, με σύνολο εξήντα επτά (67) παρόντων Περιφερειακών Συμβούλων κατά την έναρξη της συνεδρίασης ενώ οι παρόντες και απόντες στη συζήτηση του συγκεκριμένου θέματος έχουν ως εξής:

Παρόντες:

Ο Περιφερειάρχης Αττικής κος Σγουρός Ιωάννης.

Οι Αντιπεριφερειάρχες Αττικής κ.κ. Παπαδημητρίου – Τσάτσου Άννα, Μανιάτης Κων/νος, Παπαντωνίου Κων/νος, Καρακλιούμη Μαρία, Χρήστου Στέφανος, Κατσικάρης Δημήτριος, Κισκήρα Χρυσάνθη, Δήμου Σταυρούλα.

Ο Πρόεδρος του Π.Σ. κ. Καράμπελας Κωνσταντίνος

Ο Αντιπρόεδρος του Π.Σ. κ. Δαμάσκος Χαράλαμπος

Η Γραμματέας του Π.Σ. κ. Πιπιλή Αικατερίνη

Τα μέλη του Π.Σ. κ.κ.:

Αγαλοπούλου – Πετράκου Ευαγγελία, Αγγελονίδη Χρηστίνα, Αγγελόπουλος Παναγιώτης, Αδαμόπουλος Κων/νος, Αδαμοπούλου Μαρίνα, Αθανασιάδης Λεωνίδας, Αθανασίου Αθανάσιος, Αθανασόπουλος Κων/νος, Αμανατίδης Νικόλαος, Ανδρουλακάκης Νικόλαος, Αξαρχής Ιωάννης, Αρσένης Γεώργιος, Αυγερινός Αθανάσιος, Βακάλης Ευάγγελος, Βαρελάς Δημήτριος, Βαρεμένος Γεώργιος, Βασιλάκη Ειρήνη, Βασιλάκης Μιχαήλ, Βασιλάκου Λιλίκα, Βιδάλη Μαρία, Βουράκης Μιχαήλ-Άγγελος, Γάκης Αντώνιος, Γιαννακάκης Αντώνιος, Γιαννακάκος Βασίλειος, Γιαννικάκης Θεμιστοκλής, Γιομπαζολιάς Γεράσιμος, Γούδης Χρήστος, Δημαράς Γεώργιος, Δημαράς Ιωάννης, Δημόπουλος Ιωάννης, Διάκος Κων/νος, Επιτροπάκης Εμμανουήλ, Ερμίδου Γεωργία, Ζαννιάς Αναστάσιος, Ζαφειρόπουλος Γρηγόριος, Καληώρας Αθανάσιος, Καμμένος Γεώργιος, Κανελλάκης Κων/νος, Καπάταης Χρήστος, Καραϊνδρου Θάλεια, Καστρινάκης Γεώργιος, Καψής Κων/νος, Κόκκαλης Βασίλειος, Κοκκινόπουλος Ιπποκράτης, Κολοβού Ελένη, Κουρή - Συμβουλάκη Στυλιανή, Κυπραίος Δημήτριος, Κυπριανίδου Ερμιόνη, Κωνσταντάκου Μερόπη, Λιόσης Άγγελος, Μαΐστρος Παναγιώτης, Μανιάτης Καλλικράτης, Μανουσogiαννάκης Ιωάννης, Μαντισιώκα Αλεξάνδρα, Μανώλης Ιωάννης, Μαργαρίτης Γεώργιος, Μαριδάκης Στυλιανός, Μαρούλη Μαρία - Χρυσούλα, Μεθυμάκη Άννα, Μπαλού Αλεξάνδρα, Μπαρούτας Δημοσθένης, Μπάστας Κων/νος, Μπενέτος Ιωάννης, Παναγούλης Ευστάθιος, Πανταλάκη – Ανδριανοπούλου Ιωάννα, Πολυζωγόπουλος Ανδρέας, Προμπονάς Ιάκωβος, Σαμόλης Αλέξανδρος, Σμέρος Γεώργιος, Σπονδυλίδης Αθανάσιος, Σπυρίδων Σπυρίδων, Τσιρίδης Γεώργιος, Φλούδα Γεωργία, Φουντάς Γεώργιος, Χάγιος Άγγελος, Ψαριανός Γρηγόριος.

Απόντες:

Τα μέλη του Π.Σ. κ.κ.:

Αναγνωστοπούλου Μαργαρίτα, Αναγνώστου Αικατερίνη, Αφεντούλη Δέσποινα, Βλάχος Ιωάννης, Βουδούρης Παναγιώτης, Γαλανός Νικόλαος, Γκούμας Ιωάννης, Ζαφειρίου Ελένη, Ζερβάκη Ηρώ, Ηλίας Ιωάννης, Καραθάνος Χαράλαμπος, Καραμανλή Άννα, Κικίλιας Βασίλειος, Κουρούσης Χρήστος, Λούσκος Παναγιώτης, Λυμπέρη Ελένη - Κων/να, Μαρούγκα Ασπασία, Ματαράγκας Γεώργιος, Πλεύρης Αθανάσιος, Ροκοφύλλου Άννα, Τσουκαλάς Δημήτριος, Χολέβα Μαρία.

Χρέη υπηρεσιακών γραμματέων άσκησαν οι υπάλληλοι της Περιφέρειας Αττικής Πάνθη Δούκα και Παπαδημητρίου Ευτυχία.

Αφού διαπιστώθηκε η απαρτία, ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής κ. Κων/νος Καραμπέλας θέτει υπ' όψιν του Περιφερειακού Συμβουλίου την εισήγηση του Περιφερειακού Συμβούλου κ. Ι. Προμπονά και την υπ' αριθμ. πρωτ. 239194/13/29-01-2014 εισήγηση του Τμήματος Περιβάλλοντος της Δ/σης Περιβάλλοντος της Περιφέρειας Αττικής, η οποία έχει σταλεί μαζί με την πρόσκληση και έχει ως εξής:

Έχοντας υπόψη:

1. Την ΚΥΑ 107017/2006 (ΦΕΚ 1225/Β/05.09.2006) «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»»

2. Το Ν. 4014/2011 (ΦΕΚ 209/Α/21.09.2011) «Περιβαλλοντική Αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος», όπως ισχύει
3. Το Ν. 3986/2011 (ΦΕΚ 152/Α/2011) «Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015», όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 4092/7-11-2012 (ΦΕΚ 220^Α/8-11-2012).
4. Το αρ. πρωτ. 233852/28-11-2013 (δικό μας αρ. πρωτ. 239194/4-12-2013) διαβιβαστικό της Σ.Μ.Π.Ε. της Μαρίνας Αλίου από το Τμήμα Συλλογικών Οργάνων και Επιτροπών της Διεύθυνσης Ανθρώπινου Δυναμικού της Περιφέρειας Αττικής, μετά συνημμένων σχεδίων, χαρτών, δορυφορικών φωτογραφιών κλπ, σε συνέχεια του αρ. πρωτ. οικ. 171978/22-11-2013 διαβιβαστικού της ΕΥΠΕ/ΥΠΕΚΑ
5. Το Π.Δ. 1-3-2004 (ΦΕΚ 254/Δ/5-3-2004) περί «Καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας».

