



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Γραφείο Προέδρου

Ταχ.Δ/ση : Λεωφ. Συγγρού 80-88

Ταχ. Κωδ. : 117 41 Αθήνα

Τηλ.: 213-2065244, 238, 518

e-mail : ssona@patt.gov.gr

Συνεδρίαση 19^η

ΑΠΟΦΑΣΗ υπ' αριθμ. 207/2024

Σήμερα 30/9/2024, ημέρα Δευτέρα και ώρα 15:00, συνήλθαν σε τακτική συνεδρίαση τα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Αττικής. Η συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε δια ζώσης στην αίθουσα του Πνευματικού Κέντρου του Δήμου Πετρούπολης (Ταχ. Δ/ση: Αθανασίου Διάκου και Μπουμπουλίνας 59, Πετρούπολη), κατά τις προβλέψεις των διατάξεων της παρ. 1 του άρθρου 167 του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/τ. Α'/07-6-2010), όπως ισχύει, κατόπιν της υπ' αριθμ. πρωτ. 1097266/24-9-2024 πρόσκλησης του Προέδρου κ. Βασίλειου Καπερνάρου, που κοινοποιήθηκε νόμιμα, στις 24/9/2024 στον Περιφερειάρχη Αττικής, σε καθένα από τους Αντιπεριφερειάρχες καθώς και σε καθένα από τους Περιφερειακούς Συμβούλους.

Θέμα 14^ο Η.Δ.

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

Διαπιστώθηκε η απαρτία, κατά την έναρξη της συνεδρίασης, με σύνολο εβδομήντα δύο (72) παρόντων επί συνόλου ογδόντα πέντε (85) Περιφερειακών Συμβούλων, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 447/2023 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, με την οποία επικυρώθηκε το αποτέλεσμα των εκλογών της 8^{ης} Οκτωβρίου 2023 για την Περιφέρεια Αττικής και ανακηρύχθηκε ο επιτυχών και οι επιλαχόντες συνδυασμοί, ο Περιφερειάρχης και οι τακτικοί και αναπληρωματικοί περιφερειακοί σύμβουλοι κάθε συνδυασμού για την περιφερειακή περίοδο από 01-01- 2024 έως 31-12-2028, όπως αυτή διορθώθηκε με την υπ' αριθμ. 538/2023 όμοια και τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. 186/2024 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών.

Οι παρόντες και οι απόντες στη συζήτηση του συγκεκριμένου θέματος έχουν ως εξής:

Παρόντες:

Ο Περιφερειάρχης Αττικής κ. Χαρδαλιάς Νικόλαος

Τα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής:

Ο Πρόεδρος κ. Καπερνάρος Βασίλειος

Ο Αντιπρόεδρος κ. Κάβουρας Κωνσταντίνος

Ο Γραμματέας κ. Μπενετάτος Στυλιανός

Η Αναπληρώτρια Περιφερειάρχης κ. Κεφαλογιάννη Χριστίνα

Οι Χωρικοί Αντιπεριφερειάρχες Αττικής κ.κ.: Αντωνάκου Σταυρούλα, Βαρελάς Κλεάνθης, Βουτσινάς Ιωάννης, Ζώμπος Κωνσταντίνος, Θεοδωρόπουλος Χρήστος, Καβαλλάρη Βασιλική (Βίκυ), Κεφαλογιάννη Λουκία, Λώλος Βασίλειος.

Οι Θεματικοί Αντιπεριφερειάρχες Αττικής κ.κ.: Αγγελάκη Δήμητρα, Ασκητής Αθανάσιος (Θάνος), Αυγερινός Αθανάσιος (Θανάσης), Γιακουμάτου Ευαγγελία (Εβίνα), Κοσμοπούλος Ελευθέριος, Μανωλάκος Λεωνίδας, Μιλλούση Βασιλική (Βίκυ), Πάλλη - Γιαννακοπούλου Αλεξάνδρα, Πρεζεράκου Ευριδίκη (Έρρικα), Τουμαζάτου Μαριάννα.

Οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ.:

Αβραμίδης Γαβριήλ, Αβραμοπούλου Ελένη, Αλεξανδράτος Χαράλαμπος (Μπάμπης), Αλμπάνης Ευάγγελος, Αποστολίδου Κλεονίκη (Νίκη), Αργυράκη Βασιλεία (Μπέσσυ), Αυλωνίτου Χρυσάνθη, Βαθιώτης Αθανάσιος, Βάρσου Μαργαρίτα, Βισκαδουράκης Αθανάσιος (Θανάσης), Βλάχος Γεώργιος, Βλάχου Γεωργία, Βοϊδονικόλας Σταύρος, Γεράκη Αικατερίνη, Γεωργιάδου Παρασκευή (Εύη), Γώγος Χρήστος, Δαμάσκος Δημήτριος, Ζαμπίδης Μιχαήλ (Άιρον Μάικ), Ιωακειμίδης Γεώργιος, Ιωακειμίδης Ευάγγελος, Καββαδίας Αντώνης, Καζάκου Μαρία, Κατσικάρης Δημήτριος, Κατσούλης Αθανάσιος (Σάκης), Κόκκαλης Βασίλειος, Κοροβέση Μυρτώ, Κουρή Μαρία (Μαίρη), Κουτσογιαννόπουλος Θεόδωρος (Θοδωρής), Κωνσταντέλλου Αθηνά, Μαγκανάρης Νικόλαος, Μακρή Σταυρούλα (Ρούλα), Μαρκουίζος (Ιαβέρης) Κωνσταντίνος, Μελάς Σταύρος, Μουζάλας Μάριος, Μπαϊρακτάρης Πολυχρόνιος (Πολυχρόνης), Μπαλάφας Γεώργιος, Μπαρμπαγιάννη - Αδαμοπούλου Ευγενία, Μωραϊτάκη Πικρού Ελευθερία (Ρίτα), Ντούρος Γεώργιος, Ορφανός Αθανάσιος (Θάνος), Παπαγεωργίου Νικόλαος, Παπασπύρου Αθανασία, Πετρόπουλος Βασίλειος, Πρωτούλης Ιωάννης, Ράπτης Ιωάννης, Σγουρός Ιωάννης, Συρίγος Βάλαμος, Σφακιανάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Τάσης Γεώργιος, Τσουκαλάς Γεώργιος, Χιωτάκης Νικόλαος (Νίκος), Χρονοπούλου Νίκη.

Απόντες:

Τα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής:

Ο Θεματικός Αντιπεριφερειάρχης Αττικής κ. Σιάτρας Χαράλαμπος (Μπάμπης).

Οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ.:

Αγγέλης Σπυρίδων, Αδαμοπούλου Γεωργία (Τζίνα), Αλυμάρα Σοφία, Αντωνίου Άννα, Καμπούρης Φίλιππος, Καραδήμα Ιωάννα, Κασίμης Χρήστος, Λογοθέτη Αικατερίνη, Σαργκάνης Νικόλαος (Νίκος), Σχορτσανίτης Σοφοκλής.

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

Ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου κ. Βασίλειος Καπερνάρος έθεσε υπ' όψιν του Περιφερειακού Συμβουλίου την υπ' αριθμ. πρωτ. 735161/18-6-2024 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. Το Ν.4280/14 (ΦΕΚ159/Α΄/8-8-2014) περί Περιβαλλοντικής αναβάθμισης και ιδιωτικής πολεοδόμησης – Βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών Ρυθμίσεις δασικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις όπως τροποποιήθηκε σχετικά το 998/79 περί προστασίας των δασών και των δασικών εν γένει εκτάσεων της χώρας
 8. 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 και την με αριθμ ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/38181/2695/ 15 Απρ 2022 (ΦΕΚ 1923/ Β΄/ 18 Απρ 2022) με την τροποποίησή της
 9. 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 εμπορευμάτων 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.

10. 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)
11. 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»
12. Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (αρ. 6876/4871 Πράξη της Βουλής των Ελλήνων - ΦΕΚ 128/Α/03.07.2008).
13. 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.
14. 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.»
15. Το Ν.4258/14 (ΦΕΚ94/Α΄/14-4-2014) «Διαδικασία Οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα – ρυθμίσεις Πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις»
16. Την ΚΥΑ 36259/1575/23-8-2010 (ΦΕΚ1312/Β΄/24-8-2010) Μέτρα και όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων από εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις (ΑΕΚΚ όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 40 του Ν4030/12
17. Την υπ΄ αριθμ. ΚΥΑ 3137/191/Φ.15/21-3-2012 (ΦΕΚ1048/Β΄/4-4-2012) περί «Αντιστοίχισης των κατηγοριών των βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων και των δραστηριοτήτων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας με τους βαθμούς όχλησης που αναφέρονται στα πολεοδομικά διατάγματα».
18. Το νόμο 4277/2014 (ΦΕΚ 156/Α/1-8-2014) Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες διατάξεις
19. Το Ν4495/2017, (ΦΕΚ 167/Α/3.11.2017) Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις.
20. Το Ν4519/2018, (ΦΕΚ 25/Α/20.2.2018) Φορείς Διαχείρισης Προστατευόμενων Περιοχών και άλλες διατάξεις.
21. 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
22. 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»
23. Το Π.Δ. υπ΄αριθμ 59/2018 (ΦΕΚ114/Α΄/29-6-2018) “Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης”
24. Το Ν 4315/2014 (ΦΕΚΑ/269) περί εισφοράς σε γης και το ΠΔ 111/2004 (ΦΕΚ 76/Α) περί του προσδιορισμού των θέσεων στάθμευσης
25. 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.
26. Το Ν. 3378/2005 (ΦΕΚ 203/Α/19.08.2005) «Κύρωση της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς (αναθεωρημένη)».
 27. Το Ν 2971/01 (ΦΕΚ285/Α΄/19-12-2001) «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις» όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
 28. Την ΚΥΑ οικ. 211773/2012 (ΦΕΚ1367/Β/2012) «Καθορισμός Δεικτών Αξιολόγησης και Ανωτάτων Επιτρεπομένων Ορίων Δεικτών Περιβαλλοντικού Θορύβου που προέρχεται από την λειτουργία συγκοινωνιακών έργων, τεχνικές προδιαγραφές ειδικών ακουστικών μελετών υπολογισμού και εφαρμογής (ΕΑΜΥΕ) αντιθορυβικών πετασμάτων, προδιαγραφές προγραμμάτων παρακολούθησης περιβαλλοντικού θορύβου και άλλες διατάξεις»
 29. Το Ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α/07.10.1999) «Χωροταξικός Σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» και Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (αρ. 6876/4871 Πράξη της Βουλής των Ελλήνων - ΦΕΚ 128/Α/03.07.2008).
 30. 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.
 31. 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.»
 32. Το Ν.4258/14 (ΦΕΚ94/Α΄/14-4-2014) «Διαδικασία Οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα – ρυθμίσεις Πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις»
 33. Το με ΑΠ:ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/28-03-2294/28-03-2024 Διεύθυνσης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης/ Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας διαβιβαστικό για την ΣΜΠΕ του θέματος μετά της με ΑΠ:405425/29-03-24 Περιφερειακού Συμβουλίου Περιφέρειας Αττικής (ΑΠ:405440/29-3-24 Δ/νσής μας)
 34. Το συνημμένο στην (33) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ 1/2»
 35. Το συνημμένο στην (33) σχετική μελέτη σχέδιο με θέμα: «ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ 2/2»

ι. Θέτουμε υπόψη του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής, την (33) σχετική Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) που αφορά στον γενικό σχεδιασμό της Μαρίνας Αγίου Κοσμά και η οποία διαβιβάσθηκε από την Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής 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

Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) αφορά στον γενικό σχεδιασμό της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, η οποία βρίσκεται στις βορειοανατολικές ακτές του Σαρωνικού Κόλπου επί της νότιας παραλιακής ζώνης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας, στις νοτιοδυτικές παρυφές του όρους Υμηττός, στον Δήμο Ελληνικού - Αργυρούπολης της Περιφέρειας Αττικής. Συγκεκριμένα, η Μαρίνα Αγίου Κοσμά βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της ακτής προ της Δημοτικής Ενότητας Ελληνικού, όπου συνορεύει με τον Δήμο Γλυφάδας. Αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς λιμένες της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας.

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

Σύμφωνα με την μελέτη, “ο νέος αυτός σχεδιασμός εντάσσεται σε μια ολοκληρωμένη ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά και λειτουργεί σε συνέργεια με τις προβλεπόμενες υποδομές τουρισμού και αναψυχής εντός αυτού. Στόχος της ολοκληρωμένης αυτής ανάπτυξης είναι η δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πόλου διεθνούς εμβέλειας και η ανάδειξη του παραλιακού μετώπου με ελεύθερη πρόσβαση σε όλους. Πρόκειται για μία σύγχρονη αστική ανάπλαση μεγάλης κλίμακας και ταυτόχρονα δημιουργία ενός μοναδικού πόλου τουρισμού και αναψυχής, αντάξιου μίας εξαιρετικής μητροπολιτικής ριβιέρας, όπως η Αθηναϊκή, ικανού να προσελκύσει διεθνές κοινό, αλλά και τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής”.

ii. Η (33) σχετική μελέτη 469 σελ περιλαμβάνει:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΛΙΣΤΑ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ - ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ	8
A. ΕΚΤΕΝΗΣ ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ	10
B. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	38
Γ. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	43
Δ. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	218
Ε. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ	240
ΣΤ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	265
Ζ. ΕΚΤΙΜΗΣΗ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	376
Η. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ.....	415
Θ. ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ Σ.Μ.Π.Ε.	420
Ι. ΒΑΣΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ	421
Κ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	422
Λ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	425

iii. Φορέας Έργου

Η χρήση, διοίκηση, διαχείριση και εκμετάλλευση της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, που αποτελεί τμήμα του πρώην Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας (Μαρίνα) Αγ. Κοσμά Αττικής, έχει περιέλθει αυτοδικαίως στην εταιρία «ΕΛΛΗΝΙΚΟ – ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (ΕΛΛΗΝΙΚΟ Μ.Α.Ε.), κατ’ εφαρμογή της παρ. 1α του άρθρου 7 του Ν.4062/2012.

Σύμφωνα με την υπ’ αριθμ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/28.08.2006 Κ.Υ.Α. (Φ.Ε.Κ. 1225/Β/05.09.2006), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, ως Αρχή Σχεδιασμού ενεργεί η Διεύθυνση Σχεδιασμού Μητροπολιτικών, Αστικών και Περιφερειακών Περιοχών του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

iv. Περιβαλλοντικός Μελετητής

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε από το γραφείο μελετών MARNET A.T.E. (Βεντήρη 7, Τ.Κ. 11528, Αθήνα, τηλ.: 2107222160, fax: 2107250320, email: info@marnet.gr, website: www.marnet.gr).

Ομάδα Μελέτης

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας μελέτης απαρτίστηκε από τους παρακάτω:

- Βασιλική Τζανετάτου, Δρ Μηχανικό Περιβάλλοντος, η οποία ήταν υπεύθυνη για τον συντονισμό της μελέτης
- Νικόλαο Φλώριο, Ναυπηγό Μηχανικό – Περιβαλλοντολόγο, M.Sc.
- Χαρίλαο Αντωνόπουλο, Δρ Πολιτικό Μηχανικό – Λιμενολόγο
- Ελένη Πολυμέρου, Πολιτικό Μηχανικό, M.Sc.
- Χαράλαμπο - Νικόλαο Ρουκούνη, Πολιτικό Μηχανικό, M.Sc.
- Σύλβια – Βασιλική Κούμπου, Περιβαλλοντολόγο – Ωκεανογράφο, M.Sc.

v. ΕΚΤΕΝΗΣ ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Μαρίνα Αγίου Κοσμά χωροθετήθηκε με το άρθρο 2 του Ν. 2730/1999 «Σχεδιασμός, ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση Ολυμπιακών Έργων και άλλες διατάξεις» (Φ.Ε.Κ. 130/Α/25.06.1999), ως υποδομή Ολυμπιακών Έργων προκειμένου για την τέλεση των Ολυμπιακών αγώνων του έτους 2004. Πρόκειται για την περιοχή υποδοχής του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας και των έργων υποστήριξής του. Εν συνεχεία, βάσει του άρθρου 3 του Ν. 2730/1999, εγκρίθηκε με το από 22.02.2002 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 138/Δ/22.02.2002) το Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας, με το οποίο καθορίστηκε και η μεταολυμπιακή χρήση της υποδομής.

Σύμφωνα με την παρ. 7α του άρθρου 2 του Ν. 4062/2012 όπως ισχύει, με το Προεδρικό Διάταγμα (Π.Δ.) έγκρισης του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά Περιφέρειας Αττικής, δύναται να τροποποιείται το ανωτέρω από 22.02.2002 Π.Δ. και να γίνεται καθορισμός της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης, των χρήσεων γης και των όρων δόμησης της Μαρίνας Αγίου Κοσμά. Μάλιστα, στην περίπτωση αυτή, το εν λόγω Π.Δ. έγκρισης του ΣΟΑ προτείνεται και από τον Υπουργό Τουρισμού, μετά από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων του άρθρου 30 του ν. 2160/1993.

Για την έγκριση του ΣΟΑ Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά έχει ήδη εκδοθεί το από 28.02.2018 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 35/ΑΑΠ/01.03.2018). Συνεπώς, κατ' εφαρμογή της παρ. 7α του άρθρου 2 του Ν. 4062/2012, για την έγκριση του γενικού σχεδιασμού της μαρίνας (ήτοι τον καθορισμό της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης, τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης αυτής) είναι αναγκαία η τροποποίησή του εγκεκριμένου ΣΟΑ και η έκδοση νέου Π.Δ.

Ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας θα θέσει τους βασικούς άξονες ανάπτυξης του τουριστικού λιμένα και συγκεκριμένα θα περιλαμβάνει τα εξής:

1. Οριοθέτηση της ακριβούς έκτασης της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας.
2. Καθορισμό των επιτρεπόμενων χρήσεων γης ανά τομέα επί της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.
3. Καθορισμό των ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης για την ανέγερση κτιρίων και εγκαταστάσεων.
4. Έγκριση των γενικών περιβαλλοντικών όρων για τη δημιουργία της μαρίνας.

Σημειώνεται επίσης ότι σύμφωνα με τον Ν. 2160/1993 (άρθρο 31), ο γενικός συντελεστής δόμησης στο σύνολο της χερσαίας ζώνης μίας 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.

Συναφώς, για την έκδοση του Π.Δ. τροποποίησης του ΣΟΑ Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά, προκειμένου να συμπεριληφθεί σε αυτό ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, απαιτείται η υποβολή Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.), καθώς και η σύνταξη Έκθεσης Χωροθέτησης (η οποία υποβάλλεται ως αυτοτελές παράρτημα της Σ.Μ.Π.Ε.), αναφορικά με τις βασικές χωροθετικές επιλογές του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού και τη συμβατότητά του προς τα δεδομένα του υπερκείμενου χωροταξικού σχεδιασμού.

Τέλος, σύμφωνα με την παρ. 7α του άρθρου 2 του Ν. 4062/2012, για τα επόμενα στάδια χωροθέτησης και λειτουργίας της Μαρίνας Αγίου Κοσμά εφαρμόζεται ο Ν.2160/1993, οι δε διοικητικές πράξεις που απαιτούνται για την εκτέλεση των εργασιών εκδίδονται από το Γραφείο Ελληνικού.

Συνεπώς, την έκδοση του ως άνω Π.Δ. τροποποίησης του ΣΟΑ Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά και έγκρισης του γενικού σχεδιασμού της μαρίνας ακολουθεί το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας, σύμφωνα με την παρ. 1στ του άρθρου 31 του Ν. 2160/1993 και κατ' εφαρμογή της παρ. 2 του ίδιου άρθρου. Συγκεκριμένα, εγκρίνονται με την έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης (Κ.Υ.Α.) οι προτεινόμενες λιμενικές και χερσαίες υποδομές, καθώς και οι περιβαλλοντικοί όροι υλοποίησης και λειτουργίας των έργων ανάπτυξής της μαρίνας.

Η παρούσα Σ.Μ.Π.Ε. συντάχθηκε στα πλαίσια της παρ. 7α του άρθρου 2 του Ν. 4062/2012 και αφορά στον γενικό σχεδιασμό της Μαρίνας Αγίου Κοσμά (ήτοι τον καθορισμό της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης, τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης αυτής).

Συγκεκριμένα, η Σ.Μ.Π.Ε. αφορά στον εντοπισμό, περιγραφή και αξιολόγηση των σημαντικών επιπτώσεων στο περιβάλλον από την εφαρμογή του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού.

Επίσης, περιλαμβάνει παρουσίαση των λογικών εναλλακτικών δυνατοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης (δηλαδή διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης), τεκμηρίωση της επιλογής τους, καθώς και περιβαλλοντική αξιολόγηση των εναλλακτικών αυτών. Σημειώνεται ότι η Σ.Μ.Π.Ε. περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες αναφορικά με τον γενικό σχεδιασμό της μαρίνας, και συντάχθηκε σύμφωνα με την Κ.Υ.Α. 107017/28.08.2006 (Φ.Ε.Κ. 1225/Β/05.09.2006, 3759/Β/25.10.2017 και 1923/Β/18.04.2022) 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. Πληροφορίες οι οποίες απαιτούνται κατά το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης του άρθρου 31 του Ν. 2160/1993 και αφορούν ειδικότερα στην υλοποίηση συγκεκριμένων έργων, θα εξεταστούν κατά την εκπόνηση του Φακέλου Έγκρισης Χωροθέτησης και της αντίστοιχης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Αρμόδια περιβαλλοντική αρχή για τη διαδικασία στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης του γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Αγίου Κοσμά είναι η Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙ.Π.Α.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Α.2. Σκοπιμότητα και στόχοι γενικού σχεδιασμού

Η Μαρίνα Αγίου Κοσμά αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά που αναδεικνύεται σε κεντρικό σημείο της μητροπολιτικής

αθηναϊκής ριβιέρας. Κατά συνέπεια επιβάλλεται η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός της μαρίνας έτσι ώστε αυτή να ανταποκρίνεται στα σύγχρονα πρότυπα και κατ' επέκταση να είναι αντίστοιχη με την αστική ανάπτυξη καθώς και τις σχεδιαζόμενες υποδομές οικιστικού χαρακτήρα, τουρισμού - αναψυχής του παρακτίου μετώπου του Πόλου.

Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά αποσκοπεί ακριβώς σε αυτή την ανάδειξη του παράκτιου μετώπου του Πόλου με την προσέλκυση και εξυπηρέτηση υψηλού επιπέδου θαλάσσιου τουρισμού στα πλαίσια μίας βιώσιμης ανάπτυξης. Στην κατεύθυνση αυτή, ο παρών γενικός σχεδιασμός καλείται να ικανοποιήσει τους ακόλουθους στόχους:

- Εκσυγχρονισμός της μαρίνας και των παρεχόμενων σε αυτή υπηρεσιών

Βασικός στόχος της προτεινόμενης ανάπτυξης της μαρίνας είναι η δυνατότητα εξυπηρέτησης σκαφών διαφόρων μεγεθών και η παροχή ενός πλήρους φάσματος υπηρεσιών στα σκάφη, έτσι ώστε η μαρίνα να ανταποκριθεί στις τάσεις της αγοράς για περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού όλο και μεγαλύτερου μεγέθους σκαφών σε σύγχρονες υποδομές.

- Ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης της μαρίνας

Ιδιαίτερης σημασίας είναι η ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης και θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας σε συνέργεια με την ανάπτυξη της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 και γενικότερα του ΣΟΑ του Μητροπολιτικού Πόλου, έτσι ώστε να διαμορφωθεί ένας ενιαίος πόλος τουρισμού και αναψυχής που συνάδει απόλυτα με τους διακηρυγμένους και θεσμοθετημένους στόχους σε σχέση με την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου μετώπου της πρωτεύουσας και τη συνεισφορά του στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

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

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

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

vi. Περιγραφή Γενικού Σχεδιασμού και Εναλλακτικών δυνατοτήτων

Περιγραφή Γενικού Σχεδιασμού

Με τον προτεινόμενο γενικό σχεδιασμό της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, η συνολική επιφάνεια της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας ανέρχεται σε 528 στρέμματα περίπου και περιλαμβάνει την υφιστάμενη λιμενολεκάνη, η οποία οριοθετείται από τα παραλιακά μέτωπα όπισθεν των οποίων αναπτύσσεται η χερσαία ζώνη, καθώς και τα πρόσγεια αυτής. Η είσοδος στη λιμενολεκάνη θα γίνεται όπως και σήμερα από τα βορειοδυτικά.

Η χερσαία ζώνη της μαρίνας, συνολικής επιφάνειας 31,4 στρεμμάτων περίπου, εκτείνεται προ της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 και της Περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1 του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά. Η οδική πρόσβαση στη χερσαία ζώνη θα γίνεται από δύο εισόδους (μία στο βορειοανατολικό όριο της και μία στο νοτιοανατολικό άκρο της) μέσω του οδικού δικτύου της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 και κατ' επέκταση την παραλιακή

λεωφόρο Ποσειδώνος και τη λεωφόρο Βουλιαγμένης.

Η πρόσβαση των πεζών στη χερσαία ζώνη θα είναι ελεύθερη και θα πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο μέσω του ανατολικού ορίου της που εκτείνεται σε επαφή με την Κτηριακή Ενότητα ΠΜ-Α1.3/Ι.

Με την προβλεπόμενη αναδιάταξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, διακρίνονται σε αυτή δυο (2) τομείς χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στη μαρίνα θα ανέρχεται σε 900 m² και θα περιλαμβάνει χρήσεις σχετικές με τη διοίκηση και τη λειτουργία της μαρίνας (όπως κτίριο διοίκησης και γραφεία, πύργο ελέγχου, μικρό κατάστημα, αποθηκευτικούς χώρους, χώρους υγιεινής, χώρους Η/Μ εγκαταστάσεων, κλπ.). Η μαρίνα θα περιλαμβάνει ακόμη διαμορφωμένες υπαίθριες εγκαταστάσεις, πεζοδρόμους, χώρους στάθμευσης και χώρους πρασίνου.

Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά παρουσιάζεται στον συνημμένο Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης».

Εναλλακτικές δυνατότητες

Οι εξετασθείσες εναλλακτικές δυνατότητες αφορούν στον γενικό σχεδιασμό της μαρίνας, όπως αυτός προβλέπεται για το πρώτο στάδιο χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα από τον Ν. 2160/1993. Επομένως, ο σχεδιασμός των εναλλακτικών δυνατοτήτων βασίστηκε στις ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Στο στάδιο αυτό ο σχεδιασμός είναι ευρύς και γενικός.
- Ο σχεδιασμός πρέπει να ικανοποιεί τη σκοπιμότητα της ανάπτυξης (βλ. ενότητα Γ.9).
- Ο σχεδιασμός αφορά στη διαμόρφωση της θαλάσσιας ζώνης και στη γενική χωροταξική οργάνωση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.

Διευκρινίζεται ότι η διάταξη και το μέγεθος της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας παραμένουν οι ίδιες σε όλες τις εναλλακτικές δυνατότητες. Ειδικότερα:

- Η χερσαία ζώνη ορίζεται σύμφωνα με τα περιγραφόμενα στην ενότητα Δ.1.1, καθώς προς το εσωτερικό της περιορίζεται από τις ήδη καθορισθείσες και εγκεκριμένες Κτηριακές Ενότητες της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 και από την Περιοχή προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1. Επίσης, προς τη θάλασσα, η χερσαία ζώνη οριοθετείται από το υφιστάμενο κρηπιδωμένο-διαμορφωμένο μέτωπο.

Σε ότι αφορά στην εναλλακτική λύση μικρότερης χερσαίας ζώνης με τη μη ενσωμάτωση τμημάτων της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 (βλ. ενότητα Δ.1.1), δεν εξετάζεται καθώς στην περίπτωση αυτή δεν θα υπήρχε επαρκής χώρος για την ανέγερση των αναγκών για τη λειτουργία της μαρίνας κτιριακών υποδομών.

- Η θαλάσσια ζώνη, αντίστοιχα, περιορίζεται στη λιμενολεκάνη και στα πρόσγεια αυτής με βάση τις κατευθύνσεις και αποστάσεις που θέτει η νομοθεσία (ήτοι των διατάξεων του Ν. 2160/1993, όπως ισχύει και ιδίως της παραγράφου 5 του άρθρου 29).

Κατά συνέπεια, οι εναλλακτικές δυνατότητες διαφοροποιούνται μόνο ως προς τις χρήσεις γης και την κλίμακα ανάπτυξης των χερσαίων και κτιριακών υποδομών.

Η δυνατότητα ανάπτυξης της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας δεν επηρεάζεται από τις ως άνω εναλλακτικές καθώς η γεωμετρία και το μέγεθος της θαλάσσιας ζώνης παραμένουν ίδια σε αυτές. Σε όλες τις εναλλακτικές δυνατότητες (με εξαίρεση τη Μηδενική λύση), προβλέπεται η οργάνωση της θαλάσσιας ζώνης. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η βελτιστοποίηση της διάταξης των προβλητών εντός της λιμενολεκάνης, έτσι ώστε να μεγιστοποιείται η δυναμικότητα της μαρίνας και να είναι δυνατός ο ελλιμενισμός ικανού αριθμού σκαφών στις κατηγορίες που υπάρχει αυξημένη ζήτηση, καθώς και σκαφών μεγάλου μεγέθους, η διασφάλιση του αναγκαίου ωφέλιμου βάθους εντός της λιμενολεκάνης (στις θέσεις όπου τα υφιστάμενα βάθη δεν είναι ικανά), καθώς και η εξασφάλιση ικανών χώρων και υποδομών στη γειτονία των θέσεων ελλιμενισμού,

προκειμένου για τη λειτουργική διαμόρφωση της παραλιακής ζώνης εξυπηρέτησης των σκαφών, όπου τοποθετούνται οι απαραίτητοι πυργίσκοι παροχών (ηλεκτρικού, νερού, επικοινωνίας/data), οι εγκαταστάσεις πυρόσβεσης, τα συστήματα διαχείρισης αποβλήτων και οι δέστρες, την εγκατάσταση περιορισμένης κλίμακας κτιριακών υποδομών, την προσωρινή στάθμευση των οχημάτων των ιδιοκτητών και των επιβαινόντων στα σκάφη, καθώς και των οχημάτων τροφοδοσίας των σκαφών.