Θέτουμε υπόψη του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής, τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) της Μαρίνας Αλίου, για την έκφραση απόψεων μας, στο πλαίσιο της διαδικασίας απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΠΕΚΑ.

Αρχή Σχεδιασμού του ακινήτου

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

Η εκπόνηση της Σ.Μ.Π.Ε. του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίου έγινε σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία (Ν.4179/13, ΦΕΚ175/Α/8.8.2013 και ΚΥΑ 107017/28-8-2006, ΦΕΚ 1225/Β/05-09-2006, με την οποία έγινε η εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων). Συγκεκριμένα, η Σ.Μ.Π.Ε. συντάχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 6 και το Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 11 της Κ.Υ.Α. 107017/2006 και θα δημοσιοποιηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης όπως προβλέπεται από το άρθρο 7 της Κ.Υ.Α. 107017/2006.

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

Η επαναχωροθέτηση της Μαρίνας Αλίμου γίνεται σε δύο στάδια:
Στο πρώτο στάδιο επαναχωροθέτησης του τουριστικού λιμένα εγκρίνεται ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας με την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος (Π.Δ.).

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

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

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

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

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

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

Στόχος Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) της Μαρίνας Αλίμου

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

Συγκεκριμένα, οι βασικοί στόχοι του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου σχετίζονται εκ των πραγμάτων κατά κύριο λόγο με τη

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

Οι βασικοί στόχοι του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου είναι:.

- Διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της μαρίνας

Η Μαρίνα Αλίμου διαθέτει ένα πολύ μεγάλο δυναμικό ελλιμενισμού σκαφών (άνω των 1.000 θέσεων), το μεγαλύτερο μέρος των οποίων είναι επαγγελματικά σκάφη προς ενοικίαση. Η πληρότητά της αγγίζει το 100%. Βασικός στόχος της προτεινόμενης ανάπτυξης της μαρίνας είναι η αποκατάσταση των σοβαρότατων δυσλειτουργιών αυτής και η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Στη θαλάσσια ζώνη εκτός από τη συντήρηση των υφιστάμενων λιμενικών έργων είναι αναγκαίος ο πλήρης εκσυγχρονισμός υφιστάμενων υποδομών (πλωτοί προβλήτες, μόνιμα αγκυροβόλια – ρεμέτζα, δίκτυα παροχών στα σκάφη κλπ.), καθώς και η προσθήκη καίριων λειτουργικών στοιχείων (σταθμός καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων, νηοδόχος και ράμπα ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών).

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

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

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

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

Η αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης και η βελτίωση της ελκυστικότητάς της είναι συνεπώς μεγάλης σημασίας σε πολλαπλά επίπεδα,

σχετιζόμενα με την ίδια τη μαρίνα, το ευρύτερο αστικό περιβάλλον, αλλά και γενικότερα την τουριστική ανάπτυξη της Χώρας.

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

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

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

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

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

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

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

- Ανάπτυξη υποδομών τουρισμού και αναψυχής

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

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

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

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

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

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

- Απομάκρυνση αυθαίρετων χρήσεων και διευθέτηση νομικών εκκρεμοτήτων

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

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



Εικόνα 1.1: Δορυφορική άποψη της Μαρίνας Αλίμου.

2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

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

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

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

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

Υφιστάμενη οργάνωση του παραλιακού μετώπου

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

Αρχικά υπάρχουν οι διαμορφώσεις της παραλίας «Ζέφυρος», δηλαδή ένας χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, μια παιδική χαρά, ένα συγκρότημα χώρων ψυχαγωγίας (καφετέρια, εστιατόριο, νυχτερινό κέντρο) και ένας

παραλιακός πεζόδρομος που αναπτύσσεται από το νότιο όριο της Μαρίνας μέχρι τις Δημοτικές πλαζ του Αλίου που ακολουθούν, σε εγγύτητα με τη θάλασσα. Οι δημοτικές πλαζ του Αλίου που ακολουθούν χωρίζονται σε δύο ενότητες, μια μικρότερη με ελεύθερη πρόσβαση και μια μεγαλύτερη, πιο οργανωμένη και περιποιημένη, με είσοδο έναντι αντιτίμου και ελεύθερη για τους δημότες. Το τμήμα αυτό του παραλιακού μετώπου εξυπηρετείται κυρίως από τις στάσεις του τραμ Καλαμακίου, 3η Καλαμακίου, 4η Καλαμακίου, Ζέφυρος.

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

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

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

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

Συνδέσεις περιοχής μελέτης με το σύστημα μεταφορών

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

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

- Συνδέεται με το υπεραστικό / προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο (σιδηροδρομικός σταθμός Πειραιά) είτε οδικώς μέσω της Λεωφόρου Ποσειδώνος, είτε μέσω τραμ.

Δήμοι Αλίμου και Παλαιού Φαλήρου

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

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

Καθεστώς προστασίας

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

2.2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Υφιστάμενες υποδομές

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

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

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

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

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

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

Στο κέντρο περίπου της μαρίνας υπάρχει ένα ισόγειο κτίριο στο οποίο στεγάζεται η Διοίκηση της μαρίνας, το Λιμενικό Φυλάκιο κλπ. Στο νότιο άκρο του παρά την Λεωφόρο Ποσειδώνος χερσαίου χώρου υπάρχουν τα γραφεία διοίκησης και το εντευκτήριο του Ναυτικού Ομίλου Καλαμακίου (Ν.Ο.Κ.). Σημειώνεται μάλιστα ότι η λειτουργία αλλά και η ίδια η παρουσία των κτιρίων του Ν.Ο.Κ. στην θέση αυτή και σε απόσταση από το χερσαίο και θαλάσσιο χώρο που έχει παραχωρηθεί στο Ν.Ο.Κ. για την ανάπτυξη των ναυαθλητικών δραστηριοτήτων του, όπως αναφέρεται στη συνέχεια, επιβαρύνουν κυκλοφοριακά τη νότια είσοδο της μαρίνας.

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

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

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

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

- Κακή οργάνωση του θαλάσσιου χώρου με κύριο πρόβλημα τη μη ορθολογική αξιοποίηση της λιμενολεκάνης και την έλλειψη/κακή κατάσταση μόνιμων αγκυροβολίων (ρεμέτζων).
- Σοβαρές φθορές των πυργίσκων παροχών (ηλεκτρικό, νερό), οι περισσότεροι από τους οποίους είναι εκτός λειτουργίας.
- Έλλειψη σταθμού καυσίμων και παραλαβής λυμάτων και ελαιωδών καταλοίπων των σκαφών.
- Σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στις δύο εισόδους της μαρίνας.
- Έλλειψη αναγκαίων για τη λειτουργία της μαρίνας κτιριακών εγκαταστάσεων.
- Ανεκμετάλλετος και ανοργάνωτος χερσαίος χώρος.
- Αυθαίρετες πρόχειρες κατασκευές και καταλήψεις (κοντέινερ, τροχόσπιτα κλπ.).
- Κίνηση οχημάτων στους μόνιμους προβλήτες χωρίς έλεγχο και περιορισμούς.
- Έλλειψη σύγχρονων συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας.
- Ανεπαρκής συντήρηση των λιμενικών και χερσαίων έργων με συνέπεια τις αστοχίες και την κακή αισθητική του χώρου.
- Έλλειψη σύγχρονης υποδομής ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών.
- Πρόχειρη διαμόρφωση του χώρου χερσαίας απόθεσης/συντήρησης των σκαφών, με συνέπεια την περιβαλλοντική υποβάθμιση.
- Ασύμβατες οχλούσες χρήσεις στη χερσαία ζώνη της μαρίνας (κέντρα διασκέδασης).

2.3. ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

A) Το από 8.11.1990 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 655/Δ'/22.11.1990)

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

Συγκεκριμένα με το εν λόγω Π.Δ. εγκρίθηκε το τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο με τη δημιουργία οικοδομήσιμων χώρων, οδών, χώρων πρασίνου προς εξυπηρέτηση της μαρίνας του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού. Ειδικότερα το από 8.11.1990 Π.Δ. διακρίνει τα ακόλουθα Ο.Τ. εντός της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αλίου (βλ. Σχήμα 2.1):

Οικοδομικό τετράγωνο 1 (Ο.Τ. 1):

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

Οικοδομικό τετράγωνο 2 (Ο.Τ. 2):

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

Οικοδομικό τετράγωνο 3 (Ο.Τ. 3):

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

Οικοδομικό τετράγωνο 4 (Ο.Τ. 4):

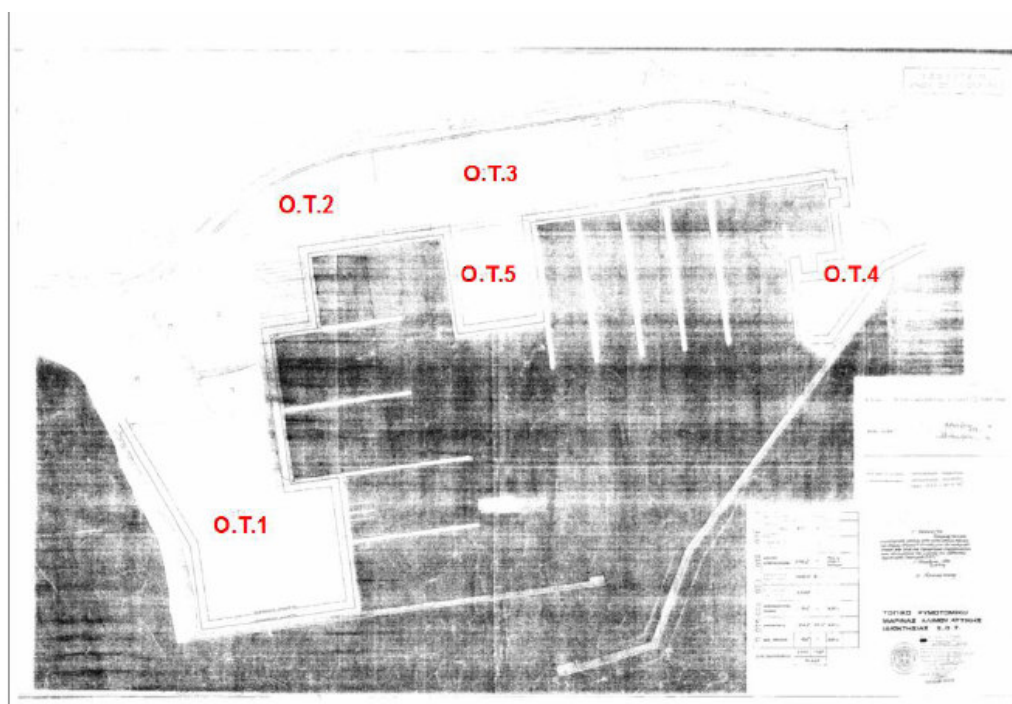
- Χρήσεις λειτουργίας μαρίνας (ανεφοδιασμός σκαφών)
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 5%
- Συντελεστής δόμησης: 0,5%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 3,5μ

Οικοδομικό τετράγωνο 5 (Ο.Τ. 5):

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

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

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



Σχήμα 2.1: Σχέδιο του τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου στην εκτός σχεδίου περιοχή της Μαρίνας Αλίμου σύμφωνα με το από 8.11.1990 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 655/Δ/22.11.1990).

Β) Το από 01.03.2004 Π.Δ. περί «καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα» (ΦΕΚ 254/Δ'05.03.2004).

Συγκεκριμένα, με βάση το εν λόγω Π.Δ., η Μαρίνα Αλίμου διαχωρίζεται στις ακόλουθες τέσσερις (4) επιμέρους υποπεριοχές-ζώνες (βλ. σχήμα 2.2):

Υποπεριοχή – ζώνη 4α:

Στη ζώνη αυτή επιτρέπονται ελεύθεροι χώροι πρασίνου, υπαίθρια καθιστικά, παιδικές χαρές, διαδρομές περιπάτου και ποδηλάτου, μικρά σκίαστρα, χώροι για υπαίθριες πολιτιστικές εκδηλώσεις μικρής κλίμακας, χώροι υγιεινής μέγιστου εμβαδού 20 τ.μ. και υπαίθριοι ή στεγασμένοι χώροι στάθμευσης. Τα κτίρια στάθμευσης κατασκευάζονται χωρίς κοπή δένδρων σε σημείο που είναι δυνατή η αξιοποίηση υψομετρικής διαφοράς, ώστε να είναι υπόγεια από την πλευρά της παραλιακής λεωφόρου και η οροφή τους φυτεύεται και διαμορφώνεται σαν χώρος περιπάτου. Απαγορεύεται η κοπή των δένδρων. Τέλος, επιτρέπονται περίπτερα ή καντίνες όρθιας εξυπηρέτησης, χωρίς τραπεζοκαθίσματα μέγιστου εμβαδού 20 τ.μ.