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

Μηδενική λύση

Η μηδενική λύση αφορά στη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης όσον αφορά στις υποδομές και τη λειτουργία της Μαρίνας Αγίου Κοσμά και κατ' επέκταση στη συνέχιση της εν λόγω δραστηριότητας χωρίς να υπάρξει καμία παρέμβαση. Είναι προφανές ότι στη μηδενική λύση, το ευρύτερο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον δεν παραμένει ανεπηρέαστο και κατ' επέκταση δεν παραμένει υποχρεωτικά αμετάβλητο.

Συγκεκριμένα, η μηδενική λύση εξετάζει τη μελλοντική εξέλιξη της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, εφ' όσον διατηρηθεί η σημερινή κατάσταση των υποδομών και της λειτουργίας της θαλάσσιας και χερσαίας έκτασής της, και ταυτόχρονα κατά τα λοιπά υλοποιηθεί το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού Αγίου Κοσμά. Στα πλαίσια αυτά η μαρίνα θα στερείται τις απολύτως αναγκαίες τόσο λειτουργικά όσο και θεσμικά υποδομές, ενώ δεν θα μπορεί να ανταπεξέλθει στα πρότυπα μίας σύγχρονης υποδομής αντάξιας του Μητροπολιτικού Πόλου.

Ειδικότερα, στη μηδενική λύση, λόγω των ανεπαρκών για τα σύγχρονα δεδομένα υποδομών του χερσαίου χώρου (κτίρια, λοιπές εγκαταστάσεις, χώροι στάθμευσης κλπ.), αλλά και της έλλειψης ικανών χερσαίων χώρων που επιφέρουν αδυναμία χωρικής οργάνωσης, η Μαρίνα Αγίου Κοσμά θα αδυνατεί να καλύψει τις ανάγκες μίας σύγχρονης μαρίνας και να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις των ιδιοκτητών και επιβαινόντων των σκαφών.

Επιπροσθέτως, στη μηδενική λύση, η μαρίνα καθίσταται ουσιαστικά μη ανταγωνιστική, καθώς αδυνατεί να ανταποκριθεί στις τάσεις της αγοράς στον χώρο του θαλάσσιου τουρισμού και επομένως σταδιακά μεταπίπτει σε μία μη βιώσιμη επιχείρηση, γεγονός που ενδέχεται εντέλει να οδηγήσει στην πλήρη παρακμή και εγκατάλειψή της. Επιπροσθέτως, πέραν της οικονομικής αυτής διάστασης που αφορά στην ίδια την υφιστάμενη δραστηριότητα, η εξέλιξη που προμηνύει η μηδενική λύση έχει και σημαντικό αρνητικό πρόσημο για την ευρύτερη περιοχή και τον τουρισμό, καθώς συνεπάγεται οικονομική ζημιά, απώλεια θέσεων εργασίας και πιθανότατα υποβάθμιση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Είναι σαφές ότι η μηδενική λύση σε καμία περίπτωση δεν υπηρετεί τη βιώσιμη αειφόρο ανάπτυξη, τόσο στη βάση κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων όσο και στη βάση αμιγώς φυσικών-οικολογικών παραμέτρων. Περαιτέρω, η διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης στη μαρίνα δεν ανταποκρίνεται στο πρότυπο μίας εξαιρετικής ομορφιάς μητροπολιτικής ριβιέρας, όπως η αθηναϊκή. Αντίθετα, σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν, η μηδενική λύση θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στη συνολική εικόνα του παράκτιου μετώπου της Αττικής, τμήμα του οποίου αποτελεί και ο Άγιος Κοσμάς. Τέλος, η υφιστάμενη κατάσταση δεν συνάδει με τη δρομολογημένη ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά και ειδικότερα με τη δημιουργία ενός παγκόσμιας εμβέλειας Πόλου στην Αθήνα.

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

Εναλλακτική δυνατότητα 1 (ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ)

Η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει την ήπια ανάπτυξη των υποδομών της μαρίνας προβλέποντας μόνο τις απολύτως αναγκαίες για τη λειτουργία της.

Συγκεκριμένα, η εναλλακτική δυνατότητα 1 εξετάζει την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τη διάκριση των ακόλουθων δύο τομέων χρήσεων και λειτουργιών:

- Τομέας 1: Ο Τομέας 1 αφορά στα τμήματα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που σήμερα εμπίπτουν στην έκταση του ΣΟΑ και συγκεκριμένα στη Ζώνη ανάπτυξης ΠΜ-Α1.

Διακρίνονται σε αυτόν δύο υποτομείς, ο Υποτομέας 1Α που εκτείνεται στο ανατολικό τμήμα της χερσαίας ζώνης και ο Υποτομέας 1Β που εκτείνεται στο ακρομώλιο του προσήνεμου μώλου. Στον Τομέα 1 που αφορά σε χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας, προσφέρεται η δυνατότητα ανάπτυξης του κύριου όγκου των κτιριακών υποδομών της μαρίνας (συμπεριλαμβανομένου του κτιρίου διοίκησης, χώρων υγιεινής, αποθηκών, φυλακίου, υποσταθμού και λοιπών Η/Μ εγκαταστάσεων, πύργου ελέγχου κλπ.). Μάλιστα, δεδομένου ότι ο Τομέας 1 αποτελείται από δύο υποτομείς που αναπτύσσονται σε διαφορετικές θέσεις, συστήνεται η δημιουργία του κτιρίου διοίκησης στον Υποτομέα 1Α (καθότι βρίσκεται πλησίον της εισόδου της μαρίνας και διαθέτει επαρκή επιφάνεια για την ανάπτυξη του κτιρίου σε αρμονία με τα γειτονικά κτίρια της ΠΜ-Α1 και της ΠΜ-Π1) και η εγκατάσταση του πύργου ελέγχου στον Υποτομέα 1Β (καθότι βρίσκεται πλησίον της εισόδου της λιμενολεκάνης προσφέροντας ανεμπόδιστη θέα κατά τον είσπλου/έκπλου των σκαφών αλλά και το σύνολο της λιμενολεκάνης).

Η υποδιαίρεση του Τομέα 1 σε δύο υποτομείς επιβάλλεται από το γεγονός ότι ενσωματώνονται στη μαρίνα δύο χωρικά διακριτά τμήματα της ΠΜ-Α1. Ο λόγος μάλιστα για τον οποίο διακρίνονται δύο υποτομείς αντί για δύο ανεξάρτητους τομείς έγκειται στην ανάγκη εξασφάλισης της βιώσιμης ανάπτυξης της μαρίνας με τέτοια όμως χωρική οργάνωση των χρήσεων και λειτουργιών της, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η άρτια λειτουργία της. Έτσι με τον τρόπο αυτό, είναι δυνατή η κατανομή της συνολικής δόμησης και κάλυψης του Τομέα 1 στους δύο υποτομείς ανάλογα με τις ανάγκες του τελικού σχεδίου ανάπτυξης της μαρίνας.

- Τομέας 2: Ο Τομέας 2 περιλαμβάνει την παραλιακή ζώνη που εκτείνεται περίξ της λιμενολεκάνης και του ακρομωλίου του προσήνεμου μώλου. Ο Τομέας 2 αφορά σε χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας, χωρίς όμως να επιτρέπεται η ανάπτυξη κτιριακών υποδομών εντός αυτού. Η δέσμευση αυτή διασφαλίζει την απρόσκοπτη συνέχεια του παραλιακού μετώπου, τόσο για περίπατο όσο και για την κυκλοφορία των οχημάτων.

Λόγω της επιμήκους και στενής γεωμετρίας της χερσαίας ζώνης (με εξαίρεση τον Τομέα 1) και ταυτόχρονα της ανάγκης ορισμένων συγκεκριμένων υποδομών να βρίσκονται στην άμεση γειτονία των θέσεων ελλιμενισμού προβλέπεται η εγκατάσταση περιορισμένης κλίμακας κτιριακών υποδομών επί των λιμενικών έργων³ (όπως αυτά θα διαμορφωθούν βάσει των κατευθύνσεων που παρατίθενται στην ενότητα Δ.3.1.1).

Ειδικότερα:

- Ο σταθμός καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων χωροθετείται πάντα επί λιμενικού έργου, στο σημείο όπου προβλέπεται θέση πρόσδεσης σκάφους για ανεφοδιασμό και παράδοση καταλοίπων.
- Λόγω της προαναφερθείσας γεωμετρίας της χερσαίας ζώνης και τη δυνατότητα ανάπτυξης κτιριακών υποδομών μόνο στον Τομέα 1 (και μάλιστα με τον Υποτομέα 1Α να βρίσκεται σε απόσταση από τα μέτωπα πρόσδεσης σκαφών), προκειμένου για την εξυπηρέτηση των επιβαινόντων στα σκάφη με ποιοτικό τρόπο αλλά και σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα (βλ. ενότητα Γ.1.3.1) είναι αναγκαία η

χωροθέτηση χώρων υγιεινής (WC, ντους) επί λιμενικών έργων. Μόνο με αυτόν τον τρόπο η απόσταση πεζή από κάθε θέση ελλιμενισμού μέχρι τον εκάστοτε χώρο υγιεινής θα δύναται να πληροί τα διεθνή πρότυπα.

- Ομοίως, είναι αναγκαία η χωροθέτηση Η/Μ εγκαταστάσεων (και των κτιρίων που απαιτούνται για αυτές) επί λιμενικών έργων, πλησίον του καναλιού όδευσης των Η/Μ δικτύων, καθώς και των θέσεων ελλιμενισμού. Οι εγκαταστάσεις αυτές δύναται να περιλαμβάνουν υποσταθμούς, αντλιοστάσια, εγκαταστάσεις πυρόσβεσης, χώρους φύλαξης αντιρρυπαντικού εξοπλισμού, συστήματα διαχείρισης αποβλήτων, αποθηκευτικούς χώρους και κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη λειτουργία των Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων της μαρίνας.

Σε ότι αφορά στην ανάπτυξη της μαρίνας, προτείνονται οι κάτωθι όροι δόμησης:

- Συνολική επιφάνεια χερσαίας ζώνης: 31.442,85 m²
- Γενικός συντελεστής δόμησης επί του συνόλου της χερσαίας ζώνης: 0,029
- Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση: 900 m²
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 15% επί συνολικής επιφάνειας Τομέα 1
- Μέγιστο ύψος κτιρίων: 16,0 m
- Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: Διοίκηση και λειτουργία μαρίνας

Εναλλακτική δυνατότητα 2

Η εναλλακτική δυνατότητα 2 αφορά στη μέτρια ανάπτυξη των υποδομών της μαρίνας προβλέποντας επιπλέον των απολύτως αναγκαίων για τη λειτουργία της και περιορισμένης κλίμακας χρήσεις τουρισμού αναψυχής.

Στην εναλλακτική δυνατότητα 2 εξετάζεται η ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τη διάκριση δύο τομέων χρήσεων και λειτουργιών, καθώς και υποδομών επί λιμενικών έργων όπως και στην εναλλακτική 1, με τη διαφορά ότι στον Τομέα 1 προβλέπονται και χρήσεις τουρισμού – αναψυχής, όπως εστιατόρια-αναψυκτήρια και εμπορικά καταστήματα, ενώ επί λιμενικών έργων η δόμηση είναι αυξημένη ώστε να συμπεριλάβει και εμπορικές δραστηριότητες, όπως αποθήκες προς ενοικίαση στους ιδιοκτήτες των σκαφών. Και οι δύο αυτές δραστηριότητες είναι συνήθεις σε μαρίνες.

Συνεπώς, σε ότι αφορά στην ανάπτυξη της μαρίνας, εξετάσθηκαν οι κάτωθι όροι δόμησης:

- Συνολική επιφάνεια χερσαίας ζώνης: 31.442,85 m²
- Γενικός συντελεστής δόμησης επί του συνόλου της χερσαίας ζώνης: 0,10 (όπως η πλειοψηφία των μαρινών της Αττικής)
- Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση: 3.000 m²
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 30% επί συνολικής επιφάνειας Τομέα 1
- Μέγιστο ύψος κτιρίων: 16,0 m
- Επιτρεπόμενες χρήσεις γης:
 - ο Διοίκηση και λειτουργία μαρίνας
 - ο Τουρισμός – αναψυχή (εστιατόρια-αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα)

Επισημαίνεται ότι στην εναλλακτική δυνατότητα 2, με την προτεινόμενη ανάπτυξη της χρήσης τουρισμού – αναψυχής στον Τομέα 1, αυξάνεται το μέγιστο ποσοστό δόμησης αλλά και κάλυψης, με συνέπεια να περιορίζονται σημαντικά οι ελεύθεροι χώροι αναψυχής και περιπάτου.

Εναλλακτική δυνατότητα 3

Η εναλλακτική δυνατότητα 3 εξετάζει την εντατική ανάπτυξη των υποδομών της μαρίνας προβλέποντας επιπλέον των αναγκαίων για τη λειτουργία της και σημαντικής κλίμακας χρήσεις τουρισμού αναψυχής.

Στην εναλλακτική δυνατότητα 3 εξετάζεται η ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της

μαρίνας με τη διάκριση δύο τομέων χρήσεων και λειτουργιών, καθώς και υποδομών επί λιμενικών έργων όπως και στις εναλλακτικές 1 και 2, με τη διαφορά ότι τόσο στον Τομέα 1, όσο και επί λιμενικών έργων προβλέπονται και χρήσεις τουρισμού – αναψυχής, όπως εστιατόρια-αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, κιόσκια πώλησης προϊόντων. Επίσης, επί λιμενικών έργων η αυξημένη δόμηση περιλαμβάνει και εμπορικές δραστηριότητες, όπως αποθήκες προς ενοικίαση στους ιδιοκτήτες των σκαφών. Αυτές οι δραστηριότητες είναι συνήθεις σε μαρίνες.

Συνεπώς, σε ότι αφορά στην ανάπτυξη της μαρίνας, εξετάσθηκαν οι κάτωθι όροι δόμησης:

- Συνολική επιφάνεια χερσαίας ζώνης: 31.442,85 m²
- Γενικός συντελεστής δόμησης επί του συνόλου της χερσαίας ζώνης: 0,20
- Μέγιστη συνολική εκμετάλλευση / δόμηση: 6.000 m²
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 30% επί συνολικής επιφάνειας Τομέα 1
- Μέγιστο ύψος κτιρίων: 16,0 m
- Επιτρεπόμενες χρήσεις γης:
 - ο Διοίκηση και λειτουργία μαρίνας
 - ο Τουρισμός – αναψυχή (εστιατόρια-αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, κιόσκια πώλησης προϊόντων)

Επισημαίνεται ότι στην εναλλακτική δυνατότητα 3, όπως και στην εναλλακτική 2, με την προτεινόμενη ανάπτυξη της χρήσης τουρισμού – αναψυχής στον Τομέα 1, αυξάνεται το μέγιστο ποσοστό δόμησης αλλά και κάλυψης, με συνέπεια να περιορίζονται σημαντικά οι ελεύθεροι χώροι αναψυχής και περιπάτου.

Συγκριτική αξιολόγηση εναλλακτικών δυνατοτήτων

Είναι προφανές ότι οι εναλλακτικές δυνατότητες 2 και 3 αφορούν σε σαφώς μεγαλύτερης κλίμακας χερσαία ανάπτυξη από ότι η δυνατότητα 1. Επίσης, οι δυνατότητες 2 και 3 αφορούν και σε χρήσεις τουρισμού - αναψυχής, σε αντίθεση με τις δυνατότητα 1 που αφορά μόνο σε χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας. Όλες οι εναλλακτικές δυνατότητες αφορούν σε μεγαλύτερης κλίμακας χερσαία ανάπτυξη από ότι η μηδενική. Το σύνολο των εναλλακτικών δυνατοτήτων αφορούν στην εξυπηρέτηση αυξημένου αριθμού μεγάλων σκαφών, σε αντίθεση με τη μηδενική όπου εξυπηρετείται ιδιαίτερα περιορισμένος αριθμός μεγαλύτερων σκαφών. Οι εναλλακτικές δυνατότητες συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης αξιολογούνται με βάση τα προαναφερθέντα κριτήρια, με στόχο την επιλογή της πλέον κατάλληλης πρότασης ανάπτυξης της Μαρίνας Αγίου Κοσμά.

Από τεχνικοοικονομική άποψη, η εναλλακτική δυνατότητα 3 χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερου μεγέθους κόστος υλοποίησης σε σχέση με τη δυνατότητα 2, λόγω τόσο της σαφώς μεγαλύτερης κλίμακας χερσαίας ανάπτυξης (μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση). Ομοίως, και η εναλλακτική δυνατότητα 2 θα έχει μεγαλύτερο κόστος υλοποίησης σε σχέση με τη δυνατότητα 1. Και οι τρεις δυνατότητες απαιτούν αυξημένο κόστος υλοποίησης αναφορικά με τη μηδενική λύση. Όσον αφορά στην οικονομική απόδοση, εκτιμάται ότι και οι τρεις εναλλακτικές δυνατότητες θα έχουν ικανοποιητική απόδοση, σε αντίθεση με τη μηδενική λύση που η οικονομική της απόδοση είναι κατά πολύ χαμηλότερη. Εντούτοις, η εναλλακτική δυνατότητα 3 ενδέχεται να έχει πιο υψηλή οικονομική απόδοση σε σχέση με την εναλλακτική 2, λόγω της μεγαλύτερης κλίμακας χερσαίας ανάπτυξης. Ομοίως, και η εναλλακτική δυνατότητα 2 θα έχει υψηλότερη οικονομική απόδοση σε σχέση με τη δυνατότητα 1.

Από χωροταξική άποψη, όλες οι εναλλακτικές δυνατότητες είναι συμβατές με τους στόχους που θέτει το ευρύτερο πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού σε εθνικό και

περιφερειακό επίπεδο μέσω του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (Ρ.Σ.Α.). Ειδικά σε ότι αφορά στο νέο Ρ.Σ.Α., η εναλλακτική δυνατότητα 1 ικανοποιεί σε μεγαλύτερο βαθμό από τις δυνατότητες 2 και 3 τις κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α. για διατήρηση και ανάδειξη του υπάρχοντος φυσικού κεφαλαίου, δεδομένου ότι στον χερσαίο χώρο αφορά σε μικρότερης έντασης ανάπτυξη. Σε αντίθεση, η μηδενική λύση όχι μόνο δεν υποστηρίζει τους στόχους του ευρύτερου πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού, αλλά αποτελεί και εμπόδιο στην επίτευξή τους, κυρίως με την αδυναμία της να συμβάλει ουσιαστικά στην κάλυψη των αναγκών του θαλάσσιου τουρισμού, με συνέπεια την υποβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της Αττικής και κατ' επέκταση της χώρας.

Όσον αφορά στη συμβατότητα των εναλλακτικών δυνατοτήτων με το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά (βλ. ενότητα Γ.6), όλες οι δυνατότητες είναι σε ισορροπία με τη σχεδιαζόμενη ανάπτυξη, καθώς αφορούν σε συμβατές τουριστικές δραστηριότητες, οι οποίες μάλιστα θα λειτουργούν συνεργιστικά. Η εναλλακτική δυνατότητα 1 προβλέπει μία ανάπτυξη που αφορά στην άρτια και υψηλού επιπέδου εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού, δραστηριότητα απολύτως συμβατή με την ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά που προσφέρει στην περιοχή συνολικά έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα. Αντίθετα, οι δυνατότητες 2 και 3, επιπροσθέτως της εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, προσβλέπουν και στην ανάπτυξη επιπρόσθετων χρήσεων τουρισμού – αναψυχής (αυξάνοντας σημαντικά και τη δόμηση), εντατικοποιώντας τη σχεδιαζόμενη ανάπτυξη του ΣΟΑ για το παράκτιο μέτωπο. Η μηδενική λύση εκτιμάται ότι έρχεται σε αντίθεση με τον χαρακτήρα που επιχειρεί να προσδώσει στην περιοχή η σχεδιαζόμενη ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά, ενώ είναι αναντίστοιχη του υψηλού επιπέδου της ευρύτερης περιοχής της Αθηναϊκής ριβιέρας.

Τέλος, όλες οι εναλλακτικές δυνατότητες ικανοποιούν τις προβλέψεις του Ν.2160/1993, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Αντίθετα, η μηδενική λύση παρουσιάζει ελλείψεις ως προς τις αναγκαίες υποδομές μίας σύγχρονης μαρίνας, αποκλίνοντας από τις συνήθειες απαιτήσεις που οφείλουν να ικανοποιούνται κατά τη χωροθέτηση μαρινών στα πλαίσια της ανωτέρω νομοθεσίας (βλ. ενότητα Γ.1.3.2).

Από περιβαλλοντική άποψη, όπως φαίνεται και από την ανάλυση που ακολουθεί (βλ. ενότητα Ε.3.3), η εναλλακτική δυνατότητα 1 είναι σαφώς καλύτερη των υπόλοιπων δυνατοτήτων, εντούτοις όλες οι δυνατότητες, παρουσιάζουν καλή περιβαλλοντική επίδοση. Αντίθετα, όπως φαίνεται και από την ανάλυση που ακολουθεί (βλ. ενότητα Ε.3.3), η μηδενική λύση χαρακτηρίζεται από χαμηλή περιβαλλοντική επίδοση, γεγονός που σχετίζεται με την ανεπάρκεια της υφιστάμενης κατάστασης της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, καθώς και την αναδεικνυόμενη αναντιστοιχία της με τον χαρακτήρα του υπό ανάπτυξη Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά.

Συμπερασματικά, και οι τρεις εναλλακτικές δυνατότητες αποτελούν ρεαλιστικά πραγματοποιήσιμες προτάσεις ανάπτυξης της Μαρίνας Αγίου Κοσμά με σημαντική αναπτυξιακή διάσταση και υψηλή περιβαλλοντική επίδοση. Αντίθετα, η μηδενική λύση προκαλεί υποβάθμιση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της μαρίνας και καθιστά μειονεκτική την λειτουργία της εν λόγω λιμενικής υποδομής με ποικίλες και σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις για το φυσικό και κυρίως το ανθρωπογενές περιβάλλον. Συνολικά, και οι τρεις εναλλακτικές δυνατότητες ικανοποιούν τα τεχνικοοικονομικά κριτήρια, ενώ η δυνατότητα 1 υπερέχει των υπόλοιπων δυνατοτήτων σε ότι αφορά πρωτίστως στις περιβαλλοντικές και χωροταξικές παραμέτρους. Συνεπώς, επιλέγεται ως βέλτιστη πρόταση ανάπτυξης, η εναλλακτική δυνατότητα 1 που συνδυάζει τη

βέλτιστη αναπτυξιακή διάσταση με τις υψηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις.

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

vii. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

Η Μαρίνα Αγίου Κοσμά, αφού ολοκλήρωσε με επιτυχία τη λειτουργία της ως ολυμπιακό έργο φιλοξενώντας το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας, εν συνεχεία χρησιμοποιείται για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής διαφόρων μεγεθών, μήκους έως 80 m. Ο ελλιμενισμός των σκαφών πραγματοποιείται εντός της υφιστάμενης λιμενολεκάνης, όπως αυτή έχει ήδη διαμορφωθεί από το 2002, και κατά μήκος των πλωτών προβλητών που υπάρχουν εντός αυτής. Η μαρίνα εξυπηρετεί ετησίως περί τα 700 σκάφη και λειτουργεί στο 100% της χωρητικότητας της. Τα σκάφη αυτά είτε ελλιμενίζονται μόνιμα είτε αποτελούν διερχόμενα σκάφη. Το συνηθισμένο μέγεθος των σκαφών κυμαίνεται μεταξύ των 8 και 55 μέτρων μήκους.

Στη χερσαία περιοχή πέριξ της λιμενολεκάνης εξακολουθούν να υφίστανται οι υποδομές που είχαν ήδη κατασκευασθεί στις αρχές του 2000 και αφορούν σε κτίρια διοίκησης, Η/Μ εγκαταστάσεις και αποθήκες. Οι εν λόγω υποδομές βρίσκονται σε κακή κατάσταση λόγω της χρόνιας ελλιπούς συντήρησης.

viii. Εκτίμηση και αξιολόγηση Επιπτώσεων

Ακολουθεί συνοπτική αναφορά των παραμέτρων που εξετάσθηκαν κατά την αξιολόγηση των ενδεχόμενων σημαντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Αγίου Κοσμά.

Ανάπτυξη θαλάσσιας ζώνης:

- Οι θαλάσσιες υποδομές της μαρίνας θα αφορούν στην εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής στο σύνολο της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας.
- Επιτρέπεται, εφ' όσον πληρούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις, η εγκατάσταση υποδομών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ).
- Στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας, εντός της χωροθετημένης θαλάσσιας ζώνης της είναι δυνατόν να προβλεφθούν νέα συμπληρωματικά έργα (μόνιμοι προβλήτες, πλωτοί προβλήτες, έργα προστασίας, νέα παραλιακά κρηπιδώματα, μόνιμα αγκυροβόλια κλπ.), η εκβάθυνση του θαλάσσιου πυθμένα εντός της λιμενολεκάνης και στη θαλάσσια περιοχή πρόσβασης στη μαρίνα προκειμένου για την επίτευξη του αναγκαίου ωφέλιμου βάθους, καθώς και η διατήρηση, βελτίωση ή καθαίρεση υφιστάμενων έργων.

Ανάπτυξη χερσαίας ζώνης:

- Αυστηρή τήρηση των προβλεπόμενων από τον προτεινόμενο γενικό σχεδιασμό χρήσεων και λειτουργιών, όρων και περιορισμών δόμησης εντός της μαρίνας.
- Ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός των κτιριακών υποδομών και του περιβάλλοντος χώρου και γενικότερα της διαμόρφωσης της χερσαίας ζώνης, θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψη του τα ευρύτερα και τοπικά χαρακτηριστικά του παραλιακού μετώπου της Αθήνας, να είναι σε αρμονία με την ανάπτυξη των γειτονικών περιοχών του Μητροπολιτικού Πόλου (ήτοι της Ζώνης ανάπτυξης ΠΜ-A1 και της Περιοχής προς πολεοδόμηση ΠΜ-Π1) και να παράγει ένα υψηλής ποιότητας και αισθητικής περιβάλλον που να αναβαθμίζει την εικόνα και την ελκυστικότητα της περιοχής. Επίσης, ο σχεδιασμός των κτιρίων θα πρέπει να γίνει με βάση τις αρχές της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής και να επιλέγει υλικά φιλικά προς το περιβάλλον.
- Διαμόρφωση χώρων πρασίνου σε επιλεγμένες θέσεις εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.
- Αποφυγή αλλοίωσης της τοπογραφίας και του ανάγλυφου της περιβάλλουσας

περιοχής, όπως θα διαμορφωθεί, καθώς και πρόκλησης σημαντικών ανισοσταθμιών με την περιβάλλουσα περιοχή.

- Ορθολογική χρήση νερού με εφαρμογή μεθόδων αποτελεσματικής άρδευσης και αξιοποίησης ομβρίων υδάτων.
- Διαχείριση των αποβλήτων από εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις σε συμμόρφωση με τη σχετική νομοθεσία, επιδιώκοντας ταυτόχρονα τη μέγιστη δυνατή επαναξιοποίηση.
- Οι καθαιρέσεις των υφιστάμενων εγκαταστάσεων να σχεδιαστούν και να πραγματοποιηθούν με τρόπο που να ελαχιστοποιεί την εκπομπή σκόνης, να προωθεί την επιτόπου αξιοποίηση χρησίμων υλικών και να διασφαλίζει τη διαχείριση των αποβλήτων που θα προκύψουν σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις.
- Διατήρηση της υψηλής ποιότητας των υποδομών (μέσω συστηματικής συντήρησης), καθώς και των προσφερόμενων υπηρεσιών της μαρίνας.
- Επιτρέπεται, εφ' όσον διαμορφωθεί η σχετική υποδομή, η προσέγγιση ελικοπτερίου.

Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις - Ναυσιπλοΐα:

- Άρτια κυκλοφοριακά διαμόρφωση των δύο εισόδων της μαρίνας.
- Στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης θα μελετηθεί το εσωτερικό οδικό δίκτυο της μαρίνας, το οποίο θα πρέπει να εξασφαλίζει άμεση πρόσβαση σε όλα τα επί μέρους τμήματα της χερσαίας ζώνης.
- Στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης θα προβλεφθούν ικανής δυναμικότητας χώροι στάθμευσης σε επιλεγμένες θέσεις εντός της χερσαίας ζώνης, ενώ προβλέπεται και συνέργεια με τους λοιπούς χώρους στάθμευσης του Μητροπολιτικού Πόλου.
- Διασφάλιση της δυνατότητας εισόδου και κυκλοφορίας εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ) και ατόμων μειωμένης κινητικότητας (Α.Μ.Κ.), καθώς και προσβασιμότητας των κτιριακών υποδομών.
- Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για την ασφαλή κυκλοφορία πεζών (πεζοδρόμια στο εσωτερικό οδικό δίκτυο της μαρίνας, χώροι περιπάτου, μονοπάτια).
- Εφαρμογή μέτρων για την αποφυγή επιβάρυνσης της ναυσιπλοΐας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή από τη λειτουργία της μαρίνας, ειδικά σε περιόδους αιχμής οπότε η κίνηση σκαφών είναι αυξημένη.

Πράσινο:

- Διαμόρφωση χώρων πρασίνου σε επιλεγμένες θέσεις εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.
- Κατάλληλη επιλογή των ειδών της χλωρίδας που θα φυτευτούν στους χώρους πρασίνου, ώστε να μην επηρεαστεί αρνητικά η βιοποικιλότητα της ευρύτερης περιοχής.
- Συστηματική συντήρηση (καθαρισμός, περιποίηση και άρδευση) των χώρων πρασίνου.

Ανταποδοτικά μέτρα:

- Διαμόρφωση προϋποθέσεων στον χώρο της μαρίνας που μπορούν να υπηρετήσουν κοινωνικής διάστασης δραστηριότητες (όπως πολιτιστικές και κοινωνικές εκδηλώσεις, ενημερωτικές δράσεις, κλπ.).
- Ανάπτυξη δράσεων εταιρικής κοινωνικής ευθύνης από τον φορέα διαχείρισης της μαρίνας.
- Ορθός χρονικός προγραμματισμός υλοποίησης των έργων της μαρίνας, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής που προσεγγίζουν σήμερα σε αυτήν.

Σύστημα παρακολούθησης (monitoring):

- Σκοπός του συστήματος παρακολούθησης είναι η έγκαιρη και ορθή λήψη μέτρων περιορισμού και αντιστάθμισης των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού της μαρίνας.
- Το σύστημα παρακολούθησης περιλαμβάνει την εφαρμογή προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος, ενώ προβλέπει και την υιοθέτηση νέων και την προσαρμογή των υφιστάμενων περιβαλλοντικών πολιτικών σχετικών με την ανάπτυξη και λειτουργία τη μαρίνας, τη συστηματική εκπαίδευση και περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση του προσωπικού της, καθώς και την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των χρηστών της (πελατών και επισκεπτών).
- Τα προγράμματα παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος περιλαμβάνουν τακτικούς ελέγχους με βάση τα διεθνή πρότυπα. Οι έλεγχοι αφορούν σε κατάλληλα επιλεγμένες παραμέτρους / δείκτες αναφορικά με τους τομείς του θαλάσσιου, ατμοσφαιρικού, ακουστικού, βιοτικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

A.7 Σύστημα Παρακολούθησης

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

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

Αναφορικά με τα προγράμματα παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος, συνιστάται να πραγματοποιούνται βάσει των ακόλουθων κατευθύνσεων:

- Αντικείμενο του προγράμματος παρακολούθησης συνιστάται να αποτελούν ενδεικτικά οι ακόλουθες κατηγορίες δεικτών:
 - Δείκτες χρήσης. Αναφέρονται στον αριθμό των ατόμων που επισκέπτονται ή εργάζονται στις εγκαταστάσεις της μαρίνας (συμπεριλαμβανομένων των επιβαινόντων στα σκάφη), στον μέσο χρόνο παραμονής τους και στις εποχιακές διακυμάνσεις.
 - Δείκτες οικολογικής κατάστασης και λειτουργίας. Αναφέρονται σε χαρακτηριστικά μεγέθη καταστάσεων και λειτουργιών των οικοσυστημάτων στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη του Σχεδίου και των όμορων εκτάσεων.
 - Δείκτες περιβαλλοντικών επιδόσεων. Αναφέρονται στις βελτιώσεις που επιφέρει η εφαρμογή των όρων της παρούσας Σ.Μ.Π.Ε. και άλλων περιβαλλοντικών πρακτικών στους τομείς της διαχείρισης στερεών αποβλήτων (π.χ. ποσότητες απορριμμάτων συνολικά, ποσοστό ανακύκλωσης συνολικά και ανά ρεύμα κ.ά.), της διαχείρισης νερού (συνολική κατανάλωση νερού, μεγέθη άρδευσης κ.ά.), κατανάλωση ενέργειας (ηλεκτρισμός, καύσιμα, συνολικά και κατά κεφαλήν μεγέθη σε σύγκριση με τυπικούς μέσους όρους).
- Ειδικά οι δείκτες οικολογικής κατάστασης και λειτουργίας θα παρακολουθούνται βάσει τακτικών ελέγχων (κατά μέσο όρο σε ετήσια βάση) με βάση τα διεθνή πρότυπα. Η περίοδος και η συχνότητα παρακολούθησης κάθε ελέγχου θα εξαρτάται από τη φύση της παραμέτρου που εξετάζει και τη μεταβλητότητα της στον χρόνο. Οι έλεγχοι θα

αφορούν σε κατάλληλα επιλεγμένες παραμέτρους, ενδεικτικά στους ακόλουθους τομείς:

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

Ειδικά σε ό,τι αφορά στο θαλάσσιο περιβάλλον, κρίνεται απαραίτητη η παρακολούθηση της ποιότητας του θαλασσινού νερού, καθώς αποτελεί την κύρια ένδειξη για την επιτυχή ή όχι προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του γενικού σχεδιασμού. Οι παράμετροι που θα παρακολουθούνται συστήνεται να περιλαμβάνουν οπτικό έλεγχο, μικροβιολογικό έλεγχο, μετρήσεις φυσικοχημικών παραμέτρων, συγκεντρώσεις πετρελαιοειδών, θρεπτικών συστατικών και βαρέων μετάλλων. Μεταξύ των θέσεων δειγματοληψίας που θα επιλεγούν συνιστάται να επιλέγεται και μία εκτός λιμενολεκάνης προς την ανοικτή θάλασσα, οι μετρήσεις της οποίας αξιοποιούνται ως συνθήκες αναφοράς σε σχέση με τις επικρατούσες συνθήκες στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Ακόμη, σε συμμόρφωση με το Πρόγραμμα Μέτρων του Σχεδίου Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής και συγκεκριμένα του συμπληρωματικού μέτρου Μ06Σ0501, συνιστάται να επιλεγούν και θέσεις στις οποίες εκβάλουν συλλεκτήρες ομβρίων υδάτων. Επίσης, συστήνεται η τακτική παρακολούθηση (ενδεικτικά σε πενταετή βάση) των επιπτώσεων από την υλοποίηση και λειτουργία των έργων στον θαλάσσιο οικότοπο προτεραιότητας «εκτάσεις θαλάσσιου βυθού με βλάστηση (Ποσειδωνίες)».

- Συνιστάται να ενσωματωθεί στη διαχείριση και λειτουργία της μαρίνας συστηματικός τρόπος για τη συλλογή των απαραίτητων για τους δείκτες στοιχείων.
- Οι τιμές των παραμέτρων / δεικτών και άλλων μεγεθών θα αποτυπώνονται σε έκθεση, στην οποία θα περιλαμβάνονται η επεξεργασία και αξιολόγηση των σχετικών αποτελεσμάτων, καθώς και προτάσεις για τυχόν αναγκαίες διορθωτικές ενέργειες.

Τέλος, σημειώνεται ότι ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά εφαρμόζει τις κατευθύνσεις για το σύστημα περιβαλλοντικής παρακολούθησης που πρέπει να τηρούνται κατά την εξειδίκευση και υλοποίηση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, όπως αυτές δίνονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 6 του από 28.02.2018 Π.Δ. (βλ. ενότητα Γ.6 και Παράρτημα Ιβ), στον βαθμό που αυτές αφορούν στο επίπεδο αυτό σχεδιασμού και στον χαρακτήρα της εν λόγω λιμενικής τουριστικής χρήσης.

Α.8 Βασικές μελέτες και έρευνες

Πριν από την έγκριση κατασκευής των έργων του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Αγίου Κοσμά θα πρέπει να εκπονηθούν οι ακόλουθες βασικές μελέτες και έρευνες σύμφωνα αφενός με τα προβλεπόμενα από το άρθρο 31 του Ν. 2160/1993, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, για το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας και αφετέρου τις ειδικότερες ανάγκες του υπό εξέταση γενικού σχεδιασμού:

- ✓ Φάκελος Έγκρισης Χωροθέτησης
- ✓ Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
- ✓ Γεωτεχνική μελέτη και έρευνα
- ✓ Μελέτη λιμενικών έργων

- ✓ Μελέτη Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων
- ✓ Μελέτη κτιριακών εγκαταστάσεων (αρχιτεκτονική, στατική, Η/Μ)
- ✓ Αρχιτεκτονική μελέτη διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου
- ✓ Κυκλοφοριακή Μελέτη

Η παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) αφορά στον γενικό σχεδιασμό της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, η οποία βρίσκεται στις βορειοανατολικές ακτές του Σαρωνικού Κόλπου επί της νότιας παραλιακής ζώνης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας, στις νοτιοδυτικές παρυφές του όρους Υμηττός, στον Δήμο Ελληνικού - Αργυρούπολης της Περιφέρειας Αττικής. Συγκεκριμένα, η Μαρίνα Αγίου Κοσμά βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της ακτής προ της Δημοτικής Ενότητας Ελληνικού, όπου συνορεύει με τον Δήμο Γλυφάδας. Αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς λιμένες της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας.

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

Ταυτόχρονα, ο νέος αυτός σχεδιασμός εντάσσεται σε μια ολοκληρωμένη ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά και λειτουργεί σε συνέργεια με τις προβλεπόμενες υποδομές τουρισμού και αναψυχής εντός αυτού. Στόχος της ολοκληρωμένης αυτής ανάπτυξης είναι η δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πόλου διεθνούς εμβέλειας και η ανάδειξη του παραλιακού μετώπου με ελεύθερη πρόσβαση σε όλους. Πρόκειται για μία σύγχρονη αστική ανάπτυξη μεγάλης κλίμακας και ταυτόχρονα δημιουργία ενός μοναδικού πόλου τουρισμού και αναψυχής, αντάξιου μίας εξαιρετικής μητροπολιτικής ριβιέρας, όπως η Αθηναϊκή, ικανού να προσελκύσει διεθνές κοινό, αλλά και τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής.

ix. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Θαλάσσιος Τουρισμός

Θαλάσσιος τουρισμός με σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα

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

Στις χώρες της δυτικής και κεντρικής Μεσογείου, όπου ο θαλάσσιος τουρισμός έχει ήδη αναπτυχθεί σημαντικά από τη δεκαετία του '60, παρατηρείται κορεσμός στις υπάρχουσες μαρίνες. Το γεγονός αυτό έχει αναγκάσει τις χώρες αυτές να στραφούν στην αναζήτηση νέων χώρων ελλιμενισμού και να προχωρήσουν στον προγραμματισμό δημιουργίας νέων μαρινών.

Στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής λειτουργεί σημαντικός αριθμός μαρινών, γεγονός που συνάδει με την αυξημένη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού. Μεταξύ αυτών, οι μαρίνες Φλοίσβου και Athens Marina (ΣΕΦ) αποτελούν τουριστικούς λιμένες mega-

yacht, ενώ και οι μαρίνες Ζέας, Ελληνικού (Ολυμπιακή Μαρίνα 2004) και Βουλιαγμένης ομοίως εξυπηρετούν κυρίως μεγαλύτερα σκάφη. Οι υπόλοιπες μαρίνες Αλίμου, Γλυφάδας και Olympic Marina στο Λαύριο, καθώς και το καταφύγιο τουριστικών σκαφών στην περιοχή του Λιμένα Ελευσίνας καλύπτουν σε σημαντικό βαθμό τις ανάγκες ελλιμενισμού των μικρότερων σκαφών αναψυχής. Είναι επίσης χαρακτηριστικό ότι την τελευταία δεκαπενταετία, με κύριο βέβαια κινητήριο μοχλό τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας 2004, οι μαρίνες της Αττικής σταδιακά αναβαθμίζονται και εκσυγχρονίζονται έτσι ώστε να είναι σε θέση να παρέχουν τις υψηλού επιπέδου παροχές μίας σύγχρονης μαρίνας. Πλέον χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι μαρίνες Φλοίσβου και Athens Marina, επιπροσθέτως η Μαρίνα Ελληνικού κατασκευάστηκε ακριβώς για τις ανάγκες των αγωνισμάτων της ιστιοπλοΐας κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, ενώ έχει αναπτυχθεί σε μαρίνα σύμφωνα με την προβλεπόμενη μετα-ολυμπιακή της χρήση. Ακόμη, ύστερα και από την έκδοση του προβλεπόμενου από την ισχύουσα νομοθεσία Προεδρικού Διατάγματος του πρώτου σταδίου χωροθέτησης μαρίνας, έχουν ήδη δρομολογηθεί οι διαδικασίες για τη σύγχρονη ανάπτυξη, την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της Μαρίνας Βουλιαγμένης, όπως άλλωστε και της Μαρίνας Αλίμου. Αντίθετα, η Μαρίνα Γλυφάδας παρουσιάζει ελλείψεις σε υποδομές, ενώ χρήζει ανάγκης αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού. Τέλος, ορισμένες φορές παρατηρείται η χρήση από σκάφη αναψυχής και μικρών λιμενίσκων μικτής χρήσης (δηλαδή ελλιμενισμού αλιευτικών σκαφών, μικρών λέμβων και άλλων σκαφών) που απαντώνται ατά θέσεις στις ακτές της ευρύτερης περιοχής της Αττικής (όπως στην Πάχη, Νέα Πέραμο κλπ.). Ωστ όσο οι προσφερόμενες σε αυτούς εξυπηρετήσεις είναι υποτυπώδεις και οι διαθέσιμοι χώροι ελλιμενισμού περιορισμένοι.

Συμπερασματικά, η προτεινόμενη ανάπτυξη της Μαρίνας Αγίου Κοσμά αποσκοπούν ακριβώς στον εκσυγχρονισμό της μαρίνας και των παρεχόμενων σε αυτήν υπηρεσιών, καθώς και στην αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης της, με στόχο τη διαμόρφωση ενός σύγχρονου και ποιοτικού πόλου τουρισμού και αναψυχής. Τελικός σκοπός της προτεινόμενης ανάπτυξης είναι αφ' ενός η υψηλών προδιαγραφών εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής που έχοντας ως «λιμένα-βάση» (homeport) την Αθήνα ταξιδεύουν στον Σαρωνικό Κόλπο, τις Κυκλάδες και το Νότιο Αιγαίο και αφ' ετέρου η διαμόρφωση ενός ποιοτικού παρακτίου χώρου αναψυχής που θα αποτελεί τη διέξοδο της μητροπολιτικής Αθήνας προς τη θάλασσα.

χ. Πρότυπα και απαιτήσεις για την ανάπτυξη και λειτουργία μαρινών

Διεθνή πρότυπα για την ανάπτυξη και λειτουργία μαρινών

Σε ότι αφορά στην ανάπτυξη και τη λειτουργία μαρινών υπάρχει μία σειρά διεθνών προτύπων που δίνουν γενικότερες και σε ορισμένες περιπτώσεις ειδικότερες κατευθύνσεις. Ενδεικτικά αναφέρονται:

Τα θέματα που επεξεργάζονται τα ανωτέρω πρότυπα περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- Κατευθύνσεις για τη χωροθέτηση μαρινών (επιλογή θέσης και αξιολόγηση αξιοθέατων, δραστηριοτήτων και υποδομών στην περιοχή)
- Κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό (γεωμετρικά χαρακτηριστικά, συστήματα πρόσδεσης σκαφών, επιλογή υλικών, παράμετροι σχεδιασμού)
- Απαιτήσεις σε δίκτυα και εξοπλισμό (παροχή ρεύματος, νερού, data/τηλεπικοινωνιών, πυρασφάλεια, εφοδιασμός σκαφών σε καύσιμα, παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων σκαφών, εξαρτήματα πρόσδεσης και ασφαλείας, σκίαση, φωτισμός, σήμανση κλπ.)
- Κατευθύνσεις για τη λειτουργία των μαρινών και την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών (παροχές και τα χαρακτηριστικά αυτών, προσωπικό και διαχείριση μαρίνας, ασφάλεια, συστήματα διαχείρισης θέσεων ελλιμενισμού, τροφοδοσία, υποδομές για τα πληρώματα, σύστημα συλλογής αποβλήτων, στάθμευση, χώροι υγιεινής, χώροι

χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών, ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών, τελωνείο κλπ.)

Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό πως οι πλέον πρόσφατες εκδόσεις των προτύπων αυτών δίνουν μεγάλη βαρύτητα στην προστασία του περιβάλλοντος και στην υψηλού επιπέδου εξυπηρέτηση του χρήστη της μαρίνας. Στα πλαίσια αυτά η απαιτούμενη ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, όπως η παροχή στα σκάφη ρεύματος, νερού και υποδομών τηλεπικοινωνίας, η βοήθεια κατά την πρόσδεση, οι χώροι υγιεινής και βοηθητικοί χώροι (όπως αποθήκες για τον εξοπλισμό των σκαφών), οι ευκολίες για την παράδοση αποβλήτων, ο ανεφοδιασμός των σκαφών, η τροφοδοσία των σκαφών, οι υπηρεσίες υποδοχής και εξυπηρέτησης, είναι ιδιαίτερα υψηλή. Για το σκοπό αυτό τα πρότυπα δίνουν κατευθύνσεις τόσο για τα ποιοτικά και σχεδιαστικά χαρακτηριστικά των υποδομών, για την δυναμικότητα τους και τη χωροθέτησή τους εντός της μαρίνας, όσο και για το πλαίσιο λειτουργίας τους (προσωπικό, χρονικά διαστήματα λειτουργίας, παρεχόμενες υπηρεσίες κλπ.).

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα (όπως ISO 13687-1, 2, 3: 2017, Gold Anchor Global Marina Accreditation κλπ.) είναι απαραίτητη η παροχή ρεύματος ικανής ισχύος και νερού σε κάθε μία θέση ελλιμενισμού. Επίσης, είναι αναγκαία η παροχή δικτύου WiFi υψηλής απόδοσης. Ακόμη, σε ότι αφορά στους χώρους υγιεινής είναι απαραίτητα τόσο τα WC όσο και τα ντους, για τα οποία τίθενται συγκεκριμένες ελάχιστες διαστάσεις, ο αριθμός τους προσδιορίζεται με βάση τη δυναμικότητα σε θέσεις ελλιμενισμού της μαρίνας αλλά και το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, ενώ προσδιορίζεται και η μέγιστη απόσταση που πρέπει να διανύσει ο χρήστης από τη θέση ελλιμενισμού (που δεν θα πρέπει να ξεπερνά τα 200-400μ ανάλογα με το πρότυπο).

Χωροθέτηση και αδειοδότηση λειτουργίας τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα

Τέλος, σημειώνεται ότι η χωροθέτηση και αδειοδότηση της λειτουργίας τουριστικών λιμένων διέπεται από τις διατάξεις του Ν.2160/1993 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Αρμόδια για την εφαρμογή του Ν.2160/1993 είναι η Διεύθυνση Χωροταξικού Σχεδιασμού και Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Τουρισμού.

Στα πλαίσια των προβλέψεων του ανωτέρω νόμου έχει εκδοθεί η υπ' αριθμ. 18702/29.09.2022 Απόφαση Υπουργού Τουρισμού (Φ.Ε.Κ. 5109/Β/29.09.2022), σύμφωνα με το άρθρο 3 της οποίας οι κατ' ελάχιστον απαιτήσεις μίας μαρίνας είναι οι εξής:

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

Συμβατότητα γενικού σχεδιασμού Μαρίνας Αγίου Κοσμά με τις προβλέψεις του

Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

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

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

Η υπό εξέταση σχεδιαζόμενη ανάπτυξη της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, που αποτελεί σημείο αναφοράς της Αθηναϊκής Ριβιέρας, ανταποκρίνεται ουσιαστικά στους στόχους αυτούς, καθώς σε συνδυασμό με τη δρομολογημένη ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά, θα καταστήσει την περιοχή του Αγίου Κοσμά έναν σύγχρονο και ποιοτικό πόλο τουρισμού και αναψυχής, προσφέροντας ταυτόχρονα ένα υψηλής ποιότητας ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και διαμορφώνοντας έναν ποιοτικό παράκτιο χώρο που θα αποτελεί τη διέξοδο της πόλης του Ελληνικού προς τη θάλασσα.

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

- Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της μαρίνας, σε συνδυασμό με τη δρομολογημένη ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά, θα αναβαθμίσει ουσιαστικά την εικόνα της Αθηναϊκής Ριβιέρας που αποτελεί ένα από τους πλέον δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς της χώρας, καθιστώντας έτσι την ευρύτερη περιοχή ελκυστικότερη.

- Η υπό εξέταση σχεδιαζόμενη αναβάθμιση της Μαρίνας Αγίου Κοσμά θα εκσυγχρονίσει τις υποδομές της υφιστάμενης μαρίνας, και θα βελτιώσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες, σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα της εποχής ευθυγραμμιζόμενη με τις τάσεις της αγοράς στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής.

- Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός θα βελτιώσει την αισθητική της υφιστάμενης μαρίνας και θα εξασφαλίσει την επιτυχή ένταξη του έργου στο ευρύτερο παράκτιο περιβάλλον και στον υπό ανάπτυξη Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού - Αγίου Κοσμά.

- Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός θα εξασφαλίσει την ελεύθερη, ασφαλή και άνετη πρόσβαση του κοινού και κυρίως των κατοίκων της περιοχής στο παράκτιο μέτωπο, το οποίο επί πολλά έτη από την ολοκλήρωση της ολυμπιακής υποδομής και μετά τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 παρέμενε μη προσβάσιμο αποκόπτοντας τη διέξοδο της πόλης στη θάλασσα.

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

- με την εξοικονόμηση ενέργειας, την προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον πηγών ενέργειας και την ορθολογική διαχείριση των αποβλήτων και απορριμμάτων, μέσω της εφαρμογής πολιτικών που απαιτεί η σύγχρονη λειτουργία της μαρίνας,

- με την αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου της πόλης, και την αναβάθμιση της

αισθητικής του χώρου, μέσω της βελτίωσης της ποιότητας των υποδομών της μαρίνας αλλά και των παρεχόμενων υπηρεσιών και κατ' επέκταση την υψηλή αισθητική του χώρου της μαρίνας,

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

Περιοχή Σχεδίου

Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά σε σχέση με τις προβλέψεις του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό Όπως προαναφέρθηκε οι προβλέψεις του Ε.Π. Τουρισμού (Φ.Ε.Κ. 1138/Β/11.06.2009) παρατίθενται ενδεικτικά. Συνεπώς, δεν εξετάζεται η συμβατότητα του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού με αυτό.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η Μαρίνα Αγίου Κοσμά αποτελεί μία υποδομή που αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού, ο εκσυγχρονισμός της οποίας θα συμβάλει σε συνδυασμό με τις λοιπές αναπτύξεις στην περιοχή, στην ολοκληρωμένη διαχείριση και ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου του Ελληνικού και στην περαιτέρω βελτίωση της αισθητικής του παράκτιου τοπίου. Παράλληλα η μαρίνα αποτελεί σημαντικό πόλο αναψυχής του παραλιακού μετώπου της Αττικής και μία εναλλακτική διέξοδο (πέραν των παραλιών λουομένων) προς το θαλάσσιο μέτωπο για τους κατοίκους των Δήμων Ελληνικού – Αργυρούπολης και Γλυφάδας.

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας

Οι πόλοι ανάπτυξης (βλ. Σχήμα Γ 10) «συντίθενται με τους άξονες ανάπτυξης, περιλαμβάνουν πλέγματα υπερτοπικών δραστηριοτήτων είτε σύνθετα και πολυδιάστατα είτε με εξειδικευμένο προσανατολισμό, και διαρθρώνονται στις παρακάτω κατηγορίες»:

- Πόλοι διεθνούς και εθνικής εμβέλειας
- Πόλοι εθνικής και μητροπολιτικής εμβέλειας
- Πόλοι ενδοπεριφερειακής εμβέλειας

Ο Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού - Αγίου Κοσμά, σύμφωνα με το Ρ.Σ.Α., αποτελεί πόλο διεθνούς και εθνικής εμβέλειας για τον οποίο αναφέρονται τα εξής:

«Το τέως Αεροδρόμιο Ελληνικού, σε συνδυασμό με την παράκτια Ολυμπιακή ζώνη του Αγίου Κοσμά (Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά και έκταση όμορων αθλητικών εγκαταστάσεων Αγίου Κοσμά), αναπτύσσεται ως μητροπολιτικός πόλος διεθνούς ακτινοβολίας, με στόχο την ανάδειξη της πρωτεύουσας σε σημαντικό κέντρο οικονομικής, περιβαλλοντικής και καινοτομικής ανάπτυξης και την ενίσχυση της Αθήνας ως τουριστικού προορισμού, επιχειρηματικού κέντρου και χώρου αναψυχής στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Στο χώρο αυτό προωθείται πρόγραμμα ολοκληρωμένης ανάπτυξης και μικτών λειτουργιών, το οποίο, πέραν του χώρου που θα διατεθεί για τη δημιουργία κεντρικού πάρκου, όπως περιγράφεται στο Παράρτημα VII, εμπλουτισμένου με τις χρήσεις και δραστηριότητες που

προβλέπονται στις διατάξεις του ν. 4062/2012 (Α' 30) μπορεί να περιλαμβάνει ενδεικτικώς χρήσεις εκπαίδευσης, έρευνας και υγείας, τουρισμού-αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού, εμπορικών δραστηριοτήτων, κοινωνικών εξυπηρετήσεων, υπηρεσιών, κατοικίας και επιχειρηματικού κέντρου. Κατά τη διαμόρφωση του σχεδίου ανάπτυξης του πιο πάνω πόλου, πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για την εφαρμογή

πρότυπων μεθόδων αστικής περιβαλλοντολογικής ανάπτυξης, τη λειτουργική σύνδεση του πόλου με τις οικιστικές περιοχές των παρακείμενων δήμων, τη διατήρηση και επαναχρησιμοποίηση των αξιόλογων αρχιτεκτονικών κτηρίων, με συμβατές προς τον χαρακτήρα τους χρήσεις γης, την ενίσχυση της προσπέλασης του πόλου με τα μέσα σταθερής τροχιάς, την ανάπτυξη του πρασίνου με είδη της μεσογειακής χλωρίδας και την προστασία του υδροφόρου ορίζοντα, με χρήση μεθόδων ανακύκλωσης των υδάτων και τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας».

Σύμφωνα με το Παράρτημα VII του Ρ.Σ.Α., το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού αποτελεί Αστικό Μητροπολιτικό Πάρκο της Αττικής για το οποίο αναφέρονται τα εξής:

«Στο χώρο του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά προβλέπεται η δημιουργία κεντρικού πάρκου 2000 στρεμμάτων εμπλουτισμένου με τις χρήσεις που προβλέπει ο ν.4062/2012. Το κεντρικό πάρκο του Μητροπολιτικού πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά δύναται να αποτελέσει τον πυρήνα της σύνδεσης του θαλάσσιου μετώπου με τον Υμηττό με σύνδεση των μέσων σταθερής τροχιάς, για να εξυπηρετείται η άμεση πρόσβαση στο πάρκο και το θαλάσσιο μέτωπο από όλο το λεκανοπέδιο της Αττικής»

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

- Η εναρμόνιση των χρήσεων γης και όρων δόμησης με τον στρατηγικό αναπτυξιακό ρόλο αυτών των αξόνων και πόλων.

- Η ενίσχυση της λειτουργικής εξειδίκευσης των επιμέρους τμημάτων τους, με περιορισμό των επιτρεπόμενων χρήσεων σε εκείνες που συνάδουν με τον κυρίαρχο αναπτυξιακό προσανατολισμό τους, και με αντίστοιχη διαφοροποίηση, κατά χρήση, των όρων δόμησης για την επίτευξη της επιθυμητής μίξης χρήσεων.

- Η προώθηση προγραμμάτων στρατηγικών παρεμβάσεων μητροπολιτικού χαρακτήρα στις περιοχές όπου απαιτείται αναβάθμιση για λόγους προβολής της μητροπολιτικής «εικόνας» και στις περιοχές που μπορούν να λειτουργήσουν ως εστίες διάχυσης της αναβάθμισης και ανάπτυξης.

Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά σε σχέση με τις προβλέψεις του Ρ.Σ.Α.

Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με το νέο Ρ.Σ.Α., ο Δήμος Ελληνικού - Αργυρούπολης, όπου η θέση της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, εμπίπτει στη χωρική υποενότητα Νότιας Αθήνας της ενότητας Αθήνας – Πειραιά. Ταυτόχρονα η περιοχή του Αγίου Κοσμά βρίσκεται επί του μητροπολιτικής ακτινοβολίας άξονα θαλασσίου μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθήνας που θεωρεί την ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού μητροπολιτικής εμβέλειας με στόχο την ανάδειξή του σε βασικό στοιχείο της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης ως διεθνούς πολιτιστικής και τουριστικής μητρόπολης.

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

νέο Ρ.Σ.Α. προβλέπει την ολοκλήρωση του προγράμματος έργων τουριστικών λιμένων, τη συμπλήρωση, αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων, καθώς και τη δημιουργία νέων τουριστικών λιμένων.

Είναι προφανές ότι η υπό εξέταση σχεδιαζόμενη ανάπτυξη και αναβάθμιση της Μαρίνας Αγίου Κοσμά επιτελεί αυτούς ακριβώς τους προαναφερθέντες στόχους και τις κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α. αναφορικά με τον θαλάσσιο τουρισμό, με κυριότερο την καθοριστικής σημασίας συνδρομή της στην ανάπτυξη και προσέλκυση του θαλάσσιου τουρισμού που γνωρίζει ιδιαίτερα ανοδική τάση τα τελευταία χρόνια. Παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στον τομέα αυτό, η Μαρίνα Αγίου Κοσμά θα συμβάλει στην ποιοτική αναβάθμιση και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος της Αττικής, και κατ' επέκταση στην ανάδειξη της Αθήνας - Αττικής σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας. Ταυτόχρονα η σχεδιαζόμενη αυτή ανάπτυξη ικανοποιεί απόλυτα την κατεύθυνση του νέου Ρ.Σ.Α. για συμπλήρωση, αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων, ενώ επιτυγχάνει την περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση μίας από τις σημαντικότερες μαρίνες της Αττικής, με διαπεριφερειακό αλλά και εθνικό ρόλο.

Επιπροσθέτως, η Μαρίνα Αγίου Κοσμά θα αποτελεί μία από τις κύριες τουριστικές υποδομές, μαζί με τις υψηλού επιπέδου υποδομές τουρισμού και αναψυχής του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά. Συνεπώς, εντάσσεται στην κατηγορία παράκτιας περιοχής «πόλοι σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής» των Παραρτημάτων II και VI του νέου Ρ.Σ.Α., δεδομένου ότι η περιοχή των νοτίων προαστίων αποτελεί τις τελευταίες δεκαετίες πυρήνα υποδομής τουρισμού και αναψυχής υπερτοπικής σημασίας. Όπως προαναφέρθηκε για την κατηγορία αυτή περιοχής, οι κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α. περιλαμβάνουν τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των υποδομών των υφιστάμενων μαρίνων με έλεγχο των τάσεων εντατικοποίησης της χρήσης μετά από εκτίμηση της φέρουσας ικανότητας της περιοχής και με μέριμνα να μην υποθηκεύονται οι στόχοι του παρόντος για τις περιβάλλουσες αστικές περιοχές. Πράγματι η υπό εξέταση σχεδιαζόμενη ανάπτυξη της Μαρίνας Αγίου Κοσμά συνάδει απόλυτα με αυτές τις κατευθύνσεις, καθώς:

- Αφορά εξ ορισμού σε εκσυγχρονισμό και βελτίωση των υπ δομών της υφιστάμενης μαρίνας.