Υποπεριοχή – ζώνη 5ε:

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

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

Υποπεριοχή – ζώνη 6β:

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

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

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής:

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

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

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής:

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

Ο.Τ. 3: Στο Ο.Τ. 3, εξαιρουμένων των εκτάσεων που εμπίπτουν στη ζώνη 5ε, επιτρέπονται χρήσεις εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης χρηστών των

σκαφών δηλαδή εμπορικά καταστήματα (μέγιστου συνολικού εμβαδού 500 τ.μ.), εντευκτήριο, αποθηκευτικοί χώροι, αναψυκτήριο και εστιατόριο (μέγιστου συνολικού εμβαδού 600 τ.μ.), σταθμός Α' βοηθειών, χώροι υγιεινής, αποδυτήρια, πλυντήρια, κουρέια, κομμωτήρια, υποκαταστήματα κοινωφελών οργανισμών και τραπεζών, πυροσβεστικός-αντιρρυπαντικός σταθμός και πρατήριο βενζίνης.

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής:

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

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

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής:

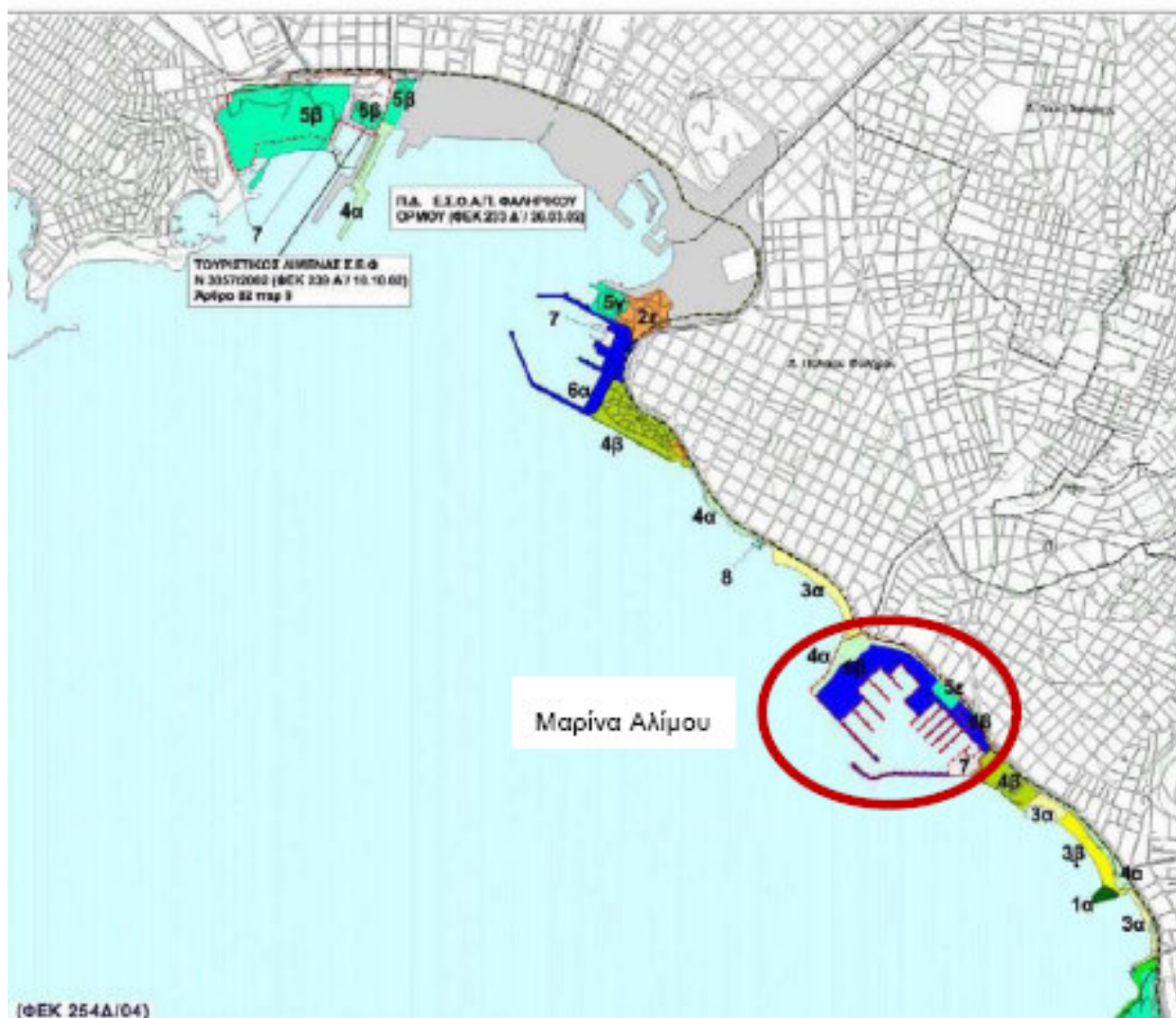
- Συντελεστής δόμησης: 0,1
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 4,50 μ με δυνατότητα προσαύξησης σε 7,50 για το 20% της συνολικής ωφέλιμης επιφάνειας. Κατ' εξαίρεση ο πύργος ελέγχου μπορεί να έχει ύψος 12,00 μ.

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

Υποπεριοχή – ζώνη 7:

Πρόκειται για περιοχή που έχει παραχωρηθεί στο Ναυτικό Όμιλο Καλαμακίου (Ν.Ο.Κ.). Σε αυτή την ζώνη επιτρέπονται χρήσεις που συσχετίζονται με την εξυπηρέτηση αθλητών και μελών του ομίλου, όπως: χώροι παραμονής σκαφών, εγκαταστάσεις καθέλκυσης - ανέλκυσης σκαφών, γλύστρες, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι, μικρά γήπεδα αθλοπαιδιών, προσπελάσεις πεζών και οχημάτων, πράσινο, ελεύθεροι χώροι, υπαίθρια και ημιυπαίθρια καθιστικά, ανοικτά κολυμβητήρια, οίκημα φύλαξης σκαφών, αποθήκη υλικών, εργαστήρια επιδιόρθωσης σκαφών και πανιών, χώρος συγκεντρώσεως, χώροι διδασκαλίας, χώρος βιβλιοθήκης, χώρος υποδοχής και πληροφόρησης, χώρος εστίασης, μαγειρείο, χώρος αναψυκτηρίου, κυλικείου, χώροι αποδυτηρίων, χώροι υγιεινής αθλητών, χώρος ιατρείου, χώροι γραφείων διοίκησης, γραμματείας, προπονητών, χώρος υγιεινής για το κοινό, οίκημα ελέγχου - κριτών, χώρος αποθήκευσης μηχανών και καυσίμων σκαφών συνοδείας, φυλάκιο. Οι όροι δόμησης καθορίζονται ως εξής:

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



Σχήμα 2.2: Απόσπασμα του από 1.3.2004 Π.Δ. που αφορά στην περιοχή του Δήμου Αλίμου (ΦΕΚ 254/Δ/5.3.2004)

Γ) Ν.4179/13 (ΦΕΚ 175/Α/8.8.2013)

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

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

2.4. ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΜΕΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Ρέμα Πικροδάφνης

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

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

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΓΕΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

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

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

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

3.2 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΖΩΝΗ

Η λιμενολεκάνη της Μαρίνας Αλίμου έχει επιφάνεια 240 στρεμμάτων περίπου και οριοθετείται προς νότο από τον προσήνεμο μώλο, προς νοτιοδυτικά από τον υπήνεμο μώλο και προς δυτικά, βόρεια και ανατολικά από τα παραλιακά κρηπιδώματα (βλ. συνημμένο Σχέδιο 365-ΣΜΠΕ-1).

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ

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

3.3.1. Κύρια στοιχεία χωρικής ανάπτυξης και λειτουργίας χερσαίας ζώνης

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

- Η οδική πρόσβαση στη μαρίνα εξασφαλίζεται από δύο παράλληλα διαμορφωμένες εισόδους, μία στο βόρειο και μία στο νότιο άκρο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, οι οποίες βρίσκονται σε άμεση επικοινωνία με την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος. Το βασικό οδικό δίκτυο κυκλοφορίας οχημάτων της μαρίνας αποτελείται από ένα κύριο οδικό άξονα που οδεύει παράλληλα με τα παραλιακά κρηπιδώματα της μαρίνας (σε απόσταση όμως από αυτά) και τους οδικούς άξονες σύνδεσης των δύο εισόδων της μαρίνας με αυτόν. Ο κύριος αυτός οδικός άξονας εξασφαλίζει άμεση και ασφαλή πρόσβαση στο σύνολο των λιμενικών υποδομών της μαρίνας (στους προβλήτες και τον υπήνεμο και τον προσήνεμο μώλο), ενώ παράλληλα αποφεύγεται ο τεμαχισμός της χερσαίας ζώνης. Ειδικά στο νότιο τμήμα της μαρίνας, ο βασικός οδικός άξονας οδεύει παράλληλα με το νότιο όριο της χερσαίας ζώνης, προσφέροντας άμεση πρόσβαση στον προσήνεμο μώλο.

- Η πρόσβαση των πεζών στη μαρίνα είναι δυνατή κατ' αρχήν μέσω των δύο εισόδων της μαρίνας που προαναφέρθηκαν, οι οποίες αφ' ενός βρίσκονται στην εγγύτητα διαβάσεων με φωτεινό σηματοδότη επί της λεωφόρου Ποσειδώνος και αφ' ετέρου προσφέρουν ασφαλή διέλευση των γραμμών του τραμ. Επιπροσθέτως, στο όριο της μαρίνας και πλησίον των δύο στάσεων τραμ που βρίσκονται σε επαφή με αυτό, διαμορφώνονται εισοδοί μεγάλου πλάτους για την άνετη κυκλοφορία πεζών. Τα σημεία αυτά προσφέρουν ασφαλή διέλευση των γραμμών του τραμ λόγω των διαμορφώσεων των στάσεων, και επιπλέον βρίσκονται πλησίον διαβάσεων με φωτεινό σηματοδότη επί της λεωφόρου Ποσειδώνος. Οι εισοδοί αυτές οδηγούν σε πεζοδρόμους μεγάλου πλάτους, οι οποίοι διασχίζουν κάθετα τη χερσαία ζώνη της μαρίνας και εξασφαλίζουν την εύκολη και ασφαλή πρόσβαση των πεζών στο θαλάσσιο μέτωπο, επιτρέποντας με αυτό τον τρόπο την άμεση επικοινωνία των κατοίκων και επισκεπτών του Αλίμου με τη θάλασσα.

- Στο εσωτερικό της μαρίνας διαμορφώνονται συνθήκες ασφαλούς και άνετης κυκλοφορίας ποδηλάτων, μέσω του ποδηλατοδρόμου που οδεύει κατά μήκος του βορειοανατολικού ορίου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και παράλληλα με την τροχιολωρίδα του τραμ. Στον ποδηλατόδρομο προβλέπεται και κυκλοφορία πεζών παράλληλα με αυτόν. Προς τα νότια, ο ποδηλατόδρομος χαράσσεται παράλληλα με τον βασικό οδικό άξονα της μαρίνας προκειμένου να συνδεθεί με τον υφιστάμενο παραλιακό ποδηλατόδρομο του Δήμου Αλίμου, ενώ προς τα βόρεια θα συνδεθεί με την παραλιακή διαμόρφωση/πεζοδρόμηση του Δήμου Παλαιού Φαλήρου.

Οι προβλεπόμενες παραπάνω διαμορφώσεις της κυκλοφορίας στο εσωτερικό της μαρίνας, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη ανάπτυξη της

θαλάσσιας ζώνης, δημιουργούν «περιοχές» με διακριτές χρήσεις και λειτουργίες, όπως αυτές παρουσιάζονται στη συνέχεια.

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

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

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

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

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

- Τέλος, στο νοτιοδυτικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προβλέπεται η συγκεντρωμένη ανάπτυξη των ναυταθλητικών δραστηριοτήτων του Ναυτικού Ομίλου Καλαμακίου (Ν.Ο.Κ.). Το τμήμα αυτό της χερσαίας ζώνης

προσφέρεται για την ανάπτυξη ναυταθλητικών δραστηριοτήτων, καθώς είναι φυσικά διαχωρισμένο από την υπόλοιπη χερσαία και θαλάσσια ζώνη της μαρίνας, με συνέπεια να αποφεύγεται στο μέγιστο βαθμό η εμπλοκή των δραστηριοτήτων της μαρίνας με αυτές του Ομίλου.

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

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

3.3.2. Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης

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

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

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

Ζώνη 3: Η ζώνη αυτή καταλαμβάνει το βορειοανατολικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που εκτείνεται μεταξύ της τροχιολωρίδας του τραμ και του

παραλιακού μετώπου. Η Ζώνη 3 αφορά σε χρήσεις τουρισμού – αναψυχής, καθώς και διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας.

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

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

3.3.3. Χρήσεις γης χερσαίας ζώνης

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

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

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

Οι κατηγορίες αυτές των επιτρεπόμενων χρήσεων γης προσδιορίζονται ως ακολούθως:

→Οι χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν:

- Κτίρια διοίκησης, συμπεριλαμβανομένων γραφείων διοίκησης, λιμεναρχείου, τελωνείου, ιατρείου κλπ.
- Πύργο ελέγχου
- Φυλάκια εισόδου
- Καταστήματα παροχής υπηρεσιών
- Καταστήματα ναυτιλιακών ειδών
- Super market
- Χώρους υγιεινής, συμπεριλαμβανομένων WC, ντους, πλυντηρίων – στεγνωτήριων κλπ.
- Γραφεία

- Χώρους εξυπηρέτησης προσωπικού μαρίνας
- Αποθηκευτικούς χώρους
- Καταστήματα (εστίασης, εμπορικής χρήσης)
- Χώρους στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα)
- Κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας και την εξυπηρέτηση των χρηστών/πελατών της (επιβαίνοντες σε σκάφη, ιδιοκτήτες σκαφών κλπ.).