- Ταυτόχρονα η νέα μετα-ολυμπιακή χρήση της μαρίνας δεν προσβλέπει σε εντατικοποίηση της λιμενικής δραστηριότητας, αντίθετα αποσκοπεί στον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών, ενώ συγχρόνως αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση μεγαλύτερου μεγέθους σκαφών σύμφωνα με τις τάσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Μεσόγειο με συνέπεια να επέρχεται μείωση του αριθμού των θέσεων ελλιμενισμού σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (δεδομένου ότι ο χώρος ελλιμενισμού παραμένει ο ίδιος). Όσον αφορά στην ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης, οι προβλεπόμενες χρήσεις και τα μεγέθη αυτών θα λειτουργούν σε συνέργεια και κατ' αναλογία με την προαναφερθείσα λιμενική δραστηριότητα, ενώ ταυτόχρονα η συνέργεια με την ήδη θεσμοθετημένη παρακείμενη ανάπτυξη της «Γειτονιάς Μαρίνας Αγίου Κοσμά» (Φ.Ε.Κ. 3405/Β/05.09.2019) συμβάλει καθοριστικά στον περιορισμό των ανωτέρω χρήσεων γης αλλά και των μεγεθών τους στα απολύτως αναγκαία για την εξυπηρέτηση των σκαφών και επιβαινόντων σε αυτά χωρίς να διακυβεύεται η βιωσιμότητα της μαρίνας. Συνεπώς, δεν προκαλείται εντατικοποίηση της χρήσης.

- Η φέρουσα ικανότητα της περιοχής, λαμβάνοντας υπ' όψη κατ' αρχήν το χαρακτήρα των προγραμματιζόμενων υποδομών συνολικά του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού

- Αγίου Κοσμά (παραλίες λουόμενων, ενυδρείο, αναβάθμιση της υφιστάμενης ναυταθλητικής εγκατάστασης και μόνο ένα μικρής δυναμικότητας καταφύγιο τουριστικών σκαφών) και κατά δεύτερον τη χωροθέτηση της υφιστάμενης μαρίνας στα πλαίσια του ολοκληρωμένου σχεδιασμού μίας ευρύτερης μεγάλης κλίμακας περιοχής,

του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά, είναι ικανοποιητική σε ότι αφορά στην εξεταζόμενη εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής.

Πέραν της κατάταξης της Μαρίνας Αγίου Κοσμά στην κατηγορία παράκτιας περιοχής «πόλοι σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής», η μαρίνα ως τέτοια (υποδομή στην περιοχή του αιγιαλού) υπάγεται και στην κατηγορία «δημόσια ακίνητα του παράκτιου χώρου», καθώς αποτελεί υποδοχέα χρήσεων τουρισμού και αναψυχής. Και πάλι η σχεδιαζόμενη ανάπτυξη της Μαρίνας Αγίου Κοσμά συνάδει απόλυτα με τις κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α. για τη συγκεκριμένη κατηγορία περιοχής, Αυτό συμβαίνει γιατί πρόκειται για ανάπτυξη υφιστάμενης υποδομής με στόχο την άρτια εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει μέριμνα για τη διατήρηση και ανάδειξη του υπάρχοντος φυσικού κεφαλαίου (μέσω της αξιοποίησης των υφιστάμενων λιμενικών έργων και του περιορισμού της μαρίνας στο ήδη λιμενοποιημένο παραλιακό μέτωπο, περιορισμό και έλεγχο της επιβάρυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα σκάφη αναψυχής).

Επιπροσθέτως, η Μαρίνα Αγίου Κοσμά ανήκει στον Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού - Αγίου Κοσμά, ο οποίος σύμφωνα με το Ρ.Σ.Α. αποτελεί πόλο διεθνούς και εθνικής εμβέλειας. Και πάλι η σχεδιαζόμενη ανάπτυξη της μαρίνας συνάδει απόλυτα με τις κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α. για τον Μητροπολιτικό Πόλο, καθώς συμβάλει στην ανάδειξη της Αθήνας σε σημαντικό κέντρο τουριστικής, οικονομικής, περιβαλλοντικής και καινοτομικής ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Ακόμη, στον γενικό σχεδιασμό της μαρίνας λαμβάνεται μέριμνα για την εφαρμογή πρότυπων μεθόδων αστικής περιβαλλοντολογικής ανάπτυξης, τη λειτουργική σύνδεση του πόλου με τις οικιστικές περιοχές των παρακείμενων Δήμων Ελληνικού

– Αργυρούπολης και Γλυφάδας, την προστασία του υδροφόρου ορίζοντα και του θαλάσσιου περιβάλλοντος με την ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων, και τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Επίσης, η μαρίνα και ο Μητροπολιτικός Πόλος γενικότερα θα αποτελούν πυρήνα σύνδεσης του θαλάσσιου μετώπου με τον Υμηττό, με την εξυπηρέτηση της άμεσης πρόσβασης στο θαλάσσιο μέτωπο και το πάρκο από όλο το λεκανοπέδιο της Αττικής.

Σύμφωνα δε με την μελέτη: “ο υπό εξέταση γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά ικανοποιεί και τους ακόλουθους ειδικότερους στόχους και κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α.:

- Διασφαλίζει την πρόσβαση του κοινού στη ζώνη αιγιαλού και παραλίας, καθώς όχι μόνο δεν αποτρέπει την πρόσβαση του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο, αλλά αντίθετα προβλέπει τη βελτίωση των συνθηκών πρόσβασης (βελτίωση της κατάστασης των υφιστάμενων οδών πρόσβασης, διαμόρφωση διαδρόμων για την κυκλοφορία των πεζών/περιπατητών, ελεύθερη επικοινωνία με τις παρακείμενες υποδομές αναψυχής της «Γειτονίας Μαρίνας Αγίου Κοσμά» - βλ. ενότητα Δ.3.2.5) και αποτελεί χώρο περιπάτου.

- Κινητοποιεί μία μεγάλης κλίμακας επένδυση, η οποία θα συμβάλει ουσιαστικά στην οικονομία της Αττικής, αλλά και της χώρας συνολικά.

- Ο χαρακτήρας του νέου σχεδιασμού σε συνδυασμό με τα μέτρα που αυτός υιοθετεί μεριμνά για την προστασία του χερσαίου και θαλάσσιου περιβάλλοντος (χωρικός περιορισμός της ανάπτυξης στο ήδη λιμενοποιημένο παραλιακό μέτωπο, συλλογή και διάθεση υγρών και στερεών αποβλήτων βάσει Σχεδίου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τη νομοθεσία και με εφαρμογή των πλέον σύγχρονων μεθόδων, περιορισμό του αριθμού των εξυπηρετούμενων σκαφών και παράλληλα εξυπηρέτηση μεγαλύτερων και τεχνολογικά πιο εξελιγμένων σκαφών αναψυχής) (βλ. ενότητα Δ.3).

- Η προβλεπόμενη από τον νέο σχεδιασμό ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας

- θα αναβαθμίσει ουσιαστικά την ποιότητα και την αισθητική του ανθρωπογενούς τοπίου εξασφαλίζοντας έτσι την επιτυχή ένταξη του έργου στο ευρύτερο περιβάλλον.
- Ο νέος σχεδιασμός της μαρίνας υιοθετεί μέτρα για την ελαχιστοποίηση κατανάλωσης υδατικών πόρων, την ελαχιστοποίηση αποβλήτων, την αποδοτικότερη χρήση της ενέργειας, την κατασκευή κτιρίων χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, την αποφυγή όχλησης του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος από πηγές θορύβου και άλλες πηγές ρύπανσης (βλ. ενότητα Ζ.3)
 - Η προβλεπόμενη από τον νέο σχεδιασμό της μαρίνας υλοποίηση νέων λιμενικών έργων, με ταυτόχρονη δυνατότητα ανακατασκευής ή καθαίρεσης υφιστάμενων, περιορίζεται χωρικά εντός της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας και προ του ήδη κρηπιδωμένου παραλιακού μετώπου αυτής, σύμφωνα και με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης (αξιοποίηση της υφιστάμενης υποδομής με στόχο την προσέλκυση ποιοτικού τουρισμού υψηλού επιπέδου).

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

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

Το από 01.03.2004 Π.Δ. περί «καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας» (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004) συντάχθηκε από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (Ο.Ρ.Σ.Α.) για τον παράκτιο χώρο του ανατολικού Σαρωνικού. Με το συγκεκριμένο Π.Δ. επιδιώκεται η προστασία και η διαχείριση του θαλάσσιου μετώπου και συγχρόνως επιχειρείται η αναβάθμιση και αναζωογόνηση του νότιου παράκτιου μετώπου της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας.

Συγκεκριμένα, το Π.Δ. προβλέπει τον καθορισμό ζωνών προστασίας χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης για το τμήμα από τον Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας, στα όρια των (Καποδιστριακών) Δήμων Πειραιά, Μοσχάτου, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας, Βούλας, Βουλιαγμένης, Βάρης και Κρωπίας. Η Μαρίνα Αγίου Κοσμά εμπίπτει εντός της εν λόγω ευρύτερης περιοχής. Εντούτοις, όπως φαίνεται και στον χάρτη που συνοδεύει το από 01.03.2004 Π.Δ. (βλ. Σχήμα Γ 11), η περιοχή της Μαρίνας Αγίου Κοσμά ρυθμίζεται με το ειδικότερο από 22.02.2002 Π.Δ. έγκρισης του Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά (Φ.Ε.Κ. 138/Δ/22.02.2002), το οποίο αναλύεται στην ενότητα Γ.6, όπως αυτό έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Μάλιστα, όπως αναφέρεται και στην παράγραφο 4 του άρθρου 24 του Ν. 3342/2005 «Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους – Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης» (Φ.Ε.Κ. 131/Α/06.06.2005) (βλ. ενότητα Γ.5), «Οι ρυθμίσεις του π.δ. 1/5.3.2004 (ΦΕΚ 254 Δ') «Καθορισμός ζωνών προστασίας χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φάληρο μέχρι την Αγία Μαρίνα δεν έχουν εφαρμογή στην περιοχή του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά, η οποία υπάγεται

Σε ότι αφορά στις γειτονικές στη Μαρίνα Αγίου Κοσμά παράκτιες περιοχές, η περιοχή

αμέσως βόρεια της μαρίνας ομοίως ρυθμίζεται με το από 22.02.2002 Π.Δ. έγκρισης του Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά (Φ.Ε.Κ. 138/Δ/22.02.2002).

Η περιοχή αμέσως νότια της μαρίνας εντάσσεται στη Ζώνη 4β (άρθρο 5 του από 01.03.2004 Π.Δ.) που περιλαμβάνει περιοχές ελεύθερων χώρων πρασίνου υπερτοπικού χαρακτήρα με ήπια ανάπτυξη χρήσεων αναψυχής και περιπάτου, ενώ τμήμα της εντάσσεται στη Ζώνη 3α (άρθρο 4 του από 01.03.2004 Π.Δ.) που περιλαμβάνει ελεύθερες ακτές κολύμβησης.

Συνεπώς, δεν εντοπίζεται ασυμβατότητα του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού με το από 01.03.2004 Π.Δ. περί «καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας» (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004).

Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά σε σχέση με τα Γ.Π.Σ. όμορων Δήμων

Η Μαρίνα Αγίου Κοσμά αναπτύσσεται προ του πολεοδομικού συγκροτήματος της Δ.Ε. Ελληνικού και αμέσως βόρεια του πολεοδομικού συγκροτήματος του Δήμου Γλυφάδας. Συγκριμένα, η μαρίνα βρίσκεται πλησίον της Π.Ε. 3 “Κάτω Ελληνικού” της Δ.Ε. Ελληνικού που αποτελεί μία νησίδα εντός του ΣΟΑ Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά και σε άμεση επαφή με τα όρια του εγκεκριμένου Γ.Π.Σ. του Δήμου Γλυφάδας.

Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με το ισχύον Γ.Π.Σ. Γλυφάδας, στο παραλιακό μέτωπο του Δήμου προβλέπονται χρήσεις τουρισμού - αναψυχής, δηλαδή απολύτως συμβατές με τον χαρακτήρα ενός τουριστικού λιμένα.

Επίσης, στον αστικό ιστό όπισθεν του παραλιακού μετώπου (Π.Ε. 3 “Κάτω Ελληνικού” και Π.Ε. 11 Γλυφάδας) κυρίαρχη θεσμοθετημένη χρήση είναι η αμιγής κατοικία, ενώ ο θεσμοθετημένος συντελεστής δόμησης κυμαίνεται από 0,7 (Π.Ε. 3 “Κάτω Ελληνικού”) έως 1,0 (Π.Ε. 11 Γλυφάδας). Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της μαρίνας προβλέπει χρήσεις για τη διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας που δεν αλλοιώνουν ούτε εμπλέκονται με την παρακείμενη χρήση αμιγούς κατοικίας, ενώ και ο προβλεπόμενος συντελεστής δόμησης εντός της μαρίνας (0,029 επί της χερσαίας ζώνης και ειδικότερα 0,2 στον Τομέα 1 που βρίσκεται πλησιέστερα στην Π.Ε. 3 “Κάτω Ελληνικού”, ενώ στον Τομέα 2 που βρίσκεται πλησιέστερα στην Π.Ε. 11 Γλυφάδας δεν προβλέπεται δόμηση) είναι κατά πολύ μικρότερος από τον προβλεπόμενο στις παρακείμενες αστικές περιοχές. Ειδικά σε ότι αφορά την Π.Ε. 3 “Κάτω Ελληνικού” σημειώνεται ότι παρεμβάλλεται μεταξύ αυτής και της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, τμήμα της ήδη θεσμοθετημένης Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 «Γειτονιά Μαρίνας Αγίου Κοσμά» με συγκεκριμένες προβλέψεις για τις χρήσεις γης και τους όρους και περιορισμούς δόμησης.

Τέλος, σημειώνεται πως σύμφωνα με την παρ. 7α του άρθρου 2 του Ν. 4062/2012 (Φ.Ε.Κ. 70/Α/30.03.2012), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 110 του Ν. 4804/2021

Θεσμικό πλαίσιο χωροταξικής ανάπτυξης Μαρίνας Αγίου Κοσμά

Με το άρθρο 2 του Ν. 2730/1999 «Σχεδιασμός, ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση Ολυμπιακών Έργων και άλλες διατάξεις» (Φ.Ε.Κ. 130/Α/25.06.1999), χωροθετήθηκαν επτά (7) περιοχές υποδομής Ολυμπιακών Έργων, προκειμένου για την τέλεση των Ολυμπιακών αγώνων του έτους 2004, και καθορίστηκαν οι γενικές χρήσεις τους μετά την τέλεση των αγώνων.

Μία εξ αυτών των περιοχών, όπως η ονομασία της αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 1 του Ν. 2947/2001 (Φ.Ε.Κ. 228/Δ/09.10.2001), βρίσκεται στον Άγιο Κοσμά και την ευρύτερη περιοχή του και αποτελεί περιοχή υποδοχής του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας και των έργων υποστήριξής του. Σύμφωνα με την

παρ. 1 του Άρθρ. 2 του Ν. 2730/1999, η εν λόγω περιοχή μετά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων θα λειτουργήσει ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής, ναυταθλητισμού και πολιτισμού. Βάσει του άρθρου 3 του Ν. 2730/1999, για τον ορθολογικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη ανάπτυξη των περιοχών υποδοχής Ολυμπιακών Έργων καταρτίζονται και εγκρίνονται Ειδικά Σχέδια Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης.

Το Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά Αττικής εγκρίθηκε με το από 22.02.2002 Π. Δ. (Φ.Ε.Κ. 138/Δ/22.02.2002).

Με το άρθρο 2 του εν λόγω Π.Δ., εντός της περιοχής της οποίας εγκρίθηκε το ΕΣΟΑΠ καθορίστηκαν ζώνες Ολυμπιακής και Μεταολυμπιακής χρήσης. Σε ότι αφορά στις ζώνες Μεταολυμπιακής χρήσης, αυτές έχουν ως εξής (βλ. Σχήμα Γ 14):

- Α. Ζώνη Ι: Περιοχή εγκαταστάσεων τουρισμού, αναψυχής και ναυταθλητισμού
Περιοχές ΙΑ και ΙΒ: Περιοχή Εγκαταστάσεων Τουρισμού και Αναψυχής
- Επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 8 του από 23.2/06.03.1987 Π. Δ. (Φ.Ε.Κ. 166/Δ/1987), όπως ενσωματώθηκαν με την παράγραφο 18 α του άρθρου 6 του Ν. 2160/1993 (Φ.Ε.Κ. 118/Α/1993), με εξαίρεση χρήσεις που αφορούν σε ξενοδοχεία, έντρα διασκέδασης - αναψυχής, γήπεδα γκολφ, κατοικίες, καζίνο και κτίρια στάθμευσης και εγκατάστασης μέσων μαζικών μεταφορών.
 - Μέγιστη επιτρεπόμενη δομήσιμη επιφάνεια 31.000τ.μ., εκ των οποίων 5.000τ.μ. κατ' ανώτερο όριο στον πρώτο όροφο (στάθμη + 6,50μ.), ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη πρόσβαση του κοινού στη θάλασσα.
 - Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων 10,0μ. με εξαίρεση τον πύργο ελέγχου λιμένα και αγώνων, καθώς και το κτίριο αποθήκευσης σκαφών, το οποίο μπορεί να ανέρχεται μέχρι 15,0μ.

Περιοχή ΙΓ: Περιοχή Ναυταθλητικών Εγκαταστάσεων

- Επιτρέπεται η ανέγερση εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση της Εθνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας και των τοπικών ναυταθλητικών ομίλων.
- Μέγιστη επιτρεπόμενη δομήσιμη επιφάνεια 5.000τ.μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 10,0μ. με εξαίρεση το κτίριο αποθήκευσης σκαφών, το οποίο μπορεί να ανέρχεται μέχρι 15,0μ.

Β. Ζώνη ΙΙ: Περιοχή Παράκτιου Πάρκου

Περιοχή ΙΙΑ

- Επιτρέπονται υπαίθριες πολιτιστικές και αθλητικές εγκαταστάσεις, αποδυτήρια, χώροι υγιεινής και αναψυκτήρια.
- Μέγιστη επιτρεπόμενη δομήσιμη επιφάνεια 1.800τ.μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 4,0μ.
- Μέγιστη επιτρεπόμενη δομήσιμη επιφάνεια 200τ.μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 4,0μ.

Περιοχή ΙΙΓ

- Αποτελεί περιοχή ελεύθερων χώρων, στην οποία δεν επιτρέπεται η δόμηση.

Στη συνέχεια, οι ζώνες μεταολυμπιακής χρήσης συμπληρώθηκαν με το άρθρο 24 του Ν. 3342/2005 «Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους – Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης» (Φ.Ε.Κ. 131/Α/06.06.2005).

Συγκεκριμένα, στην Ολυμπιακή Εγκατάσταση του Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά επιτρέπονται, ανά Ζώνη, πλην των αθλητικών χρήσεων που δόθηκαν για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, οι εξής λειτουργίες και χρήσεις (βλ. Σχήμα Γ 15):

Α. Ζώνη Ι

Περιοχές ΙΑ και ΙΒ: Περιοχή Εγκαταστάσεων Τουρισμού και Αναψυχής

α. Οι χρήσεις που δόθηκαν για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων

β. Όλες οι χρήσεις που προβλέπονται από το άρθρο 8 του 6/1987 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 166/Δ/1987) «Χρήσεις γης. Κατηγορίες - περιεχόμενο», πλην: α) ξενοδοχείου, β) νυκτερινού κέντρου ("μπουζούκια"), γ) των χρήσεων που αναφέρονται υπό τους αριθμούς 2, 10, 15, 17 και 18 και δ) των χρήσεων που αναφέρονται υπό τον αριθμό 20, εξαιρουμένων των εκθέσεων σε προσωρινές λυόμενες κατασκευές, η καλυπτόμενη επιφάνεια και οριοθέτηση των οποίων εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Πολιτισμού. Επιτρέπεται μόνον η κατασκευή τριάντα υπνοδωματίων κατηγορίας πέντε (5) αστέρων, συνολικής επιφάνειας 1.400 τ.μ. για την υποστήριξη της μαρίνας.

Περιοχή ΙΓ: Περιοχή Ναυταθλητικών Εγκαταστάσεων Σταθμός καυσίμων, αναψυκτήριο (καντίνα), εγκαταστάσεις υποστήριξης και εξυπηρέτησης σκαφών, εγκαταστάσεις αποθηκών, φυλάκια με WC.

Περιοχή ΙΔ

Κινητές λυόμενες κατασκευές για τη στέγαση εκθέσεων και την υποστήριξη και εξυπηρέτηση σκαφών, υπαίθριοι χώροι συνάθροισης κοινού, η καλυπτόμενη επιφάνεια και οριοθέτηση των οποίων εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Πολιτισμού.

Περιοχές ΙΙΒ και ΙΙΔ: Περιοχή Παράκτιου Πάρκου

Υπαίθριες πολιτιστικές και αθλητικές εγκαταστάσεις, αποδυτήρια και χώροι υγιεινής, κινητές λυόμενες κατασκευές για τη στέγαση εκθέσεων και την υποστήριξη και εξυπηρέτηση σκαφών, αναψυκτήρια, υπαίθριοι χώροι συνάθροισης κοινού.

Επιπροσθέτως, με τον εν λόγω Νόμο, ορίστηκαν τα κάτωθι:

- Στο Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας η ανέγερση μόνιμων κτιριακών εγκαταστάσεων δεν επιτρέπεται στις περιοχές ΙΙΑ και ΙΙΓ της Ζώνης ΙΙ.
- Στο Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,15 και η κάλυψη σε 15%. Το μέγιστο ύψος κατασκευών για τμήματα του λιμενοβραχίονα υπό στοιχεία ΙΑ ορίζεται σε 10,0 μ. πλέον 1,5μ. για την τοποθέτηση στέγης και υπό στοιχεία ΙΒ σε 4,0 μ. πλέον 1,5 μ. για την τοποθέτηση στέγης. Για το υπόλοιπο δομήσιμο τμήμα της Ολυμπιακής Εγκατάστασης, το μέγιστο ύψος ορίζεται σε 4,0μ. πλέον 1,5μ. για τοποθέτηση στέγης. Στη Ζώνη Ι το μέγιστο ύψος για κτίρια αποθήκευσης σκαφών, πύργους ελέγχου λιμένα και αγώνων ορίζεται σε 15,0 μ. Στις περιοχές του παράκτιου πάρκου με στοιχεία ΙΙΒ και ΙΙΔ η δόμηση ορίζεται σε 200 τ.μ. και 1.800 τ.μ., αντίστοιχα.
- Οι ρυθμίσεις του από 01.03.2004 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 254/Δ/05.03.2004) «Καθορισμός ζωνών προστασίας χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φάληρο μέχρι την Αγία Μαρίνα» (βλ. ενότητα Γ.3) δεν έχουν εφαρμογή στην περιοχή του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας, η οποία υπάγεται στις ρυθμίσεις του εν λόγω Νόμου, πλην των παραγράφων 8, 9 και 10 του ως άνω Π.Δ.

Για το Παράκτιο Μέτωπο και ειδικώς «για το τμήμα του Μητροπολιτικού Πόλου το οποίο περιλαμβάνει τα ακίνητα του πρώην Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά και του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (Ε.Α.Κ.Ν.) Αγίου Κοσμά», με το άρθρο 2 του εν λόγω Νόμου, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 5 του Ν. 4787/2021 (Φ.Ε.Κ. 44/Α/26.03.2021), αποδόθηκαν όροι και περιορισμοί δόμησης, καθώς και επιτρεπόμενες χρήσεις γης.

Συγκεκριμένα, οι όροι αυτοί αφορούν στην περιοχή όπισθεν της οριογραμμής παραλίας και εξειδικεύτηκαν στη συνέχεια με την υπ' αριθμ. 96572 ΕΞ 2019/03.09.2019 Κ.Υ.Α. (Φ.Ε.Κ. 3405/Β/05.09.2019) και την υπ' αριθμ. 109171 ΕΞ 2019/02.10.2019 Κ.Υ.Α. (Φ.Ε.Κ. 3687/Β/03.10.2019), όπως τροποποιήθηκαν και

ισχύουν (βλ. ενότητα Γ.6).

Επιπροσθέτως, με την παράγραφο 7.α του άρθρου 2 του Ν. 4062/2012, όπως ήδη αυτή διατυπωνόταν στην αρχική έκδοση του Νόμου, επιτρέπεται η τροποποίηση των προβλέψεων του από 22.02.2002 Π. Δ. (Φ.Ε.Κ. 138/Δ/22.02.2002) περί Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά.

Εν συνεχεία, η παράγραφος 7α του άρθρου 2 του Ν. 4062/2012 τροποποιήθηκε με το άρθρο 110 του Ν. 4804/2021 (Φ.Ε.Κ. 90/Α/05.06.2021) ως εξής:

«7.α. Με το προεδρικό διάταγμα της παρ. 6 μπορεί να τροποποιείται το από 22.2.2002 προεδρικό διάταγμα «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά Αττικής» (Δ' 138), όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 24 του ν. 3342/2005 (Α' 131), και να καθορίζονται χερσαία και θαλάσσια ζώνη, χρήσεις γης και όροι δόμησης της περιοχής. Στην περίπτωση αυτήν, το προεδρικό διάταγμα της παρ. 6 προτείνεται και από τον Υπουργό Τουρισμού, μετά από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων του άρθρου 30 του ν. 2160/1993 (Α' 118). Για τα επόμενα στάδια χωροθέτησης και λειτουργίας της Μαρίνας Αγίου Κοσμά εφαρμόζονται ο ν. 2160/1993 (Α' 118), οι δε διοικητικές πράξεις που απαιτούνται για την εκτέλεση των εργασιών εκδίδονται από το Γραφείο Ελληνικού».

Με το Π.Δ. της παρ. 6 του άρθρου 2 του Ν. 4062/2012, γίνεται η έγκριση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά (βλ. ενότητα Γ.6), το οποίο «εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής ύστερα από (...) εισήγηση του Κεντρικού Συμβουλίου Διοίκησης για την Αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας που προβλέπεται στο άρθρο 16 του Ν. 3986/2011 (...)».

Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο χωροταξικής ανάπτυξής της

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, βάσει του ισχύοντος σήμερα ΣΟΑ Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά, η Μαρίνα Αγίου Κοσμά αναπτύσσεται στη θέση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών της μαρίνας και οριοθετείται από τις εκτάσεις που βρίσκονται έμπροσθεν της οριογραμμής παραλίας, ενώ οι περιοχές που εκτείνονται όπισθεν αυτής αναπτύσσονται ανεξάρτητα μεν από τη λειτουργία της μαρίνας, σε συνέργεια δε με αυτήν λόγω της ολοκληρωμένης ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά.

Σε ότι αφορά στις προβλέψεις του ΕΣΟΑΠ Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά Αττικής, όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 24 του Ν. 3342/2005, για την περιοχή αυτή που εκτείνεται προ της οριογραμμής παραλίας, και ειδικότερα για τις Ζώνες ΙΑ' και ΙΔ', εντός των οποίων εμπίπτει τμήμα της χερσαίας ζώνης του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού της μαρίνας, σημειώνονται τα εξής:

- Οι προτεινόμενες στον παρόντα γενικό σχεδιασμό χρήσεις γης συνάδουν εξ ορισμού με τις προβλεπόμενες στις Ζώνες αυτές του ΕΣΟΑΠ χρήσεις γης «τουρισμού και αναψυχής» λόγω του τουριστικού χαρακτήρα που έχει μία μαρίνα. Επίσης, καμία από τις επιμέρους χρήσεις γης που προτείνονται στον παρόντα γενικό σχεδιασμό δεν αφορά σε αυτές που εξαιρέθηκαν με το άρθρο 24 του Ν. 3342/2005.
- Ο προτεινόμενος στον παρόντα σχεδιασμό συντελεστής δόμησης επί της χερσαίας ζώνης της μαρίνας (0,029) είναι κατά πολύ χαμηλότερος από τον προβλεπόμενο για το ΕΣΟΑΠ (0,15) και μάλιστα αντιστοιχεί σε κατά πολύ μικρότερη δόμηση δεδομένου ότι η χερσαία ζώνη της μαρίνας είναι πλέον πολύ πιο περιορισμένης έκτασης από αυτή του ΕΣΟΑΠ.

Αντίστοιχα και η προτεινόμενη κάλυψη (15% στον Τομέα 1 και μηδενική στον Τομέα 2

του παρόντα γενικού σχεδιασμού) αφορά σε πολύ μικρότερη έκταση σε σχέση με αυτή του ΕΣΟΑΠ (15%).

- Σε ότι αφορά στην προτεινόμενη δόμηση σε περιοχές που εμπίπτουν εντός της Ζώνης ΙΔ' (νότιο τμήμα του Τομέα 1 και Τομέας 2 του παρόντα γενικού σχεδιασμού) αυτή καθίσταται αναγκαία από τον γενικότερο ανασχεδιασμό της περιοχής αυτής του ΣΟΑ Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, ενώ σε κάθε περίπτωση, όπως προαναφέρθηκε η συνολική δόμηση παραμένει μικρότερη.

Σε ότι αφορά στις ναυαθλητικές εγκαταστάσεις για τις οποίες υπάρχει δυνατότητα ανάπτυξης σύμφωνα με τις μεταολυμπιακές χρήσεις του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στη Ζώνη ΙΓ' του ισχύοντος ΕΣΟΑΠ (βλ. ενότητα Γ.5.1), σημειώνεται ότι η έκταση αυτή (της Ζώνης ΙΓ') δεν εμπίπτει πλέον εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Ειδικά σε ότι αφορά στην εν λόγω χρήση, στον προτεινόμενο γενικό σχεδιασμό της Μαρίνας Αγίου Κοσμά δεν κρίνεται σκόπιμη η ανάπτυξή της, δεδομένου ότι βορειότερα στο Τμήμα 4 του παράκτιου μετώπου του ΣΟΑ (βλ. άρθρο 7 της υπ' αριθμ. 96572 ΕΞ 2019/03.09.2019 Κ.Υ.Α. - Φ.Ε.Κ. 3405/Β/05.09.2019, βλ. ενότητα Γ.6) προβλέπεται «η αναβάθμιση και επέκταση της υφιστάμενης ναυαθλητικής εγκατάστασης, με σκοπό την εξυπηρέτηση τουλάχιστον 70 μικρών σκαφών ναυαθλητικών δραστηριοτήτων». Επιπροσθέτως, σήμερα δεν εξυπηρετείται εντός της μαρίνας ναυαθλητική δραστηριότητα ούτε έχει υπάρξει σχετική ζήτηση ή δέσμευση. Άλλωστε, στην ευρύτερη περιοχή του παραλιακού μετώπου της Αθήνας, οι ανάγκες των τοπικών ναυαθλητικών ομίλων καλύπτονται πλήρως από τις υφιστάμενες υποδομές:

- η Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία δραστηριοποιείται στη Ναυαθλητική Μαρίνα Καλλιθέας, στην οποία δραστηριοποιείται πλήθος ακόμα ναυαθλητικών ομίλων, όπως ο Ναυτικός Όμιλος Ναυαθλητικού Κέντρου Καλλιθέας, ο Ναυαθλητικός Όμιλος Τζιτζιφιών Καλλιθέας, ο Ναυαθλητικός Όμιλος 78, ο Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Ειρήνης & Φιλίας Καλλιθέας,
- νοτιότερα εξυπηρετείται ο Ναυτικός Όμιλος Αμφιθέας,
- στη Μαρίνα Φλοίσβου δραστηριοποιείται ο Ναυτικός Όμιλος Παλαιού Φαλήρου,
- στη Μαρίνα Αλίμου, σύμφωνα με την υπό έγκριση νέα χωροθέτηση, προβλέπεται η εξυπηρέτηση ναυαθλητικών σκαφών,
- όπως προαναφέρθηκε στο παράκτιο μέτωπο του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, προβλέπεται η αναβάθμιση και επέκταση της υφιστάμενης ναυαθλητικής εγκατάστασης,
- στο παραλιακό μέτωπο της πόλης της Βούλας δραστηριοποιείται ο Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Βούλας,
- στον όρμο της Βουλιαγμένης δραστηριοποιούνται ο Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης και ο Ναυτικός Όμιλος Κατοίκων Βουλιαγμένης, και
- στην ανατολική ακτή της Βάρκιζας δραστηριοποιείται ο Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Βάρης Βάρκιζας.

Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά

Η Μαρίνα Αγίου Κοσμά, όπως προαναφέρθηκε, κατασκευάστηκε για τις ανάγκες του αθλήματος της ιστιοπλοΐας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και αποτέλεσε το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας (βλ. ενότητα Γ.5).

Μετα-ολυμπιακά, με το άρθρο 2 του Ν. 4062/2012 (Φ.Ε.Κ. 70/Α/30.03.2012), το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας, μαζί με το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού και το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας Αγίου Κοσμά συγκρότησαν από κοινού τον Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού

- Αγίου Κοσμά, προκειμένου για την αξιοποίηση και συνδυασμένη ανάπτυξη των εν λόγω ακινήτων. Για τον Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού - Αγίου Κοσμά καταρτίζεται και εγκρίνεται Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης κατά τις διατάξεις του εν λόγω

Νόμου.

Το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά Περιφέρειας Αττικής, συνολικής επιφανείας 6.008.076,24 τ.μ., εγκρίθηκε με το από 28.02.2018 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 35/ΑΑΠ/01.03.2018), με στόχο «την ενίσχυση της Αθήνας ως τουριστικού προορισμού, επιχειρηματικού κέντρου και χώρου αναψυχής, την προσέλκυση επενδύσεων σημαντικών για την οικονομία της Αττικής και τη δημιουργία θέσεων εργασίας, τη δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής και άλλων σημείων προορισμού, την απόδοση στο ευρύτερο μητροπολιτικό συγκρότημα της πρωτεύουσας χώρων πρασίνου και αναψυχής, καθώς επίσης τουριστικών, πολιτιστικών, αθλητικών, εκπαιδευτικών και κοινωνικών υποδομών υψηλής ποιότητας, και την ανάπλαση και ανάδειξη του θαλασσίου μετώπου». Με το εν λόγω Π.Δ. καθορίζονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης, κατά περιοχές και ζώνες ως ακολούθως (βλ. Σχήμα Γ 16):

- Περιοχή πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού: Η περιοχή αυτή, συνολικής επιφανείας 5.249.873,49 τ.μ., περιλαμβάνει την έκταση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού και αναπτύσσεται με τη δημιουργία έξι (6) περιοχών προς πολεοδόμηση (Α-Π1, Α-Π2, Α-Π3, Α-Π4, Α-Π5 και Α-Π6) και μιας (1) ζώνης ανάπτυξης (Α-Α1), καθώς και του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής (ΜΠ).
- Περιοχή Παρακτίου Μετώπου: Η περιοχή αυτή, συνολικής επιφανείας 758.202,75 τ.μ., περιλαμβάνει την έκταση του πρώην Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά Αττικής και την έκταση του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (Ε.Α.Κ.Ν.) Αγίου Κοσμά Αττικής και αναπτύσσεται με τη δημιουργία μίας (1) περιοχής προς πολεοδόμηση (ΠΜ-Π1) και δύο (2) ζωνών ανάπτυξης (ΠΜ-Α1 και ΠΜ-Α2).

Επίσης, στο άρθρο 3, παρ. Β.2 εδάφιο α(εε) του από 28.02.2018 Π.Δ. διευκρινίζεται ότι «η υφιστάμενη μαρίνα διατηρείται και εκσυγχρονίζεται».

Ο εν λόγω εκσυγχρονισμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά αφορά στις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές της μαρίνας που αναπτύσσονται προ της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 «Γειτονιά Μαρίνας Αγίου Κοσμά» και εν μέρει προ της Περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1 «Γειτονιά Παραλίας Αγίου Κοσμά».

Για τη Ζώνη Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 «Γειτονιά Μαρίνας Αγίου Κοσμά», επιφανείας 334.854,75 τ.μ., σύμφωνα με το άρθρο 3 του εν λόγω Π.Δ. ισχύουν τα εξής:

- Επιτρέπεται η χρήση «τουρισμός - αναψυχή» της περίπτωσης 1 της παραγράφου Β του άρθρου 11 του Ν. 3986/2011, με εξαίρεση τη χρήση «περίθαλψη».
- Μέγιστος επιτρεπόμενος συντελεστής δόμησης: 0,20 στο σύνολο της έκτασης της Ζώνης.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων: 16,0 μ.
- Μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη: 30% στο σύνολο της έκτασης της Ζώνης, τηρουμένου πάντως του ορίου που καθορίζεται για το σύνολο του παρακτίου μετώπου κατά την περίπτωση β' της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του εν λόγω Π.Δ.

Για την Περιοχή προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1 «Γειτονιά Παραλίας Αγίου Κοσμά», επιφανείας 300.383,26 τ.μ., σύμφωνα με το άρθρο 3 του εν λόγω Π.Δ. ισχύουν τα εξής:

- Επιτρέπονται οι χρήσεις της κατηγορίας «αμιγής κατοικία» του άρθρου 2 του από 23.02.1987 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 166/Δ/06.03.1987), όπως εκάστοτε ισχύουν. Στην περιοχή αυτή πρωτεύουσα χρήση είναι η κατοικία, το ποσοστό της οποίας δεν μπορεί να είναι μικρότερο του 80% της συνολικώς επιτρεπόμενης δόμησης.
- Μέγιστος επιτρεπόμενος συντελεστής δόμησης: 0,30 στο σύνολο της έκτασης της πιο πάνω περιοχής.
- Μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη: 40% στο σύνολο της έκτασης της πιο πάνω περιοχής, τηρουμένου πάντως του ορίου που καθορίζεται για το σύνολο του παρακτίου μετώπου κατά την περίπτωση β της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του εν λόγω Π.Δ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 11,0 μ. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η κατασκευή στο νότιο

τμήμα της ζώνης και σε εγγύτητα με τις εγκαταστάσεις της υφιστάμενης μαρίνας, ενός υψηλού κτιρίου ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης, με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 200μ., το οποίο προορίζεται να λειτουργήσει ως τοπόσημο του παρακτίου μετώπου του Μητροπολιτικού Πόλου.

- Ελάχιστο ποσοστό κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων: 50%.
- Διατηρείται και αναβαθμίζεται η υφιστάμενη στην περιοχή ναυταθλητική εγκατάσταση. Επιπροσθέτως, στο άρθρο 6 του εν λόγω Π.Δ. δίνονται κατευθύνσεις και όροι για την προστασία του περιβάλλοντος που πρέπει να τηρούνται κατά την εξειδίκευση και υλοποίηση του ΣΟΑ, καθώς και κατευθύνσεις για το σύστημα περιβαλλοντικής παρακολούθησης (βλ. Παράρτημα Ιβ).

Το εγκεκριμένο με το από 28.02.2018 Π.Δ. ΣΟΑ του Μητροπολιτικού Πόλου αναθεωρήθηκε με το από 04.07.2022 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 461/Δ/21.07.2022) μόνο ως προς τον υπολογισμό των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης του Μητροπολιτικού Πόλου και την εφαρμογή διατάξεων του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού στο σύνολο αυτού.

Ακολούθως της έγκρισης του ΣΟΑ, κατ' εφαρμογή των παρ. 2 και 3 του άρθρου 3 του Ν.4062/2012, εκδόθηκαν οι κάτωθι Κ.Υ.Α. έγκρισης της πολεοδομικής μελέτης της Περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1 «Γειτονιά Παραλίας Αγίου Κοσμά» και της χωρικής οργάνωσης της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 «Γειτονιά Μαρίνας Αγίου Κοσμά»:

Κ.Υ.Α. έγκρισης χωρικής οργάνωσης Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 «Γειτονιά Μαρίνας Αγίου Κοσμά»:

Με την υπ' αριθμ. 96572 ΕΞ 2019/03.09.2019 Κ.Υ.Α. (Φ.Ε.Κ. 3405/Β/05.09.2019) εγκρίθηκε η χωρική οργάνωση των Ζωνών Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 «Γειτονιά Μαρίνας Αγίου Κοσμά» και ΠΜ- Α2 «Γειτονιά Ενυδρείου Αγίου Κοσμά» του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά (βλ. Σχήμα Γ 17), επιφανείας 334.854,75 τ.μ. και 122.964,74 τ.μ. αντιστοίχως, με τον καθορισμό ζωνών εκμετάλλευσης, κτιριακών ενοτήτων και ανοικτών χώρων, καθώς και χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης. Επίσης, με την εν λόγω Κ.Υ.Α. εγκρίνεται η χωροθέτηση καταφυγίου τουριστικών σκαφών εντός της ΠΜ-Α2 «Γειτονιά Ενυδρείου Αγίου Κοσμά», χερσαίας ζώνης 12.700 τ.μ. και θαλάσσιας ζώνης 55.000 τ.μ. και δυναμικότητας 113 σκαφών αναψυχής μήκους έως 18 m. Ακόμη, στην εν λόγω Κ.Υ.Α. περιλαμβάνεται μία σειρά επεμβάσεων και αναβάθμισης των υφιστάμενων έργων, καθώς και κατασκευή νέων (διαμόρφωση της εκβολής του ρέματος Τραχύνων, εμπλουτισμός ακτής σε διάφορες θέσεις και έργα προστασίας από τη διάβρωση, αναβάθμιση και επέκταση της υφιστάμενης ναυταθλητικής εγκατάστασης, δημιουργία ενυδρείου επί επιχώσεων). Τέλος, εγκρίνονται και οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου «Χωρική οργάνωση των Ζωνών Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 «Γειτονιά Μαρίνας Αγίου Κοσμά» και ΠΜ-Α2 «Γειτονιά Ενυδρείου Αγίου Κοσμά» του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά».

Πρόσφατα, με την υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΑΓΕ/78543/382/27.07.2022 Κ.Υ.Α. (Φ.Ε.Κ. 4104/Β/01.08.2022) τροποποιήθηκε η ως άνω υπ' αριθμ. 96572 ΕΞ 2019/03.09.2019 Κ.Υ.Α. ως προς τη Ζώνη Ανάπτυξης ΠΜ-Α1.

Σύμφωνα με το άρθρο 2, «Η Ζώνη Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 αποτελεί περιοχή με αμιγώς τουριστικό- αναπτυξιακό χαρακτήρα και συνδυασμένες χρήσεις τουρισμού-αναψυχής και εμπορίου. Χαρακτηριστικά στοιχεία της ζώνης αποτελούν: το φυσικό στοιχείο της ακτής, η υπάρχουσα μαρίνα, η οποία διατηρείται, εκσυγχρονίζεται και ενισχύεται στο χερσαίο τμήμα της με χρήσεις τουρισμού -αναψυχής, καθώς και οι διάσπαρτοι ανοικτοί χώροι που την περιβάλλουν και συμβάλλουν στην περιβαλλοντική αναβάθμισή της. Εσωτερικά στη ζώνη προβλέπονται οδικοί σύνδεσμοι για τη σύνδεσή της με την Λεωφόρο Ποσειδώνος και με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο του Μητροπολιτικού Πόλου».

Με το άρθρο 3 της εν λόγω Κ.Υ.Α. όπως τροποποιήθηκε και ισχύει καθορίζονται οι όροι και περιορισμοί δόμησης προκειμένου για τη χωρική οργάνωση της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1, ως εξής:

- Ο μέγιστος επιτρεπόμενος συντελεστής δόμησης στο σύνολο της έκτασης της Ζώνης ορίζεται σε 0,20.
- Η μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη στο σύνολο της έκτασης της Ζώνης ορίζεται αρχικά (με την υπ' αριθμ. 96572 ΕΞ 2019/03.09.2019 Κ.Υ.Α.) σε 30% και εν συνεχεία (με την υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΑΓΕ/78543/382/27.07.2022 Κ.Υ.Α.) μειώνεται σε 15%, τηρουμένου πάντως του ορίου που καθορίζεται για το σύνολο του παρακτίου μετώπου σύμφωνα με την περίπτωση β της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του από 28.02.2018 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 35/ΑΑΠ/2018).
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων: 16,0 μ.
- Μέγιστος επιτρεπόμενος συντελεστής όγκου: κατά ΝΟΚ
- Πλάγιες αποστάσεις κτιρίων: κατά ΝΟΚ
- Για τις αποστάσεις των κτιρίων από τη γραμμή παραλίας εφαρμόζονται οι διατάξεις του δευτέρου εδαφίου της περίπτωσης γ της παρ. 2 του άρθρου 31 και της υποπερίπτωσης γγ της περίπτωσης δ της παρ. 4 του άρθρου 34 του Ν. 2160/1993, όπως ισχύουν.
- Τα δημιουργούμενα εντός της Ζώνης γήπεδα πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις κατάτμησης και αρτιότητας που ορίζονται στις εκάστοτε ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις.
- Επιτρέπεται η κατασκευή περισσότερων του ενός κτιρίων ή εγκαταστάσεων, όμοιων ή διαφορετικών χρήσεων, εντός του αυτού γηπέδου, καθώς και η κατασκευή κτισμάτων σε υποστυλώματα (Pilotis).
- Επιτρέπεται η υπέργεια ή και υπόγεια ζεύξη των κτιρίων εντός της Ζώνης Ανάπτυξης. Επιτρέπεται, επίσης, η υπέργεια ή και υπόγεια ζεύξη κτιρίων μεταξύ διαφορετικών ζωνών ανάπτυξης.
- Πάνω από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων επιτρέπονται:
 - ✓ Καπνοδόχοι, αγωγοί αερισμού, εγκαταστάσεις ηλιακών συστημάτων, πύργοι ψύξης και δοχεία διαστολής, εγκαταστάσεις φωτοβολταϊκών συστημάτων, συστήματα παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και αντλίες θερμότητας.
 - ✓ Απολήξεις κλιμακοστασίων με στάση ανελκυστήρα στο δώμα και φρεάτων ανελκυστήρων με τις ελάχιστες αναγκαίες διαστάσεις και μέγιστο εξωτερικό ύψος 3,8 μ. από την τελικά διαμορφωμένη επιφάνεια του τελευταίου ορόφου του κτιρίου. Πάνω στις απολήξεις αυτές απαγορεύεται η τοποθέτηση οποιασδήποτε κατασκευής ή εγκατάστασης.
 - ✓ Στηθαία και κιγκλιδώματα ασφαλείας τοποθετούνται στη θέση του περιγράμματος του υποκείμενου ορόφου.
 - ✓ Ασκεπείς πισίνες, διακοσμητικά χωροδικτυώματα μέγιστου ύψους 3,0 μ., μόνιμες γλάστρες φυτών και γενικά εγκαταστάσεις για τη δημιουργία κήπων με τον εξοπλισμό τους.
 - ✓ Κατασκευές για τη στήριξη φυτών, πέργκολες που μπορούν να επικαλύπτονται από ελαφρά εύκαμπτα υλικά ή κινητά συστήματα, καλαμωτές, φωτοβολταϊκά πανέλα και μόνο σε οριζόντια θέση.
 - ✓ Στέγες μέγιστου ύψους 2,0 μ.
 - ✓ Αλεξικέραυνο.
 - ✓ Κεντρική κεραία τηλεόρασης, ραδιοφώνου κινητής επικοινωνίας, τεχνικά συστήματα αξιολόγησης αιολικής ενέργειας και σταθμών HEPOS.
- Επιτρέπεται η κατασκευή εσωτερικών εξωστών εντός των κτηρίων κατά την παρ. 28 του άρθρου 2 και του άρθρου 11 των περιπτώσεων ιδ και λ της παρ. 6 του ΝΟΚ.

- Ο χώρος υπογείου επιτρέπεται να εξέχει του περιγράμματος της κάλυψης του κτιρίου σε ποσοστό έως και 20% της κατά περίπτωση πραγματοποιούμενης κάλυψης.
- Επιτρέπονται περισσότερα του ενός υπόγεια για βοηθητικές χρήσεις, Η/Μ εγκαταστάσεις, χώρους στάθμευσης.
- Για τα υπόγεια των κτιρίων ισχύουν τα αναφερόμενα στην παρ. 6 του άρθρου 11 του ΝΟΚ.
- Στους ακάλυπτους χώρους των γηπέδων επιτρέπονται οι κατασκευές που προβλέπονται στο άρθρο 17 του ΝΟΚ, εκτός των παραγράφων 2α, 2β, 2δ, 2στ, 2ζ, 3β, 5, 6β και 8 του άρθρου αυτού.

Με το άρθρο 4 της Κ.Υ.Α. έγκρισης χωρικής οργάνωσης της ΠΜ-Α1, ορίζονται εντός αυτής ζώνες εκμετάλλευσης και κτιριακές ενότητες. Σύμφωνα με την πλέον πρόσφατη τροποποίηση της Κ.Υ.Α. έγκρισης χωρικής οργάνωσης της ΠΜ-Α1, καθορίζονται εντός αυτής τέσσερις (4) Ζώνες Εκμετάλλευσης και επτά (7) Κτιριακές ενότητες, ως εξής (βλ. Σχήμα Γ 17):

αα. Ζώνη Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.1: στη ζώνη αυτή, επιφανείας 22.362,01 τ.μ., καθορίζεται μία (1) Κτιριακή Ενότητα υπό στοιχείο ΠΜ-Α1.1/Ι, επιφανείας 14.477,17 τ.μ.

αβ. Ζώνη Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.2: στη ζώνη αυτή, επιφανείας 23.593,17 τ.μ., καθορίζονται δύο (2) Κτιριακές Ενότητες υπό στοιχεία ΠΜ-Α1.2/Ι και ΠΜ-Α1.2/ΙΙ, επιφανείας 13.284,98 τ.μ. και 5.437,18 τ.μ. αντιστοίχως.

αγ. Ζώνη Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.3: στη ζώνη αυτή, επιφανείας 127.670,20 τ.μ., καθορίζονται τρεις (3) Κτιριακές Ενότητες υπό στοιχεία ΠΜ-Α1.3/Ι, ΠΜ-Α1.3/ΙΙ και ΠΜ-Α1.3/ΙΙΙ, επιφανείας 66.099,18 τ.μ., 19.941,67 τ.μ., και 1.906,21 τ.μ. αντιστοίχως.

Αναφορικά με τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης, οι ανωτέρω Ζώνες Εκμετάλλευσης προορίζεται να λειτουργήσουν ως περιοχές τουρισμού - αναψυχής υπερτοπικού χαρακτήρα. Ειδικότερα, στην Κτιριακή Ενότητα ΠΜ-Α1.1/Ι της Ζώνης Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.1, στις Κτιριακές Ενότητες ΠΜ-Α1.2/Ι και ΠΜ-Α1.2/ΙΙ της Ζώνης Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.2 και στις Κτιριακές Ενότητες ΠΜ-Α1.3/Ι, ΠΜ-Α1.3/ΙΙ και ΠΜ-Α1.3/ΙΙΙ της Ζώνης Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.3 επιτρέπονται οι ειδικές χρήσεις που υπάγονται στη γενική χρήση «τουρισμός - αναψυχή» της περι. 1 της παρ. Β του άρθρου 11 του Ν. 3986/2011, πλην των ακόλουθων χρήσεων: “κοινωνική πρόνοια”, “πολιτιστικές εγκαταστάσεις”, “περίθαλψη” και “ελικοδρόμιο”. Στην Κτιριακή Ενότητα ΠΜ-Α1.4/Ι της Ζώνης Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.4, επιτρέπονται οι ειδικές χρήσεις που υπάγονται στη γενική χρήση “τουρισμός - αναψυχή” της περι. 1 της παρ. Β του άρθρου 11 του Ν. 3986/2011, πλην των ακόλουθων χρήσεων: “κοινωνική πρόνοια”, “πολιτιστικές εγκαταστάσεις”, “θρησκευτικοί χώροι”, “περίθαλψη” και “εγκαταστάσεις εκθεσιακών χώρων”.

Σε ότι αφορά στην επιτρεπόμενη δόμηση, αρχικά (με την υπ’ αριθμ. 96572 ΕΞ 2019/03.09.2019 Κ.Υ.Α.), η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση εντός της ΠΜ-Α1 των 66.970,95τ.μ. επιμεριζόταν ελεύθερα ανά ζώνη εκμετάλλευσης και κατ’ επέκταση ανά κτιριακή ενότητα της ΠΜ-Α1. Εν συνεχεία (με την υπ’ αριθμ. ΥΠΕΝ/ΑΓΕ/78543/382/27.07.2022 Κ.Υ.Α.), η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση επιμερίστηκε ανά ζώνης εκμετάλλευσης ως ακολούθως:

- Ο μέσος ΣΔ στο σύνολο της Ζ.Ε. ΠΜ-Α1.1 ορίζεται σε 0,205 και η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση σε 4.565,00 τ.μ.

- Ο μέσος ΣΔ στο σύνολο της Ζ.Ε. ΠΜ-Α1.2 ορίζεται σε 0,052 και η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση σε 1.225,00 τ.μ.

- Ο μέσος ΣΔ στο σύνολο της Ζ.Ε. ΠΜ-Α1.3 ορίζεται σε 0,172 και η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση σε 21.930,20 τ.μ.

- Ο μέσος ΣΔ στο σύνολο της Ζ.Ε. ΠΜ-Α1.4 ορίζεται σε 0,330 και η μέγιστη

επιτρεπόμενη δόμηση σε 38.570,00 τ.μ.

Στο σύνολο των ανωτέρω ζωνών εκμετάλλευσης, η επιτρεπόμενη δόμηση ανέρχεται σε 66.290,20 τ.μ.

Αντίστοιχα, σε ότι αφορά στην επιτρεπόμενη κάλυψη, αρχικά (με την υπ' αριθμ. 96572 ΕΞ 2019/03.09.2019 Κ.Υ.Α.), η μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη εντός της ΠΜ-Α1 (που ανερχόταν σε 30%, ήτοι 100.456,42τ.μ.) επιμεριζόταν ελεύθερα εντός της ΠΜ-Α1. Εν συνεχεία (με την υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΑΓΕ/78543/382/27.07.2022 Κ.Υ.Α.), η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση περιορίστηκε σε 15% και επιμερίστηκε ανά κτιριακή ενότητα ως ακολούθως:

- Η μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη στο σύνολο της Ζώνης Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.1 ορίζεται σε 2.000,00 τ.μ.

- Η μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη στο σύνολο της Ζώνης Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.2 ορίζεται σε 1.100,00 τ.μ.

- Η μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη στο σύνολο της Ζώνης Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.3 ορίζεται σε 26.240,00 τ.μ.

- Η μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη στο σύνολο της Ζώνης Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.4 ορίζεται σε 20.350,00 τ.μ.

Στο σύνολο των ανωτέρω ζωνών εκμετάλλευσης, η επιτρεπόμενη κάλυψη ανέρχεται σε 49.690,00τ.μ.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της Κ.Υ.Α. έγκρισης χωρικής οργάνωσης της ΠΜ-Α1, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, στους ανοιχτούς χώρους της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1, επιφανείας 127.301,68 τ.μ., επιτρέπονται λυόμενες και προσωρινές κατασκευές, καθώς και κατασκευές που εξυπηρετούν:

- Τη διαμόρφωση του εδάφους, όπως κλίμακες, τοίχοι, διάδρομοι, κεκλιμένα επίπεδα, μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών, κατασκευές για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων.

- Τον εξωραϊσμό και την αισθητική τους αναβάθμιση, τον εξοπλισμό και την ασφάλειά τους και γενικά κατασκευές για την εξυπηρέτηση του προορισμού των χώρων αυτών.

- Τη λειτουργία και την εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Στους πιο πάνω χώρους επιτρέπονται επίσης:

- Κατασκευές δικτύων υποδομής και εγκαταστάσεων κοινής ωφέλειας μετά των παραρτημάτων αυτών (υπέργειων ή υπόγειων).

- Υπέργειοι και υπόγειοι σταθμοί διανομής ή μέτρησης και ρύθμισης φυσικού αερίου.

- Η υπέργεια ή υπόγεια ζεύξη κτιρίων.

- Στέγαστρα, κιόσκια, τέντες και περίπτερα μέγιστης επιφάνειας 20% του ανοικτού χώρου.

- Εγκαταστάσεις υπαίθριων παιδότοπων και άθλησης, όπως διάδρομοι βάδην ή απλά όργανα άθλησης που δεν συνιστούν αθλητική εγκατάσταση. Πάγκοι, τεχνητές κερκίδες μέχρι 50 ατόμων, εγκαταστάσεις φωτισμού, τηλεφωνικοί θάλαμοι. Εγκαταστάσεις στήριξης φυτών, συντριβάνια, ανθοδόχες λίμνες (με απαραίτητους χώρους δεξαμενής και άντλησης) και λοιπές συναφείς κατασκευές για την εξυπηρέτηση των ανοικτών χώρων.

- Εγκαταστάσεις μνημείων, τοποθέτηση έργων τέχνης, περίπτερα για σταθμαρχεία ή πώληση καρτών και εισιτηρίων αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, ασκεπείς κατασκευές για την υποδοχή στοιχείων νερού και πισίνες.

- Η δημιουργία πεδίου προσγείωσης – απογείωσης ελικοπτέρων, όπως αυτό αποτυπώνεται ενδεικτικά στο διάγραμμα που συνοδεύει την εν λόγω Κ.Υ.Α..

Σε ότι αφορά στους όρους και τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, στην παράγραφο 5.1 του άρθρου 12 της εν λόγω Κ.Υ.Α. αναφέρεται ότι «Για τη λειτουργία της μαρίνας του Αγίου Κοσμά ισχύουν τα οριζόμενα στην 138457/8-4-2009 κοινή υπουργική απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για το έργο «Μεταολυμπιακή

χρήση του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγ. Κοσμά Αττικής», όπως ισχύει».20

Κ.Υ.Α. έγκρισης πολεοδομικής μελέτης Περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1 «Γειτονιά Παραλίας Αγίου Κοσμά»

Με την υπ' αριθμ. 109171ΕΞ2019/02.10.2019 Κ.Υ.Α. (Φ.Ε.Κ. 3687/Β/03.10.2019) εγκρίθηκαν οι πολεοδομικές μελέτες των Περιοχών προς Πολεοδόμηση Α-Π1, Α-Π2, Α-Π3, Α-Π4, Α-Π5, Α-Π6 και ΠΜ-Π1 του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά και οι περιβαλλοντικοί όροι της εφαρμογής του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης ως προς τις περιοχές αυτές.

Πρόσφατα, με την υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΑΓΕ/21933/89/04.03.2022 Κ.Υ.Α. (Φ.Ε.Κ. 1219/Β/16.03.2022) τροποποιήθηκε η ως άνω υπ' αριθμ. 109171ΕΞ2019/02.10.2019 Κ.Υ.Α. ως προς τις Περιοχές προς Πολεοδόμηση Α-Π4 και ΠΜ-Π1.

Για την Περιοχή προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1 «Γειτονιά Παραλίας Αγίου Κοσμά», επιφανείας 300.383,26 τ.μ., σύμφωνα με το άρθρο 8 της υπ' αριθμ. 109171ΕΞ2019/02.10.2019 Κ.Υ.Α, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, ο πολεοδομικός κανονισμός έχει ως εξής:

- Στους οικοδομήσιμους χώρους επιτρέπονται οι χρήσεις της κατηγορίας «αμιγής κατοικία» του άρθρου 2 του Π.Δ. 59/2018 (Α' 114). Πρωτεύουσα χρήση είναι η κατοικία, το ποσοστό της οποίας δεν μπορεί να είναι μικρότερο του 80% της συνολικώς επιτρεπόμενης δόμησης.
- Ο μέγιστος επιτρεπόμενος συντελεστής δόμησης στο σύνολο της έκτασης της Περιοχής ορίζεται σε 0,30 και η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση σε 88.305,74 τ.μ. Στη δόμηση αυτή δεν περιλαμβάνεται η δόμηση των εκτάσεων που διατίθενται για χρήσεις κοινής ωφέλειας.
- Αρτιότητα: Η ελάχιστη επιφάνεια των οικοπέδων ορίζεται σε 1.000 τ.μ. και το ελάχιστο πρόσωπο αυτών σε 20 μ.
- Μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη ανά οικόπεδο: 40%, με την επιφύλαξη των οριζομένων στην περ. η' της παρ. 2 του παρόντος.
- Ύψος κτιρίων: 11 μ. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η κατασκευή ενός υψηλού κτιρίου ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 200 μ. από τη στάθμη της θάλασσας, σύμφωνα με τα οριζόμενα ειδικότερα στην περίπτωση η' της παραγράφου 2 του παρόντος.
- Συντελεστής όγκου: κατά ΝΟΚ.
- Έκταση των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων: 153.945,81 τ.μ.
- Διατηρείται και αναβαθμίζεται η υφιστάμενη στην περιοχή ναυταθλητική εγκατάσταση, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7 της υπ' αριθμ. 96572 ΕΞ 2019/03.09.2019 Κ.Υ.Α. «Έγκριση χωρικής οργάνωσης των Ζωνών Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 «Γειτονιά Μαρίνας Αγίου Κοσμά» και ΠΜ-Α2 «Γειτονιά Ενωδρείου Αγίου Κοσμά» του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού-Αγίου Κοσμά και των περιβαλλοντικών όρων αυτών» (Β' 3405).