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

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

→Οι χρήσεις τουρισμού – αναψυχής της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν:

- Αθλητικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων γυμναστηρίων, υπαίθριων και στεγασμένων αθλητικών εγκαταστάσεων, Sport's club, spa.
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια

- Εμπορικά καταστήματα
- Καταστήματα παροχής υπηρεσιών
- Ξενοδοχεία – Ξενώνες
- Εκθεσιακούς - συνεδριακούς χώρους
- Χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων
- Ενυδρείο
- Παιδικές χαρές - παιδότοπους
- Χώρους συνάθροισης κοινού
- Χώρους στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα).

→Οι Η/Μ εγκαταστάσεις της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν:

- Υποσταθμούς
- Αντλιοστάσια
- Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης
- Χώρους φύλαξης αντιρρυπαντικού εξοπλισμού
- Αποθηκευτικούς χώρους
- Κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη λειτουργία των Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων της μαρίνας.

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

- Χαμηλό πράσινο
- Υψηλό πράσινο
- Υπαίθρια καθιστικά

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

3.3.4. Όροι και περιορισμοί δόμησης χερσαίας ζώνης

Στον πίνακα της χωροταξικής οργάνωσης της μαρίνας που ακολουθεί (βλ. Πίνακα 3.1) καθορίζονται οι όροι και περιορισμοί δόμησης για κάθε ζώνη χρήσης και λειτουργίας, μαζί με τις χρήσεις που επιτρέπεται αυτή να περιλαμβάνει.

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

Συνολικό εμβαδόν χερσαίας ζώνης Μαρίνας : 209.816 m²

Μέγιστο συνολικό εμβαδόν εκμεταλλεύσεων : 18.520 m²

Συνολικός συντελεστής δόμησης : $18.520 / 209.816 = 0,09$

ΖΩΝΗ	ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ (%)	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ	ΕΜΒΑΔΟΝ ΖΩΝΗΣ (m²)	ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ (m²)	ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (%)	ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΥΨΟΣ (m)	ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕ Σ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΖΩΝΗ 1	40	0,13	57.506	7.160	2	- Υπόστεγα συντήρησης, φύλαξης και έκθεσης σκαφών: 10,0 m - πύργος ελέγχου: 12,0 m - λοιπά κτίρια: 5,5 m + ύψος στέγης (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες)	– Χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας – Χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών – Χρήσεις τουρισμού – αναψυχής – Η/Μ εγκαταστάσεις
ΖΩΝΗ 2	40	0,13	4.265	525	17	8,5 m + ύψος στέγης (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες)	– Χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας
ΖΩΝΗ 3	40	0,16	57.386	9.015	22	□ 5,5 m + ύψος στέγης □ προσαύξηση σε 8,5 m + ύψος στέγης για το 35% της μέγιστης εκμετάλλευσης (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες)	– Χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας – Χρήσεις τουρισμού – αναψυχής – Η/Μ εγκαταστάσεις
ΖΩΝΗ 4	30	0,12	10.026	1.200	55	8,5 m + ύψος στέγης (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες)	– Χρήσεις τουρισμού – αναψυχής (εκ των οποίων επιτρέπονται μόνο

							εστιατόρια, αναψυκτήρια και υπαίθριοι χώροι στάθμευσης)
ΖΩΝΗ 5	20	0,08	7.585	600	-	8,5 m + ύψος στέγης (από οριστικές διαμορφωμένε ς στάθμες)	– Εγκαταστάσει ς Ν.Ο.Κ. (γραφεία, χώρος διδασκαλίας – βιβλιοθήκη, εντευκτήριο, καφέ/εστιατό ριο, υπόστεγα
						φύλαξης/αποθήκευσης μικρών σκαφών	
	20					- Χρήσεις εκτός Ζωνών (σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων σκαφών, ελικοδρόμιο)	
						73.048	
						- Λοιπές χρήσεις (δρόμοι, πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης, χώροι αναμονής ταξί και τουριστικών λεωφορείων, παιδικές χαρές, χώροι πρασίνου, υπαίθριοι χώροι περιπάτου – αναψυχής κλπ.)	
						209.81 6	18.520 ΣΥΝΟΛΟ

Πίνακας 3.1: Όροι δόμησης χερσαίας ζώνης Μαρίνας Αλίμου.

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

3.3.5. Πρόσβαση και είσοδος στη Μαρίνα

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

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

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

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

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

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

3.3.6. Κυκλοφορία στο εσωτερικό της Μαρίνας

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

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

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

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

Η πρόβλεψη για τη δημιουργία πεζοδρόμων που τέμνουν κάθετα το κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης και εξασφαλίζουν την πρόσβαση του κοινού από την πόλη του Αλίμου, το τραμ και τα αστικά λεωφορεία στο εσωτερικό της μαρίνας και το θαλάσσιο μέτωπο.

- Η προβλεπόμενη ρύθμιση για ήπια και ελεγχόμενη κυκλοφορία οχημάτων στο παραλιακό μέτωπο προ τη Ζώνης 3, η οποία μετατρέπει ουσιαστικά το τμήμα αυτό του βασικού εσωτερικού οδικού δικτύου σε «πεζόδρομο».

- Η πρόβλεψη για ζώνη διέλευσης πεζών στα πλαίσια του ποδηλατοδρόμου ο οποίος χαράσσεται εντός της μαρίνας και κατά μήκος του ορίου της.

- Η δυνατότητα δημιουργίας πεζοδρόμων, μονοπατιών και γενικότερα χώρων περιπάτου εντός των προβλεπόμενων ζωνών χρήσεων και λειτουργιών, καθώς και των περιοχών αστικού πρασίνου.

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

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

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

3.3.7. Χώροι πρασίνου

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

- Τρεις (3) χαρακτηρισμένοι χώροι πρασίνου στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (βλ. Σχέδιο 365- ΣΜΠΕ-1), και
- Χώροι αστικού πρασίνου εντός των ζωνών 1, 2, 3 και 4, η ελάχιστη έκταση των οποίων προκύπτει μέσω των όρων και περιορισμών δόμησης ως ελάχιστο ποσοστό πρασίνου.

Στον πίνακα που ακολουθεί (βλ. Πίνακα 3.2) αποτυπώνεται η προβλεπόμενη επιφάνεια πρασίνου εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, ανά χαρακτηρισμένο χώρο πρασίνου και ανά ζώνη. Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα αυτού, η προβλεπόμενη ελάχιστη επιφάνεια πρασίνου εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ανέρχεται σε 38,6 στρέμματα περίπου, ενώ προβλέπεται η δυνατότητα για επιπλέον χώρους πρασίνου στον περιβάλλοντα χώρο των κτιριακών υποδομών, μεταξύ των θέσεων εντός των υπαίθριων χώρων στάθμευσης κλπ.

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

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

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

3.4.1. Πληθυσμός

Συνολικά, οι επιπτώσεις στον πληθυσμό, αν και δευτερογενείς ως προς την αμεσότητα, θα είναι θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που οφείλεται αφ' ενός στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και αφ' ετέρου στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μεσοπρόθεσμος.

3.4.2 Ανθρώπινη υγεία

Συνολικά, οι επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία, αν και δευτερογενείς ως προς την αμεσότητα, θα είναι θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που οφείλεται στον περιορισμό των οχημάτων που επιβαρύνουν την ανθρώπινη υγεία και γενικότερα στη βελτίωση των συνθηκών ζωής. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μακροπρόθεσμος

3.4.3 Υλικά περιουσιακά στοιχεία

Συνολικά, οι επιπτώσεις στα υλικά περιουσιακά στοιχεία θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών και χερσαίων εγκαταστάσεων της Μαρίνας Αλίου με προφανή θετική επίπτωση για την αξία των υποδομών αυτών. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι βραχυπρόθεσμος

3.4.4 Πολιτιστική Κληρονομιά

Συνολικά, οι επιπτώσεις στην πολιτιστική κληρονομιά, αν και δευτερογενείς ως προς την αμεσότητα, θα είναι θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται με τη συμβολή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου στην τουριστική ανάπτυξη. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μεσοπρόθεσμος.

3.4.5 Βιοποικιλότητα, πανίδα και χλωρίδα

Συνολικά, οι επιπτώσεις στη βιοποικιλότητα, τη χλωρίδα και την πανίδα θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται με την προστασία του περιβάλλοντος γενικότερα και τη συντήρηση και την επέκταση των χώρων πρασίνου. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μεσοπρόθεσμος

3.4.6 Έδαφος

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

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

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

3.4.7 Ύδατα

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

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

Συνολικά, οι επιπτώσεις στα ύδατα θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται κυρίως με την προστασία των υδάτων (επιφανειακών, υπόγειων και θαλάσσιων) από τη ρύπανση. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι βραχυπρόθεσμος.

3.4.8 Αέρας

Συνολικά, οι επιπτώσεις στον αέρα θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται κυρίως με τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μακροπρόθεσμος.

3.4.9 Κλιματικοί Παράγοντες

Συνολικά, οι επιπτώσεις στους κλιματικούς παράγοντες θα είναι δευτερογενείς και αμελητέας έντασης, δεδομένου ότι η προτεινόμενη ανάπτυξη της Μαρίνας Αλίμου που αφορά στην έντονα αστικοποιημένη παραλιακή ζώνη της πρωτεύουσας δεν είναι δραστηριότητα υψηλής

όχλησης. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι μακροπρόθεσμος

3.4.10 Τοπίο

Συνολικά, οι επιπτώσεις στο τοπίο θα είναι πρωτογενείς, θετικές, θα έχουν μόνιμο χαρακτήρα και θα είναι εντοπισμένες χρονικά, γεγονός που σχετίζεται κυρίως με την αποκατάσταση του τοπίου και τη διασφάλιση της αισθητικής συνέχειας του θαλάσσιου μετώπου. Ο χρονικός ορίζοντας εμφάνισης των επιπτώσεων θα είναι βραχυπρόθεσμος.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η Διεύθυνση Περιβάλλοντος της Περιφέρειας Αττικής, λαμβάνοντας υπόψη: τη συνημμένη ΣΜΠΕ και το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίμου, εισηγείται υπέρ της εγκρίσεως της υποβληθείσας Σ.Μ.Π.Ε. με τις ακόλουθες προτάσεις - διαπιστώσεις:

1. Διαπιστώνεται ότι με το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (ΓΠΣ) για τη Μαρίνα Αλίμου, η συνολική μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στη χερσαία ζώνη της Μαρίνας Αλίμου, αυξάνει σημαντικά σε σχέση με τους όρους και περιορισμούς δόμησης που καθορίζονται βάσει του Π.Δ. 01.03.2004. περί «καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα» (ΦΕΚ 254/Δ'/05.03.2004).

Συγκεκριμένα, βάσει του ανωτέρω Π.Δ. η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση κυμαίνεται περίπου στα 9.000 τ.μ., ενώ με το προτεινόμενο Γ.Π.Σ. η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση διαμορφώνεται στα 18.520 τ.μ. με έναν μέσο συντελεστή δόμησης 0,09. Συγκρινόμενη όμως με τους όρους και περιορισμούς δόμησης που καθορίζονται βάσει του Ν.4179/13 (ΦΕΚ 175/Α/8.8.2013), όπου ο μέγιστος συντελεστής δόμησης είναι 0,2, προκύπτει ότι η μέγιστη συνολική δόμηση θα ήταν: $0,2 \times 209,816 = 41.963,2$ τ.μ.

Επομένως, με το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο επιδιώκεται μια ηπιότερη ανάπτυξη και ανάδειξη της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αλίμου, συγκρινόμενη με τα μεγέθη της μέγιστης δόμησης και μέγιστου συντελεστή δόμησης που καθορίζονται με το Ν.4179/13.

Βέβαια, πρέπει να τονιστεί ότι με την παρούσα ΣΜΠΕ τίθεται σε αδρές γραμμές το πλαίσιο ανάπτυξης και επαναχωροθέτησης της εν λόγω μαρίνας, το οποίο όμως θα γίνει ακόμα πιο συγκεκριμένο με τις επιμέρους Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που θα υποβληθούν σε μεταγενέστερο χρόνο και θα αφορούν επιμέρους έργα στη χερσαία ζώνη του λιμένα.

Παρόλα αυτά όμως, η Διεύθυνση Περιβάλλοντος της Περιφέρειας Αττικής **προτείνει**, να εξεταστεί το ενδεχόμενο τυχόν περαιτέρω μείωσης της μέγιστης επιτρεπόμενης δόμησης που καθορίζει το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο, στο βαθμό που δεν θα βλάπτει την ανάπτυξη της Μαρίνας, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα θέματα της αειφορίας – βιώσιμης ανάπτυξης όσο και της ανταγωνιστικότητας της μαρίνας.

2. Να εφαρμοστεί Σύστημα Παρακολούθησης (Monitoring) των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, το οποίο είναι το βασικό εργαλείο για την αξιολόγηση της περιβαλλοντικής επίδοσης της λειτουργίας των χρήσεων εντός του ακινήτου. Το σύστημα αυτό θα πρέπει διαρκώς να εκσυγχρονίζεται και να προσαρμόζεται στη νέα νομοθεσία και τις ανάγκες της και να προβλέπει μεταξύ άλλων τη δημοσίευση ετήσιας περιβαλλοντικής έκθεσης.