Οι ανωτέρω όροι και περιορισμοί δόμησης εξειδικεύονται κατά τομείς I, II, III, IV, V, VI, VII και VIII.

χι. Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά σε σχέση με το ΣΟΑ Μητροπολιτικού

Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά

Όπως προαναφέρθηκε, το Π.Δ. έγκρισης του ΣΟΑ του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά προβλέπει τη διατήρηση και τον εκσυγχρονισμό της υφιστάμενης μαρίνας, κατευθύνσεις που συνάδουν απόλυτα με τον προτεινόμενο γενικό σχεδιασμό, καθώς περιορίζεται στη θέση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών της μαρίνας τις οποίες αναβαθμίζει έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις

απαιτήσεις ενός σύγχρονου τουριστικού λιμένα. Επιπλέον, το εν λόγω Π.Δ. προβλέπει την ενίσχυση του χερσαίου τμήματος της μαρίνας με χρήσεις τουρισμού -αναψυχής, σε απόλυτη συμφωνία με τον τουριστικό χαρακτήρα της μαρίνας και σε αναγνώριση της μεγάλης σημασία ενός πλήρως ανεπτυγμένου χερσαίου χώρου για τη λειτουργία ενός τουριστικού λιμένα (όπως εκτενώς αναλύθηκε στην ενότητα Γ.1).

Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός, με στόχο τον εκσυγχρονισμό της μαρίνας σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας (βλ. ενότητα Γ.1.3.2) καθώς και τις διεθνείς καλές πρακτικές και πρότυπα (βλ. ενότητα Γ.1.2.1 και Γ.1.3.1), προβλέπει αφενός τη διατήρηση της υφιστάμενης λιμενολεκάνης με δυνατότητα αναδιάταξης των λιμενικών έργων και κατ' επέκταση των θέσεων ελλιμενισμού εντός αυτής, και αφετέρου την ενίσχυση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας σε χώρους και υποδομές (κτιριακές, κυκλοφορίας κλπ.).

Ειδικά σε ότι αφορά στην ενίσχυση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, προκειμένου για την εξασφάλιση των αναγκαίων χερσαίων χώρων για την ανέγερση κτιρίων για τη διοίκηση της μαρίνας και την εξυπηρέτηση των ιδιοκτητών και επιβαινόντων στα σκάφη (όπως χώροι υγιεινής, αποθήκες κλπ.), την κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων και την άνετη κυκλοφορία των πεζών ένα μικρό τμήμα της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-A1 ενσωματώνεται στη χερσαία ζώνη της μαρίνας. Πρόκειται για (i) μία επιμήκη περιοχή στο δυτικό τμήμα της ΠΜ-A1 μεταξύ των Ζωνών Εκμετάλλευσης ΠΜ-A1.2 και ΠΜ-A1.3, και (ii) μία ημικυκλική περιοχή στο ακρομύλιο του προσήνεμου μώλου. Οι περιοχές αυτές βρίσκονται σε επιτελικές θέσεις για τις ανάγκες της μαρίνας, η πρώτη (i) ως προς τη συνολική θέα της λιμενολεκάνης και η δεύτερη (ii) ως προς τον έλεγχο της εισόδου και τα πρόσγεια της μαρίνας. Η αξιοποίηση των εκτάσεων αυτών για τις ανάγκες της μαρίνας επιβάλλει την εξειδίκευση της γενικότερης χρήσης τουρισμού – αναψυχής υπερτοπικού χαρακτήρα που αυτές εξυπηρετούν στη Ζώνη Ανάπτυξης ΠΜ-A1 σε χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας και την ανέγερση σε αυτές των αναγκαίων κτιρίων για την άρτια λειτουργία της μαρίνας.

Με την ενσωμάτωση των συγκεκριμένων αυτών περιοχών στη χερσαία ζώνη της μαρίνας εξασφαλίζεται η άρτια λειτουργία τόσο της μαρίνας όσο και των γειτονικών υποδομών. Στο πλαίσιο αυτό, οι περιοχές που δύνανται να ανεγερθούν οι κύριες κτιριακές υποδομές της μαρίνας (όπισθεν της καθορισμένης οριογραμμής παραλίας), αλλά και οι βοηθητικές περιορισμένης κλίμακας (επί λιμενικών έργων) βρίσκονται σε κατάλληλη θέση και διάταξη σε σχέση με τις Κτηριακές Ενότητες της ΠΜ-A1 και την Περιοχή προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1, περιορίζοντας στο ελάχιστο την όποια μεταβολή της θέας από αυτές προς τη θάλασσα, καθώς και την όποια επίπτωση στη λειτουργία τους. Με την προτεινόμενη διάταξη επιτυγχάνεται ώσμωση μεταξύ των χρήσεων των ΠΜ-A1 και ΠΜ-Π1 και της μαρίνας, έτσι ώστε ο επισκέπτης να έχει μία ομαλή (ει δυνατόν μη αισθητή) μετάβαση από τη μία περιοχή στην άλλη.

Ο γενικός συντελεστής δόμησης της μαρίνας (0,029) είναι κατά πολύ χαμηλότερος σε σχέση με αυτόν της περιβάλλουσας περιοχής (ήτοι 0,20 της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-A1 και 0,30 της περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1). Αντίστοιχα ο συντελεστής κάλυψης στη χερσαία ζώνη της μαρίνας (15% στον Τομέα 1 και μηδενικός στον Τομέα 2 του παρόντα γενικού σχεδιασμού) είναι συνολικά χαμηλότερος σε σχέση με αυτόν της περιβάλλουσας περιοχής (ήτοι 15% της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-A1 και 40% της περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1). Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι στα τμήματα που ενσωματώνονται στη χερσαία ζώνη της μαρίνας και αφορούν στην έκταση του ΣΟΑ και επομένως έχουν εφαρμογή σε αυτά α πολεοδομικά μεγέθη του άρθρου 2 του από 28.02.2018 ΠΔ21, οι προβλεπόμενοι από τον παρόντα γενικό σχεδιασμό συντελεστές δόμησης και κάλυψης είναι σε απόλυτη συμφωνία με τα μεγέθη αυτά. Συγκεκριμένα, στον Τομέα 1 του γενικού σχεδιασμού της μαρίνας (που αποτελεί το

μόνο τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που εμπίπτει στην έκταση του ΣΟΑ και συγκεκριμένα εμπίπτει στην έκταση της ζώνης ανάπτυξης ΠΜ-Α1):

- η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση ανέρχεται σε 680,75τ.μ., που αντιστοιχεί σε συντελεστή δόμησης 0,20, όπως έχει καθοριστεί και για την ΠΜ-Α122, και - η μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη ανέρχεται σε 15%, που ταυτίζεται με τη μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη εντός της ΠΜ- Α123.

Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων στη μαρίνα υιοθετεί το ίδιο ύψος με αυτό της ΠΜ- Α1 (16m).

Ειδικότερα, σε ότι αφορά στην ανέγερση κτιρίων εντός του Τομέα 1 που είναι εφικτή μόνο όπισθεν της καθορισμένης οριογραμμής παραλίας, η μέγιστη εφικτή συγκέντρωση δόμησης σε κάθε μία θέση θα είναι ανάλογη με αυτή των παρακείμενων Ζωνών Εκμετάλλευσης και δεν θα επιφέρει αλλοίωση του υπό ανάπτυξη δομημένου χαρακτήρα της περιοχής, ενώ θα υπάρξει μέριμνα έτσι ώστε ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός εντός των Τομέων της μαρίνας να είναι σε αρμονία με αυτόν εντός των Ζωνών Εκμετάλλευσης. Άλλωστε με τον προβλεπόμενο επιμερισμό της δόμησης του Τομέα 1 μεταξύ των δύο υποτομέων, που βρίσκονται σε διαφορετικές χωρικές περιοχές (πλησίον της Κτηριακής Ενότητας ΠΜ-Α1.3/Ι ο Υποτομέας 1Α και στο ακρομώλιο ο Υποτομέας 1Β), η δόμηση που τελικά θα υλοποιηθεί σε κάθε υποτομέα θα αντιστοιχεί σε σαφώς μικρότερης πυκνότητας δόμηση από τις γειτονικές Ζώνες Εκμετάλλευσης. Διευκρινίζεται ότι ο επιμερισμός της δόμησης και κάλυψης εντός κάθε ενός Υποτομέα του Τομέα 1 της χερσαίας ζώνης της μαρίνας γίνεται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας με την έκδοση της Κ.Υ.Α. έγκρισης χωροθέτησης και περιβαλλοντικών όρων αυτής (βλ. ενότητα Β.2).

Επιπροσθέτως, με την προβλεπόμενη δόμηση επί λιμενικών έργων η οποία είναι εξαιρετικά μικρή (μόνο 219,25τ.μ.), δεν θίγεται η πολεοδομική οργάνωση, ούτε ουσιαστικά επηρεάζονται τα πολεοδομικά μεγέθη της «Γειτονιάς Μαρίνας Αγίου Κοσμά» και συνολικά του παραλιακού μετώπου του ΣΟΑ. Η δόμηση επί λιμενικών έργων εξασφαλίζει ικανό χώρο για την ανάπτυξη περιορισμένης κλίμακας κτιριακών υποδομών που αφορούν στην εξυπηρέτηση των σκαφών και των επιβαιόντων σε αυτά (όπως χώροι υγιεινής, Η/Μ υποδομές κλπ. σύμφωνα με τις απαιτήσεις των διεθνών προτύπων, βλ. ενότητα Γ.1.3), και γενικότερα των αναγκών της μαρίνας.

Σε ότι αφορά στις κατευθύνσεις και τους όρους για την προστασία του περιβάλλοντος που πρέπει να τηρούνται κατά την εξειδίκευση και υλοποίηση του ΣΟΑ, καθώς και στις κατευθύνσεις για το σύστημα περιβαλλοντικής παρακολούθησης που δίνονται στο άρθρο 6 του από 28.02.2018 Π.Δ. (βλ. Παράρτημα Ιβ), ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά εφαρμόζει τους εν λόγω όρους και κατευθύνσεις στον βαθμό που αφορούν στο επίπεδο αυτό σχεδιασμού και στον χαρακτήρα της εν λόγω λιμενικής τουριστικής χρήσης (βλ. ενότητες Ζ.3 και Ζ.4). Στα πλαίσια αυτά οι εν λόγω όροι συμπληρώνονται σε ότι αφορά στη μαρίνα με τα αναφερόμενα στην παρούσα Σ.Μ.Π.Ε. και ιδίως στις ενότητες Ζ.3 και Ζ.4.

Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά σε σχέση με τις λοιπές δεσμεύσεις, στρατηγικές και κατευθύνσεις για το περιβάλλον και τα ύδατα

Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά δεν παρουσιάζει ασυμβατότητες σε σχέση με τις προαναφερθείσες δεσμεύσεις, στρατηγικές και κατευθύνσεις για το περιβάλλον και τα ύδατα. Συγκεκριμένα:

- Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά δεν παρουσιάζει ασυμβατότητες ως προς τις διαπιστώσεις και τις προτάσεις του ισχύοντος Σχεδίου Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής. Αναφορικά με τα παράκτια ύδατα της περιοχής, οι επιπτώσεις σε αυτά από την υλοποίηση του γενικού σχεδιασμού του τουριστικού λιμένα παρουσιάζονται στην ενότητα Ζ.2. Σύμφωνα με την ανάλυση αυτή, εκτιμάται ότι δεν θα προκληθεί

υποβάθμιση της υφιστάμενης κατάστασης των θαλάσσιων υδάτων. Εντούτοις, προκειμένου να αποφευχθεί η πρόκληση τυχόν επιβάρυνσης του υδάτινου περιβάλλοντος από την κατασκευή και τη λειτουργία των έργων και κατ' επέκταση αυτή να συνάδει με τα μέτρα του Σχεδίου Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής, θα πρέπει να τηρούνται αυστηρά οι περιβαλλοντικοί όροι που θα εγκριθούν για αυτή στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης και να εφαρμόζεται σχέδιο παρακολούθησης της ποιότητας του θαλασσινού νερού (monitoring) (βλ. ενότητα Ζ.4). Επίσης, στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας, οπότε θα οριστικοποιηθούν και τα λιμενικά έργα αυτής, θα πρέπει να πραγματοποιηθεί αξιολόγηση των υδρομορφολογικών αλλοιώσεων από την υλοποίηση των έργων της Μαρίνας Αγίου Κοσμά στα πλαίσια των προβλέψεων της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ57, προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι η υλοποίηση των έργων της μαρίνας δεν πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο την ικανότητα του παράκτιου υδατικού συστήματος να πετύχει την «καλή κατάσταση».

- Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά δεν παρουσιάζει ασυμβατότητες ως προς τις διαπιστώσεις και τις προτάσεις του εγκεκριμένου Σχεδίου Διαχείρισης των Κινδύνων Πλημμύρας των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής, καθώς και της 1ης Αναθεώρησης της Προκαταρκτικής Αξιολόγησης Κινδύνων Πλημμύρας, ενώ δεν υπάρχουν μέτρα που να αφορούν άμεσα στη μαρίνα και τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε αυτήν. Σημειώνεται ότι ο υπό εξέταση γενικός σχεδιασμός δεν θα επηρεάσει τις καταγεγραμμένες ποτάμιες ροές ούτε θα προκαλέσει με οποιονδήποτε τρόπο αύξηση της ανύψωσης της μέσης στάθμης της θάλασσας ή της πιθανότητας εκδήλωσης πλημμυρικών φαινομένων από τις παραπάνω αιτίες. Το μόνο μέτρο του Σχεδίου που ενδεχομένως σχετίζεται με τη Μαρίνα Αγίου Κοσμά είναι ένα εκ των Μέτρων Προστασίας με όνομα «Έργα αντικατάστασης και συμπλήρωσης υφιστάμενων δικτύων αποχέτευσης ομβρίων» και κωδικό EL_06_34_13. Στις περιοχές εφαρμογής του μέτρου συγκαταλέγεται και η Ζ.Δ.Υ.Κ.Π. GR06RAK0011 εντός της οποίας εμπίπτει η υπό εξέταση περιοχή, ενώ επίσης αφορά και στον Δήμο Ελληνικού - Αργυρούπολης. Εντούτοις, μέχρι σήμερα δεν έχει διατυπωθεί σχετικό αίτημα από τον Δήμο. Στα πλαίσια του μέτρου αυτού θα πρέπει ο αρμόδιος για τη συντήρηση και λειτουργία των έργων διευθέτησης ομβρίων φορέας να μεριμνά για τους αγωγούς ομβρίων που εκβάλουν εντός της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας και χρήζουν αντικατάστασης.
- Οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στη Μαρίνα Αγίου Κοσμά δεν παρουσιάζουν ασυμβατότητα με τις πλησιέστερες ακτές κολύμβησης «Άγιος Κοσμάς» (κωδικός ακτής GRBW069197029) και «Γλυφάδα» (κωδικός ακτής GRBW069196026). Άλλωστε, η λιμενική δραστηριότητα συνυπάρχει με την κολυμβητική για πολλές δεκαετίες στην περιοχή, χωρίς να έχει διαπιστωθεί κάποιο σημαντικό πρόβλημα ή εμπλοκή των χρήσεων.

Ακόμη, η Μαρίνα Αγίου Κοσμά, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την ισχύουσα νομοθεσία, θα εφαρμόζει «Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων», το οποίο θα καταρτιστεί και θα εγκριθεί αρμοδίως κατά τη λειτουργία της. Μάλιστα, λαμβάνοντας υπ' όψη την ικανή απόσταση της μαρίνας από τις ακτές κολύμβησης (1 km περίπου), σε συνδυασμό με τον ήπιο και περιστασιακό χαρακτήρα των δραστηριοτήτων της (που άλλωστε σχετίζονται με μικροποσότητες ρυπαντών), τα πιθανά προβλήματα ρύπανσης του θαλάσσιου νερού είναι αποσπασματικού χαρακτήρα και μικρής έντασης, και κατ' επέκταση εκτιμάται ότι δεν αποτελούν αιτία αισθητής υποβάθμισης της ποιότητας των κολυμβητικών υδάτων.

Τέλος, η είσοδος των σκαφών στη μαρίνα γίνεται σε πολύ μεγάλη απόσταση από τα όρια των υδάτων κολύμβησης, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει κίνδυνος για τους

λουόμενους.

- Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά δεν παρουσιάζει ασυμβατότητες με την εγκεκριμένη 1η Ε.Σ.Π.Κ.Α. και το Πε.Σ.Π.Κ.Α. Περιφέρειας Αττικής. Μάλιστα, σύμφωνα με το Πε.Σ.Π.Κ.Α., οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές της Μαρίνας Αγίου Κοσμά δεν είναι εκτεθειμένες σε υψηλό κίνδυνο λόγω της κλιματικής αλλαγής ούτε βραχυπρόθεσμα ούτε μακροπρόθεσμα. Ειδικά, σε ότι αφορά στην τρωτότητα της μαρίνας στην άνοδο της στάθμης της θάλασσας και στην κυματική δράση, αυτή είναι μικρή όπως προκύπτει από τις εκτιμήσεις του Πε.Σ.Π.Κ.Α. Μάλιστα, έχει ληφθεί υπ' όψη στον σχεδιασμό του έργου τόσο η επιλογή κατάλληλης στάθμης κυκλοφορίας των κρηπιδωμάτων και προβλητών (βλ. ενότητα Δ.3), όσο και ο ενισχυμένος σχεδιασμός του συνόλου των υπό εξέταση λιμενικών έργων και ιδίως των έργων προστασίας. Μελλοντικά εφόσον οι τυχόν νέες συνθήκες το επιβάλλουν θα φερτών και ελαίων προκειμένου να περιοριστεί στο ελάχιστο η κατάληξη των ουσιών αυτών στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά συνάδει με τις κατευθύνσεις της Εθνικής Στρατηγικής για το θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς αφ' ενός ο προτεινόμενος σχεδιασμός και αφετέρου τα μέτρα που θα ληφθούν για περιορισμό των παραγόμενων καταλοίπων κατά την κατασκευή (για τα παραγόμενα βυθοκορήματα θα εξετασθεί κατ' αρχήν η δυνατότητα αξιοποίησής τους στο έργο) και των ατυχηματικών απορρίψεων από τα σκάφη (όπως λύματα, σεντινόνερα, στερεά απορρίμματα) στη θάλασσα, συμβάλλουν στην προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και μειώνουν τις εναποθέσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- Ο υπό εξέταση γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά συνάδει απόλυτα με τις κατευθύνσεις της υπό σύνταξη Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής για τον Θαλάσσιο Χώρο, καθώς περιλαμβάνει τον πλήρη εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών (μόνιμα αγκυροβόλια – ρεμέτζα, δίκτυα παροχών στα σκάφη κλπ.) και των καίριων λειτουργικών στοιχείων (σταθμός καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων). Η προσφορά οργανωμένων θέσεων ελλιμενισμού σε σύγχρονες εγκαταστάσεις θα συμβάλλει στην αποφυγή της παραμονής των σκαφών επ' άγκυρα λόγω έλλειψης κατάλληλων υποδομών, στη μείωση των πιθανοτήτων ναυτικού ατυχήματος και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (λόγω της ασφαλούς διάθεσης των αποβλήτων των σκαφών και του περιορισμού των ατυχηματικών απορρίψεων στη θάλασσα). Τέλος, στη Μαρίνα Αγίου Κοσμά θα εφαρμόζεται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την ισχύουσα νομοθεσία, Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης, περιορίζοντας περαιτέρω την πιθανότητα ρύπανσης των θαλάσσιων υδάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος. Στο ίδιο πνεύμα, στη Μαρίνα Αγίου Κοσμά θα εφαρμόζεται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την ισχύουσα νομοθεσία, Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων από τα σκάφη με ευθύνη του φορέα του έργου, συμβάλλοντας ουσιαστικά στον περιορισμό του κινδύνου ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός συνάδει με τις κατευθύνσεις της Σύμβασης της Βαρκελώνης, του Πρωτοκόλλου για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών της Μεσογείου (Integrated Coastal Zone Management) και του Πρωτοκόλλου για την

Η προτεινόμενη ανάπτυξη της μαρίνας συνάδει με το Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών, με γνώμονα τη διασφάλιση της αιεφόρου χρήσης και διαχείρισης των παράκτιων περιοχών, προκειμένου να διατηρηθούν τα παράκτια φυσικά ενδιαίτηματα, τοπία, φυσικοί πόροι και οικοσυστήματα. Ενδεικτικά, σημειώνεται ότι ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας

αξιοποιεί πλήρως τα υφιστάμενα λιμενικά έργα και απαιτεί μικρής κλίμακας επεμβάσεις επί του θαλασσίου πυθμένα, ενώ παρέχει τη δυνατότητα ελλιμενισμού σε σύγχρονες υποδομές που διαθέτουν όλα τα μέσα για την αποφυγή ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με τον τρόπο αυτό, ο προτεινόμενος σχεδιασμός της μαρίνας μεριμνά για την ελαχιστοποίηση του αρνητικού ού αντικτύπου που επιφέρει ο ανοργάνωτος θαλάσσιος τουρισμός στο θαλάσσιο οικοσύστημα και το παράκτιο τοπίο.

Ακόμη, ο σχεδιασμός των λιμενικών έργων της Μαρίνας Αγίου Κοσμά μεριμνά για τη μείωση της παραγόμενης ποσότητας βυθοκορημάτων στο ελάχιστο δυνατό για την εξασφάλιση της λειτουργικότητας των έργων στο ελάχιστο δυνατό, ενώ θα εξετασθεί κατ' αρχήν η δυνατότητα αξιοποίησής τους στο έργο και εν συνεχεία η επανατοποθέτηση τυχόν περισσεύσεως αυτών σε κατάλληλη θαλάσσια περιοχή σύμφωνα με τις επικαιροποιημένες Κατευθυντήριες Γραμμές για τη διαχείριση των υλικών βυθοκόρησης⁵⁹. Επίσης, ο σχεδιασμός του έργου εξασφαλίζει ότι τυχόν βυθοκορήσεις συντήρησης (maintenance dredging) θα είναι εξαιρετικά σπάνιες και θα αφορούν σε αποκατάσταση τοπικά ωφέλιμων βαθών (ήτοι σε εξαιρετικά μικρή ποσότητα παραγόμενων καταλοίπων).

Τέλος, ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της μαρίνας συμβάλει συνολικά στην εφαρμογή της Σύμβασης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και των Παρακτίων Περιοχών της Μεσογείου, με τη λειτουργική και αισθητική ενσωμάτωση της μαρίνας στο παράκτιο μέτωπο, τη λήψη μέτρων για την αποφυγή επιβάρυνσης της θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές και δραστηριότητες, τη λήψη μέτρων για την αποφυγή απορρίψεων, κυρίως ατυχηματικών, από τα σκάφη στη θάλασσα (αυστηρή εφαρμογή Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων Σκαφών, επαρκής αριθμός χώρων υγιεινής στη χερσαία ζώνη της μαρίνας (για τον περιορισμό της χρήσης των τουαλετών των σκαφών κλπ.) και γενικότερα με την παροχή οργανωμένων υποδομών ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής περιορίζοντας έτσι τις πολλαπλές αρνητικές επιπτώσεις του μη οργανωμένου θαλάσσιου τουρισμού.

xii. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

Η Μαρίνα Αγίου Κοσμά βρίσκεται στις βορειοανατολικές ακτές του Σαρωνικού Κόλπου επί της νότιας παραλιακής ζώνης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας, στις νοτιοδυτικές παρυφές του όρους Υμηττός, στον Δήμο Ελληνικού - Αργυρούπολης της Περιφέρειας Αττικής. Συγκεκριμένα, η Μαρίνα Αγίου Κοσμά βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της ακτής προ της Δημοτικής Ενότητας Ελληνικού, όπου συνορεύει με τον Δήμο Γλυφάδας. Αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς λιμένες της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας.

Η μαρίνα απέχει 15 km περίπου από το κέντρο της Αθήνας, με το οποίο συνδέεται μέσω της Λεωφόρου Συγγρού και εν συνεχεία της Λεωφόρου Ποσειδώνος, 13 km περίπου από το λιμάνι του Πειραιά, με το οποίο συνδέεται μέσω της Λεωφόρου Ποσειδώνος και 28 km περίπου από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος", με τον οποίο συνδέεται μέσω των Λεωφόρων Ποσειδώνος και Βάρης - Κορωπίου.

Σύμφωνα με την ισχύουσα διοικητική διαίρεση (πρόγραμμα "Καλλικράτης"), η περιοχή μελέτης υπάγεται διοικητικά στη Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) Ελληνικού. Η εν λόγω Δ.Ε. ανήκει στον Δήμο Ελληνικού - Αργυρούπολης της Περιφερειακής Ενότητας Νοτίου Τομέα Αθηνών, της Περιφέρειας Αττικής. Σημειώνεται ότι ο Δήμος Ελληνικού - Αργυρούπολης δημιουργήθηκε από τη συνένωση των τέως Δήμων Ελληνικού και Αργυρούπολης, που αφορούν στην προϊσχύουσα διοικητική διαίρεση (σχέδιο "Καποδίστριας").

Ο Δήμος Ελληνικού - Αργυρούπολης έχει έδρα την Αργυρούπολη και έκταση 15,4 km² 60.

Συνορεύει προς τα βόρεια με τους Δήμους Αλίμου και Ηλιούπολης, προς τα ανατολικά με τους Δήμους Γλυφάδας και Κρωπίας και προς τα νότια με τον Δήμο Γλυφάδας, ενώ προς τα δυτικά βρέχεται από τον Σαρωνικό Κόλπο (βλ. Σχήμα Δ 1).

Στην περιοχή της μαρίνας, οι οριογραμμές αιγιαλού και παραλίας είχαν καθοριστεί με τις υπ' αριθμ. 716-262/12.05.1988 (Φ.Ε.Κ. 477/Δ/06.07.1988) και 158/16.01.1995 (Φ.Ε.Κ. 31/Δ/24.01.1995) αποφάσεις Νομάρχη Πειραιά, και εν συνεχεία επανακαθοριστεί με τις υπ' αριθμ. 2923/03.08.2006 (Φ.Ε.Κ. 843/Δ/20.09.2006) και 26414/16729/09.07.2009 (Φ.Ε.Κ. 295/Δ/21.07.2009) αποφάσεις Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Αττικής (βλ. συνημμένο Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης»).

Οριοθέτηση περιοχής γενικού σχεδιασμού

Ο παρών γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά καθορίζει το όριο της θαλάσσιας ζώνης αυτής κατ' εφαρμογή των διατάξεων του Ν. 2160/1993. Επίσης, καθορίζει το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας βάσει των διατάξεων του Ν. 4062/2012 όπως αυτός ισχύει και ιδίως της παραγράφου 7.α του άρθρου 2 (βλ. ενότητα Γ.5).

Τα όρια της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αγίου Κοσμά παρουσιάζονται στον συνημμένο Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης».

Οριοθέτηση θαλάσσιας ζώνης

Το όριο της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας, που σημειώνεται με τα στοιχεία Χ1-Θ1-Θ2-Θ3-...-Θ10-Θ11-Θ12-Χ41-Χ42-Χ43-...-Χ81-Χ82-Χ83-Χ1 στον συνημμένο Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης», ορίστηκε κατ' εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας (ήτοι των διατάξεων του Ν. 2160/1993, όπως ισχύει και ιδίως της παραγράφου 5 του άρθρου 29) και λαμβάνοντας υπ' όψη τα όρια της χερσαίας ζώνης της προς την ανοιχτή θάλασσα, τη γενική διάταξη των υφιστάμενων λιμενικών έργων προστασίας, καθώς και τα πρόσγεια και την είσοδο της λιμενολεκάνης.

Οριοθέτηση χερσαίας ζώνης

Το όριο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που σημειώνεται με τα στοιχεία Χ1-Χ2-Χ3-...-Χ81-Χ82-Χ83 στον συνημμένο Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης» και καθορίζεται βάσει των διατάξεων του Ν. 4062/2012 όπως αυτός ισχύει και ιδίως της παραγράφου 7.α του άρθρου 2, προκύπτει ως εξής:

- Το τμήμα Χ1-Χ2-Χ3-...-Χ9-Χ10-Χ16-Χ17-Χ18-...-Χ33-Χ34-34'-35'-36'-37'-Χ35-Χ36-Χ37-...-Χ81-Χ82-Χ83-Χ1 της χερσαίας ζώνης περιλαμβάνει την καθορισμένη ζώνη αιγιαλού και παραλίας (βλ. ενότητα Δ.1), που οριοθετείται προς μεν τη θάλασα από το υφιστάμενο κρηπιδωμένο-διαμορφωμένο μέτωπο. Διευκρινίζεται ότι στην περιοχή του υπήνεμου μώλου το όριο της χερσαίας ζώνης καθορίζεται από το παραλιακό τοιχίο και τον διαμορφωμένο πεζόδρομο όπισθεν της θωράκισης του μώλου. Στην περιοχή δε του προσήνεμου μώλου, όπου υπάρχει θωράκιση λιμενικών έργων από φυσικούς ή τεχνητούς ογκολίθους, όριο της ζώνης αιγιαλού αποτελεί το έξαλο τμήμα της εν λόγω θωράκισης. Διευκρινίζεται ότι λόγω της αυτονόητης απουσίας συγκεκριμένων σημείων επί της θωράκισης προκειμένου για τον προσδιορισμό του έξαλου τμήματος αυτής, το όριο της χερσαίας ζώνης καθορίστηκε σε απόσταση 1 m προς τη θάλασσα από την καθορισμένη οριογραμμή αιγιαλού. προς δε το εσωτερικό από την καθορισμένη οριογραμμή παραλίας (που αποτελεί και το όριο της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 και της Περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1 που καθορίστηκαν με το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά, όπως αυτό εγκρίθηκε με το από 28.02.2012 Π.Δ. και εν συνεχεία αναθεωρήθηκε με το από 04.07.2022 Π.Δ., βλ. ενότητα Γ.6).

- Τα τμήματα Χ10-Χ11-Χ12-Χ13-Χ14-Χ15-Χ16-Χ10 και Χ34-34'-35'-36'-37'- Χ35-Χ34 της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ορίστηκαν έτσι ώστε να εξασφαλιστούν οι αναγκαίοι χερσαίοι χώροι προκειμένου για την ανέγερση των κτιριακών υποδομών που απαιτούνται για την άρτια λειτουργία της μαρίνας (βλ. ενότητα Δ.3.2). Για την οριοθέτηση των εν λόγω τμημάτων λήφθηκαν υπόψη τα όρια των Κτιριακών Ενοτήτων και λοιπών χρήσεων που καθορίστηκαν εντός της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 και της Περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1 με την Κ.Υ.Α. 96572 ΕΞ 2019/03.09.2019, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την Κ.Υ.Α. ΥΠΕΝ/ΑΓΕ/78543/382/27.07.2022, και την Κ.Υ.Α. 109171 ΕΞ 2019/02.10.2019, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την Κ.Υ.Α. ΥΠΕΝ/ΑΓΕ/21933/89/04.03.2022 (βλ. ενότητα Γ.6).

Με την ανωτέρω οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης, επαναοριοθετείται τοπικά (σε επαφή με τα τμήματα Χ10-Χ11-Χ12-Χ13-Χ14-Χ15-Χ16-Χ10 και Χ34-34'-35'-36'-37'-Χ35-Χ34 της χερσαίας ζώνης της μαρίνας) το όριο της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1, και κατ' επέκταση των Ζωνών Εκμετάλλευσης ΠΜ-Α1.2 και ΠΜ-Α1.3 που βρίσκονται σε γειτονία με τη χερσαία ζώνη της μαρίνας. Η εν λόγω προσαρμογή των ορίων απεικονίζεται στον συνημμένο Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης».

Υφιστάμενη κατάσταση

Σημειώνεται πως για το έργο «Μεταολυμπιακή χρήση του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγ. Κοσμά Αττικής» έχει εκδοθεί η υπ' αριθμ. 138457/08.04.2009 Κ.Υ.Α. έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, η οποία ανανεώθηκε με την υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/98344/6190/19.05.2020 απόφαση Γενικού Διευθυντή Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Υ.Π.ΕΝ. (Α.Δ.Α. ΩΚΣ94653Π8-ΗΤΧ).

Αναλυτική περιγραφή γενικού σχεδιασμού

Με τον προτεινόμενο γενικό σχεδιασμό της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, η συνολική επιφάνεια της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας ανέρχεται σε 528 στρέμματα περίπου και περιλαμβάνει την υφιστάμενη λιμενολεκάνη, η οποία οριοθετείται από τα παραλιακά μέτωπα όπισθεν των οποίων αναπτύσσεται η χερσαία ζώνη, καθώς και τα πρόσγεια αυτής. Η είσοδος στη λιμενολεκάνη θα γίνεται όπως και σήμερα από τα βορειοδυτικά.

Η χερσαία ζώνη της μαρίνας, συνολικής επιφάνειας 31,4 στρεμμάτων περίπου, εκτείνεται προ της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 και της Περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1 του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά. Η οδική πρόσβαση στη χερσαία ζώνη θα γίνεται από δύο εισόδους (μία στο βορειοανατολικό όριο της και μία στο νοτιοανατολικό άκρο της) μέσω του οδικού δικτύου της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 και κατ' επέκταση την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος και τη λεωφόρο Βουλιαγμένης. Η πρόσβαση των πεζών στη χερσαία ζώνη θα είναι ελεύθερη και θα πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο μέσω του ανατολικού ορίου της που εκτείνεται σε επαφή με την Κτηριακή Ενότητα ΠΜ-Α1.3/Ι.

Με την προβλεπόμενη αναδιάταξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, διακρίνονται σε αυτή δυο (2) τομείς χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στη μαρίνα θα ανέρχεται σε 900 m² και θα περιλαμβάνει χρήσεις σχετικές με τη διοίκηση και τη λειτουργία της μαρίνας (όπως κτίριο διοίκησης και γραφεία, πύργο ελέγχου, μικρό κατάστημα, αποθηκευτικούς χώρους, χώρους υγιεινής, χώρους Η/Μ εγκαταστάσεων, κλπ.). Η μαρίνα θα περιλαμβάνει ακόμη διαμορφωμένες υπαίθριες εγκαταστάσεις, πεζοδρόμους, χώρους στάθμευσης και χώρους πρασίνου.

Ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά παρουσιάζεται στον συνημμένο Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης».

Θαλάσσια ζώνη

Σύμφωνα με τον προτεινόμενο γενικό σχεδιασμό, η θαλάσσια ζώνη της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, τα όρια της οποίας σημειώνονται με τα στοιχεία Χ1-Θ1-Θ2-Θ3-...-Θ10-Θ11-Θ12-Χ41-Χ42-Χ43-...-Χ81-Χ82-Χ83-Χ1 στον συνημμένο Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης», έχει επιφάνεια 527.994 m².

Αναβάθμιση της οργάνωσης της θαλάσσιας ζώνης

Ο γενικός σχεδιασμός της Μαρίνας Αγίου Κοσμά στοχεύει στη διαμόρφωση μίας άρτια οργανωμένης λιμενολεκάνης με σύγχρονες παροχές προκειμένου για τον άνετο και ασφαλή ελλιμενισμό των σκαφών αναψυχής. Στα πλαίσια αυτά κρίνονται αναγκαία:

- Η βελτιστοποίηση της διάταξης των προβλητών εντός της λιμενολεκάνης, έτσι ώστε να μεγιστοποιείται η δυναμικότητα της μαρίνας και να είναι δυνατός ο ελλιμενισμός ικανού αριθμού σκαφών στις κατηγορίες που υπάρχει αυξημένη ζήτηση, καθώς και σκαφών μεγάλου μεγέθους (superyachts).

- Η διασφάλιση του αναγκαίου ωφέλιμου βάθους εντός της λιμενολεκάνης (στις θέσεις όπου τα υφιστάμενα βάθη δεν είναι ικανά).

- Η εξασφάλιση ικανών χώρων στη γειτονία των θέσεων ελλιμενισμού, προκειμένου αφ' ενός για την κάλυψη των αναγκών της μαρίνας σε χερσαίες διαμορφώσεις και κτιριακές υποδομές και αφ' ετέρου για τη λειτουργική διαμόρφωση της παραλιακής ζώνης εξυπηρέτησης των σκαφών, όπου τοποθετούνται οι απαραίτητοι πυργίσκοι παροχών (ηλεκτρικού, νερού, επικοινωνίας/data), οι εγκαταστάσεις πυρόσβεσης, τα συστήματα διαχείρισης αποβλήτων και οι δέστρες, ενώ είναι δυνατή και η προσωρινή στάθμευση των οχημάτων των ιδιοκτητών και των επιβαινόντων στα σκάφη, καθώς και των οχημάτων τροφοδοσίας των σκαφών.

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

Έτσι, στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, εντός της χωροθετημένης θαλάσσιας ζώνης της είναι δυνατόν να προβλεφθούν νέα συμπληρωματικά έργα (μόνιμοι προβλήτες, πλωτοί προβλήτες, κρηπιδώματα, μόνιμα αγκυροβόλια εντός και εκτός λιμενολεκάνης, κλπ.), η εκβάθυνση του θαλάσσιου πυθμένα έτσι ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής προσέγγιση και πρόσδεση των σκαφών, καθώς και η διατήρηση-συντήρηση, επισκευή, βελτίωση, ανακατασκευή ή καθαίρεση υφιστάμενων. Αντίστοιχα, προβλέψεις οι οποίες αφορούν ειδικότερα στην υλοποίηση συγκεκριμένων λιμενικών έργων, εντάσσονται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης όπως προβλέπεται στο άρθρο 31 του Ν. 2160/1993 και, συνεπώς, εξετάζονται κατά την εκπόνηση της αντίστοιχης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Στα πλαίσια αυτά, στη βάση του νέου γενικού σχεδιασμού της μαρίνας προβλέπονται οι ακόλουθες βασικές παρεμβάσεις στη θαλάσσια ζώνη της μαρίνας, θέτοντας έτσι τις βάσεις για την περαιτέρω ολοκληρωμένη διαμόρφωση της θαλάσσιας ζώνης κατά το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης (βλ. συνημμένο Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης»):

- Προβλέπεται η δυνατότητα καθαίρεσης (του συνόλου ή τμήματος) των υφιστάμενων προβλητών και η κατασκευή νέων (μόνιμων ή πλωτών). Με τον τρόπο αυτό η διάταξη των λιμενικών έργων θα δύναται να προσαρμοσθεί στις επιταγές της εξέλιξης της τεχνολογίας των σκαφών (και του μεγέθους αυτών) διασφαλίζοντας τη βέλτιστη κατανομή των θέσεων ελλιμενισμού. Έτσι, επιτυγχάνεται αφενός η βελτιστοποίηση της δυναμικότητας της μαρίνας και η μεγιστοποίηση της εκμετάλλευσης της λιμενολεκάνης, και ταυτόχρονα επιτυγχάνεται η εξυπηρέτηση ικανού αριθμού superyachts, και αφετέρου διασφαλίζεται η ποιοτική και λειτουργική συνάφεια της θαλάσσιας ζώνης με τις υποδομές/διαμορφώσεις και την ανάπτυξη

της χερσαίας ζώνης και κατ' επέκταση της γειτονικής Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-A1 και της γειτονικής Περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1.

- Προβλέπεται η δυνατότητα ανακατασκευής των παραλιακών μετώπων της μαρίνας με την κατασκευή νέων μετώπων προ των υφιστάμενων και σε κατάλληλη απόσταση από αυτά (ανεξαρτήτως τεχνολογίας κατασκευής⁶²), προκειμένου για:
 - την εξασφάλιση των αναγκαίων ωφέλιμων βαθών χωρίς να προκύψει πρόβλημα ευστάθειας του υφιστάμενου κρηπιδοτόιχου. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το νέο μέτωπο μπορεί να κατασκευασθεί με νέο κρηπιδοτόιχο, επί πασσάλων, με την πόντιση πλωτών στοιχείων ή με οποιαδήποτε άλλη τεχνολογία κριθεί κατάλληλη στα πλαίσια των οριστικών μελετών του έργου.
 - την εξασφάλιση ικανού χώρου για την ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων σε συνδυασμό με τη λειτουργική διαμόρφωση της παραλιακής ζώνης εξυπηρέτησης των σκαφών, όπου τοποθετούνται οι απαραίτητοι πυργίσκοι παροχών (ηλεκτρικού, νερού, επικοινωνίας/data), οι εγκαταστάσεις πυρόσβεσης, τα συστήματα διαχείρισης αποβλήτων και οι δέστρες,
 - την εξασφάλιση ικανού χώρου για την ανάπτυξη περιορισμένης κλίμακας κτιριακών υποδομών που αφορούν στην εξυπηρέτηση των σκαφών και των επιβαινόντων σε αυτά (όπως χώροι υγιεινής, Η/Μ υποδομές κλπ. σύμφωνα με τις απαιτήσεις των διεθνών προτύπων, βλ. ενότητα Γ.1.3), και γενικότερα των αναγκών της μαρίνας. Διευκρινίζεται ότι στην περίπτωση αυτή η διαμορφούμενη έκταση μεταξύ υφιστάμενου και νέου μετώπου δεν θα προσμετράται στην επιφάνεια της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, καθώς αποτελεί λιμενικό έργο, η προμελέτη και έγκριση του οποίου πραγματοποιείται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας.
- Προβλέπεται η κατάργηση της νηοδόχου και της ράμπας ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών στο νοτιοανατολικό άκρο της λιμενολεκάνης και η διαμόρφωση στη θέση αυτή νέου κατακόρυφου μετώπου. Οι εν λόγω υποδομές είχαν σχεδιαστεί για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων και αφορούν σε σκάφη μικρού μεγέθους. Τα σκάφη που θα ελλιμενίζονται στη μαρίνα θα είναι σε μεγάλο ποσοστό μήκους μεγαλύτερου των 25μ και επομένως αδυνατούν να εξυπηρετηθούν στις υφιστάμενες υποδομές ανέλκυσης/καθέλκυσης. Το δεδομένο αυτό σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η μαρίνα δεν διαθέτει τον αναγκαίο χερσαίο χώρο για τη χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών, αλλά ούτε για τους ελιγμούς τρέιλερ σκαφών και γερανών, καθιστά τις εν λόγω υποδομές μη λειτουργικές και επομένως επιβάλλεται η κατάργησή τους.

Με την κατάργηση αυτή και τη δημιουργία νέου κατακόρυφου μετώπου θα είναι δυνατή η αξιοποίησή του για την πρόσδεση σκαφών, ενώ ταυτόχρονα όπισθεν αυτού θα εξασφαλισθεί επαρκής χώρος για την ασφαλή διέλευση οχημάτων.

- Προβλέπεται η δυνατότητα εκβάθυνσης του θαλάσσιου πυθμένα έτσι ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής προσέγγιση και πρόσδεση των σκαφών.
- Προβλέπεται η δυνατότητα διατήρησης-συντήρησης, βελτίωσης, ανακατασκευής ή καθαίρεσης των υφιστάμενων λιμενικών έργων, τόσο εντός όσο και εκτός της λιμενολεκάνης.
- Προβλέπεται η δυνατότητα πόντισης μόνιμων αγκυροβολίων τόσο εντός όσο και εκτός της λιμενολεκάνης προκειμένου για τη διευκόλυνση της αγκυροβολίας των σκαφών. Με τον τρόπο αυτό θα είναι ασφαλής η πρόσδεση των σκαφών στις θέσεις ελλιμενισμού, αλλά και ασφαλής η προσωρινή αγκυροβολία σκαφών που προσεγγίζουν στον λιμένα και βρίσκονται σε αναμονή εκτός της λιμενολεκάνης.

Χρήσεις εντός θαλάσσιας ζώνης

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

- Οι λιμενικές υποδομές της μαρίνας θα αφορούν στην εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής στο σύνολο της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας.
- Στη θαλάσσια ζώνη της μαρίνας, εφ' όσον πληρούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις, θα είναι δυνατή η εγκατάσταση υποδομών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ).

Χερσαία ζώνη

Σύμφωνα με τον προτεινόμενο γενικό σχεδιασμό, η χερσαία ζώνη της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, τα όρια της οποίας σημειώνονται με τα στοιχεία Χ1-Χ2-Χ3-...-Χ81-Χ82-Χ83 στον συνημμένο Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης» έχει επιφάνεια 31.442,85 m². Η χερσαία αυτή ζώνη αποτελείται από επιχώσεις θαλασσίου χώρου που πραγματοποιήθηκαν στο παρελθόν.

Η χερσαία ζώνη περιλαμβάνει τη ζώνη αιγιαλού και παραλίας καθώς και τμήματα της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1. Εκτείνεται προ της ζώνης ΠΜ-Α1 και της Περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1 του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά (βλ. ενότητα Γ.6). Προς την πλευρά της θάλασσας, η χερσαία ζώνη ριοθετείται από τα υφιστάμενα κρηπιδωμένα-διαμορφωμένα παραλιακά μέτωπα της λιμενολεκάνης, το παραλιακό τοίχιο και τον διαμορφωμένο πεζόδρομο όπισθεν της θωράκισης του υπήνεμου μώλου και τη θωράκιση του προσήνεμου μώλου.

Κύρια στοιχεία χωρικής ανάπτυξης χερσαίας ζώνης

Η ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αγίου Κοσμά αποσκοπεί στη διαμόρφωση ενός άρτια λειτουργούντος χώρου που θα καλύπτει τις ανάγκες των ιδιοκτητών και επιβαινόντων στα σκάφη και ταυτόχρονα θα προσφέρεται για αναψυχή και περίπατο, ενσωματώνοντας τον στον ευρύτερο σχεδιασμό του ΣΟΑ Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά. Στα πλαίσια αυτά, ο προτεινόμενος γενικός σχεδιασμός βασίζεται στους ακόλουθους άξονες σχεδιασμού:

- Βασικό στόχο αποτελεί η ανάπτυξη της μαρίνας σε συμφωνία με τις παρακείμενες προβλεπόμενες χρήσεις και υποδομές του ΣΟΑ Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά, ήτοι της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 και της Περιοχής προς Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1. Σκοπός είναι να επιτευχθεί ώσμωση μεταξύ των χρήσεων των ΠΜ-Α1 και ΠΜ-Π1 και της μαρίνας, έτσι ώστε ο επισκέπτης να έχει μία ομαλή (ει δυνατόν μη αισθητή) μετάβαση από τη μία περιοχή στην άλλη και ταυτόχρονα να εξασφαλίζεται η άρτια λειτουργία τόσο της μαρίνας όσο και των γειτονικών υποδομών. Στο πλαίσιο αυτό, οι περιοχές που δύνανται να ανεγερθούν οι κύριες κτιριακές υποδομές της μαρίνας (όπισθεν της καθορισμένης οριογραμμής παραλίας), αλλά και οι βοηθητικές περιορισμένης κλίμακας (επί λιμενικών έργων) χωροθετούνται σε κατάλληλα επιλεγμένες θέσεις σε σχέση με τις Κτηριακές Ενότητες της ΠΜ-Α1, περιορίζοντας στο ελάχιστο την όποια μεταβολή της θέας από αυτές προς τη θάλασσα, καθώς και την όποια επίπτωση στη λειτουργία τους. Ταυτόχρονα, η κατανομή των χρήσεων διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας (βοηθητικές χρήσεις όπως χώροι υγιεινής, Η/Μ εγκαταστάσεις κλπ.) επί των λιμενικών έργων εξασφαλίζει την γειτονία αυτών με τα μέτωπα πρόσδεσης της λιμενολεκάνης με τρόπο τέτοιο που να εξυπηρετείται το σύνολο της λιμενολεκάνης.

- Πέραν του γενικότερου χαρακτήρα τουρισμού-αναψυχής της μαρίνας, λόγω ακριβώς του βασικού σκοπού που αυτή επιτελεί, ήτοι την εξυπηρέτηση του θαλασσίου τουρισμού, δεδομένης της άμεσης γειννίας της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με τις υποδομές και λειτουργίες της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 και της Περιοχής προς

Πολεοδόμηση ΠΜ-Π1 που εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο χρήσεις τουρισμού και αναψυχής, στη χερσαία ζώνη της μαρίνας αναπτύσσονται μόνο χρήσεις που σχετίζονται με τη διοίκηση και τη λειτουργία της μαρίνας.

- Η οδική πρόσβαση στη μαρίνα εξασφαλίζεται από δύο εισόδους που χωροθετούνται σε κατάλληλες θέσεις στο βορειοανατολικό και νοτιοανατολικό άκρο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, κατανέμοντας με αυτόν τον τρόπο την εισερχόμενη/εξερχόμενη στη μαρίνα κυκλοφορία οχημάτων και διασφαλίζοντας τη δυνατότητα ασφαλούς εκκένωσης της μαρίνας σε περίπτωση ανάγκης. Η πρόσβαση σε αυτές θα γίνεται μέσω του προβλεπόμενου από την υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΑΓΕ/78543/382/27.07.2022 Κ.Υ.Α. οδικού δικτύου της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-A1, όπως αυτό δύναται να διαμορφωθεί στο μέλλον, το οποίο συνδέεται τόσο με την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος όσο και με τη λεωφόρο Βουλιαγμένης (βλ. Σχήμα II.8 του Παραρτήματος II). Με τον τρόπο αυτό αξιοποιείται το προβλεπόμενο από την υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΑΓΕ/78543/382/27.07.2022 Κ.Υ.Α. οδικό δίκτυο, με απαιτούμενη μικρής κλίμακας προσαρμογή στους ανοιχτούς χώρους της ΠΜ-A1 τη διαμόρφωση μικρού οδικού τμήματος (μήκους της τάξης των 17 m) που θα συνδέει τη βορειοανατολική είσοδο της μαρίνας με το οδικό δίκτυο της ΠΜ-A1.
- Η πρόσβαση των πεζών στη μαρίνα θα είναι ελεύθερη και θα πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο μέσω του ανατολικού ορίου της που εκτείνεται σε επαφή με την Κτηριακή Ενότητα ΠΜ-A1.3/I , διασφαλίζοντας έτσι την ελεύθερη, άνετη και ασφαλή πρόσβαση του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο.

Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης

Η χερσαία ζώνη της Μαρίνας Αγίου Κοσμά διαμορφώνεται σε τομείς χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Συγκεκριμένα, προβλέπονται οι ακόλουθοι δύο (2) τομείς χρήσεων και λειτουργιών (τα όρια των τομέων αποτυπώνονται στον Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης»):

Τομέας 1: Ο Τομέας 1 αφορά στα τμήματα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που σήμερα εμπίπτουν στην έκταση του ΣΟΑ και συγκεκριμένα στη Ζώνη ανάπτυξης ΠΜ-A1. Διακρίνονται σε αυτόν δύο υποτομείς, ο Υποτομέας 1Α που εκτείνεται στο ανατολικό τμήμα της χερσαίας ζώνης και ο Υποτομέας 1Β που εκτείνεται στο ακρομώλιο του προσήνεμου μώλου. Στον Τομέα 1 που αφορά σε χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας, προσφέρεται η δυνατότητα ανάπτυξης του κύριου όγκου των κτιριακών υποδομών της μαρίνας (συμπεριλαμβανομένου του κτιρίου διοίκησης, χώρων υγιεινής, αποθηκών, φυλακίου, υποσταθμού και λοιπών Η/Μ εγκαταστάσεων, πύργου ελέγχου κλπ.). Μάλιστα, δεδομένου ότι ο Τομέας 1 αποτελείται από δύο υποτομείς που αναπτύσσονται σε διαφορετικές θέσεις, συστήνεται η δημιουργία του κτιρίου διοίκησης στον Υποτομέα 1Α (καθότι βρίσκεται πλησίον της εισόδου της μαρίνας και διαθέτει επαρκή επιφάνεια για την ανάπτυξη του κτιρίου σε αρμονία με τα γειτονικά κτίρια της ΠΜ-A1 και της ΠΜ-Π1) και η εγκατάσταση του πύργου ελέγχου στον Υποτομέα 1Β (καθότι βρίσκεται πλησίον της εισόδου της λιμενολεκάνης προσφέροντας ανεμπόδιστη θέα κατά τον είσπλου/έκπλου των σκαφών αλλά και το σύνολο της λιμενολεκάνης).

Η υποδιαίρεση του Τομέα 1 σε δύο υποτομείς επιβάλλεται από το γεγονός ότι ενσωματώνονται στη μαρίνα δύο χωρικά διακριτά τμήματα της ΠΜ-A1. Ο λόγος μάλιστα για τον οποίο διακρίνονται δύο υποτομείς αντί για δύο ανεξάρτητους τομείς έγκειται στην ανάγκη εξασφάλισης της βιώσιμης ανάπτυξης της μαρίνας με τέτοια όμως χωρική οργάνωση των χρήσεων και λειτουργιών της, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η άρτια λειτουργία της. Έτσι με τον τρόπο αυτό, είναι δυνατή η κατανομή της συνολικής δόμησης και κάλυψης του Τομέα 1 στους δύο υποτομείς ανάλογα με τις ανάγκες του τελικού σχεδίου ανάπτυξης της μαρίνας.

Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση εντός του Τομέα 1, που αποτελείται αποκλειστικά

από τμήματα της ζώνης ΠΜ-Α1, αντιστοιχεί σε συντελεστή δόμησης 0,20 (680,75τ.μ./3.403,75τ.μ.=0,20), ήτοι ίσο με τον συντελεστή δόμησης που έχει καθοριστεί για την ΠΜ-Α1 από το ΣΟΑ του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά Περιφέρειας Αττικής (από 28.02.2018 Π.Δ. όπως ισχύει). Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται μία πολεοδομικά ισορροπημένη ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας σε σχέση με τις περιβάλλουσες Κτιριακές Ενότητες της ζώνης ΠΜ-Α1. Αντίστοιχα, το προβλεπόμενο μέγιστο ποσοστό κάλυψης επί του Τομέα 1 καθορίζεται σε 15%, ήτοι στο προσφάτως μειωμένο, με την υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΑΓΕ/78543/382/27.07.2022 Κ.Υ.Α. (Φ.Ε.Κ. 4104/Β/01.08.2022), ποσοστό κάλυψης που έχει καθοριστεί για την ΠΜ-Α1 με την υπ' αριθμ. 96572 ΕΞ 2019/03.09.2019 Κ.Υ.Α. (Φ.Ε.Κ. 3405/Β/05.09.2019) έγκρισης της χωρικής οργάνωσης της Ζώνης Ανάπτυξης ΠΜ-Α1 «Γειτονιά Μαρίνας Αγίου Κοσμά».

Τομέας 2: Ο Τομέας 2 περιλαμβάνει την παραλιακή ζώνη που εκτείνεται περίξ της λιμενολεκάνης και του ακρομωλίου του προσήνεμου μώλου. Ο Τομέας 2 αφορά σε χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας, χωρίς όμως να επιτρέπεται η ανάπτυξη κτιριακών υποδομών εντός αυτού. Η δέσμευση αυτή διασφαλίζει την απρόσκοπτη συνέχεια του παραλιακού μετώπου, τόσο για περίπατο όσο και για την κυκλοφορία των οχημάτων.

Λόγω της επιμήκους και στενής γεωμετρίας της χερσαίας ζώνης (με εξαίρεση τον Τομέα 1) και ταυτόχρονα της ανάγκης ορισμένων συγκεκριμένων υποδομών να βρίσκονται στην άμεση γειτονία των θέσεων ελλιμενισμού προβλέπεται η εγκατάσταση περιορισμένης κλίμακας κτιριακών υποδομών επί των λιμενικών έργων (όπως αυτά θα διαμορφωθούν βάσει των κατευθύνσεων που παρατίθενται στην ενότητα Δ.3.1.1). Ειδικότερα:

- Ο σταθμός καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων χωροθετείται πάντα επί λιμενικού έργου, στο σημείο όπου προβλέπεται θέση πρόσδεσης σκάφους για ανεφοδιασμό και παράδοση καταλοίπων.
- Λόγω της προαναφερθείσας γεωμετρίας της χερσαίας ζώνης και τη δυνατότητα ανάπτυξης κτιριακών υποδομών μόνο στον Τομέα 1 (και μάλιστα με τον Υποτομέα 1Α να βρίσκεται σε απόσταση από τα μέτωπα πρόσδεσης σκαφών), προκειμένου για την εξυπηρέτηση των επιβαινόντων στα σκάφη με ποιοτικό τρόπο αλλά και σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα (βλ. ενότητα Γ.1.3.1) είναι αναγκαία η χωροθέτηση χώρων υγιεινής (WC, ντους) επί λιμενικών έργων. Μόνο με αυτόν τον τρόπο η απόσταση πεζή από κάθε θέση ελλιμενισμού μέχρι τον εκάστοτε χώρο υγιεινής θα δύναται να πληροί τα διεθνή πρότυπα.
- Ομοίως, είναι αναγκαία η χωροθέτηση Η/Μ εγκαταστάσεων (και των κτιρίων που απαιτούνται για αυτές) επί λιμενικών έργων, πλησίον του καναλιού όδευσης των Η/Μ δικτύων, καθώς και των θέσεων ελλιμενισμού. Οι εγκαταστάσεις αυτές δύναται να περιλαμβάνουν υποσταθμούς, αντλιοστάσια, εγκαταστάσεις πυρόσβεσης, χώρους φύλαξης αντιρρυπαντικού εξοπλισμού, συστήματα διαχείρισης αποβλήτων, αποθηκευτικούς χώρους και κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη λειτουργία των Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων της μαρίνας.

Η προβλεπόμενη μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση επί λιμενικών έργων είναι εξαιρετικά μικρή (μόνο 219,25τ.μ.). Με το τρόπο αυτό ικανοποιούνται οι ανάγκες της μαρίνας σε κτιριακές υποδομές χωροθετημένες πλησίον των θέσεων ελλιμενισμού, και ταυτόχρονα δεν θίγεται η πολεοδομική οργάνωση, ούτε ουσιαστικά επηρεάζονται τα πολεοδομικά μεγέθη της «Γειτονιάς Μαρίνας Αγίου Κοσμά» και συνολικά του παραλιακού μετώπου του ΣΟΑ.

Οι κατηγορίες των επιτρεπόμενων χρήσεων, καθώς και οι όροι και περιορισμοί δόμησης για κάθε τομέα χρήσεων και λειτουργιών δίνονται στις ενότητες που

ακολουθούν.

Χρήσεις γης χερσαίας ζώνης

Η προτεινόμενη ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αγίου Κοσμά περιλαμβάνει χρήσεις γης που αφορούν στη «διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας» που δύνανται να περιλαμβάνουν:

- κτίριο διοίκησης, συμπεριλαμβανομένων γραφείων διοίκησης, λιμεναρχείου, τελωνείου, ιατρείου κλπ.
- πύργο ελέγχου
- φυλάκια εισόδου
- γραφεία
- καταστήματα παροχής υπηρεσιών (τραπεζών, ταχυδρομείου, ενοικίασης οχημάτων / σκαφών κλπ.)
- εντευκτήριο – υπαίθριο/στεγασμένο χώρο εκδηλώσεων
- εμπορικά καταστήματα (ναυτιλιακών ειδών, πώλησης τροφίμων και ειδών πρώτης ανάγκης - mini market)
- κατάστημα εστίασης (αναψυκτήριο, εστιατόριο, café, bar)
- ενημερωτικά κιόσκια
- χώρους υγιεινής, συμπεριλαμβανομένων WC, ντους, πλυντηρίων – στεγνωτήριων, αποδυτηρίων, κλπ.
- χώρους εξυπηρέτησης προσωπικού μαρίνας
- αποθηκευτικούς χώρους
- σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων από τα σκάφη
- χώρους ηλεκτρομηχανολογικών (H/M) εγκαταστάσεων
- αποθηκευτικό χώρο αντιρρυπαντικού εξοπλισμού
- χώρους στάθμευσης (γήπεδα, υπόγειοι/ημιυπόγειοι χώροι)
- πεδίο προσγείωσης/απογείωσης ελικοπτέρου
- διάδρομους κοινού (π.χ. δρόμοι, πεζόδρομοι)
- χώρους πρασίνου
- παραλιακή ζώνη εξυπηρέτησης σκαφών (για την τοποθέτηση των παροχών στα σκάφη, για τον ανεφοδιασμό τους και την άνετη και ασφαλή πρόσβαση σε αυτά)
- κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας και την εξυπηρέτηση των χρηστών/πελατών της (επιβαίνοντες σε σκάφη, ιδιοκτήτες σκαφών, κλπ.).