Το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής μετά από διαλογική συζήτηση μεταξύ των μελών του αποφασίζει κατά πλειοψηφία

Γνωμοδοτεί υπέρ της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) της Μαρίνας Αλίμου, με την προϋπόθεση να τηρηθούν:

Α) Οι όροι που αναφέρονται στην ανωτέρω εισήγηση του Τμήματος Περιβάλλοντος της Δ/σης Περιβάλλοντος της Περιφέρειας Αττικής, οι οποίοι έχουν ως εξής:

1. Διαπιστώνεται ότι με το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (ΓΠΣ) για τη Μαρίνα Αλίμου, η συνολική μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στη χερσαία ζώνη της Μαρίνας Αλίμου, αυξάνει σημαντικά σε σχέση με τους όρους και περιορισμούς δόμησης που καθορίζονται βάσει του Π.Δ. 01.03.2004. περί «καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα» (ΦΕΚ 254/Δ'/05.03.2004).

Συγκεκριμένα, βάσει του ανωτέρω Π.Δ. η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση κυμαίνεται περίπου στα 9.000 τ.μ., ενώ με το προτεινόμενο Γ.Π.Σ. η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση διαμορφώνεται στα 18.520 τ.μ. με έναν μέσο συντελεστή δόμησης 0,09. Συγκρινόμενη όμως με τους όρους και περιορισμούς δόμησης που καθορίζονται βάσει του Ν.4179/13 (ΦΕΚ 175/Α/8.8.2013), όπου ο μέγιστος συντελεστής δόμησης είναι 0,2, προκύπτει ότι η μέγιστη συνολική δόμηση θα ήταν: $0,2 \times 209,816 = 41.963,2$ τ.μ.

Επομένως, με το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο επιδιώκεται μια ηπιότερη ανάπτυξη και ανάδειξη της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αλίμου, συγκρινόμενη με τα μεγέθη της μέγιστης δόμησης και μέγιστου συντελεστή δόμησης που καθορίζονται με το Ν.4179/13.

Βέβαια, πρέπει να τονιστεί ότι με την παρούσα ΣΜΠΕ τίθεται σε αδρές γραμμές το πλαίσιο ανάπτυξης και επαναχωροθέτησης της εν λόγω μαρίνας, το οποίο όμως θα γίνει ακόμα πιο συγκεκριμένο με τις επιμέρους Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που θα υποβληθούν σε μεταγενέστερο χρόνο και θα αφορούν επιμέρους έργα στη χερσαία ζώνη του λιμένα.

Να εξεταστεί το ενδεχόμενο τυχόν περαιτέρω μείωσης της μέγιστης επιτρεπόμενης δόμησης που καθορίζει το προτεινόμενο Γενικό

Προγραμματικό Σχέδιο, στο βαθμό που δεν θα βλάπτει την ανάπτυξη της Μαρίνας, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα θέματα της αειφορίας – βιώσιμης ανάπτυξης όσο και της ανταγωνιστικότητας της μαρίνας.

2. Να εφαρμοστεί Σύστημα Παρακολούθησης (Monitoring) των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, το οποίο είναι το βασικό εργαλείο για την αξιολόγηση της περιβαλλοντικής επίδοσης της λειτουργίας των χρήσεων εντός του ακινήτου. Το σύστημα αυτό θα πρέπει διαρκώς να εκσυγχρονίζεται και να προσαρμόζεται στη νέα νομοθεσία και τις ανάγκες της και να προβλέπει μεταξύ άλλων τη δημοσίευση ετήσιας περιβαλλοντικής έκθεσης.

Β) Οι παρακάτω όροι, από εκείνους που αναφέρονται στο υπ' αριθμ. 441/2013 Πρακτικό του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Αλίμου (σε ορθή επανάληψη), που έχουν ως εξής:

Όροι Δόμησης & Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις:

Το Δημοτικό Συμβούλιο διαφωνεί με το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο ως προς τη σημαντική αύξηση των όρων δόμησης σε σχέση με τα ισχύοντα, σύμφωνα με τα Π.Δ./1990 και Π.Δ./2004. Συγκεκριμένα:

α) Ο συντελεστής κάλυψης αυξάνεται από το ισχύον 10-15% σε 40%, ποσοστό ιδιαίτερα υψηλό για παραθαλάσσια περιοχή.

β) Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση από 9.000 τ.μ. περίπου που ισχύει με το υφιστάμενο καθεστώς αυξάνεται σε 18.500 τ.μ., που θα προκαλέσει σημαντική υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Αναφορικά με τους περιβαλλοντικούς όρους:

α) Στις εργασίες συντήρησης που θα εκτελούνται, να απαγορεύεται ρητά κάθε εργασία που χρησιμοποιεί τοξικά υλικά ή εμπεριέχει κινδύνους δημιουργίας τοξικών αποβλήτων και λυμάτων. Ο φορέας διαχείρισης θα πρέπει να μεριμνήσει να εφοδιαστεί με όλες τις προβλεπόμενες από τη νομοθεσία άδειες για τη διάθεση των αποβλήτων.

β) Να προβλεφθεί επαύξηση του πρασίνου.

γ) Να μη γίνει εγκατάσταση δεξαμενής καυσίμων για τον ανεφοδιασμό των σκαφών.

δ) Η κυκλοφοριακή μελέτη να προβλέπει λύσεις που θα αποτρέπουν τη χρήση της μαρίνας ως παράκαμψη της παραλιακής και να προβλεφθεί επαρκής χώρος στάθμευσης οχημάτων.

ε) Να προβλεφθεί ο ελλιμενισμός των επαγγελματικών αλιευτικών σκαφών με τρόπο που να μην επιβαρύνει τις λειτουργίες του Ν.Ο.Κ.

Κατά της ανωτέρω απόφασης ψήφισαν οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ. Αθανασίου Αθανάσιος, Γιομπαζολιάς Γεράσιμος, Δημαράς Ιωάννης, Παναγούλης Ευστάθιος, Πιπιλή Αικατερίνη, Μανουσogiαννάκης Ιωάννης, Αγγελονίδη Χρηστίνα, Βακάλης Ευάγγελος, Κοκκινόπουλος Ιπποκράτης, Κυπραίος Δημήτριος, Μπαλού Αλεξάνδρα, Φλούδα Γεωργία, Βαρεμένος Γεώργιος, Κυπριανίδου Ερμιόνη, Διάκος Κωνσταντίνος, Δημαράς Γεώργιος, Χάγιος Άγγελος, Καπάταης Χρήστος, Καψής Κων/νος, Κωνσταντάκου Μερόπη.

Λευκό δήλωσαν οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ. Ψαριανός Γρηγόριος, Βαρελάς Δημήτριος, Αξαρής Ιωάννης.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Π.Σ.

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΟΥ Π.Σ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΕΛΑΣ

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