Οι χώροι H/M εγκαταστάσεων της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν υποσταθμούς, αντλιοστάσια, εγκαταστάσεις πυρόσβεσης, χώρους φύλαξης αντιρρυπαντικού εξοπλισμού, συστήματα διαχείρισης αποβλήτων, αποθηκευτικούς χώρους και κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη λειτουργία των H/M εγκαταστάσεων και δικτύων της μαρίνας. Επίσης, οι χώροι αυτοί δύνανται να περιλαμβάνουν μονάδα αφαλάτωσης αποκλειστικά για τις ανάγκες υδροδότησης της μαρίνας και κυρίως των σκαφών. Επίσης, οι H/M εγκαταστάσεις δύνανται να περιλαμβάνουν κατάλληλης κλίμακας μονάδα βιολογικού καθαρισμού αποκλειστικά για τις ανάγκες της μαρίνας. Στην περίπτωση επιλογής υλοποίησης τέτοιων μονάδων, αυτές θα μελετηθούν και θα εγκριθούν ως προς τα λειτουργικά χαρακτηριστικά τους στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας. Αντίστοιχα, προβλέψεις οι οποίες αφορούν στην ειδικότερη υλοποίηση των μονάδων αυτών, εντάσσονται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης του άρθρου 31 του Ν. 2160/1993 και, συνεπώς, εξετάζονται κατά την εκπόνηση της αντίστοιχης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Όροι και περιορισμοί δόμησης

Στον πίνακα χωροταξικής οργάνωσης της μαρίνας που ακολουθεί συνοψίζονται οι

όροι και περιορισμοί δόμησης για κάθε τομέα χρήσης και λειτουργίας, μαζί με τις χρήσεις που επιτρέπεται αυτός να περιλαμβάνει. Ειδικότερα, στις στήλες του πίνακα αυτού αναγράφονται κατά σειρά ο α/α του τομέα, το εμβαδόν του τομέα, το μέγιστο ποσοστό κάλυψης, η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση, το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων και οι επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων γης. Επιπλέον, στον εν λόγω πίνακα αναγράφονται χρήσεις που είναι δυνατόν να χωροθετηθούν εκτός τομέων (επί λιμενικών έργων) λόγω του χαρακτήρα της λειτουργίας που εξυπηρετούν.

Με βάση τη συνολική μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση εντός της μαρίνας (εντός και εκτός τομέων), προκύπτει ο συντελεστής δόμησης της μαρίνας, ο οποίος έχει ως εξής:

Συνολικό εμβαδόν χερσαίας ζώνης μαρίνας: 31.442,85 m²

Μέγιστο συνολικό εμβαδόν επιτρεπόμενης δόμησης: 900,00 m²

Συντελεστής δόμησης επί του συνόλου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας:

$$900 / 31.442,85 = 0,029 < 0,20$$

Πίνακας: Όροι δόμησης χερσαίας ζώνης Μαρίνας Αγίου Κοσμά

ΤΟΜΕΑΣ ΕΜΒΑΔΟΝ (τ.μ.) ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ (%) ΜΕΓΙΣΤΗ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΗ ΔΟΜΗΣΗ (τ.μ.) ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΥΨΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ (μ.) ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

ΤΟΜΕΑΣ 1 ΥΠΟ-ΤΟΜΕΑΣ 1Α 2.803,75 15% (κατανομή χωρίς περιορισμούς μεταξύ Υποτομέων) 680,75 (κατανομή χωρίς περιορισμούς μεταξύ Υποτομέων) 16,00 m (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες) Χρήσεις διοίκησης & λειτουργίας της μαρίνας

ΥΠΟ-ΤΟΜΕΑΣ 1Β 600 ΤΟΜΕΑΣ 2 28.039,10 _ _ _ Χρήσεις διοίκησης & λειτουργίας της μαρίνας

ΕΚΤΟΣ ΤΟΜΕΩΝ (επί λιμενικών έργων) _ 219,25 5,80 m (από οριστικές διαμορφωμένες στάθμες) Αναγκαίες υποδομές για τη λειτουργία της μαρίνας σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων & παραλαβής καταλοίπων σκαφών, χώροι υγιεινής (WC, ντους), αποθηκευτικοί χώροι/αποθήκες, πεδίο προσγείωσης/απογείωσης ελικοπτήρου, Η/Μ εγκαταστάσεις, ζώνη εξυπηρέτησης σκαφών, χώροι στάθμευσης, οδικό δίκτυο, πράσινο) ΣΥΝΟΛΟ Χ.Ζ. 31.442,85 900

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ Χ.Ζ. ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ:

$$\Sigma.Δ. = 900 / 31.442,85 = 0,029 < 0,20$$

Σημειώνεται, όπως προαναφέρθηκε, ότι εκτός Τομέων και επί λιμενικών έργων προβλέπονται υποδομές και χρήσεις που είναι απαραίτητες για την άρτια λειτουργία της μαρίνας και λόγω του σκοπού που εξυπηρετούν πρέπει να χωροθετούνται έμμεση γειτονία με τις θέσεις ελλιμενισμού. Οι υποδομές και χρήσεις αυτές δύναται να περιλαμβάνουν:

- σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων σκαφών, Πέραν της συνήθους πρακτικής κατασκευής συγκεκριμένων κτιριακών υποδομών επί λιμενικών έργων σε τουριστικούς λιμένες, στην προκειμένη περίπτωση η εγκατάσταση κτιριακών υποδομών είναι σε αναλογία με τα αναφερόμενα στην παρ. 3 β αα του άρθρου 3 του Ν. 4062/2012, όπου «Επί των προβλητών και εξέδρων επιτρέπεται η ανέγερση κτιρίων στο πλαίσιο των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης κάθε ζώνης».
- χώρους υγιεινής (WC, ντους),
- αποθηκευτικούς χώρους - αποθήκες,
- πεδίο προσγείωσης/απογείωσης ελικοπτήρου
- Η/Μ εγκαταστάσεις,
- παραλιακή ζώνη εξυπηρέτησης σκαφών (για την εγκατάσταση του εξοπλισμού πρόσδεσης, των πυργίσκων παροχών και των συστημάτων διαχείρισης

αποβλήτων, για τον ανεφοδιασμό των σκαφών και την άνετη και ασφαλή πρόσβαση σε αυτά).

- χώροι στάθμευσης,
- οδοί & ζώνες περιπάτου,
- πράσινο.

Περαιτέρω ως προς τους όρους δόμησης προβλέπονται τα εξής:

- Η ανέγερση κτιρίων θα επιτρέπεται πίσω από την καθορισμένη οριογραμμή παραλίας (βλ. συνημμένο Χάρτη «Χωροταξική Οργάνωση Χερσαίας Ζώνης»), με εξαίρεση τις ειδικές χρήσεις που είναι δυνατόν να χωροθετηθούν εκτός χερσαίας ζώνης και επί των λιμενικών έργων. Αντίστοιχο χαρακτηριστικό παράδειγμα ανάπτυξης κτιριακών υποδομών επί λιμενικών έργων στο παραλιακό μέτωπο του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας αποτελεί το «Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου», το Πρόγραμμα Ολοκληρωμένης Ανάπλασης του οποίου εγκρίθηκε με το από 26.11.2013 Π.Δ. (Φ.Ε.Κ. 443/ΑΑΠ/06.12.2013) (βλ. ενότητα ΣΤ.2). Συγκεκριμένα, στην παράγραφο Α του άρθρου 3 αναφέρεται «Επί κατασκευών στη θάλασσα, όπως περιγράφονται στην παράγραφο Ζ του παρόντος άρθρου, επιτρέπεται η χωροθέτηση κτιρίων συνολικού εμβαδού, μέχρι 750 τ.μ. για υποδοχή οποιασδήποτε από τις επιτρεπόμενες χρήσεις.

Ειδικότερα επί της εξέδρας στην οποία απολήγει η κεντρική προβλήτα, επιτρέπεται η ανέγερση κατασκευής – τοπόσημου με συνολική κλειστή ωφέλιμη μικτή επιφάνεια εμβαδού έως 550 τ.μ.», ενώ στην παράγραφο Ζ του ίδιου άρθρου αναφέρεται «Στον συνεχόμενο ή παρακείμενο θαλάσσιο χώρο, τον πυθμένα και τον αιγιαλό και την παραλία των Ζωνών Ανάπλασης Ι, ΙΙ και ΙΙΙ, επιτρέπεται η κατασκευή προσχώσεων, τεχνικών έργων και εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση του προγράμματος ανάπλασης, όπως περιγράφονται στο άρθρο 7. Επί των προβλητών και εξέδρων είναι δυνατή η ανέγερση κτισμάτων στο πλαίσιο των γενικών χρήσεων και όρων και περιορισμών δόμησης της κάθε ζώνης και μέγιστης επιφάνειας, όπως περιγράφονται παραπάνω ανά Ζώνη Ανάπλασης».

- Πάνω από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων επιτρέπονται:

- ✓ Στέγη ύψος της οποίας δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 2,00 m.
- ✓ Η φύτευση του δώματος.
- ✓ Καπνοδόχοι, αγωγοί αερισμού, εγκαταστάσεις ηλιακών συστημάτων, πύργοι ψύξης και δοχεία διαστολής, εγκαταστάσεις φωτοβολταϊκών συστημάτων, συστήματα παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και αντλίες θερμότητας.
- ✓ Απολήξεις κλιμακοσυστήσεων με στάση ανελκυστήρα στο δώμα και φρεάτων ανελκυστήρων με τις ελάχιστες αναγκαίες διαστάσεις και μέγιστο εξωτερικό ύψος 3,8 μ. από την τελικά διαμορφωμένη επιφάνεια του τελευταίου ορόφου του κτιρίου. Πάνω στις απολήξεις αυτές απαγορεύεται η τοποθέτηση οποιασδήποτε κατασκευής ή εγκατάστασης.
- ✓ Στηθαία και κιγκλιδώματα ασφαλείας τοποθετούνται στη θέση του περιγράμματος του υποκείμενου ορόφου.
- ✓ Ασκεπείς πισίνες, διακοσμητικά χωροδικτυώματα μέγιστου ύψους 3,0 μ., μόνιμες γλάστρες φυτών και γενικά εγκαταστάσεις για τη δημιουργία κήπων με τον εξοπλισμό τους.
- ✓ Κατασκευές για τη στήριξη φυτών, πέργκολες που μπορούν να επικαλύπτονται από ελαφρά εύκαμπτα υλικά ή κινητά συστήματα, καλαμωτές, φωτοβολταϊκά πανέλα και μόνο σε οριζόντια θέση.
- ✓ Αλεξικέραυνο.

- ✓ Κεντρική κεραία τηλεόρασης, ραδιοφώνου κινητής επικοινωνίας, τεχνικά συστήματα αξιολόγησης αιολικής ενέργειας και σταθμών ΗΕΡΟΣ.
- Οι υπόγειοι χώροι εγκατάστασης Η/Μ εγκαταστάσεων, αποθηκών και βοηθητικών χρήσεων επιτρέπεται να εκτείνονται είτε κάτωθεν κτιρίων, είτε κάτωθεν περιβάλλοντος χώρου ανεξαρτήτως της προβλεπόμενης κάλυψης.
- Οι κτιριακές υποδομές και λοιπές διαμορφώσεις της χερσαίας ζώνης θα πρέπει να είναι προσβάσιμες σε άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ) και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (Α.Μ.Κ.) (βλ. ενότητα Δ.3.2.5).
- Οι χώροι στάθμευσης, δύνανται να είναι:
- υπαίθριοι σε κατάλληλα επιλεγμένες θέσεις,
- υπόγειοι/ημιυπόγειοι (εφ' όσον είναι τεχνικοοικονομικά εφικτό), οπότε μπορεί να εκτείνονται είτε κάτωθεν κτιρίων, είτε κάτωθεν περιβάλλοντος χώρου.
- Οι υπαίθριοι χώροι της μαρίνας διαμορφώνονται σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που ορίζονται κατά το δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας, στις οποίες ενσωματώνονται και οι διατάξεις του άρθρου 5 της Κ.Υ.Α. έγκρισης χωρικής οργάνωσης της ΠΜ-Α1 στο βαθμό που συνάδουν με τη χρήση του τουριστικού λιμένα.
- Η διάταξη και η χωροθέτηση των κτιρίων εντός της μαρίνας καθορίζεται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης αυτής. Επίσης στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης ορίζονται οι ειδικότεροι όροι δόμησης για τον σχεδιασμό των κτιρίων.
- Κατά τα λοιπά για τον σχεδιασμό των κτιρίων εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα από τον κτιριοδομικό κανονισμό συμπεριλαμβανομένων των άρθρων 10 και 25 του Ν.4067/2012 περί πολεοδομικών κινήτρων, όπως αυτός ισχύει, στον βαθμό που δεν έρχονται σε αντίθεση με τις προβλέψεις του παρόντος και συνάδουν με τη χρήση του τουριστικού λιμένα.

Πρόσβαση και είσοδος, οδική κυκλοφορία στη μαρίνα – Περίφραξη

Το εσωτερικό οδικό δίκτυο της μαρίνας μελετάται και εγκρίνεται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας, σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 31 του Ν. 2160/1993 όπως ισχύει. Το εσωτερικό οδικό δίκτυο, που θα διαμορφωθεί εντός των Τομέων 1 και 2, θα συνδέει τις δύο εισόδους της μαρίνας με τους επιμέρους χώρους των κτιριακών υποδομών και τις θέσεις ελλιμενισμού μέσω ενός κύριου οδικού άξονα. Επίσης, για την ασφαλή και άνετη κυκλοφορία των οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων των βυτιοφόρων εφοδιασμού των σκαφών με καύσιμα και άλλων οχημάτων τροφοδοσίας σκαφών) προβλέπεται η εξασφάλιση οδικής σύνδεσης της εξωτερικής με την εσωτερική πλευρά του προσήνεμου μώλου μέσω οδικού τμήματος που θα διασχίζει τον ανοιχτό χώρο της ΠΜ-Α1 που εκτείνεται στο βόρειο τμήμα του προσήνεμου μώλου. Με τον τρόπο αυτό στην ευρύτερη περιοχή πέριξ του ακρομωλίου του προσήνεμου μώλου διαμορφώνονται συνθήκες κυκλοτερούς κυκλοφορίας επιτρέποντας στα οχήματα που κινούνται εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας να κατευθυνθούν προς τη νοτιοανατολική είσοδο της. Η όδευση και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του εν λόγω οδικού τμήματος καθορίζονται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας, σε συνδυασμό με τη διαμόρφωση του ανοικτού χώρου της ΠΜ-Α1.

Για την ομαλή κυκλοφορία οχημάτων στο εσωτερικό της μαρίνας είναι απαραίτητη η διαμόρφωση κατάλληλα χωροθετημένου ικανού αριθμού θέσεων στάθμευσης. Σημειώνεται ότι ο αναγκαίος αριθμός θέσεων στάθμευσης για την εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας, καθώς και η χωροθέτηση αυτών εντός της χερσαίας ζώνης, καθορίζεται στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης της μαρίνας βάσει κατάλληλης τεκμηρίωσης. Διευκρινίζεται ότι λόγω της γεωμετρίας της χερσαίας ζώνης της μαρίνας (λεπτή ζώνη πέριξ της λιμενολεκάνης) που αναπτύσσεται σε άμεση επαφή με την ΠΜ-Α1, στη μαρίνα θα εισέρχονται μόνο τα οχήματα που αφορούν στην εξυπηρέτηση των επιβαινόντων, των ιδιοκτητών και των πληρωμάτων των σκαφών, των οχημάτων

τροφοδοσίας και εξυπηρέτησης των σκαφών, καθώς και τα οχήματα που αφορούν στην εξυπηρέτηση του προσωπικού της μαρίνας. Συνεπώς, οι χώροι στάθμευσης εντός της μαρίνας θα καλούνται να καλύψουν μόνο τις ανάγκες σε στάθμευση και στάση των ανωτέρω οχημάτων. Επιπροσθέτως, το κοινό που επισκέπτεται τη μαρίνα για περίπατο θα εξυπηρετείται από τις θέσεις στάθμευσης που προβλέπονται εντός της ΠΜ-Α1. Αλλωστε, λόγω της φυσικής και λειτουργικής συνέχειας που επιδιώκεται και επιτυγχάνεται μεταξύ του ανατολικού παραλιακού μετώπου της μαρίνας και της παρακείμενης Κτηριακής Ενότητας ΠΜ-Α1.3/Ι, οι επισκέπτες της μαρίνας (που επισκέπτονται τη μαρίνα για περίπατο και αναψυχή και δεν αποτελούν χρήστες της, ήτοι επιβαίνοντες σε σκάφη, ιδιοκτήτες και προσωπικό σκαφών κλπ.) αποτελούν και επισκέπτες του ευρύτερης γειτονίας της μαρίνας.

Για τους λόγους που προαναφέρθηκαν η μαρίνα αναπτύσσεται σε φυσική εξέλιξη της ΠΜ-Α1 και της ΠΜ-Π1 προς τη θάλασσα. Κατά συνέπεια προβλέπεται να υπάρχει περιήφραξη της μαρίνας ολική ή τμηματική όπου χρειάζεται, με σκοπό τη ρύθμιση της κυκλοφορίας οχημάτων, τη διευκόλυνση της πρόσβασης πεζών (εργαζομένων ή επισκεπτών) και ατόμων μειωμένης κινητικότητας. Στην επαφή της μαρίνας με την Κτηριακή Ενότητα ΠΜ-Α1.4/Ι, είναι δυνατόν να υπάρχει διαχωρισμός με κατάλληλη φύτευση, προκειμένου να περιορίζεται η εμπλοκή των χρήσεων και να μην προκαλείται όχληση στους ενοίκους του ξενοδοχείου.

Τέλος, ως προς την προσβασιμότητα των κτιριακών υποδομών της μαρίνας, ο οριστικός σχεδιασμός αυτών θα λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις του άρθρου 26 του Ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, τις Οδηγίες Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας «Σχεδιάζοντας για Όλους», καθώς και τον Κανονισμό 1177/2010 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα δικαιώματα των επιβατών στις αλάσσιες μεταφορές στον βαθμό που αυτά έχουν εφαρμογή σε έναν τουριστικό λιμένα και στις επιμέρους κατά περίπτωση υποδομές αυτού.

Χώροι πρασίνου

Σε επιλεγμένες θέσεις των ελεύθερων χώρων των τομέων της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, θα διαμορφωθούν χώροι πρασίνου (όπως παρτέρια χαμηλού πράσινου, κλπ.), ώστε να βελτιωθεί η αισθητική του χώρου και να εξασφαλισθεί η επιτυχής ένταξη του έργου στο ευρύτερο περιβάλλον. Δεδομένης της κλίμακας και της γεωμετρίας της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, οι χώροι αυτοί πρασίνου δεν θα είναι εκτεταμένοι.

Συμπεράσματα:

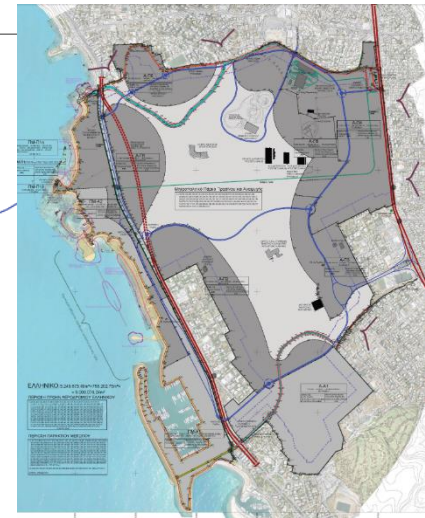
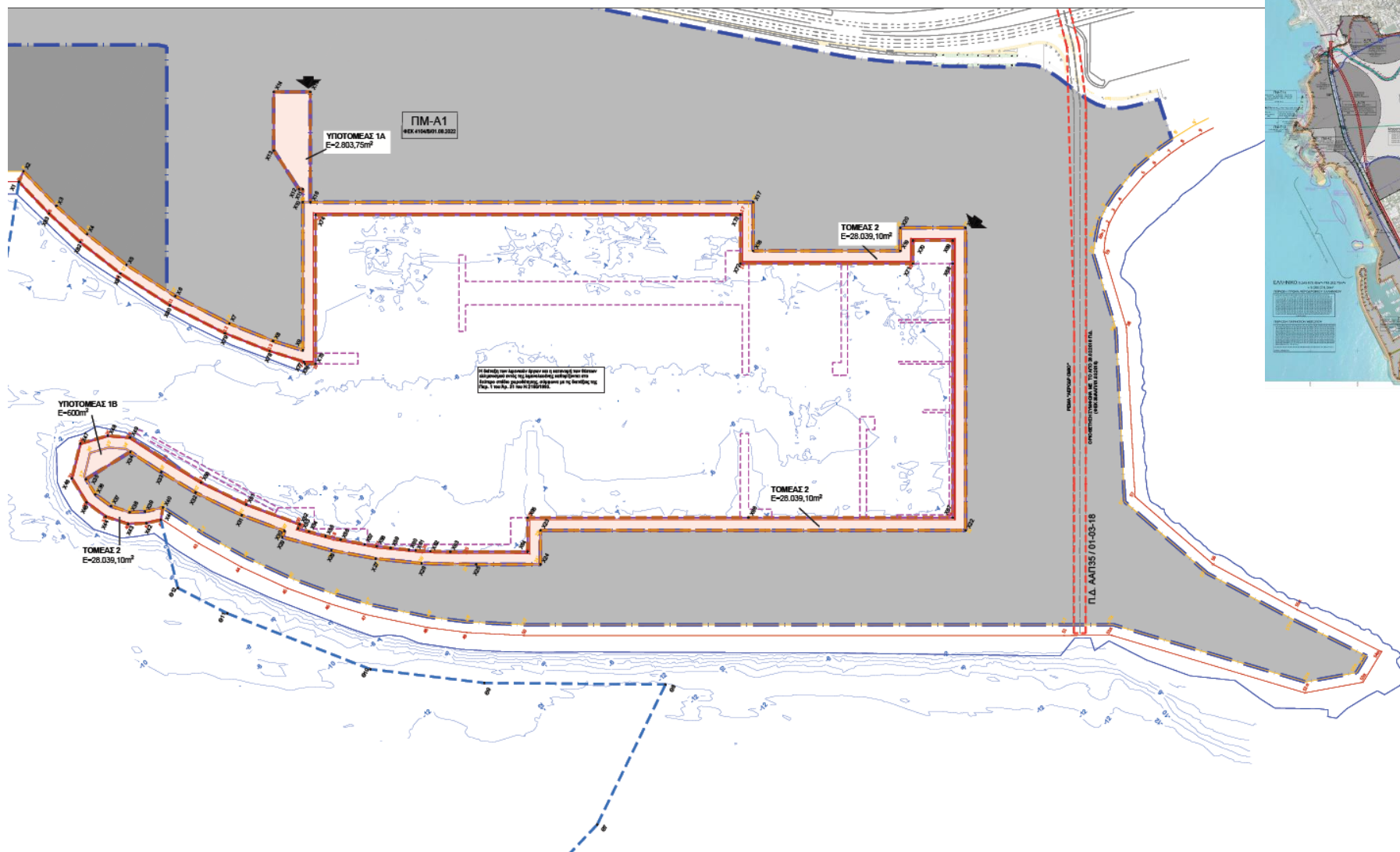
Η Δ/ση Περιβάλλοντος της Περιφέρειας Αττικής λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, παρατηρεί:

- πριν την έναρξη των έργων θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η αντιπλημμυρική προστασία της περιοχής καθώς και οι προβλεπόμενες αναπλάσεις των ρεμάτων αεροδρομίου και τραχώνων βορειότερα
- ο σχεδιασμός του έργου να γίνει στη βάση της ελαχιστοποίησης των παραγομένων βυθοκορημάτων καθώς και της εναλλακτικής διάθεσής τους
- να διερευνηθεί η επαρκής ανακυκλοφορία των υδάτων της μαρίνας και να προσδιορισθούν τυχόν απαραίτητες βελτιωτικές επεμβάσεις
- όλες οι κατασκευές και τα έργα δεν θα πρέπει να αποκλείουν την ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στους κοινόχρηστους χώρους της μαρίνας
- το διαθέσιμο εύρος της χερσαίας ζώνης περιμετρικά της λιμενολεκάνης εμφανίζεται λείαν περιορισμένο ώστε να δύναται να υποδεχθεί οδό δύο κατευθύνσεων, δυνατότητα προσωρινής στάθμευσης, πεζόδρομο, σταθμούς εξυπηρέτησεων σκαφών, χώρους συγκέντρωσης αποβλήτων, ανεφοδιασμό κλπ
- το σχέδιο δεν έχει συμπεριλάβει χώρους στάθμευσης για τα οχήματα των χρηστών

και των επισκεπτών της μαρίνας. Να διερευνηθεί και η δυνατότητα ενίσχυσης της χρήσης MMM

- έργων να διερευνηθεί διεξοδικά η δυνατότητα εφαρμογής των βασικών αρχών της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής (παθητικά στοιχεία, σκιάσεις, φυσικός φωτισμός, δροσισμός, αερισμός, πράσινο και γενικότερα φυτεύσεις, αποφυγή δημιουργίας θερμικών νησίδων, χρήση κυβολίθων, περιορισμό των αδιαπέρατων πλατειών, υδάτινες παρεμβάσεις, αξιοποίηση ομβρίων κλπ) σε κάθε δυνατό επιμέρους στοιχείο της μαρίνας. Ο σχεδιασμός των κτισμάτων να ακολουθεί τις απαιτήσεις πιστοποίησης LEED

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



Μετά το πέρας των τοποθετήσεων, ο Πρόεδρος έθεσε προς ψήφιση την ανωτέρω εισήγηση επί της αναφερομένης ΣΜΠΕ.

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

Γνωμοδοτεί επί της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) Μαρίνας Αγίου Κοσμά, θέτοντας τις παρατηρήσεις-επισημάνσεις που αναφέρονται στην ανωτέρω εισήγηση της Δ/σης Περιβάλλοντος & Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής και έχουν ως εξής:

- πριν την έναρξη των έργων θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η αντιπλημμυρική προστασία της περιοχής καθώς και οι προβλεπόμενες αναπλάσεις των ρεμάτων αεροδρομίου και τραχώνων βορειότερα,
- ο σχεδιασμός του έργου να γίνει στη βάση της ελαχιστοποίησης των παραγομένων βυθοκορημάτων καθώς και της εναλλακτικής διάθεσής τους,
- να διερευνηθεί η επαρκής ανακυκλοφορία των υδάτων της μαρίνας και να προσδιορισθούν τυχόν απαραίτητες βελτιωτικές επεμβάσεις,
- όλες οι κατασκευές και τα έργα δεν θα πρέπει να αποκλείουν την ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στους κοινόχρηστους χώρους της μαρίνας,
- το διατιθέμενο εύρος της χερσαίας ζώνης περιμετρικά της λιμενολεκάνης εμφανίζεται λείαν περιορισμένο ώστε να δύναται να υποδεχθεί οδό δύο κατευθύνσεων, δυνατότητα προσωρινής στάθμευσης, πεζόδρομο, σταθμούς εξυπηρέτησεων σκαφών, χώρους συγκέντρωσης αποβλήτων, ανεφοδιασμό κ.λπ.,
- το σχέδιο δεν έχει συμπεριλάβει χώρους στάθμευσης για τα οχήματα των χρηστών και των επισκεπτών της μαρίνας. Να διερευνηθεί και η δυνατότητα ενίσχυσης της χρήσης ΜΜΜ,
- να διερευνηθεί διεξοδικά η δυνατότητα εφαρμογής των βασικών αρχών της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής (παθητικά στοιχεία, σκιάσεις, φυσικός φωτισμός, δροσισμός, αερισμός, πράσινο και γενικότερα φυτεύσεις, αποφυγή δημιουργίας θερμικών νησίδων, χρήση κυβολίθων, περιορισμό των αδιαπέρατων πλατειών, υδάτινες παρεμβάσεις, αξιοποίηση ομβρίων κλπ) σε κάθε δυνατό επιμέρους στοιχείο της μαρίνας. Ο σχεδιασμός των κτισμάτων να ακολουθεί τις απαιτήσεις πιστοποίησης LEED.

Κατά της ανωτέρω απόφασης ψήφισαν :

- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «ΑΤΤΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ» κ.κ.: Γ. Ιωακειμίδης, Κλ. Αποστολίδου, Χρ. Αυλωνίτου, Ε. Ιωακειμίδης, Κ. Κάβουρας, Μ. Καζάκου, Μ. Κοροβέση, Μ. Μουζάλας, Γ. Μπαλάφας, Γ. Τσουκαλάς,

- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «ΛΑΪΚΗ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΑΤΤΙΚΗΣ» κ.κ.: Ι. Πρωτούλης, Αικ. Γεράκη, Π. Γεωργιάδου, Α. Καββαδίας, Στ. Μπενετάτος, Β. Πετρόπουλος, Β. Συρίγος, Γ. Τάτσης, Ν. Χρονοπούλου,

- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Γιάννης Σγουρός ΑΤΤΙΚΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ» κ.κ.: Ι. Σγουρός, Γ. Αβραμίδης, Ε. Αλμπάνης, Δ. Κατσικάρης, Ν. Μαγκανάρης, Γ. Ντούρος, Α. Ορφανός, Ι. Ράπτης,
- η ανεξάρτητη Περιφερειακή Σύμβουλος κ. Ε. Αβραμοπούλου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Π.Σ.

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΟΥ Π.Σ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΣ